



У К Р А Ї Н А
О Д Е С Ь К А О Б Л А С Н А Р А Д А

Р І Ш Е Н Н Я

**Про Концепцію створення індустріальних (промислових) парків
в Одеській області**

Відповідно до статті 43 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», рішення обласної ради від 30 грудня 2010 року № 48-VI «Про затвердження Програми розвитку промисловості Одеської області на 2011-2014 роки» обласна рада

ВИРІШИЛА:

1. Затвердити Концепцію створення індустріальних (промислових) парків в Одеській області (далі – Концепція), що додається.

2. Контроль за виконанням рішення покласти на постійну комісію з питань економіки, промисловості, розвитку підприємництва та регуляторної політики обласної ради.

Голова обласної ради

М.В.Пундик

28 жовтня 2011 року
№ 273-VI

Додаток
до рішення обласної ради
від 28 жовтня 2011 року
№ 273-VI

Концепція створення індустріальних (промислових) парків в Одеській області

Ця Концепція визначає основи правових, організаційних і економічних умов створення й функціонування регіональних промислових (індустріальних) парків на території Одеської області з метою реалізації інвестиційної й інноваційної політики місцевих органів влади і сприяння розвитку усіх видів підприємництва в регіоні.

1. Основні поняття, що використовуються у Концепції

Індустріальний (промисловий) парк - це керований єдиним оператором - Керуючою компанією комплекс об'єктів нерухомості (земля, виробничі, адміністративні, складські та інші приміщення), забезпечений енергоносіями, інфраструктурою, адміністративно-правовими й іншими засобами, необхідними для здійснення відповідних видів економічної діяльності. Терміни «промисловий парк», «індустріальний парк», «промисловий (індустріальний) парк» є тотожними.

Керуюча компанія - юридична особа, що виконує роботи та надає послуги, пов'язані зі створенням промислового парку, управлінням ним, а також експлуатацією об'єктів інфраструктури та інших об'єктів, що перебувають на території промислового парку.

Основні напрями діяльності Керуючої компанії промисловим парком: надання в оренду та(або) власність земельних ділянок, приміщень і об'єктів інфраструктури, забезпечення енергоресурсами (електрика, газ, тепло), водопостачання й водовідведення, надання інженерних, логістичних, консультаційних, телекомунікаційних та інших сервісних послуг.

Інфраструктура промислового парку - комплекс інженерних, транспортних, соціальних, комунікаційних та інших об'єктів, що забезпечують функціонування промислового парку.

Спеціалізація промислового парку - види діяльності виробництв, які планується розміщати у промисловому парку.

Промислово-виробнича діяльність - діяльність із переробки сировини й матеріалів, виробництва товарів, виконання робіт і надання послуг.

2. Проблема, що потребує розв'язання. Предмет цієї Концепції

Найважливішим напрямком росту економічного потенціалу Одеської області є розвиток інноваційної складової її економіки. Ефективне управління інноваційним процесом вимагає наявності спеціальних організаційно-

економічних механізмів. Тому створення інноваційних структур – одне з основних завдань економічної політики регіону.

Саме криза в економіці здебільшого стимулювала створення інноваційних структур, таких як індустріальні (промислові) парки, в багатьох країнах світу. При цьому вони ставали ефективним механізмом виходу із кризових ситуацій, сприяли економічному процвітання регіонів, забезпечували нові робочі місця.

Між тим в Україні сьогодні відсутнє дієве економіко-правове поле створення та управління функціонуванням індустріальних (промислових) парків, що спричиняє відповідну проблему економічного розвитку, у тому числі й Одеської області.

З цього приводу предметом регулювання даної Концепції є відносини зі створення й управління функціонуванням індустріальних (промислових) парків на території Одеської області, стосовно яких передбачається вкладення коштів державного й місцевого бюджетів у повне або часткове створення їх інженерної, транспортної та іншої інфраструктури для забезпечення ефективного здійснення виробничо-промислової діяльності.

3. Мета та принцип створення індустріальних (промислових) парків

Індустріальні (промислові) парки створюються з метою формування механізмів ефективного задоволення попиту інвесторів на майданчики, що підготовлені до розміщення об'єктів інноваційної сфери, промисловості, логістики та супутнього сервісу, для підвищення якості життя населення, усунення диспропорцій у рівнях розвитку регіонів Одеської області за допомогою поліпшення інвестиційного та інноваційного клімату, забезпечення зайнятості працездатного населення територіальних утворень області й створення умов для розгортання на базі промислових парків конкурентоспроможних промислових виробництв і супутнього сервісу.

Основними завданнями при створенні індустріальних (промислових) парків є:

- забезпечення росту надходжень до місцевих бюджетів, у першу чергу, за рахунок створення додаткових робочих місць і збільшення середньої заробітної плати (податок на доходи фізичних осіб);
- забезпечення збалансованості, пропорційності й комплексності соціально-економічного розвитку територіальних утворень Одеської області;
- сприяння активній диверсифікованості територіальних утворень Одеської області у виробничому відношенні;
- підтримка у проведенні модернізації й реструктуризації підприємств усіх видів діяльності з метою підвищення їхньої рентабельності й конкурентоспроможності;
- забезпечення стабільності умов інвестиційної діяльності протягом усього періоду створення інфраструктури й облаштуваності промислового парку;

- створення умов для підвищення добробуту й купівельної спроможності населення Одеської області;

- створення сприятливих умов для розвитку малого й середнього підприємництва щодо забезпечення діяльності індустріальних парків на території Одеської області.

При створенні індустріальних (промислових) парків в Одеській області реалізуються такі основні принципи:

- раціональність використання науково-виробничого потенціалу Одеської області, її земельних, природних і трудових ресурсів;

- стимулювання створення нових робочих місць;

- пріоритетний розвиток видів діяльності, передбачених цілями створення промислового парку;

- соціальне партнерство у трудовій сфері працівників (представників працівників), роботодавців (представників роботодавців) і органів місцевого самоврядування;

- розмежування повноважень і відповідальності всіх учасників процесу створення промислових парків;

- державно-приватне партнерство при створенні інфраструктури промислового парку;

- екологізація виробничо-господарської діяльності й раціонального природокористування.

4. Шляхи і способи розв'язання проблеми

За відсутності необхідного економіко-правового поля створення індустріальних парків у країнах СНД у 1990-ті роки здебільшого реалізовувалося за схемою brownfield, коли звичайне підприємство продовжувало основну діяльність, а надлишки території й виробничо-складських площ пропонувалися орендарям у тому стані, який вони мали на відповідний момент. Основне підприємство надавало на платній основі компаніям-орендарям електрику, воду, тепло, квоти на промислові скидання в каналізацію, забезпечувало охорону.

З часом до розвитку індустріальних парків застосовують більш професійний підхід за двома варіантами. Перший варіант - підприємство придбають для наступного перепродажу або здачі майна в оренду. Із цією метою реконструюють його виробничі й адміністративні будівлі, розчищають територію для нових користувачів. Другий варіант - це будівництво орендодавцем офісних або виробничо-складських будівель та споруд під гарантію довгострокової оренди з боку орендаря. Сюди ж відносяться схеми lease-back, коли клієнт будує на території орендодавця будівлю для своїх потреб, заздалегідь маючи домовленість: відразу після початку експлуатації Керуюча компанія викуповує в нього об'єкт за умови, що клієнт візьме його у довгострокову оренду.

5. Визначення оптимального варіанту розв'язання проблеми

Сьогодні все більше значення набуває варіант, коли індустріальний парк створюється місцевими органами влади, які за бюджетні кошти забезпечують проектування та попереднє оснащення інженерною інфраструктурою промислових зон на виділеній землі із залученням орендарів або покупців підготовлених ділянок. В цьому випадку необхідно встановлення (розмежування) повноважень місцевих органів влади, керуючої компанії, інших структур, що утворюються для забезпечення ефективного механізму створення та управління функціонуванням індустріального (промислового) парку в регіоні.

Крім того, для підвищення кінцевої результативності, Керуючій компанії протягом усього або частини періоду дії інвестиційної угоди можуть надаватися наступні форми підтримки.

Фінансові:

- вкладення коштів місцевого бюджету та/або майна, майнових та/або немайнових прав, що перебувають у комунальній власності, у статутний капітал Керуючої компанії або в інвестиційні проекти Керуючої компанії, спрямовані на створення промислового парку;

- надання гарантій відповідно до чинного законодавства.

Інформаційно-консультативні:

- надання послуг інформаційно-консультативного характеру, у тому числі по забезпеченню заповнення території промислового парку підприємствами (підрозділами) і сервісами зацікавлених господарюючих суб'єктів, щодо розміщення замовлень на поставки товарів, виконання робіт, надання послуг для державних потреб;

- надання інформації щодо розвитку індустріальних парків, заходів регіональної та муніципальної підтримки, які надаються при розвитку індустріальних парків тощо, шляхом розміщення її в засобах масової інформації та поширення іншими способами відповідно до чинного законодавства.

Організаційно-адміністративні:

- включення інвестиційних проектів розвитку індустріальних парків у програми соціально-економічного розвитку області, відповідні регіональні та міжгалузеві програми;

- сприяння у створенні спрощеної процедури узгодження дозвільної документації, необхідної для реалізації інвестиційних проектів у сфері створення індустріальних парків.

6. Очікувані результати реалізації Концепції

- Створення сприятливих умов для розміщення на території Одеської області нових підприємств, створення нових робочих місць.

- Залучення в економіку області додаткових інвестиційних ресурсів.
- Збільшення надходження до бюджетів та державних цільових фондів податків та обов'язкових платежів.
- Здійснення технічного переоснащення, забезпечення зростання обсягів виробництва конкурентоспроможних товарів.
- Забезпечення ефективного використання інноваційного потенціалу Одеської області.

Результати оціночного економіко-математичного моделювання, проведені в рамках побудови Інформаційно-аналітичної системи супроводження бюджетного процесу в Одеській області за проектом «Інтелектуальна автоматизована інформаційно-аналітична система супроводження бюджетного процесу на базі вітчизняної суперЕОМ», дозволяють прогнозувати, що у разі реалізації 2-х варіантів створення індустріальних парків до економіки області може бути залучено близько 1,7 млрд. доларів США інвестицій, які забезпечать додаткові надходження до зведеного бюджету обсягом близько 2,5 млрд. гривень.

Крім цього, виходячи з досвіду та попередніх результатів функціонування існуючих індустріальних (промислових) парків, за умови розташування на території області протягом наступних 5-ти років принаймні 3-х індустріальних парків, прогнозується створення додатково близько 6 тисяч робочих місць.

Перспективні місця створення індустріальних (промислових) парків в Одеській області

За критеріями максимальної відповідності створення індустріальних парків, що витікають з проекту Закону України «Про індустріальні (промислові) парки», який схвалено Верховною Радою України у першому читанні, в Одеській області визначено ділянки або райони, які вважаються пріоритетними для створення індустріальних парків та мають необхідні природні, матеріальні, інтелектуальні, фінансові, трудові та інші ресурси:

Іванівський район

Район розташований в центральній частині Одеської області. Межує з Ширяївським, Роздільнянським, Березівським, Біляївським, Комінтернівським та Великомихайлівським районами Одеської області.

Рельєф району в цілому являє собою підвищену хвилясту рівнину Причорноморського подолу. У центральній частині району протікає ріка Великий Куяльник, що впадає у Куяльницький лиман, у західній частині - ріка Малий Куяльник і її ліва притока ріка - Середній Куяльник, що впадають у Хаджибейський лиман.

Інфраструктура району:

Район має розгалужену мережу автошляхів. Протяжність автошляхів загального користування становить 590 км.

Територією району проходить залізнична магістраль зі станціями Буялик і Червонознам'янка. Загальна довжина залізничних шляхів 110 км.

Промисловість району представлена підприємствами з виробництва харчових продуктів.

На території району розташовані Благоевське, Гудевичевське, Лізінське, Північноолександрівське та Северинівське родовища піляного вапняку.

Під будівництво індустріального (промислового) парку визначена ділянка орієнтовною площею 190 га біля села Червонознам'янка.

Координати Червонознам'янки - 43° 56' п.ш. 30° 39' сх.д.

На території планованого індустріального (промислового) парку розташований магістральний газопровід та розподільчі газопроводи.

Ділянкою проходить лінія електропередач 35 кВт та кабелі зв'язку.

КП «Міжнародний аеропорт Одеса» знаходиться на відстані 70 км.

За 10 метрів від ділянки проходить залізниця Ротове-Роздільна, а за 15 метрів - автотраса загальнодержавного значення Київ-Одеса.

До Одеського морського торговельного порту - 75 км, до Іллічівського - 96 км, до порту Южний - 110 км.

Функціональне використання земельних ділянок у господарській діяльності учасників:

переробка сільськогосподарської продукції, виробництво будівельних матеріалів, легка промисловість, сільськогосподарське машинобудування.

На теперішній час проведені комплексні інженерно-геодезичні вишукування, планується розробка містобудівної документації та відведення земельної ділянки.

Комінтернівський район

Район розташований у східній частині Одеської області. Межує з Березівським, Біляївським та Іванівським районами. Східний кордон проходить Тилігульським лиманом, що є також природним кордоном між Одеською і Миколаївською областями. Південь району є узбережжям Чорного моря.

Інфраструктура району

Мережа доріг загального користування становить 403,0 км. Через район проходять автодороги державного значення: Одеса-Мелітополь-Новоазовськ, протяжністю 38 км та Одеса-Вознесенськ-Новий Буг протяжністю 40 км.

Територією району проходить ділянка залізниці Одеса-Вознесенськ-Первомайськ, на якій розміщені дві залізничні станції – Кремидівка і Сербка. Від ст. Чорноморська, яка розташована на території Шомполівської сільської ради, відгалужується залізнична гілка до Одеського припортового заводу і до порту Южний.

Промисловість району представлена підприємствами з виробництва харчових продуктів, металевих виробів, будівельної промисловості та машинобудування.

На території району розташовані Булдинське, Гуляй-Балківське, Малоаджалицьке, Степове, Чабанське та Фонтанське родовища пиляного вапняку.

Під будівництво індустріального (промислового) парку визначена ділянка орієнтовною площею 1300 га за межами населених пунктів на території Кремидівської сільської ради Комінтернівського району Одеської області.

Зазначена ділянка примикає до населених пунктів Кремидівської сільської ради.

Координати сіл: Кремидівка - 46: 43 55,08" С; 3(1 47 10.07 " Ї, Степове - 46 ' 46 54,75; С 3(145" 25,04" П.

Функціональне використання земельних ділянок у господарській діяльності учасників:

промислово-логістична зона порту Южний (добробка експортної металопродукції, зборка готової продукції з імпортних комплектуючих, переставлювання контейнерів тощо), переробка сільськогосподарської продукції та інші.

З метою забезпечення необхідного рівня розгалуженості інфраструктури необхідно провести:

будівництво автодороги в обхід міської смуги – житлового масиву Котовського;

реконструкцію автодороги М 05-01 в обхід м. Одеса в межах Комінтернівського району під I категорію;

реконструкцію автодороги Т 16-06 Одеса - Южне під I категорію;

заходи з покращення стану доріг місцевого значення.

м. Теплодар

Місто обласного значення знаходиться у Біляївському районі в центральній частині Одеської області. Загальна площа міста становить 773,72 га.

Координати - 46°30'13" п.ш. 30°19'28" сх.д.

Інфраструктура міста

Відстань до найближчої залізничної станції Вигода - 23 км, до обласного центру - 40 км.

У безпосередній близькості від міста розташовані крупні автомагістралі Одеса - Рені (3 км) та Одеса-Кишинів (10 км).

КП «Міжнародний аеропорт Одеса» знаходиться на відстані 30 км.

До Одеського морського торговельного порту - 40 км, до Іллічівського - 40 км.

Під будівництво індустріального (промислового) парку визначена ділянка орієнтовною площею 60 га, яка залишилась після недобудованої атомної електростанції, на відстані 7 км від центру міста Теплодар.

На території планованого індустріального (промислового) парку розташовані розподільчий газопровід, 2 трансформатори, система водовідводів та очисні споруди.

Промислова зона м. Теплодар визначена як перспективна базова територія для створення інноваційних виробництв в рамках діяльності технологічного парку «Хемо-Поль». Організаційна форма технопарку – угода про спільну діяльність з академічними та галузевими науковими установами, промисловими підприємствами усіх форм власності. Технопарк «Хемо-Поль» спрямований на організацію, проведення дослідно-промислових випробувань та впровадження у виробництво наукоємних конкурентоспроможних вітчизняних розробок інститутів хімічного профілю НАН України в галузі малотоннажної хімії.

Рішенням Одеської обласної ради від 18.02.2011р. № 75-VI технопарк «Хемо-Поль» включений до Інвестиційної стратегії Одеської області на 2011-2015 роки.

20 червня 2011 року в рамках офіційного візиту в Україну Голови КНР Ху Цзіньтао між Одеською обласною державною адміністрацією та китайською корпорацією "Цітеле" (Qitele Group Co. Ltd) було підписано Рамкову угоду про співпрацю у сфері створення китайсько-української інноваційно-промислової виробничої бази (індустріального парку інновацій) у м. Теплодар.

Любашівський район

Район розташований у північній частині Одеської області. Межує з Балтським, Савранським, Ананьївським, Ширяївським, Миколаївським районами Одеської області та Миколаївською областю.

Розташовується на межі лісостепової й степової зон України. Основні ріки, що протікають через район - Кодима, Тилігул, Чичиклія.

Координати Любашівки - 47° 50' п.ш. 30° 15' сх.д.

Інфраструктура району

Мережа автошляхів загального користування становить 479,0 км. Районом проходять міжнародні транспортні коридори, у тому числі - траса Е 95, М-05 Санкт-Петербург-Київ-Одеса та траса М-13 Кіровоград-Платонове (україно-молдовський кордон).

Територію району із заходу на схід перетинає залізнична колія Одеса-Харків (довжина якої в межах району становить 27 км), що має дві проміжні станції Любашівка і Заплази. Через ці станції здійснюється пропуск потягів у бік Одеси, Харкова, Знаменки.

Промисловість району представлена підприємствами з виробництва харчових продуктів.

На території району розташоване Троїцьке родовище цегельної сировини.

Ізмаїльський район

Район розташований на півдні Одеської області в степовій зоні - у Придунайській низовині. Ізмаїльський район межує з боку ріки Дунай з Румунією, на заході, сході і півночі – з Кілійським, Болградським, Арцизьким районами Одещини.

Ізмаїл є одним з найбільших промислово-транспортних і культурних центрів на південному заході держави, а Ізмаїльський район вважається провідним в системі агропромислового комплексу Одещини.

Координати Ізмаїла - 47° 21' п.ш. 28° 50' сх.д.

Інфраструктура району

Територією району проходять міжнародні транспортні коридори: № 7 Дунайський (водний) загальною довжиною 2415 км, що з'єднує Східну і Західну Європу; № 9 – сухопутний.

Основними транспортними вузлами є Ізмаїльський торговельний порт, аеропорт Ізмаїл, залізничні станції: Ізмаїл, Катлабух, Ташбунар.

Морегосподарський комплекс представлений Ізмаїльським морським торговельним портом та Українським Дунайським пароплавством, що розташовані на території міста Ізмаїл.

На цей час в регіоні реалізується національний проект «Дунайський коридор», який спрямований на закріплення стратегічної державної присутності у регіоні, поширення регіонального впливу, інтеграцію України у

європейські транспортні коридори, збільшення транзитного потенціалу країни шляхом підвищення пропускної здатності коридору Чорне море – Дунай.

Першочерговими складовими проекту є будівництво нової автомобільної дороги Одеса – Рені, розбудова залізничного сполучення, будівництво глибоководного суднового ходу у гирлі р. Дунай та нового конкурентоспроможного порту.

20 липня 2011 року Кабінет Міністрів України схвалив техніко-економічне обґрунтування будівництва ділянки автомобільної дороги державного значення Одеса-Рені (на Бухарест) за новим напрямком. Відповідно до проекту дорога будуватиметься за напрямком Одеса-Овідіополь-Білгород-Дністровський-Монаші і передбачатиме мостовий перехід через Дністровський лиман. Загальна довжина дороги – 81 км, зокрема, протяжність мостового переходу – 5,7 км. Вартість будівництва за проектом - 8,2 млрд. грн., в т. ч. будівництва мостового переходу - 4,9 млрд. грн. Побудувати дорогу планується за п'ять років.

Промисловість Ізмаїльського району представлена підприємствами з виробництва будівельних матеріалів, у переробній галузі – підприємствами з виробництва виноробної продукції і переробки сільськогосподарської продукції.

На території району розташоване перспективне Ізмаїльське родовище кам'яної солі з розвіданими запасами 3,45 млрд. тонн.

Для розміщення індустріального (промислового) парку приваблива територія Ізмаїльського целюлозно-картонного заводу.

Арцизький район

Район розташований в південно-західній частині Одеської області. Межує з Саратським, Тарутинським, Болградським, Татарбунарським, Ізмаїльським та Кілійським районами Одеської області.

Географічне розміщення району, корисні копалини, які знаходяться на території району, трудовий і промисловий потенціал, наявність залізничних колій і автомобільних доріг, близькість кордону, родючі землі, розвинута галузь виноградарства і наявність монолітної злітної смуги колишнього військового аеродрому - все це становить інвестиційну привабливість району.

Координати: Арциза - 45° 59' п.ш. 29° 25' сх.д.

Інфраструктура району

Район у різних напрямках перетинає густа мережа автомобільних шляхів. Довжина автодоріг загального користування становить 625,7 км, з них шляхів з твердим покриттям – 457,1 км.

Територією району проходять дві залізничні магістралі: Арциз-Ізмаїл із залізничними станціями Давлет-Агач, Главани-Аліяга і Білгород-Дністровський-Арциз.

У рамках Програми газифікації Одеської області передбачено будівництво газопроводу Тарутине-Арциз-Татарбунари.

Промисловість району представлена підприємствами різних форм власності, які займаються переробкою сільськогосподарської продукції, виробництвом будівельних матеріалів, друкарських виробів та ливарним виробництвом.

На території району розташовані Главанське, Кам'янське, Деленське родовища пиляного вапняку та Арцизьке родовище цегельної сировини.

Розглядається можливість розробки проекту реконструкції військового аеродрому під приватний вантажний аеродром з логістичним комплексом й аеродромом для приватної малої авіації у районі м. Арциз-2 Одеської області.

Реконструкція можлива на базі існуючого військового аеродрому із прибудовою логістичного центру, смуги для прийому вантажних літаків, готелю, офісних приміщень та автовокзалу. На території, відведеній під малу приватну авіацію, розміщуються міні-готель і криті ангари зберігання транспорту.

Роздільнянський район

Район розташований на відстані 60 кілометрів на північ від Одеси. Межує з Іванівським, Біляївським і Великомихайлівським районами Одеської області, на заході - із Молдовою, на південному заході та південному сході омивається лиманами.

Координати Роздільної - 46° 50'50.19'' п.ш. 30° 04'38.19'' сх.д.

Інфраструктура району

Два транспортних коридори проходять через одну з найбільших вузлових станцій України – Роздільна-Сортувальна, котра входить до складу Одеської залізниці. Тут формуються потяги на основні напрямки: Молдову, Західну Європу, Київ, морські порти. За своїми технічними можливостями станція розрахована на щодобову обробку 70 потягів всіх видів класності. Із введенням у дію нового вокзального комплексу здійснена повна модернізація станції. Платформи здатні одночасно приймати 3 потяги в різних напрямках.

Природно-географічне розташування району сприяло функціонуванню військового аеродрому.

Міжнародний аеропорт "Лиманське" розташований на північному заході Одеської області поблизу кордону з Республікою Молдова. Призначення аеропорту - забезпечення міжнародних і внутрішніх вантажопасажирських авіаперевезень. Злітно-посадочна смуга: довжина 2500 м, ширина 45 м з укріпленими узбіччями по 17,5 м (моноліт-бетон). Є можливість приймати повітряні судна зі злітною масою 350 тонн.

Координати аеропорту „Лиманське” - 46° 39'50'' п.ш. 29° 58'65'' сх.д.

В економіці району переважає сільгоспвиробництво, яке спеціалізується на вирощуванні зернових, технічних культур, овочів, виноградарства та садівництва. Значний розвиток має тваринництво.

Район має багату сировинну базу: піщані кар'єри, кар'єри з видобутку вапняку, глини, що йде на виробництво червоної цегли, та багаті водні ресурси. На території району розташовані Андрієво-Іванівське, Бецилівське, Карпівське,

Новодмитрівське та Новоукраїнське родовища пиляного вапняку, Очеретовське родовище піску та Єлизаветівське родовище цементної сировини.

Район озера Сасик

Канал Дунай-Сасик, який побудовано у 1980 р. для іригаційних заходів приморського Дунай-Дністровського міжріччя, близько 100 метрів завширшки, що дещо більше, ніж румунський судноплавний шлюзований канал Констанца-Чорнаводе. Ця обставина дозволяє використовувати іригаційний канал Дунай-Сасик для створення на його основі в зоні дельти Дунаю стабільного та добре прогнозованого глибоководного суднохідного каналу Дунай-Чорне море (далі – ГСХ) з повноцінним гирловим морським портом.

Координати о. Сасик - 45° 38'29'' п.ш. 29° 39'31'' сх.д

Створення ГСХ на трасі Дунай-Сасик і далі крізь південно-східну частину водойми у Чорне море дозволить у рамках цього проекту раціонально вирішити дві крупні проблеми державного рівня:

- отримати сучасний та перспективний ГСХ, замість ГСХ Бистрого, замулення якого через 5-7 років досягне рівня, який унеможливить ефективну експлуатацію;

- відродити поєднання о. Сасик з морем без істотних додаткових витрат.

Важливо зазначити, що цей проект зовсім не захоплює територію Дунайського біосферного заповідника. Незважаючи на те, що канал Дунай-Сасик перетинає заповідні Стенцівсько-Жебріянівські плавні, територіально він разом з береговими дамбами не входить до складу заповідника. Він також мінімально торкатиметься особливо цінних первинних природних екосистем дунайської дельти, оскільки проходитиме трасою вже існуючого каналу.

Створене ґрунтове плато на місці низинної берегової південно-західної ділянки о. Сасик та частини мілководь, які примикають до материкового плато, - відмінна основа для побудови порту. Доцільно його розташувати на західному березі озера, починаючи з місця впадання каналу в о. Сасик. При цьому незаселений, добре доступний твердий багатокілометровий західний берег водойми є виключно перспективним для стійкого та багаторічного розвитку повноцінного портового господарства та припортового промислового комплексу. Більш того, на відміну від існуючого гирлового порту Усть-Дунайськ та можливого порту у гирлі Бистрого, не існує жодних проблем з підводом необхідних для повноцінного портового господарства основних комунікацій – залізничної та автомобільної доріг, ліній електропостачання та іншого.

Будівництво шлюзу-затвору у головній частині каналу перешкодить замуленню каналу та значно покращить гідрологію гирлової частини дельти та природні процеси дельтоутворення, тому якимось істотним розширенням самого Соломонова рукава не знадобиться.

Крім того, вказаний шлюз може в значній мірі запобігти замуленню примикаючої частини о. Сасик, Стенцівсько-Жебріянівських плавнів та Жебріянівської бухти, що значно скоротить експлуатаційні витрати щодо цього судноплавного ходу.

Таким чином, у випадку створення в українській дельті Дунаю ГСХ по трасі, яка втратила своє цільове призначення, крупного іригаційного каналу Дунай-Сасик та далі до Жебріянівської бухти Чорного моря, може бути вирішено низку державних, економічних та екологічних інтересів.

Одночасно, створення ГСХ з повноцінним гирловим морським портом в дельті Дунаю, що спеціалізуватиметься на авто-, поромних перевезеннях, істотно покращить імідж України як учасника 7-го міжнародного транспортного коридору в рамках реалізації концепції ЄС «автомагістралі моря» та дунайської держави. Стабільно функціонуючий, економічний та перспективний ГСХ з повноцінним гирловим портом високої категорії може стати ключовим вузлом макроекономічного розвитку Українського Придунав'я, а створення повноцінного гирлового морського порту - реалізувати унікальний замкнений транспортний цикл. Наявність магістрального газогону, що проходить вздовж кордону України, створює можливості для будівництва крупного морського терміналу LNG та заводу з його переробки.