

Величезне значення у створенні національної еліти має робота з відбору і державної підтримки обдарованих школярів. Цю роботу активно веде через Малу академію наук народний депутат, член-кореспондент НАН України С.А. Довгий. Нинішнього року для підтримки обдарованих дітей держава виділила 15 млн гривень.

Інститути НАН України мають чималий досвід у спільній підготовці елітних кадрів. Але цю роботу за нових умов, безперечно, потрібно посилювати і розширювати. Прощу кожного директора академічної установи продумати свої пропозиції щодо зв'язків із вищими навчальними закладами. Наш

академічний інститут, наприклад, має намір спільно з КПІ створити навчально-науковий центр, де викладатимуть кращі спеціалісти інституту та політехнічного. Обладнання для наукових досліджень та їхня тематика — за інститутом, до роботи у цьому центрі ми плануємо залучати кращих студентів-старшокурсників, з яких потім відбиратимемо аспірантів.

Дозвольте висловити впевненість, що спільними зусиллями Академії наук, МОН й Уряду найближчими роками буде створена ефективна система підготовки елітних кадрів для керівництва нашою країною, промисловістю, для розбудови освіти і науки.

**Б.В. БУРКИНСЬКИЙ,**  
**академік НАН України,**  
**директор Інституту проблем ринку**  
**та економіко-екологічних досліджень НАН України**

**К**урс нашої держави на євроінтеграцію, на розбудову економіки інноваційного спрямування диктує необхідність формування засад постіндустріального природокористування і розміщення продуктивних сил.

В Україні для розв'язання цих практичних завдань створена потужна, всесвітньо відома школа, фундаторами якої були такі видатні вчені, як Василь Назарович Каразін (1773—1842), Володимир Іванович Вернадський (1863—1945), Володимир Володимирович Стачинський (1882—1942), Сергій Іванович Медведєв (1899—1979), Валерій Іванович Талієв (1872—1932). Сьогодні ідеї цієї школи розвивають науковці Академії С.І. Дорогунцов, Б.М. Данилишин, Ю.Ю. Туниця, С.К. Харічков, В.М. Степанов та інші дослідники — розробники вітчизняної еколого-економічної доктрини природокористування.

За радянських часів багато чесних науковців постраждали від репресій влади,

оскільки останню не задовольняли висновки науки, яка давала оцінку безжалісному виснаженню природних ресурсів, реалізації небезпечних проектів. Коли ж застосовувати репресії до вчених-екологів стало «не модно», цю науку радянська влада вирішила приборкати по-іншому. Для цього почали створювати «зручні» екологічні школи.

У 80-х роках минулого століття серед таких «зручних» для влади екологічних шкіл була «неоекологія», або «геоекологія» — напрям, який не враховує біологічну, соціо-економічну складову навколишнього середовища, а оперує здебільшого геологічними та кліматичними факторами. З розробкою наукових еколого-економічних засад природокористування вдалося розв'язати і цю проблему.

Але якщо в науці ми досягли певного прогресу, то стосовно практичного використання цих розробок спостерігається певний «регрес». Адже питання природокористування

мають бути підґрунтям прийняття всіх господарських рішень. Сьогодні, як і в недалекому минулому, зміщуються акценти у наукових підходах до розміщення продуктивних сил у бік будь-якої доцільності.

Для підтвердження цієї думки далеко ходити не треба. Всім відомо, що за своїм транзитним потенціалом Україна посідає чільне місце у Європі. Цей беззаперечний факт визначає особливу значущість формування ефективної національної транспортної політики.

У цьому контексті актуальним питанням загальнодержавної і регіональної політики залишається посилення ролі Українського Придунав'я як європейського форпосту нашої держави у північно-західному Причорномор'ї, що формує важливий вузол міжнародних транспортних коридорів, має стратегічне значення для національних інтересів.

Розробка ефективної стратегії транспортно-економічного розвитку української частини Нижнього Дунаю дає змогу реалізувати геоекономічні та геополітичні можливості цього регіону в сучасних умовах інтеграції України в європейські структури та водночас розв'язувати наболілі соціально-економічні питання цього регіону.

Однак важливою залишається проблема збереження і відтворення ресурсного потенціалу Нижнього Дунаю, підірваного рядом неефективних господарських рішень, які реалізовувалися тут протягом останніх 100–150 років, проблема активного транспортного та господарського використання регіону.

Оцінюючи стан української дельти Дунаю (Кілійське гирло), слід відзначити, що тут є серйозні екологічні проблеми антропогенного характеру. Вони пов'язані з цілим комплексом перетворень, які можуть слугувати причиною кумулятивних ефектів за умови прийняття певних рішень.

Як відомо, режим водного стоку та морфологія дельти в основному залежать від розподілу води біля мису Ізмаїльський Ча-

тал, який розділяє Великий Дунай на Кілійське і Тульчинське гирла, де була побудована розподільча дамба.

Упродовж 1854–1878 років кордон між Росією та Румунією проходив по Дністру. За цей період був прокладений судохідний канал у Сулінському гирлі. Нині Сулінське гирло – штучний канал завдовжки 62,5 км (було 83,8 км), завширшки 130–250 м і глибиною 7,3 м.

Створені Румунією гідротехнічні споруди спричинили зниження стоку в Кілійському руслі, зростання донних відкладень. За останні 8 років інтенсивність перерозподілу стоку на користь румунської системи рукавів збільшилася майже вчетверо.

Суттєвого впливу зазнав природний комплекс Дунаю внаслідок воєнних дій НАТО у Югославії. Бомбовими ударами були знищені нафтопереробні та хімічні заводи у Белграді, Нові Сад, Панчеві і Прах, нафто-термінали у портах Смелерово і Прах. У результаті цієї акції екосистема Дунаю деформувалася. У донних відкладеннях дельти виявлено хімічні речовини в концентраціях, які в кілька разів перевищують припустимі норми. Окрім цього, в Румунії тільки упродовж 2000–2004 років на підприємствах, в основному з добування золота, було зафіксовано більше 10 надзвичайних ситуацій зі скидами в Дунай шкідливих речовин.

Не слід занижувати і вітчизняний негативний внесок у зменшення ресурсного потенціалу дельти, що пов'язано з перетворенням прируслових територій, діяльністю зрошувальних систем та масштабним осушенням.

Україна має великі водоймища придунайських озер Кагул, Картал, Ялпуг-Кугурлуй, Кітай та Катлабух. Раніше це були невеликі бухти, лимани змішаного (річкового і морського) режимів та суто річкові. До обвалювання Кілійського рукава на лівому березі Дунаю налічувалося до 40 озер.

У 60-х роках з метою підвищення рибопродуктивності водоймищ та збільшення

площі зрошуваних земель придунайські озера були перетворені на водосховища, гідрологічний режим яких кардинально змінено за рахунок мережі шлюзових каналів.

Сьогодні, за оцінками Одеського облводгоспу, вода придунайських озер за мінералізацією та іонним складом перевищує припустимі значення придатності до зрошення. З 1991 року різко скоротився вилов риби: до 1,5–1,6 тис. тонн.

Із середини 80-х років на придунайських водоймищах спостерігається масова загибель товстолобика. Дослідженнями встановлена можлива причина цього явища — слабка адаптація до забрудненого середовища водоймищ та неможливість нересту в антропогенно змінених умовах.

Великий водогосподарський експеримент, який було проведено на півдні України наприкінці 70-х — на початку 80-х років, пов'язаний з відділенням лиману Сасик від моря і перетворенням його на прісне водосховище. Це створило для регіону на довгі роки серйозні економіко-екологічні та соціально-економічні конфлікти, для розв'язання яких потрібні значні матеріально-фінансові ресурси.

Наростають загрози і з новим портом біля Джонж, де буде побудовано нафтовий термінал. Уже у новому столітті на відомчому рівні ми спромоглися в цьому регіоні розпочати нову будову: глибоководний судноплавний канал Дунай — Чорне море по гирлу Бистрому.

Національна академія наук пропонувала проект прокладання каналу в напрямку Соломонове гирло — Жибріянська бухта, тобто в обхід ядра заповідника, а також, що не менш важливо, не динамічною частиною дунайської дельти, а земним корінником, що забезпечило б майбутнє судноплавство від постійного замулення, і зрештою, від припинення його експлуатації, як це сталося з Прірвою і з румунським каналом по Суліні.

На протилежні позиції господарників, економістів та екологів розвів вибір маршруту, яким мав пройти транспортний коридор «ріка — море».

Кожна зі сторін мотивувала свою позицію гарантією природоохоронного законодавства, турботою про національне надбання — заповідну зону, а також економічною неефективністю цього варіанта каналу, неможливістю у майбутньому створення на вході до нього потужного гирлового порту, який міг би конкурувати з Констанцею і до якого можна підвести інші транспортні комунікації. Думку вчених-економістів проігнорували. Пролобіювало такий варіант каналу Міністерство транспорту силою адміністративного та фінансового солідарного впливу виконавчої влади всіх рівнів, маніпулюванням громадської думки, нехтуванням українських законів й укладених угод, міркуваннями вчених, які б взяли на свою совість ці обґрунтування.

Помпезно відзначивши торік введення в дію першої черги каналу, вже 18 квітня 2005 року повідомляємо всі морські агенції: «У зв'язку з форс-мажорними обставинами, зумовленими весняною повинню, тимчасово оголошується глибина занурення для всіх категорій суден — до 3,0 м у прісній воді». Але ж перша черга передбачала 6 м глибини. Так що? Почнемо відновлювальні роботи? А де обіцяний Босфор і мільйони прибутків?


Та цього, здається, для декого замало: вже у повітрі висить будівництво нового порту на 20 км (м. Вилково), і це тоді, коли хронічно недовантажені Ізмаїльський, Ренійський порти та Кілійський портопункт.

Підсумовуючи, зазначимо, що поки жодної з господарських проблем на Нижньому Дунаї не розв'язано. Не враховуючи румунської дамби. Навпаки, попри застереження науковців, були штучно створені екологічні загрози природокористуванню, а загалом можна констатувати, що в цьому

регіоні формується несприятлива ситуація як щодо складних економіко-екологічних систем, так і з огляду на гострий дефіцит фінансових ресурсів.

На жаль, в Україні зберігаються стереотипи марнотратного споживчого ставлення до навколишнього середовища і природних ресурсів, зокрема до унікальних, охоронюваних об'єктів, домінують відомчі вузькокорпоративні і одномоментні інтереси над загальнонаціональними.

**О.І. АМОША,**  
**академік НАН України,**  
**директор Інституту економіки промисловості НАН України**

 озвольте спинитися на деяких організаційно-економічних та соціальних механізмах інноваційної діяльності у промисловості, ролі вчених-економістів у цьому процесі.

Інноваційна модель технологічного розвитку — це майбутнє України. А поки що у промисловості, після попереднього спаду та стабілізації, триває використання створених раніше потужностей, як правило, застарілої структури виробництва. На жаль, інноваційна діяльність ще не стала головним напрямом розвитку економіки. Попри окремі позитивні тенденції в інноваційному процесі (наприклад, обсяг інноваційної продукції, яка відвантажується за межі держави, впродовж останніх трьох років зріс в 1,5 раза), кількість розробок з метою створення нової техніки скоротилася з 1995 року більш як удвічі. Зменшилася і частка інноваційної продукції у загальному обсязі виробництва (від 2000 року — в 1,7 раза).

Спостерігається загальне зниження інноваційної активності підприємств, рівня комерціалізації розробок, превалюють дрібні вдосконалення, обмежене тиражування но-

тому вважав би за необхідне припинити будь-які роботи зі спорудження судноплавного шляху Дунай—Чорне море через гирло Бистре — до об'єктивної всебічної оцінки цього проекту незалежною комісією за участі експертів НАН України, міжнародних організацій та представників громадськості.

Сподіваюся, що екологічна складова стане, зрештою, важливою ланкою у прийнятті рішень стосовно таких масштабних проєктів.

вовведень. В Україні питома вага підприємств, які займаються інноваційною діяльністю, у кілька разів менша, ніж у США, Японії, Німеччині, Франції.

Раніше у нас в інноваційному технологічному секторі діяв такий ланцюжок: фундаментальна наука та ефективна освіта, система підготовки кадрів і підвищення їхньої кваліфікації, прикладні розробки та винаходи, дослідні зразки, нові технології — впровадження, одержання результатів, прибутку. Далі — інвестування частки прибутку в науку й освіту, і так по новому колу.

У нашій країні розробкою та впровадженням кінцевого інноваційного продукту займалися галузева наука, конструкторські бюро, науково-технічні працівники на підприємствах. На Заході на це були налаштовані державні програми, венчурні фонди і корпорації, які накопичили значний досвід і достатній капітал.

Сьогодні інновації масово не поширюються в Україні не тільки тому, що ще триває етап попереднього технологічного укладу, а й тому, що, з одного боку, обмаль коштів (або їх недостатнє використання з цією метою), а з другого, як правило, — ослаблені або й