

О неминуемой передислокации Одесского морского торгового порта за черту города

Три аргумента, не считая статьи «Одесский порт: без вины виноват» («Вечерняя Одесса», 28 июля 2007 года)



Михаил ФРЕЙДЛИН, директор КП «Агентство программ развития Одессы», кандидат экономических наук, специально для «Одесского вестника»

ГОТОВ С КЕМ угодно поспорить, что не будет нынешнего грузового порта в черте нашего города в ближайшие 5 — 8 лет. А может, и раньше. И чтобы сократить число спорщиков и потенциальных банкротов, покажу имеющийся у меня «прикуп» — простые и убедительные, на мой взгляд, аргументы.

Приведу их анонс. Самый очевидный и внятный из аргументов — это мировая тенденция переноса портовых территорий из центров городов (подробности ниже). Хотя этот довод можно поставить под сомнение: ну, подумаешь, мировое портовое сообщество по каким-то причинам снимается с места, волюнтарно или невольнo передислоцируется, а наш порт особенный и будет «центропритягивающим доминантом» развиваться в центре города. Второй аргумент — также, достаточно веский, экономический и также, казалось бы, не в пользу развития порта, в черте города. Порт занимает большие площади высочайшей рентной ценности, на которой работает не более 3500 человек. По самым простым подсчетам стоимость этой земли, если бы государство решило ее продать, составила бы не менее 1,8 — 2,2 млрд дол. США. Этих денег хватило бы для существенного расширения деятельности и модернизации двух портов соседей — Ильичевского и Южного. Или строительства рядом современного ОМТП. А на месте бывшего порта можно было бы создать 15 — 20 тысяч рабочих мест и оказывать одесситам и гостям города экологически чистые услуги. Представьте только: круизные теплоходы, яхт-клубы, отели, променадные аллеи. Хотелось бы, чтобы мечта стала былью... Но об этом тоже будет сказано далее. Ну и, наконец, третий аргумент для вердикта — самый убийственный. С него и начнем — уже без анонса.

Об антропогенной нагрузке порта на окружающую среду Одессы

Здесь я очень признателен Игорю Боровскому, начальнику отдела охраны окружающей среды ГП «ОМТП», автору упомянутой в заголовке статьи «Одесский порт: без вины виноват». Он правильно перечисляет основные источники загрязнения атмосферы Одессы: стационарные — предприятия нефтехимии, металлургии и теплоэнергетики, АЭС, строительные площадки и нестационарные — главным образом, автотранспорт. Чувствуется профессионализм. И если бы он не был начальником охраны одной отдельно взятой окружающей

среды порта, не противопоставлял порт Одессе (нонсенс!), а с птичьего полета посмотрел на порт и заодно бы на «заказанный» ему город, то не смог бы не заметить того, о чем далее пойдет речь. Уверен, если Игорю Боровскому предложить возглавить охрану окружающей среды Одессы (где порт — не самая большая составная часть города), он бы подписался под текстом, который предлагается вам, уважаемые читатели.

Одесский морской торговый порт — основной источник антропогенной нагрузки на город, и, особенно, на его центральную часть. Правда, непосредственный, прямой «вклад» порта, его береговых объектов и морского транспорта на окружающую среду (загрязнение воздуха и шумовое воздействие) не столь значительны — всего лишь 162 тонны загрязняющих веществ. В сравнении с другими загрязнителями — Одесским припортовым заводом (2284 т), «Одесцементом» (1395 т), ОАО «Лукойл — Одесский НПЗ» (1073 т) и ТЭЦ-1 (182 т) — городской порт мог бы даже гордиться своим умеренным отрицательным влиянием на здоровье одесситов. Если бы не одно но... Город постоянно по пути в порт и обратно пересекают потоки грузового железнодорожного транспорта, а главное — большегрузного автотранспорта.

Можно представить себе, какая перспектива ждет город, когда структура портовых грузов изменится, якобы, в лучшую сторону — за счет резкого увеличения контейнерных перевозок. Да, действительно, порт будет выдавать в год не 162 тонны загрязняющих веществ, а несколько меньше. Зато число пересечений города грузовым транспортом возрастет в разы. Сегодня, по разным оценкам, в городе одновременно находится на таможне, под погрузочно-разгрузочными работами, в очередях, под отстоем и в движении не менее 1500 большегрузных машин. И здесь по совокупности прямого и, главное, опосредованного нарушения экологии города Одесский порт таки на первом месте. Уже сегодня. А в перспективе предусмотренной концепцией развития порта строительство новых терминалов и рост грузооборота приведет к резкой концентрации большегрузного автотранспорта в городе, его центре.

Тогда Одесский морской торговый порт один оставит намного позади всех главных загрязнителей города вместе взятых.

Для справки. В среднем один легковой автомобиль за год эксплуатации выбрасывает в атмосферу около 200 кг оксида углерода, 60 кг оксидов азота, 40 кг углеводородов, 3 кг металлической и резиновой пыли, 2 кг диоксида серы, 0,5 кг свинца, 2 кг бензапирена. В общем объеме выбросов вредных веществ автотранспорт загрязняет атмосферу города, в среднем, от 60 до 75%.

А вот по оценке австралийских экологов, экспертов Maribyrnong Truck Action Group выбросы одного большегрузного автомобиля сравнимы с выбросами 100 легковых автомобилей (см. <http://www.mtag.org.au/issues/>).

Складывающаяся неблагоприятная экологическая ситуация, по данным одесских экологов, осложняется морской бризовой циркуляцией (днем — только в одном направлении — с моря на сушу), препятствующая рассеиванию вредных веществ за пределами городской территории и ведущая к образованию ядер конденсации вредных веществ в центральных районах города. Никакие путепроводы, сколько их

не строй, о которых пишет И.Боровский, не изменят направление морского бриза, а береговой бриз, к сожалению, дует только ночью.

Отработанные газы автомобиля содержат более 200 соединений, 170 из которых представляют опасность для растений, животных, разумеется, и людей, микроорганизмов. Влияние транспортных выбросов проявляется на расстоянии 1 — 2 км от автотрассы, дороги и распространяется на высоту 300 и более метров.

Согласно имеющимся оценкам, 100 000 случаев смерти в год в городах Украины могут быть связаны с загрязнением атмосферного воздуха, что приводит к сокращению ожидаемой продолжительности жизни, в среднем, на один год. Значительная часть этих случаев смерти и целого ряда других неблагоприятных последствий для здоровья связана с загрязнением воздуха транспортными средствами.

Исследования, проведенные научными учреждениями медицинского профиля, подтверждают прямую связь между ухудшением качества воздуха и заболеваемостью, прежде всего, систем кровообращения и органов дыхания — в особенности у детей. Загрязнение городского воздуха приводит также к повышению риска смерти от сердечно-сосудистых и легочных заболеваний, повышает риск развития неаллергических респираторных симптомов и заболеваний. Исследования указывают на значительное увеличение риска инфаркта миокарда, вызванного загрязнением окружающей среды именно транспортными средствами. Другие исследования и экспериментальные данные указывают на то, что воздействие загрязнителей приводит к изменению процесса регуляции вегетативной нервной системы и к выраженным воспалительным реакциям. Также результаты исследований указывают на повышенный риск заболеваемости различными формами рака у людей, длительное время подвергавшихся воздействию высоких уровней загрязнения воздуха транспортными средствами. В частности, длительное профессиональное воздействие, которое испытывают водители и железнодорожные рабочие, приводит к увеличению частоты случаев рака легких и смертности от этой болезни.

Кроме того, фактические данные указывают на неблагоприятное воздействие при беременности, так как плод в утробе матери считается высокочувствительным к различным токсическим веществам, присутствующим в воздухе, загрязненном транспортными средствами. Загрязнение воздуха транспортными средствами также может влиять на исход беременности, увеличивая младенческую смертность в послеродовой период.

О том, что проблема воздуха является одной из приоритетных в городе, говорят и опросы общественного мнения. Так, не менее 60 % одесситов считает данную проблему первостепенной в среде экологических вопросов: она занимает второе место после качества воды (из доклада Всемирному банку Всеукраинской экологической организации «Мама-86», 20 июня 2005 года).

Небольшая ремарка. Концепция развития порта предусматривает засыпку свыше 80 гектаров акватории и прибрежных вод Черного моря с целью расширения мощностей действующего контейнерного терминала предприятия. Реализация такой концепции дополнительно к перечисленным выше проблемам «добавит», по предварительным выводам экологов, «к поражению площади моря в пределах свыше 325 тыс. квадратных метров», а также к гибели свыше 51 тыс. тонн микроорганизмов, что так-

же приведет к нарушению природного баланса (ИА «Репортер», 4 июня 2007 года).

Первый вывод. Развитие Одесского морского торгового порта в городской черте губительно для города, для пока еще здравствующих и будущих поколений одесситов. По сути, речь идет о развитии наращиваемого и, к сожалению, скрытого от территориальной громады, «генцидологического фактора». Ни о каком устойчивом развитии города не может быть и речи, если порт будет развиваться в черте города. Так же, как нет сегодня и не будет в будущем никакого роста рекреационной привлекательности города. Еще раз хочу подчеркнуть: Одесский морской торговый порт сам по себе не главный загрязнитель одесского воздуха, он — «улей» для многочисленного, постоянно наращиваемого числа большегрузного транспорта, каждый из которых загрязняет атмосферу, как сто легковых авто. И никуда от этого не денешься. За передислокацией порта из центра естественным образом изменятся маршруты движения большегрузного транспорта, в том числе и железнодорожного. В одном наверняка можно согласиться с Игорем Боровским (кроме защищаемого им ГП «ОМТП» — флагмана главных загрязнителей города): категорически необходима передислокация всех промышленных предприятий с прибрежной территории города. Следует, конечно же, жестко контролировать выбросы вредных веществ легкового автотранспорта, развивать электротранспорт, осуществлять другие природоохранные мероприятия. Но сейчас разговор о городском порте (хотя он и ГП), об объективной реальности и субъективном упорстве. Следует запретить экологически неграмотный технократизм, гигантизм и волонтаризм в отношении к экологии. Все должно быть подчинено интересам людей и природы.

Экономические предпосылки передислокации порта

Убежден, что ставка на «лошадку», на которую ставят города практически всего мира, Европы, а сейчас и России, переноса порты из своих центров, — беспроигрышная. Возьмем один пример для экономических расчетов. Так, в ближайшее время на территории большой Одессы всемирно известная IKEA будет строить семейно-развлекательный и торговый центр, площадью 127 тыс. кв. м, с числом рабочих мест — 3500. Если не ошибаюсь — эта площадь в десять раз меньше площади порта, не считая других вспомогательных его территорий. В порту работает не более 3500 человек. Если в роскошном сне представить себе картину, что подобные объекты — отели, киноконцертные и выставочные комплексы, бутики, рестораны, водные парки и другие предметы семейно-развлекательной и туристической индустрии — находились бы на пространстве порта, то жители города получили бы возможность не только прекрасно проводить свой досуг, но и получить более высокооплачиваемую и экологически чистую работу. От 15 до 20 тысяч рабочих мест. Государство и территориальная громада — мощную налогооблагаемую базу. Если судить по IKEA — налоги будут выплачиваться сполна. Такая вот у них деловая культура. А это — существенно более высокие отчисления в городской бюджет, нежели сегодня от порта, которые пойдут на разные социальные нужды, на помощь старикам, малоимущим семьям, образование, здравоохранение. Значительно сократятся расходы бюджета на ремонт дорог, дру-

гую косвенную финансовую поддержку порта. А какой опосредованный эффект от притока гостей города и туристов. Они движутся по Потемкинской лестнице в центр города и будут раскошеливаться, где только можно. Опять же — это доходы горожан и городского бюджета. Интересно по тому будет сопоставить налоги, поступающие от деятельности порта, и налоговые поступления, которые будут поступать в бюджет от работы туристической индустрии.

Кстати, простой турецкий пример о результатах продуманной государственной политики. Ситуация с туризмом в Турции еще в начале 80-х годов была примерно такой же, как у нас в стране сейчас. Доходы от туристов в ту пору не превышали 250 млн дол. США в год. В прошлом, 2006 году, они подошли к цифре 30 млрд дол. США, то есть, возросли более чем в сто раз. Впечатляет. И все это — в результате выверенной государственной политики, подкрепленной, разумеется, всеми турками в каждом ее регионе.

А у нас порт продолжает противоставлять себя городу и здравому смыслу — расширять свою территорию за счет прибрежных городских зон. В частности, руководством порта ведутся переговоры по приобретению территории «Одессельмаша».

Нет возможности расписывать все в деталях — не позволяет формат статьи. Но очень хотелось бы несколько фраз посвятить и эффективной государственной политике в сфере работы украинских портов, в том числе, и ОМТП.

В результате протекционистских «войн» Россия развивает свое портовое хозяйство на Черном море, а Украина утратила значительное число российских грузовладельцев. Румынский порт в Констанце один составляет конкуренцию практически всем украинским портам вместе взятым. Зачем Украине 18 портов, работающих практически как один в Румынии? Зачем украинским портам конкурировать между собой на снижающемся спросе за услуги порта? Не лучше ли сконцентрировать ресурсы в трех-пяти местах, в том числе, например, Ильичевске и Южном, обладающих глубоководьем, Рени, обеспечив их современным оборудованием и технологиями? Все только выиграют. Конечно, если бы начальник ГП «ОМТП» стал начальником всех портов Одесского региона, представляется, он стал бы таким же любителем свежего воздуха в Одессе, как и все мы.

О тенденции переноса портовых территорий из центров городов

Объективная реальность такова, что порты переносятся из городов. Это связано как с непосредственной деятельностью промышленных портов и их развитием, так и от выбранной модели стратегии развития города.

Перенос портовых территорий из центра города наблюдался во многих городах Запада — в Англии (Лондонские доки, Глазго), США (Балтимор, Нью-Йорк) и в Европе порты Голландии, Прибалтийских стран, Германии, Польши и т.д.). Однако при регенерации портовых территорий существует ряд задач, которые приходится эффективно решать муниципалитетам.

Например, Нижний Манхеттен после переноса порта стал бизнес-районом, типичным которого на выходные и вечером, затуманила поддерживать предписываемую району роль мирового бизнес-района. Решением послужило строительство элитного жилья, театра, ресторанов и т.д. В Роттердаме — наоборот: из-за высокого на тот момент спроса на жилье портовая территория была застроена жильем среднего уровня. В Балтиморе после переноса портовой зоны было принято решение о создании большого тематического парка, привлекательного для туристов. В Глазго свободившуюся при переносе за город контейнерных терминалов территорию планируют использовать для музея морского транспорта, домов, зон отдыха, марин. В *Isassu* (Багамские острова) новая концепция города также предполагает перенос портового порта из центра города.

Во многих европейских портовых городах, как правило, порты также выносятся

за пределы городской черты. Портовые города пытаются компенсировать структурные преобразования в морском судостроении, в судостроении, морской портовой промышленности и вытекающие отсюда потери рабочих мест, с одной стороны, посредством реализации высокой коммерческой ценности проектов имеющихся портовых территорий, а с другой стороны, путем оснащения портов согласно новым функциональным требованиям.

Вопросы передислокации портов во многих больших портовых городах Скандинавских стран, таких, как *Осло*, *Копенгаген*, *Мальме*, *Стокгольм* и *Хельсинки*, настолько продвинулись вперед, что имеет смысл отдельно рассмотреть их на примере уже реализованных конкретных планировочных. Так, *Хельсинки* выступает примером широкого перемещения современных портовых сооружений в хорошо доступный с моря и инфраструктурно связанный с городом и внутренними землям, оптимально освоенный район Vuosaari. Бывшие сооружения, верфи, складские помещения и портово-хозяйственные мастерские передают, а также переводят в пользу современных терминалов для паромов, круизных судов, а также под яхтенную гавань. Это объясняется главным образом динамичным экономическим развитием Финляндии, которая внедряется на рынок со своим инновационным потенциалом и выполняет посредническую функцию между Западной и Восточной Европой.

Немецкие портовые города Балтийского моря — *Фленсбург*, *Киль*, *Любек*, *Висмар*, *Росток* и *Штральзунд* — находятся как раз в процессе этого развития. Они большей частью уже подготовили и частично реализовали новое решение на переиспользование своих занятых морских и портовых территорий. Функциональные преобразования прибалтийских портовых городов происходят также в Польше (*Щецин*, *Гдыня*, *Гданьск*), в Прибалтике (*Клайпеда*, *Рига*, *Таллин*), в России (*Санкт-Петербург*, *Калининград*). 1

Рижский свободный порт (РСП) «перезаезжает» ближе к морю и становится более специализированным. В основном он ориентирован на транзит грузов ЕС-Россия. Одним из важных моментов для Рижского свободного порта является развитие пассажирского сообщения. Торговая часть порта будет перенесена ближе к устью Даугавы. Ненормально, считают жители города, когда в центре города перегружаются миллионы тонн грузов. Перенос порта позволит убрать движение железнодорожного и автотранспорта из центра Риги.

О портах, которые располагаются на реках внутри стран и развитие которых частично переносится в устье рек. Эта ситуация имеет место в Германии для *Любека* на *Траве* и *Ростока* на *Варнове*, для польских портов *Щецина* на *Одере* и *Гданьска* на *Моттле*, а также для российского *Калининграда* на *Преголе*. Для Калининграда, который хотя и находится в устье Преголи, но связан с Балтийским морем 43-километровым навигационным каналом через залив, возникает вопрос возможного возрастания значения расположенного прямо на Балтийском море порта Балтийск. Почему бы по аналогии не усилить «значение» портов Ильичевска и Южный...?

О тенденции передислокации портов в России и Украине. В России существует федеральная программа развития портов, а также федеральная программа развития транспорта и транспортных коридоров, согласно которой планируется перенос портов из исторических центров городов: Санкт-Петербурга, Нижнего Новгорода, Казани, Таганрога и других. *Геленджик*. В результате выноса порта за пределы городской черты и строительства нового терминала на Тонком мысе предусматривается доставка и отправление грузов автомобильным транспортом. Для накопления, сортировки грузов и отстоя автотранспорта планируется строительство загородного накопительно-распределительного терминала в районе п. *Виноградное*. *Таганрог*. Припортовая железная дорога затрудняет движение автотранспорта по территории города. Как следствие возник проект переноса порта в устье Миусского лимана. Было разработано ТЭО выноса порта за пределы городской черты, показаны преимущества развития таганрогского морского транспортного узла, строительства

нового грузового района в 30 км западнее г. Таганрога. В *Казани* намечается перенос Казанского речного порта к дамбе у пос. *Займище* (т.е. выше Волжского водозабора). *Нижний Новгород*. Предполагается перенос порта на противоположный берег Волги, в район города Бор. Наиболее подходящим местом для размещения основных грузовых терминалов и порта станет район города Балажны — выше Нижнего Новгорода по течению Волги. Там, где сегодня расположен нижегородский порт, город намерен в течение 6 лет реализовать инвестиционный проект по созданию общественно-делового центра «Сити-Стрелка» (100 га) с общим объемом инвестиций в 4 млрд долларов. Проект предусматривает строительство комплекса высотных зданий повышенной комфортности, гостиничного, торгово-развлекательного, офисного и спортивных центров. Презентация проекта успешно прошла на выставке инвестиционных проектов MIPIM-2007 в Каннах. Предположительно, стоимость строительства делового центра — около 100 млрд рублей. Реализация проекта — перспектива нескольких лет. Предположительно, до будущей весны намереваются решить вопросы с собственниками, осуществляющими свою деятельность на территории предполагаемого строительства делового центра «Сити-Стрелка». Их более 40. Собственникам обещают выплатить компенсацию в рамках действующего законодательства и не ущемить их в правах. Строительство может быть начато уже в 2008 году. *Санкт-Петербург*. Предполагается перенос современного порта на линию Кронштадт — дамба — Ломоносов. Туда, где уже имеются или легко создаются условия для прохода современных грузовых судов. Перенос грузового порта и подъездных путей к нему из центра города освобождает ценнейшие территории города, имеющие высокий потенциал коммерческого использования. Проект переноса порта одобрен на федеральном уровне, интерес к нему проявляют такие солидные инвесторы, как Европейский банк реконструкции и развития и другие банки. Привлекательным для инвесторов и кредиторов видится взаимодействие в форме концессии. Ведь концессия (а концессионный договор заключается, как правило, на срок не менее 50 лет) — это гарантии для инвесторов при сохранении государственной собственности, при жестком контроле государства. *Иркутск*. Согласно новому генплану, речное пароходство выносится вне пределов городской черты, в городе остаются только пассажирские линии (речной вокзал).

Москва. Северный порт является единственным в Москве портом, способным принимать современный, большегрузный речной флот грузоподъемностью 5 тысяч тонн. В перспективе его развития, с целью сокращения потока грузовых судов по каналу имени Москвы и более полного использования для отдыха горожан водохранилищ Подмосковья, предусматривается строительство в районе Дмитрова нового порта для перевалки грузов с речного на железнодорожный транспорт. На побережье Химкинского водохранилища генеральным планом Москвы предусматривается развитие общегородского центра и рекреационной зоны, в состав которых входит Северный речной порт. Благодаря принципиально новым технологиям и функциональным решениям Северный грузовой порт Москвы удалось сохранить на прежнем месте, совместив его с ансамблем общегородского центра и рекреационной зоны. Поскольку порт в существующем виде несовместим с общегородским центром и рекреационной зоной, встал вопрос о его переносе в Московскую область. Предлагаемое решение крытого порта склада с мостовыми кранами изолирует технологические процессы, позволяет использовать существующие причалы, создает новые значительные территории на плите и крытую складскую площадь, улучшенную технологию погрузо-разгрузочных работ и складирования. Реконструкция порта, кроме значительного экономического эффекта, открывает возможность интересных градостроительных и архитектурно-пространственных решений ансамбля застройки прибрежной зоны. В районе крытого порта формируется крупный многофункциональный комплекс с деловым и выставочными центрами. Плита покрытия вы-

ходит к Химкинскому водохранилищу на всем протяжении порта, а с другой стороны спускается террасами в парковую зону, обращенную к Ленинградскому шоссе. В рекреационной зоне у бухты Кирпичная будет расположен гостиничный комплекс с парком и спортивными сооружениями. В акватории бухты устанавливаются плавучие многофункциональные объекты с причалами для катеров и яхт. Технично-экономические показатели при строительстве: площадь грузового порта —

200 000 кв. м, протяженность причалов — 1500 кв. м, объекты, расположенные на плите и в объемах, примыкающих к ней — 150000 кв. м, площадь многофункционального комплекса с туристским центром — 160000 кв. м, реконструкция Химкинского речного вокзала с использованием подземного пространства — площадь подземного пространства — 15000 кв. м, плавучий комплекс с бизнес-центром — общей площадью 20000 кв. м, гостиничный комплекс — общей площадью 25000 кв. м. Предлагается принципиально новый прием решения проблемы — грузовой порт перекрывается железобетонной плитой, которая не только изолирует все технологические процессы, но также создает новые дополнительные территории — 20 га для объектов культуры, обслуживания, торговли, отдыха и развлечений. Пассажирский порт с причальной набережной и речным вокзалом решается как неотъемлемая составная часть общего комплекса многоцелевого назначения в городской рекреационной зоне с широким использованием прилегающей территории и подземного пространства. Принадлежность территории одновременно центру и природному комплексу, зеленая зона у воды, транспортные связи с центром и живописными пригородами, включая международный аэропорт и развитая инфраструктура рекреационной зоны, позволяют использовать лагуну Химкинского водохранилища для установки на ней плавучего комплекса многоцелевого назначения с бизнес-центром и гостиницами, окруженного причалами и стоянками катеров и яхт. Реализация огромного градостроительного потенциала: уникальная территория может принести конкретные результаты в самое ближайшее время, т.к. все предлагаемые объекты коммерчески привлекательны.

Евпатория. Кабинет Украины собирается перенести промышленную часть порта на территорию Мирненского поселкового совета, где есть для этого необходимая территория и удобное месторасположение транспортного объекта. Проект переноса промышленной части Евпаторийского морского порта на территорию Мирненского поселкового совета пройдет экологическую экспертизу. Речь идет о создании контейнерного и пассажирского порта. В Евпатории же собираются оставить автомобильную переправу и пассажирские перевозки, так как существенной статьей доходов являются паромные перевозки в турецком направлении. По данным Евпаторийского порта, за год через него пропускается до 70 тысяч пассажиров.

Одесским городским головой принято решение о разработке стратегического плана устойчивого развития нашего города. Речь идет об устойчивом развитии Одессы, не ограниченном во времени. Устойчивым — это когда обеспечиваются потребности живущих людей не в ущерб будущим поколениям, когда ставится цель — наши дети должны жить лучше нас. И этому должна быть и будет подчинена единая целостная политика в социальной, экономической, экологической и других сферах города. Выполнение программы устойчивого развития, в первую очередь, будет зависеть от способности и возможности объединения действий всех жителей города в достижении состояния, целей устойчивого развития, в создании красивой и любимой нами «устойчивой» Одессы.

Инвестиционный совет при одесском городском голове, «Агентство программ развития» Одессы, наши единомышленники постараются внести свой вклад в решение поставленной мэром задачи, не комплексуя перед авторитетами. Для нас главные авторитеты — наши семьи, дети и воля территориальной громады, являющейся основой государственной власти, ее решений.