



Стаття 16. Забезпечення екологічної безпеки і підтримання екологічної рівноваги на території України, подолання наслідків Чорнобильської катастрофи — катастрофи планетарного масштабу, збереження генофонду Українського народу є обов'язком держави.

Конституція України.

Одещина: готові приймати інвестиції 24 години на добу!



ОНаш край завжди за-лучав видатних особистостей, сильних духом та енергією, вони починали тут великі справи й надишали оточуючих на звершення. Тепер цей спадок — наша особливість і наш особливий ресурс.

Ми маємо колосальний потенціал — природний, культурний, туристичний... Але головне — це небайдужі люди, які докладають зусиль для розвитку максимально успішного краю в морській, аграрній, промисловій галузях. Заможного і розвиненого, який є прикладом для всього Причорномор'я регіону.

Один з основних підсумків перших місяців роботи обласної ради — вчасне прийняття обласного бюджету. Це означає, що регіон отримав чіткий фінансовий план розвитку. Нині наводимо лад у комунальних підприємствах, які перебувають у власності обласної ради. Треба розібратися з тим, що їм заважає працювати із прибутком. Багато доводилося вирішувати кадрових питань — й ця робота ще не завершена.

Я хочу одразу зауважити, що із самого початку, як і більшість депутатського корпусу облради, обрав собі не кабінетну тактику роботи. Як можна дізнатися про потреби людей, жителів області про їхні потреби й очікування, якщо не зустрічатися, не спілкуватися? Тому намагаюся за першої нагоди вибиратися в райони області.

Робочі поїздки й далі залишаються одним із головних пунктів моєї діяльності як голови обласної ради. Я звик керуватися принципом: робити висновки на підставі побаченого власними очима, а не за довідками. Я задоволений тим, що депутати облради дотримуються й реалізують саме такий метод роботи — бути ближче до людей, слухати й почути їх.

Для нас велика честь працювати на благо Одеської області. Депутати хочуть зробити наш регіон максимально привабливим для інвесторів, щоб він домігся успіху в морській, аграрній, туристичній сферах. Але головне — зробити область максимально комфортною для людей. А для цього необхідна якісна взаємодія центру, місцевої влади і самих жителів Одещини.

Взаєморозуміння з депутатським корпусом, а також продуктивної роботи обласної ради вдалося досягти не одразу. Ми й сьогодні сперечаємося з робочих питань. Це нормально. Тому, що так вибудовується продуктивна комунікація, адже в обласній раді — сім політичних сил, різних за своїми переконаннями. У цій ситуації важливо об'єднувати всіх навколо однієї спільної справи, що відповідає інтересам жителів Одеси й області.

У бюджеті Одеської області все важливо. Але насамперед — розвиток системи охорони здоров'я, сфери освіти. І фінансування знакових інфраструктурних проєктів, більшість яких входять у президентську програму «Велике будівництво».

Розпочато масштабні будівельні роботи у спортивному комплексі «Олімпієць», триває реставрація Українського театру, плануємо завершити роботи до 30-річчя незалежності України. Сподіваємося, що завдяки співфінансуванню з держбюджету відбудеться реконструкція Одеської обласної державної філармонії. Продовжиться будівництво шкіл, дитячих садків в Авангарді, у Ставрово Окнянського району, в Балті, будуватиметься стадіон в Ананьєві. Повторюся, багато які з цих об'єктів заплановано завершити вже цього ювілейного дня України року.

91 ОТГ Одеської області інтенсивно працюють у прийнятті в комунальну власність об'єктів соціальної інфраструктури, земель. Це дуже важливе питання, давно треба було навести лад. Адже не секрет, що доволі багато земель обробляється без сплати податків у місцевий і державний бюджети. Більше того, право розпоряджатися землею, орендувати її закріплено документами, що найчастіше мають сумнівну юридичну чинність. Тому треба розібратися й розставити всі крапки над «і». Адже для територіальних громад земля — основний ресурс для підвищення добробуту й один із головних об'єктів для інвестицій. Що ж стосується самого процесу децентралізації, то це великий шанс для громад. І велика відповідальність.

Обласна рада стала засновником нової структури — Агентства регіонального розвитку. Одеська область гостро потребує грантів та інвестицій, ми готові їх приймати 24 години на добу. Тому доцільно було створити окрему структуру, що займатиметься пошуком нових можливостей для розвитку регіону. До того ж ця структура не повинна бути в складі обласної ради або облдержадміністрації. Тільки тоді зможемо домогтися того, що бізнес формуватиме інвестиційний клімат у регіоні, а не чиновники. Звичайно, за потреби будемо Агентству регіонального розвитку всіяко допомагати й підтримувати його.

Підготовка до гідної зустрічі 30-річчя Незалежності України йде на повну. Це дуже важлива дата, яка символізує торжество волелюбності українців, наше бажання самостійно визначати власну долю й готовність цей вибір захищати від будь-якого зазіхання. Тому зробимо все, щоб відсвяткувати цю дату відкриттям нових соціально важливих об'єктів.

Григорій ДІДЕНКО,
голова Одеської обласної ради.

Час підсумків, час починань

Одеська область — край складної і славної історії, викликів і перемог, і кожну сторінку її історичного літопису формують насамперед люди — наші земляки.

Феноменом і однією з найяскравіших рис області є унікальний національний і конфесійний склад населення. Представники ста тридцяти трьох різних народів і понад сорока конфесійних напрямів об'єднали тут свої долі, і це не лише духовно збагатило нашу землю, а й надало Одеській області неповторний, тільки їй властивий колорит.

Нині Одеська область — найбільший за територією регіон України, а її адміністративно-територіальна карта — це сім новостворених районів і 91 територіальна громада, що є найбільшим показником в Україні.

Одеська область завжди посідала лідируючі позиції на міжнародній арені. Сьогодні область має тісні зв'язки з багатьма країнами світу, на її території діють 25 дипломатичних установ, чотири постійні представництва міжнародних організацій, і це навіть більше, ніж у деяких країнах.

Одеська область єдина в Україні є дійсним членом шести європейських регіональних організацій.

За 30 років Незалежності було в історії Одеського краю все: і стрімкий розвиток, і періоди стагнації, і злети, і падіння, і, безумовно, досягнення.

За 30 років Незалежності у всеукраїнських досягненнях частка нашого регіону становить:

- 14 відсотків виконаних будівельних робіт;
- 9 відсотків уведеного в експлуатацію житла;
- 7 відсотків обороту роздрібно-торгівлі;
- 70 відсотків обсягів переробки вантажів у портах України, адже не дарма Одеську область називають «морськими воротами і морським щитом України».
- 3 2014 року Одеська область є основною базою Військово-Морських сил України.

Одеська область — приморський регіон. Морегосподарчий комплекс краю представляють сім морських торговельних портів.

Варто сказати, що тільки три порти області (Одеса, Південний, Чорноморськ) забезпечують 65 відсотків загального обсягу обробки всіх вантажів України.

Лише вдумайтеся. Регіон генерує:

- 6 відсотків світових виробничих потужностей з виробництва соняшникової олії та 11 відсотків її світового експорту;
 - 65 відсотків виноробного потенціалу країни;
 - 40 відсотків генеруючих потужностей сонячної енергетики України;
 - понад 30 відсотків виробництва сокової продукції України;
 - 50 відсотків консервованих м'ясних виробів.
- В області здійснюють свою діяльність 215 великих і середніх промислових підприємств.
- Одеська область — історично і географічно визнана сільськогосподарським регіоном. Зерновиробництво й овочівництво, виноградарство і тваринництво,



харчова й переробна промисловість, наукове забезпечення аграрного сектору — ці складові є запорукою продовольчої безпеки й нормального гідної якості життя.

Нагадаю, що в 2016 році область уперше у своїй історії збирила рекордний урожай — 4,5 мільйона тонн зерна!

Зрошувані землі займають майже 11 відсотків сільгоспугідь області і забезпечують виробництво понад 40 відсотків кормів, 80 — овочів, 100 — рису й більш як 20 — зернових культур від усієї отриманої валової сільгосппродукції краю.

Нагадаю, що в рамках реалізації Програми відновлення й розвитку зрошення в Україні Одеська область обрана як майданчик для впровадження пілотного проєкту.

Одеська — перша область в Україні, яка побудувала мережу реперфузійних центрів для оперативної відповіді на виклик загрозливої патології — серцево-судинних хвороб — на базі Одеської обласної клінічної лікарні, Балтської районної лікарні та Дунайської обласної лікарні.

Три роки тому вперше в історії області відкрито найбільший в Україні Центр нефрології та гомотрансплантації, що дало змогу лікувати чергу на отримання медичної допомоги хворим із нирковою недостатністю.

Освітній потенціал регіону — це потужна інфраструктура, значний науково-технічний і проектно-конструкторський потенціал, лідерство в підготовці кадрів і впровадження проєктів освітніх інновацій.

Відомий не тільки в Україні, а й у світі, наш стратегічний інтелектуальний запас — це 22 вищих навчальних заклади різних напрямів і 37 наукових установ та організацій, у тому числі шість — Національної академії наук України, 17 наукових центрів вищих навчальних закладів, 14 науково-дослідних інститутів.

Лише уявіть, дев'ять театрів і філармонія, 22 музеї, понад 700 бібліотек, 70 художніх шкіл, 725 клубних закладів, п'ять обласних центрів національних культур, Національна музична академія імені Нежданової і спеціальна музична школа імені професора Столярського, національний філармонічний оркестр, три заклади професійної передвищої освіти художнього

напряму. Який потужний духовно-інтелектуальний скарб!

Я пам'ятаю безпрецедентний для України експеримент із збереження кадрів, насамперед у сільській місцевості, який ми провели 2003 року: всіх працівників культури нашої області за рахунок додаткових бюджетних коштів було переведено на повні ставки, а художньому й керівному персоналу театральних видовищних підприємств була призначена постійна 50-відсоткова надбавка до посадового окладу.

30 років Незалежності пам'ятні й нашими гіркими втратами. Так, було загублено колись знамените Чорноморське морське пароплавство (ЧМП), закрито й ліквідовано низку унікальних підприємств

харчової промисловості, птахофабрики тощо; припинили виробничу діяльність і деякі промислові підприємства, зникли цілі галузі: станко- і машинобудування, металургія, нафтопереробки.

І що дуже болить — зникають наші села. З облікових даних виключено вже 38 населених пунктів. Знижується завантаженість сільських шкіл, зменшується кількість їхніх випускників.

Одеську область У МАЙБУТНЬОМУ я бачу регіоном високого рівня життя в умовах гармонічного поєднання розвитку підприємництва з розвитком культури, науки, соціальної сфери і збереженням довкілля.

Які наші пріоритети і плани на майбутнє? Передусім це розроблений нині Одеською обласною державною адміністрацією пілотний проєкт «Одещина.3D», метою якого є розширення можливостей і повноважень регіональної влади й територіальних громад стосовно децентралізації, дебюрократизації та диджиталізації суспільно значущих соціально-економічних процесів і залучення інвестицій в Одеську область.

Проведення робіт із запобігання руйнуванню дамби Хаджибейського лиману і проїзної частини автомобільної дороги в об'їзд Одеси.

Проектування й будівництво автомобільної дороги загальногостро користування державного значення «Одеса—Рені» в об'їзд території Республіки Молдова. На сьогодні видано дозвіл на розробку проєкту відведення земельних ділянок.

Завершення реконструкції міжнародного аеропорту міста Одеса й відновлення діяльності міжнародного аеропорту «Ізмаїл» з реконструкцією злітно-посадкової смуги й терміналу.

Запуск поїзда «Інтерсіті» за маршрутом Одеса—Затока—Білгород-Дністровський—Арциз—Ізмаїл, що дасть імпульс для розвитку туристичної галузі Українського Придніав'я.

Сьогодні ми з оптимізмом дивимося в майбутнє. Підставою для такого оптимізму є впевненість моїх земляків у тім, що будь-які плани нам до снаги, що всі разом ми — сила, нас об'єднує любов до нашої України.

Сергій ГРИНЕВЕЦЬКИЙ,
голова Одеської обласної державної адміністрації.

Непереможений Прометей флоту

21 липня 1992 року о 8-й годині 57 хвилин під час проведення тренувань перед морським парадом з нагоди Дня Військово-Морського флоту Російської Федерації сторожовий корабель СКР-112 (на знімку) 17-ї бригади, дислокованої в Донузлаві, зневацька покинув район базування і, піднявши Державний прапор України, взяв курс на Одесу.

Четвертий рік кораблем командував капітан-лейтенант Сергій Володимирович Настенко. У момент проходження корабля в Одесу з дев'яти штатних офіцерів на борту перебували шестеро (трое у відпустці), а також п'ять мічманів і старшин і 61 матрос.

О 12-й годині 10 хвилин зі СКР-112 надійшло повідомлення про те, що командир корабля бере відповідальність за особовий склад на себе.

За наказом з Москви з Головного штабу ВМФ Росії в погоню за СКР-112 кинулися ракетний катер, СКР «Разительный», малий протичовновий корабель-93, малий десантний корабель і корабель на повітряній подушці.

Незважаючи на всі спроби уникнути конфлікту, що міг призвести до людських втрат, протягом восьмиденного переходу корабель СКР-112 переслідували

Несподіваний і відважний перехід сторожового корабля Чорноморського флоту СКР-112 із Кримської військово-морської бази в порт Одеса підняв на Чорноморському флоті справжній «дев'ятий вал», і був охрещений «Прометеем» Українського флоту.

Перший командувач Військово-Морських сил України контр-адмірал Борис Кожин згадував, що першу звістку про перехід сторожового корабля СКР-112 у порт Одеса він отримав о 10-й годині ранку 21 липня 1992 року. Як командувач Військово-Морських сил України, Кожин негайно зателефону-

Адмірал закликав севастопольців дзвонити по всіх телефонах на командний пункт Чорноморського флоту й вимагати від його командування в жодному випадку не застосовувати зброю проти сторожового корабля СКР-112.

Терпіння військових моряків дійшло краю, коли кремлівські пропагандисти буквально днювали й ночували на борту бойового корабля, вмовляючи моряків прийняти присягу на вірність Росії, обіцяли призначення на вищі посади, позачергове присвоєння військових звань. Коли стало зрозуміло, що особовий склад СКР 112 залиша-

з'єднання. Разом з моїми підлеглими офіцерами В. Устименком, В. Горобцем, В. Зарембою, С. Настенком ми вирішили піти на незвичайний вчинок, який би прикував увагу до 17-ї бригади кораблів охорони водного району Кримської ВМБ, тому що бачили пасивність керівництва Міністерства оборони України.

Уранці 21 липня на зустрічі з офіцерами й мічманами корабля команда вирішила йти в Одесу під Державним прапором України, «бо бачили пасивність керівництва Міністерства оборони України. У цьому становищі, на думку багатьох офіцерів, якщо не вжити рішучих заходів, то нас переб'ють, як перепілок»

На жаль, подальша доля бунтівного бойового корабля виявилася сумною. Комусь у Москві й Києві дуже не хотілося, щоб корабель став історичною реліквією України. У 1995 році його розрізали на металобрухт.

А тим часом патріоти, громадськість України, багато військових і політичних діячів бачили корабель як майбутній музей Військово-Морських сил. У Севастополі члени «Просвіти», Союзу офіцерів України та інших організацій створили комітет із захисту СКР-112 і направили міністру оборони десятки звернень і заяв громадськості, але все даремно.

Бойовий корабель планували перегнати в Київ і поставити у столиці на довгочасне стоянку, зробивши на основі першого корабля відновлених ВМС України відповідний музей, але перемогли інші міркування. Сторожовик був терміново виключений зі складу Військово-Морських сил і буквально за три місяці порізаний на металобрухт.

Його командир Сергій Настенко надалі був призначений командиром флагмана Українського флоту «Гетьман Сагайдачний». Звільнився зі служби, маючи військове звання капітан 1-го рангу.

Дотепер зухвалий перехід СКР-112 із Севастополя в Одесу викликає гнів і роздратування російських флотоводців. І побутує думка, що недавні події, пов'язані з переходом українських кораблів через Керченську протоку, нахабні агресивні дії російських моряків стосовно українського флоту стали спробою помсти за мужній учинок команди й офіцерів СКР-112, який залишився в історії нашої країни «непереможеною територією Незалежності».

Фото надано автором.



вав начальнику штабу Чорноморського флоту віце-адміралу Гуринову й запропонував: «Якщо є воля людей, нехай корабель іде в Одесу». На це віце-адмірал відповів погрозою, що за потреби він використає зброю.

Борис Кожин терміново виїхав на севастопольське радіо з метою поінформувати севастопольців про подвиг українських моряків і попередити про можливе застосування зброї командуванням ЧФ проти СКР-112.

Він звернувся до севастопольців з інформацією й розповів, що сторожовий корабель СКР-112, який дислокувався в Донузлаві, підняв Державний прапор України, вийшов у море і тепер прямує в порт Одеса. Перед цим особовий склад цього корабля на чолі з командиром капітан-лейтенантом Сергієм Настенком присягнув на вірність народу України. Корабель з мирними цілями вийшов у море, підняв Державний прапор України, проходить її територіальними водами і йде у порт Одеса. У складі цього екіпажу несуть службу і представники міста Севастополя.

ється непохитним у прагненні служити народу України, командування Чорноморського флоту перейшло до репресивних заходів.

Були відсторонені від посади начальник штабу 17-ї бригади кораблів ОВРта капітан 2-го рангу Микола Жибарев, заступник командира бригади капітан 2-го рангу Юрій Тарабукін, помічник командира дивізіону з роботи з особовим складом капітан-лейтенант Василь Горобець. Від Сергія Настенка не раз вимагали подати рапорт на звільнення в запас. Причина вже відома: присяга на вірність народу України. Частині офіцерів, з цієї ж причини, безпідставно не присвоювали наступні військові звання. Виключали неблагонадійних зі списків на отримання житла. Усе це виявилось останньою краплею, що переповнила чашу терпіння. Підтверджує ці факти і спогад безпосереднього організатора й учасника тих подій, начальника штабу бригади капітана 2-го рангу Миколи Жибарева: «13 липня 1992-го мене відсторонили від посади начальника штабу

«Річкове вікно» в Європу

Найбільшим інвестиційним проектом в Одеській області за останні десять років стало будівництво поромного комплексу «Орловка» (Україна—Ісакча) (Румунія). Необхідність такого проекту відповідала економічним інтересам України, Румунії, країн Євросоюзу, а також Туреччини й Молдови.

Переправа через Дунай повинна була спростити процедуру перетинання державного кордону між Україною та Румунією, зокрема, мала скасувати необхідність руху великовантажного й пасажирського транспорту через Молдову і здійснення автомобільного об'їзду в 200 кілометрів по території трьох держав.

Поромна переправа через Дунай і міжнародні пункти пропуску в Орловці (Україна) та Ісакчі (Румунія) 10 серпня 2020 року офіційно розпочала свою роботу.

Поромна переправа на Дунаї нарешті запрацювала! Її відкрили на кордоні України та Румунії, де відстань між берегами річки становить лише 900 метрів. Нині пором працює для вантажного транспорту і перевозить легкові автомобілі та пасажирів.

Відкриття переправи планувалося в середині березня 2020 ро-

ку, але цьому перешкодило введення карантину й обмеження транспортного сполучення. У вересні і грудні 2019 року тут здійснювали випробувальні рейси поромів.

Будівництво поромної переправи через Дунай «Орловка—Ісакча» стартувало восени 2015 року, однак з різних причин воно затяглося фактично на чотири роки. З українського боку будівництвом переправи займався ТОВ «Поромний комплекс «Орловка», а з румунської — компанія Navrom BAS. Кожна з компаній вела будівництво зі свого боку. З українського приватний інвестор побудував не лише поромний інфраструктурний комплекс, а й міжнародний пункт пропуску через держкордон.

Об'єкти інфраструктури побудовано на найвужчій ділянці Дунаю: відстань між українським і румунським берегами становить приблизно 900 метрів. Планується, що переправу обслуговуватимуть чотири пороми осіданням 1,5 метра. Щоденна пропускна спроможність переправи — майже 200 одиниць вантажного автотранспорту, 500 — легкового, пасажиропотік — 1,5 тисячі осіб.

31 метр комфорту для пасажирів

У квітні 2021 року співробітники вагоноремонтних майстерень КП «Одесміськелектротранс», яке не раз визнавалося кращим підприємством електротранспорту України, презентували третій трисекційний трамвай власного складання Odissey MAX. Це найдовший трамвай у нашій країні. Три секції простяглися на 31 метр.

Odissey MAX збирають на базі кузова Tatra T3 — трамвайних вагонів, які випускало чеське підприємство ЧКД Прага з 1960-го по 1999 рік. Тут є 62 посадкові місця, а загалом у салоні може вміститися 280 людей. У середній частині є «гармошка», що робить вагон маневренішим, а також пандус для зручної посадки-висадки людей з інвалідністю та пасажирів із дитячими візками й габаритним багажем. Третій Odissey MAX став 25-м вагоном власного складання КП «Одесміськелектротранс» починаючи з 2016 року.

Від Odissey MAX були в захваті представники вагоноремонтних майстерень Праги, які відвідали Одесу. На їхню думку, дбайливе ставлення до чеських трамваїв дає змогу творити дива. На більшості маршрутів міста працюють вагони, яким уже не один десяток років, але умільці-професіонали дивним чином підтримують їх у робочому стані. І Odissey MAX продовжує славу історію співробітництва чеських та українських транспортників. До кінця року на маршрути вийде ще 1—2 такі вагони.

Odissey MAX робить два ранкові і два вечірні рейси на маршруті № 7, що з'єднує густонаселений житломасив Котовського і Пересип. У перспективі саме такі вагони стануть головними на маршруті з одного кінця Одеси в інший — на трасі «Північ—Південь», покликаний дати шанс пасажирам без пересадок добиратися з житломасиву Котовського до житломасиву Таїрова через центр міста.

ХРОНІКА

1 грудня 1991 року — відбувся Всеукраїнський референдум про проголошення Незалежності України. В Одесі та області на голосування прийшли 75 відсотків жителів регіону. За проголошення Незалежності проголосували 85,38 відсотка, проти — 11,6.

1992 рік — на Олімпіаді-92 в Барселоні абсолютною чемпіонкою у спортивній гімнастиці стала Тетяна Гуцу. Уперше в історії гімнастики зробила подвійне сальто з виходом у шпагат.

1993 рік — Вільній економічній зоні — бути! Це розпорядження Кабінету Міністрів України (про створення Одеської вільної економічної зони).

1996 рік — відкриття в Одесі «Будинку з ангелом» — Одеського дитячого реабілітаційного центру. З 2014 року центр носить ім'я свого засновника — Бориса Литвака.

1999 рік — з цього року в місті Одесі щорічно проходить Загальнонаціональний конкурс-фестиваль «Українська мова — мова єднання». Конкурс започатковано Одеською регіональною організацією НСЖУ з метою всебічного розвитку і утвердження державотворчої функції української мови, піднесення рівня мовної культури суспільства.

2005 рік — завершилася повна реконструкція найбільшого православного храму Одеси — Спасо-Преображенського кафедрального собору (на знімку).



28 грудня 2006 року — Одесі вручили Прапор Честі Ради Європи. Прапор Честі як один із щаблів Європремії заснований Комітетом Міністрів Ради Європи в 1955 році.

2008 рік — на морському глибоководному судновому ході річки Дунай—Чорне море на українській ділянці дельти вперше за весь період з моменту відкриття ГСХ у 2004 році було забезпечено прохідне осідання, передбачене I етапом, — 5,85 метра. У 2008-му морський підхідний канал здано в експлуатацію як завершену гідротехнічну споруду з дотриманням характеристик першого етапу.

3 лютого 2009 року — Міжнародний суд ООН у Гаазі ухвалив рішення в багаторічній територіальній суперечці України й Румунії щодо островів Зміїний у Чорному морі (на знімку). Тож тепер цей острів законно входить до складу Одеської області.



2014 рік — Одеська судноплавна компанія «Укрферрі» відкрила регулярну автомобільно-вантажну поромну лінію «Іллічівськ—Хайдарпаша (Стамбул, Туреччина)». Лінію обслуговує пором «Vilnius Seaways», що містить 95 причепів (TIR) довжиною 17 метрів.

2021 рік — в Одеській області мають намір побудувати повітряну лінію «ПЛ 330 кВ Новоодеська—Арциз» з метою стовідсоткового забезпечення енерго-незалежності українського Придунав'я.