

УДК 911.3.338.47

DOI: 10.18524/2303-9914.2020.1(36).205174

З. В. Приходько, канд. геогр. наук, доцент**А. В. Гедзь**, магістрант

Одеський національний університет імені І. І. Мечникова,

кафедра економічної та соціальної географії і туризму,

вул. Дворянська 2, м. Одеса, 65082, Україна

makli12@ukr.net

РОЗВИТОК ОДЕСЬКОГО МОРСЬКОГО ПОРТУ У КОНТЕКСТІ ФОРМУВАННЯ ПОРТОВО-ЛОГІСТИЧНОГО ЦЕНТРУ: СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ АСПЕКТИ

У статті розглянуті умови виникнення та розвитку Одеського морського порту, охарактеризована сучасна структура порту, проаналізовані головні показники його діяльності. Окреслені основні тенденції розвитку Одеського порту. Визначені позиції Одеського морського порту за рівнем розвитку логістичних послуг. Визначено основні проблеми і перспективи подальшого розвитку Одеського порту як портово-логістичного центру та його роль і значення у портово-логістичній системі Одеського регіону.

Ключові слова: морський порт, логістика, портово-логістичний центр, транспортний коридор, вантажообіг, портово-логістична система.

ВСТУП

Морські порти для приморської держави – важлива складова економічної, транспортної, інфраструктурної та виробничої систем. Портова галузь забезпечує сприятливі умови для міжнародних відносин, розвитку внутрішніх ринків країн, товарообміну, промисловості, культурних зв'язків. Сучасні морські порти виступають як багатогалузеві портово-логістичні центри, які, окрім безпосередньо перевезень, здійснюють операції виробництва, розподілу, збуту, обміну, управління, інтегрують товарні і фінансові потоки, надають різноманітні послуги щодо доопрацювання вантажів та ринкової інфраструктури тощо. В умовах нових глобалізаційних викликів морські порти стають вузловими центрами транспортно-логістичної, економічної, туристичної, обслуговуючої, політичної ділової активності на міждержавному рівні.

Одеський морський порт — один із найбільших українських морських портів. Актуальність теми дослідження обумовлена значенням і роллю Одеського морського порту в реалізації транзитно-транспортного потенціалу Одеського регіону і України, у зростанні економіки країни, інтеграції України у світову економіку в умовах ринкових відносин. Відповідно, *метою дослідження* є надання суспільно-географічної характеристики Одеського порту як одного з

найбільших в Одеській області і Україні, розгляд головних особливостей його функціонування і тенденцій розвитку у контексті становлення портово-логістичного центру; виявлення взаємозв'язку із портово-логістичною системою Одеського регіону.

МАТЕРІАЛИ І МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Джерелами інформації для дослідження виступили статистичні матеріали у відкритому доступі [1, 2, 7, 9], а також законодавчі акти [13], наукові, літературно-публіцистичні джерела. Методологічну основу дослідження склали наукові праці, що містять суспільно-географічну методiku досліджень морських портів [14, 15], присвячені суспільно-географічним аспектам розвитку Одеського морського порту та його ролі в транспортно-логістичній структурі регіону [14, 16-18]. Окрім цього, були опрацьовані інші наукові джерела з суспільної географії [12], економіки [3, 5, 11], логістики [6, 8, 10], менеджменту та маркетингу [19]. При написанні статті були використані такі методи дослідження, як описовий, порівняльно-географічний, історичний, статистичний, системно-структурний, метод типізації. Історичний метод був використаний для аналізу історії розвитку Одеського морського порту; порівняльно-географічний метод дозволив зробити зіставлення та порівняння Одеського порту з іншими українськими та закордонними портами; статистичний метод було застосовано для аналізу кількісних показників роботи порту, їх динаміки і т. і. Метод типізації дозволив визначити позиції Одеського морського порту за рівнем розвитку портової діяльності та транспортно-логістичних послуг; метод системно-структурного аналізу був використаний для систематизації інформації, для визначення ролі Одеського порту в портово-логістичній структурі Одеського регіону.

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ЇХ ОБГОВОРЕННЯ

Місто Одеса було засноване власне як порт, завдяки сприятливому приморському положенню. 2 вересня 1794 року (за новим стилем) був закладений фундамент для будівництва порту і міста. Вже на початку XIX століття Одеський порт успішно конкурував з Петербурзьким, а з перевалки зерна на експорт був лідером до 1913 року [2]. Так, у 1895 році загальний обсяг зовнішньої торгівлі Одеського порту дорівнював 146,5 млн. рублів (без транзиту), що складало 12,4% загального обороту Російської імперії, а з транзитом досягав 14% [4]. З 80-х років XIX ст. до 1913 року середньорічна перевалка зерна становила 2153 тис. тонн на рік [2].

Війни XX століття повністю виводили порт з ладу, але він щоразу відроджувався. У 1989 році портом був досягнутий вантажообіг 31,05 млн. тонн. Надалі спостерігається падіння вантажообігу порту до позначки 15,81 млн. тонн в 1993 році з об'єктивних причин, не залежних від порту, в перші роки Незалежності нашої країни. Для порятунку ситуації керівництво порту за згодою Міністерства транспорту та інфраструктури України прийняло рішення

залучити інвесторів, здати в оренду свої площі і почати спільну діяльність. Останні 27 років приватні стивідорні компанії, що займаються навантаженням і розвантаженням суден, орендують у порту інфраструктуру і крани і займаються перевалкою. Починаючи з 1994 року, вантажообіг порту пішов вгору. У 1998 році було перероблено 22,18 млн. тонн, у 2002 році був досягнутий вантажообіг 33,6 млн. тонн [2].

Фізико-географічні умови території, на якій розміщений Одеський порт, є сприятливими для здійснення морегосподарської діяльності. Ширина Одеської затоки – 9 км. Північна частина затоки – мілководна: природні глибини не перевищують 10 м; у південній, більш глибокій частині, максимальні глибини досягають 14–15 м. Коливання рівня води залежать від сили і тривалості вітру і становлять 0,6–1 м [12,14]. Навігація у порту здійснюється впродовж усього року. Порт здатен приймати та обслуговувати судна довжиною до 330 м, шириною – до 40 м, осадкою – до 13,0 м [2].

Вигідне суспільно-географічне положення порту на історично сформованих торгових шляхах між Сходом і Заходом забезпечує широкі можливості для виходу Одеського регіону і всієї України на світовий ринок, розвитку зовнішньоекономічної діяльності та міжнародного співробітництва. Одеса і Одеський морський порт є важливими складовими міжнародних транспортних коридорів (МТК) – МТК №7 та №9, трьох Трансконтинентальних транспортних коридорів (ТКТК) – коридору «Європа-Кавказ-Азія» або TRASEKA, «Балтика-Чорне море» або «Гданськ-Одеса», «Чорноморське транспортне кільце». Одеський регіон також входить до Чорноморської Пан'європейської транспортної зони (Black Sea PETrA), що виділена як пріоритетна в ЄС, Центральної транснаціональної вісі Єврологістики, проекту «Морські магістралі Чорного і Каспійського морів» та у формуванні міжнародних транспортно-логістичних центрів або терміналів [12, 16].

Одеський морський порт — один із найбільших українських морських портів з загальною річною пропускною здатністю 50 млн. т (25 млн. тонн сухих вантажів і 25 млн. тонн наливних вантажів) [2]. Згідно класифікації портів за вантажообігом [15, с. 531], Одеський морський порт відноситься до найкрупніших (вантажобіг більше 20 млн. тонн). За спеціалізацією Одеський порт є багатофункціональним портом з високою часткою навалочних та насипних вантажів, а також генеральних тарно-штучних вантажів для країн Південно-Східної Азії, Індії, Китаю, країн Перської затоки [12]. Одеський порт також володіє найсучаснішим в Україні морським вокзалом і приймає великі круїзні пасажирські судна. Пасажирський комплекс порту здатний одночасно приймати п'ять суден на причали загальною довжиною 1370 метрів; пропускна спроможність комплексу сягає 4 млн. осіб на рік [2].

Відповідно до Закону України «Про морські порти України» [13], функції адміністрації морського порту виконує Одеська філія Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (скорочені назви – адміністрація

Одеського морського порту, ОФ ДП «АМПУ»). Державне підприємство (ДП) «Одеський морський торговельний порт» (ОМТП) – державне унітарне підприємство, що засноване на державній власності, на 100 % належить державі та входить до сфери управління Міністерства інфраструктури України [2].

Одеський морський порт має декілька гаваней – Карантинна, Нова, Каботажна, Практична, Нафтова, Хлібна та інші. В порту функціонують 55 захищених причалів з глибинами від 2,8 до 14,5 м; загальна довжина причальної лінії – 10 200 км. За видами переробки вантажів причали Одеського морського порту є універсальними, спеціалізованими (контейнерні, наливні, зернові, причали для прийому суден типу «ро-ро», пасажирські) та допоміжними. Порт має виробничо-перевантажувальні комплекси для переробки сухих вантажів, нафтогазовий і контейнерні термінали, комплекс з перевантаження рослинної олії і технічних мастил, пасажирський комплекс, зерновий комплекс зі спеціалізованими причалами перевалки зерна, спеціалізовані причали для прийому суден типу «ро-ро». Контейнерні термінали порту розраховані на перевантаження більше 900 000 TEU на рік [2].

Сучасний порт є формою державно-приватного партнерства, в якій беруть участь понад 400 компаній малого та середнього бізнесу, які виконують широкий спектр портових послуг. На території Одеського морського торговельного порту працюють стивідорні компанії, які спеціалізуються на переробці певних видів вантажів. В таблиці 1 представлена характеристика причального фронту Одеського морського порту в контексті функціонування портових операторів та їх спеціалізації.

За територіальною ознакою і характером роботи причали для сухих вантажів поділені на виробничо-перевантажувальні комплекси (ВПК), які експлуатуються портом спільно із стивідорними підприємствами-партнерами порту, що діють на його території [16]. З 17-ти стивідорних компаній порту абсолютним лідером за тоннажем є компанія ДП «Контейнерний Термінал Одеса» («КТО») – оператор контейнерного терміналу на Карантинному молу, дочірня структура німецького логістичного концерну Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) [2].

Транспортна інфраструктура дозволяє доставляти вантажі в порт автомобільним, залізничним, морським і річковим транспортом. З 2005 року функціонує контейнерний термінал «Сухий порт», основною метою якого було створення сучасного мультимодального логістичного комплексу, який би об'єднав в одному місці три види транспорту: морський, автомобільний і залізничний.

Сухий порт має у своєму складі відкриті складські площі для зберігання контейнерів, накопичувальний транзитний майданчик, склад тимчасового зберігання, комплекс по обробці LCL-вантажів (збірних вантажів), термінал для зберігання і підвищення якості зернових вантажів, вантажний митний комплекс; АвтоХаб; митний склад; логістичний центр. Контейнерні вантажі проходять сортування і першу обробку і за допомогою спеціального шляхопроводу

(естакади) спрямовуються безпосередньо під завантаження в порт та у зворотному напрямку. Це дозволило створити унікальний транспортно-логістичний ланцюг: термінали Одеського порту – транспортна естакада – Сухий порт – міжнародні транспортні коридори.

Таблиця 1.

Причальний фронт Одеського морського порту (складено за [2])

Причали	Оператор	Довжина,м	Глибина,м	Спеціалізація
1	2	3	4	5
1к, 2к, 2	ДП «Контейнерний термінал Одеса»	350/300/310	14,2/14,2/ 12,3	Мультифункціональний (контейнери, генеральні грузи)
3	ТОВ «Олімпекс Купе Інтернейшнл»	250	11,5	Універсальний (металопрокат, зерно, будівельна глина)
4	ТОВ «Олімпекс Купе Інтернейшнл»	250	11,5	Універсальний (металопрокат, зерно, мінеральні добрива)
5-6	ТОВ «Приста-Ойл Україна»	40	7,8	Наливний (технічні мастила)
7	«Металзюкрайн КОРП ЛТД», ТОВ «Олімпекс Купе Інтернейшнл»	360	11,3	Перевалка вантажів, зберігання вантажів(метал)
8	«Металзюкрайн КОРП ЛТД»	290	9,1	Перевалка вантажів, зберігання вантажів(метал)
9-13	ТОВ «Новолог»	280/180/ 200/200	11,5-11,7	Універсальний (металопрокат, глина, чавун, соняшник)
10-3	ТОВ «Трексім»	160	2,8	Комплекс по накопиченню, зберігання, а також перевалки різних генеральних вантажів в контейнера
14	ТОВ «Українська національна стивідорна компанія»	280	9,4	Універсальний (металопрокат, генеральні тарно-штучні)
15-20	Пасажирський комплекс ОФ ДП «АМПУ»	130-280	7,3-11,5	Обробка пасажирських суден та пасажирів
16а, 18а	Морський пасажирський вокзал	170	11,7	Понтонний для річкових суден
21	ВАТ «Одеський портовий холодильник»	160	8,7	Рефрижераторний (цитрусові, морепродукти)

Продовження таблиці

1	2	3	4	5
22,25-26	ТОВ «Новотех-Термінал»	150/240/170	9,0/11,2/ 11,1	Перевалка вантажів, зберігання вантажів, стафіровка та розстафіровка контейнерів
23	ПП «Порто-Сан»	250	8.9	Перевалка вантажів, зберігання вантажів
24	Порт	160	7,0	Допоміжний
27-28	Портофлот	110	3,5	Допоміжний
36	СЛ та ОА ОФ ДП «АМПУ»	120	9,8	Обробка автомобільного транспорту, оформлення документів, послуги докерів, стафіровочні послуги
37-38	ТОВ «Бруклін-Київ»	170/230	9,6/13,5	Універсальний (металопрокат, тарно-штучні, вантажі у біг-бегах, зернові вантажі, контейнери)
42	ТОВ «Бруклін-Київ Порт», ТОВ «Бруклін-Київ»	230	13,5	Перевалка вантажів, зберігання вантажів(-зерно), контейнери
43	ПрАТ «Укрелеваторпром», ТОВ «Бруклін-Київ»	260	13,5	Перевалка вантажів, зберігання вантажів(-зерно) контейнери
44-45	ПАТ "ДПЗКУ" «Одеський зерновий термінал», ТОВ «Бруклін-Київ»	200	9,3	Перевалка вантажів, зберігання вантажів(зерно)
1Н, 2Н, 5Н,	ПрАТ з П «Сінтез Ойл» / ОФ ДП «АМПУ» (Нафтогавань)	235/275/ 150	12,5/12,5 /4,8	Наливний (нафта, бензин, дизпаливо, мазут, вак. газойль)
4Н, 7Н	ПрАТ з П «Сінтез Ойл» / ОФ ДП «АМПУ»	120/175	9,8/ 8,5	Наливний (зріджений газ)

Для координації взаємодії роботи порту і залізничної станції Одеса-Порт у 2003 році була створена залізнична служба Одеського порту. В її функції входять узгодження роботи порту і залізничної станції по обробці вагонів і суден, вирішення питань по обробці залізничних вагонів з диспетчерськими службами Одеської залізниці, контроль за проведенням навантажувально-розвантажувальних робіт, виконанням портом встановлених планів і норм, показників обробки вагонів, проведенням взаєморозрахунків, що пов'язані з використанням вагонів і контейнерів та інші.

Для зберігання вантажів в Одеському порту є 60 тис. м² критих складських приміщень і 425 тис. м² відкритих ділянок. Існує можливість зберігання понад 14 тисяч контейнерів (TEU) водночас. Оснащення порту забезпечує перевалку таких вантажів, як нафта і нафтопродукти наливом і в тарі, зріджений газ, рослинні олії, технічні мастила, контейнери, кольорові і чорні метали, руди кольорових металів, чавун і металолом навалом, цукор-сирець навалом, зернові насипом, цитрусові, банани на палетках, генеральні вантажі у мішках, ящиках, пакетах, бочках та ін. [2].

Питома вага Одеського порту в вантажообігу морських портів України складає 15,8%. В 2019 році з вантажообігом 25,3 млн. тонн порт зайняв четверте місце після Південного, Миколаївського та Чорноморського портів [1].

Проаналізувавши динаміку вантажообігу порту за 2008–2019 роки (рис. 1), можна зробити висновки, що обсяги вантажообігу за цей період знизилися. 2008-й рік відзначився рекордним вантажообігом 33,2 млн. тонн. Тоді Одеському порту за обсягом вантажообігу належало перше місце в Україні та третє місце в Чорноморсько-Азовському басейні після Новоросійську та Констанци. Але у 2009 році вантажообіг впав до 24,7 млн. тонн, на 25,6% відносно 2008-го року. Звичайно, слід зважати, що дуже негативно вплинула на портову діяльність світова криза 2008-го року, і в 2009 році впав вантажообіг більшості чорноморських портів – наприклад, Констанца зменшила вантажообіг на 32,3%. Разом з тим Новоросійський порт у 2009 році збільшив вантажообіг на 9% [5].

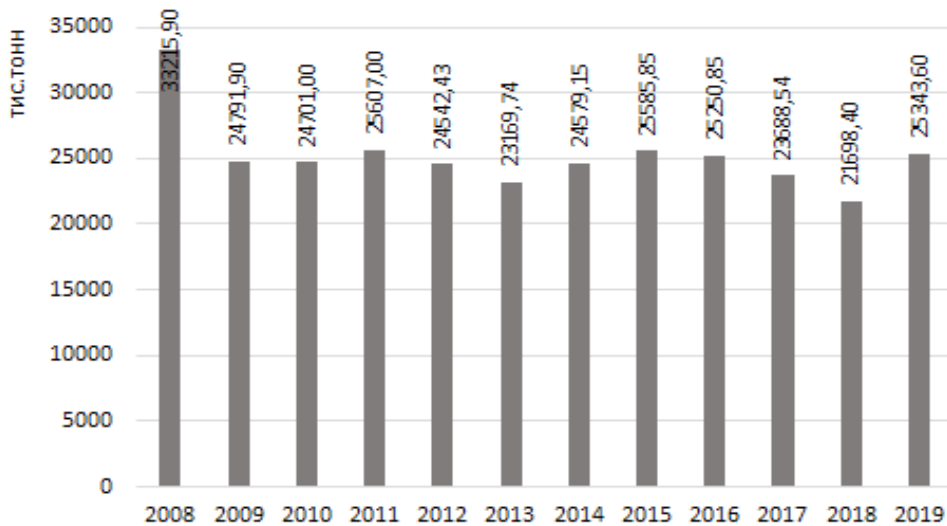


Рис. 1. Динаміка вантажообігу Одеського морського порту (побудовано авторами за даними [1])

В 2012 році Одеський порт скоротив вантажообіг до 24,5 млн. тонн і вперше (і одразу в 1,6 разів) поступився вантажообігом порту Південний (тоді – порт Южний). Однією з причин було те, що порт втратив значну частину транзитних потоків казахської та азербайджанської нафти, які були переорієнтовані на російські порти. Негативно вплинули на діяльність порту політичні події 2014–2015 років в Україні, конфлікт з Росією; втратила Одеса і частину транзиту внаслідок відкриття вільної економічної зони з пільговими митами та спрощеним документообігом у Констанці.

Найнижчий вантажообіг Одеського порту спостерігався у 2018 році – 21,6 млн. тонн. Падіння обсягів відбулося в основному за рахунок скорочення перевалки чорних металів, хлібних вантажів, нафти і нафтопродуктів. Але в 2019 році вантажообіг виріс на 16,8%. З початку року спостерігалась позитивна динаміка перевалки зерна, чорних металів, контейнерів, тобто по всіх головних позиціях у номенклатурі вантажопотоків порту. У значній мірі це відбулось внаслідок вводу в експлуатацію нових виробничих потужностей на Карантинному і Військовому молах [9].

В загальній структурі вантажообігу Одеського порту традиційно домінують тарно-штучні вантажі (51% у 2019 році) – переважно чорні метали (металопродукат, чавун) та суховантажні сипучі вантажі (42% у 2019 році) – зерно, руда та інші. Наливні вантажі складають 7% загального вантажообігу порту [1].

В 2019 році переробка наливних вантажів збільшилася на 29,7% – до 1,85 млн. тонн. Зокрема, перевалка нафти виросла на 46,1%, нафтопродуктів – на 55,3%. Перевалка сипучих вантажів зросла на 25,7% – до 10,7 млн. тонн, зокрема, переробка зерна збільшилася на 29,1%, руди – на 42,4%, будівельних вантажів – на 80,8%. Переробка тарно-штучних вантажів збільшилася до 12,8 млн. тонн (на 8,8%); перевалка чорних металів зросла на 16,1%. Переробка хімічних вантажів і мінеральних добрив зросла на 49% – до 45,4 тис. тонн [9].

Контейнерні вантажі складають 35% загального вантажообігу порту. В 2019 р. перевалка контейнерів зросла на 4,9% порівняно з 2018 роком і склала 7,9 млн. тонн. Контейнерообіг збільшився на 8,5% – до 649 458 TEU – і це найвищий показник серед морських портів, 64% контейнерної вантажообробки України. Більше половини цього обсягу перевалили два контейнерних терміналу Одеського порту – ДП “Контейнерний термінал Одеса” (КТО) і “Бруклін-Київ Порт” [9]. При цьому лідер вітчизняного контейнерного ринку – ДП “КТО” – перевалив 389,9 тис. TEU, збільшивши минулорічний показник на 15,3%. Натомість ТОВ «Бруклін-Київ Порт» скоротило контейнерообіг порівняно з минулим роком на 1,3% [7]. Це можна пов’язати з процесом зміни форми власності підприємства - французька контейнерно-логістична компанія CMA CGM продає частку в контейнерному терміналі спільному з China Merchants Port Holdings підприємству Terminal Link.

Основними факторами, які сприяють зростанню контейнерних перевезень, є застосування сучасних стандартів обробки контейнерного флоту, скорочення

термінів проведення митних процедур, децентралізація контрольних процедур в українських морських портах. Також продовжує зростати український експорт, що перевозиться в контейнерах. За рахунок збільшення обсягів торгівлі з країнами ЄС, Латинської Америки, Азії та Африки зростає імпорт [9].

Сьогодні з Одеським морським портом працюють більш 30 контейнерних ліній. Порт здійснює регулярні сполучення з контейнерних перевезень за такими міжнародними лініями, як «Zim Integrated shipping services – Black Sea Constanza Odessa line» (порти заходу: Одеса, Хайфа, Констанца, Стамбул, Гемлік, Пірій), «X-Press Container Line Odessa» (порти заходу: Одеса, Констанца, Варна, Джоя-Тауро), «CMA CGM» (порти заходу: Одеса, Валета, Хайдарпаша, Поті, Новоросійськ, Констанца, Варна, Кальярі), «Emes-Odessa» (порти заходу: Одеса, Стамбул, Ізмір), «Vulcon» (порти заходу: Одеса, Варна), «UFS-Odessa» (порти заходу: Одеса, Даміста, Порт-Саїд), «Maersk Sealand» (порти заходу: Одеса, Чорноморськ, Констанца, Варна, Джоя-Тауро), «P&O Nedlloyd» (порти заходу: Одеса, Кальярі), «Bosphorus Express» (порти заходу: Одеса, Чорноморськ, Констанца, Стамбул, Пірій, Порт-Саїд, Суец, Коломбо, Кланг, Чивань, Ксіамен, Шанхай, Нінбо), «M.C.L. Feeders Ltd» (порти заходу: Одеса, Чорноморськ, Валета, Констанца, Варна), «MSC-Odessa» (порти заходу: Одеса, Констанца, Стамбул).

Крім того, Одеський морський порт здійснює регулярні сполучення з перевезення генеральних і навалювальних вантажів за такими міжнародними лініями, як «Conti Horizon Line» (порти заходу: Одеса, Момбаса, Дар-ес-Салам, Джибуті, Тема, Лагос, Абіджан, Акаба, Джедда, Дубай, Хомейні), «Martrade Black Sea» (порти заходу: Одеса, Акаба, Джедда, Джебель-Алі, Бендер-Імам-Хомейні, Мумбай, Сінгапур, Косичанг, Хуанпу), «Oldendorff Carriers GmbH» (порти заходу: Одеса, Маніла, Хошимін, Сінгапур, Гонконг, Каошунг, Джакарта, Бангкок) [2].

Якщо говорити про динаміку імпортних, експортних, транзитних і внутрішніх вантажів, то вона виглядає наступним чином (рис. 2). Можна побачити, що лідирує експорт по всіх роках, найвищі показники були у 2015 році – 19,0 млн. тонн і 2016 році – 18,9 млн. тонн. Імпорт з 2013 року по 2015 рік скорочувався (з 4,5 до 2,7 млн. тонн), а вже наступного року склав 3,6 млн. тонн, і до 2018 року зростав. Транзит помітно скорочується за весь період: з 7,4 млн. тонн у 2012 році, до 1,2 млн. тонн у 2019 році. Зменшення транзиту обумовлено падінням транзиту нафти, нафтопродуктів, хімічних вантажів. Внутрішнє сполучення має найнижчі показники переробки вантажів.

Порівняно з 2018 роком в 2019 році перевалка експортних вантажів зросла на 18,2%, імпортних – на 17,1%, каботажних – в 2,1 рази; переробка транзитних вантажів скоротилась на 9,3% [9].

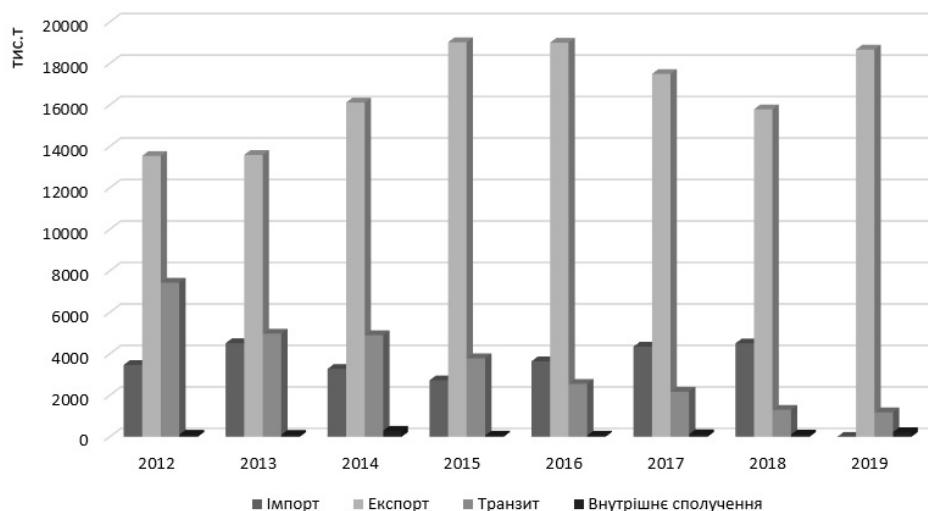


Рис. 2. Динаміка обсягів переробки вантажів в Одеському морському порту за видами сполучень (побудовано авторами за даними [1])

Сьогодні Одеський порт функціонує в умовах гострої конкурентної боротьби за вантажну базу як на міжнародному ринку, так і на внутрішньому ринку країни. На жаль, сьогодні існує певний ряд перешкод, які заважають функціонуванню та розвитку морської транспортної галузі України. Через політичну і економічну нестабільність, часті зміни законодавства, транзитний потенціал країни не використовується в повному обсязі. Перевалку вантажів здійснюють на старому, неефективному обладнанні, яке уповільнює роботу, відповідно підвищує витрати. Основними проблемами, які стримують забезпечення попиту на портові послуги, є недостатня відповідність технологічного рівня основних фондів портів вимогам сучасності, недостатньо розвинута інфраструктура морських портів; зниження рівня завантаженості портів у зв'язку із зменшенням обсягу транзитних вантажопотоків; зниження попиту на продукцію вітчизняного виробництва (сталь, залізорудний концентрат) на світовому ринку; неефективна інвестиційна система та тарифно-митна політика. Всі ці проблеми повною мірою стосуються Одеського морського порту. Адже сьогодні порт, володіючи виключним потенціалом транспортно-географічного та транзитного положення, значно поступається обсягами вантажообігу і світовим, і чорноморським закордонним портам, і іншим морським портам України.

За класифікацією поколінь морських портів [19] Одеський порт можна віднести до третього покоління портів, робота яких спрямована не тільки на обробку вантажів, але й надання супутніх послуг, розширення спектру послуг, створення ефективної платформи для повноцінної логістики. Такі порти зміцнюють зв'язки з містом і користувачами послуг, використовують комплексну систему збору та аналізу інформації, намагаються налагоджувати партнерські

взаємини з усіма компаніями, що працюють в порту. Окрім традиційних типових послуг, типовою діяльністю портів третього покоління можна назвати промислово-екологічні послуги, адміністративно-комерційні, організаційні послуги, створення інформаційної структури, додаткової вартості вантажу, інтеграція з працюючими на території компаніями, спрощення митних і прикордонних процедур [3].

Огляд діяльності морських портів України і світу та аналіз відповідних публікацій засвідчує трансформації портових функцій протягом останніх десятиріч [3, 5, 6, 10, 11, 16-18]. Порти, що звичайно спеціалізувались на обробленні та перевалці вантажів, з часом посилюють організаційно-технологічне обслуговування, нарощують промислову переробку експортної та імпоротної сировини і впроваджують транспортно-логістичне супроводження портової діяльності, розширюють свою участь у формуванні транспортно-логістичних ланцюгів і структур. Вчорашні портово-промислові комплекси стають сучасними портово-логістичними центрами. Морські порти Одеського регіону разом з їхньою береговою інфраструктурою та мережею обслуговуючих транспортно-логістичних центрів необхідно розглядати як новітню форму територіальної організації транспортного комплексу регіону і всієї України – Одеську регіональну портово-логістичну систему [16].

Логістичний центр – об'єкт просторово-функціональний: залізничний, контейнерний термінали, територія складських площ, зона митного контролю, зона логістичних послуг; простір, в якому концентруються супроводжуючі послуги, фінансові установи, офісні приміщення і т. п. [6]. Логістичні послуги в Одеському порту, які дозволяють говорити про формування портово-логістичного центру, знаходяться на стадії розвитку. В Одеському порту здійснюється перевалка, збереження та розподіл вантажів, є відповідна інфраструктура і складські площі, діє залізничне і автомобільне сполучення, функціонує важлива транспортно-логістична платформа Сухого порту; але поряд з цим можна відмітити і ряд проблем. Зокрема, існуючі потужності Одеського порту не здатні забезпечувати зростаючі обсяги контейнерних перевезень. Окрім обмежених можливостей у обслуговуванні всіх товаропотоків у порту, не до кінця розв'язаним питанням залишається інтеграція всієї транспортної інфраструктури в єдине ціле. Одеський порт знаходиться у центральній частині міста, тому транспортне сполучення з ним від самого початку є досить проблематичним. Естакадні дороги забезпечують транспортний зв'язок у межах порту, але їх недостатньо і вони потребують постійного підтримання у належному стані. Забруднення повітря внаслідок вантажних робіт погіршує привабливість туристичних ресурсів. Крім того, в Одеському порту ще слабо розвинуті припортові логістичні центри, що створює додаткові незручності підприємствам, які співпрацюють із портом (а це понад 400 підприємств), збільшує витрати підприємств на пошук, доставку і зберігання товарів на спеціалізованих складах. Нагальною вимогою часу є також створення новітніх перевалочних пунктів для контейнерів, сипучих вантажів тощо.

Чи не найактуальнішою проблемою розвитку і функціонування Одеського порту як портово-логістичного центру в сучасних умовах є його входження у європейські та світові логістичні структури і мережі. Портова діяльність зберігає високу інвестиційну привабливість навіть в умовах нинішньої несприятливої кон'юнктури. Переваги гео економічного положення Одеської регіональної портово-логістичної системи забезпечують її високий інвестиційний потенціал. Навіть за сучасних складних суспільно-політичних та соціально-економічних умов тут є перспективи для реалізації нових важливих інвестиційних проектів. Серед них – будівництво логістичних парків, що орієнтуються на розвиток виробничої інфраструктури портів та їх тилових зон, універсальних перевантажувальних комплексів з переробки сухих вантажів і контейнерів, спорудження нових зернових терміналів-елеваторів, нових контейнерних терміналів [16]. Дуже важливим є також формування своєрідних «морських кластерів», що охоплюють різні види економічної діяльності, тим чи іншим чином пов'язані з морськими портами. Це може бути рибальство, виробництво суднового та портового обладнання, будівництво гідротехнічних берегових споруд, суднобудування, вироблення нових екологічних видів енергії, офшорні зони, інформаційні технології, морський туризм тощо.

ВИСНОВКИ

Морегосподарська, зокрема, портова діяльність для Одеси історично мала містоутворюючу роль, і сьогодні зберігає своє важливе значення для міста, регіону і всієї країни. Сьогодні Одеський порт виступає як важлива складова цілісної портово-логістичної системи регіону, і саме це обумовлює засади його подальшого перспективного розвитку.

Перспективний розвиток Одеського портово-логістичного центру пов'язаний як зі збереженням традиційної структури вантажообробки (контейнери, чорні метали, зерно, нафта та нафтопродукти), так і з залученням нових видів вантажів, нових регулярних сполучень за міжнародними лініями, нових видів обслуговування; вдосконаленням портової і ринкової інфраструктури, розширення території порту (шляхом наживу, використанням інших площ тощо); подальшим розвитком транспортно-логістичних послуг, залученням нових операторів та інвестиційних проектів; розвитком пасажирського комплексу. Для успішного розвитку також необхідним є вирішення нагальних організаційно-правових питань портової діяльності, подальший розвиток форм державно-приватного партнерства (концесія, спільна діяльність), і вкрай важливим – розвиток процесів комплексування і кластеризації видів економічної діяльності, що виникають на основі портового господарства завдяки ефекту «мультиплікатора». Все це дозволить Одеському портово-логістичному центру зміцнити свої позиції в портово-логістичній структурі регіону і країни і увійти до європейського і світового ринку транспортно-логістичних послуг.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Адміністрація морських портів України [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://www.uspa.gov.ua>.
2. Адміністрація Одеського морського порту [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://www.port.odessa.ua/ua/>.
3. Барышникова В. В. Современный порт в логистической цепочке доставки грузов [Текст] / В. В. Барышникова // Экономика и управление предприятиями машиностроительной отрасли: проблемы теории и практики. – 2009. – № 4(8). – С.15–26.
4. Брокгауз Ф.А. Энциклопедический словарь [Текст] / Брокгауз Ф. А., Ефрон И. А. – С.-Петербург: Типо-Литография И.А. Ефрона, 1897. Т. XXI.
5. Демьянченко А. Анализ состояния и тенденции развития морских торговых портов Украины / Алиса Демьянченко [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [file:///C:/Users/User/Downloads/econ_2012_5_11%20\(4\).pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/econ_2012_5_11%20(4).pdf).
6. Ковбатюк М. В. Алгоритм створення транспортно-логістичних центрів на базі морських торговельних портів [Текст] / М. В. Ковбатюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – Вип. 42. – С. 303-308.
7. Компания ООО «Бруклин-Киев Порт» [Електронний ресурс].- Режим доступу: https://bkport.com/sites/default/files/files/Presentation%202019_RU.pdf.
8. Кристофер М. Логістика та управління ланцюжками постачань [Текст] / М. Кристофер / Пер. з англ. В. С. Лукинського. – СПб.: Питер, 2005. – 316 с.
9. Морські порти України та Одеської області: підсумки 2019 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://morhoz.odessa.gov.ua/morski-porty-ukrayiny-ta-odeskoji-oblasti-pidsumky-2019-roku/>
10. Нефедова Н. С. Транспортно-логістичні мережі та системи, [навч. посіб.] / Н. С. Нефедова - Одеса: ФОП Бондаренко М. О., 2014. – 160 с.
11. Никулина С. В. Морские порты как субъекты международной конкуренции. Автореферат дисс.канд.экон.наук [Електронний ресурс] / С. В. Никулина // – Режим доступу: seninau.ru/info/page_25401.htm.
12. Одеський регіон: передумови формування, структура і територіальна організація господарства [навч. посібник] / авт. кол: О. Г. Топчів [керівник], І. І.Кондратюк, В. В. Яворська [та ін.]. – Одеса: Астропринт, 2012. – 336 с.
13. Про морські порти України // Закон України від 17.05.2012 № 4709-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.
14. Топчів О. Г. Одеса: місто - агломерація – портово-промисловий комплекс [Текст] / О.Г.Топчів, А.І.Полоса, А.Е.Молодецький та ін. Під заг. ред. О.Г.Топчієва. – Одеса: АО БАХВА, 1994. – 360 с.
15. Топчів О.Г. Суспільно-географічні дослідження: методологія, методи, методики, [навчальний посібник] / О. Г. Топчів. – Одеса: Астропринт, 2005. – 632 с.
16. Топчів О. Г. Територіальна організація портової діяльності регіону у контексті формування транспортно-логістичних мереж [Текст] / О.Г. Топчів, Н.С. Нефедова // Український географічний журнал – 2013. – № 1 (81). – С. 18–26.
17. Топчів О. Г. Вітчизняна географія у контексті становлення Української державності [Текст] / Топчів О. Г, Нефедова Н. С., Яворська В. В. // Вісник ОНУ. Серія: Географічні та геологічні науки. 2014. Т. 19, вип. 4. – С.136–147.
18. Хомич Л. Розвиток морських портів у контексті розширення транспортно-розподільного та транзитного потенціалу України / Лариса Хомич [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://old.niss.gov.ua/book/Odesfilya/st_hom.htm
19. Port marketing and the challenge of the third generation port / UNCTAD. – UNCTAD, 1992. – 55 p.

REFERENCES

1. Administraciya mors'ky'x portiv Ukrayiny' [Administration of seaports of Ukraine]. Available at: <http://www.uspa.gov.ua>. [Accessed 28 April 2020].
2. Administraciya Odes'kogo mors'kogo portu [Administration of Odessa sea port]. Available at: <http://www.port.odessa.ua/ua/>. [Accessed 27 April 2020].
3. Baryshnikova V. V. (2009), Sovremennyy port v logisticheskoy tsepoche dostavki gruzov [Modern port in the logistics chain of cargo delivery]. *Economics and management of engineering enterprises: problems of theory and practice*, No. 4 (8), pp.15–26
4. Brokkgauz F.A., Yefron I. A. (1897), *Entsiklopedicheskiy slovar [Encyclopedic Dictionary]*. St. Petersburg: Tipo-Lithography I.A. Efron. T. XXI.
5. Demyanchenko A. Analiz sostoyaniya i tendentsii razvitiya morskikh torgovykh portov Ukrainy [Analysis of the status and development trends of sea trade ports of Ukraine]. Available at: [file:///C:/Users/User/Downloads/econ_2012_5_11%20\(4\).pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/econ_2012_5_11%20(4).pdf). [Accessed 30 April 2020].
6. Kovbatyuk M. V. (2013), Algoritm stvorenniya transportno-logistychny'x centriv na bazi mors'ky'x torgovel'ny'x portiv [Algorithm for creating transport and logistics centers based on sea trade ports]. *Bulletin of Transport Economics and Industry*, vol. 42, pp.303-308.
7. Kompaniya OOO «Broklyn-Kiev Port» [Company LLC "Brooklyn-Kiev Port"]. Available at: https://bkport.com/sites/default/files/files/Presentation%202019_RU.pdf. [Accessed 30 April 2020].
8. Kry'stofer M. (2005), *Logisty'ka ta upravlinnya lancyuzhkamy' postachan'* [Logistics and supply chain management], SPb.: Piter, 316 p.
9. Mors'ki porty' Ukrayiny' ta Odes'koyi oblasti: pidsumky' 2019 roku [Seaports of Ukraine and Odessa region: results of 2019]. Available at: <https://morhoz.odessa.gov.ua/morski-porty-ukrayiny-ta-odeskoyi-oblasti-pidsumky-2019-roku/>. [Accessed 30 April 2020].
10. Nefedova, N. Ye. (2014), *Transportno-lohistychni merezhi ta systemy [Transport-logistic networks and systems]*, Odessa, FOP Bondarenko M. O., 160 p.
11. Nikulina S. V. Morskie porty kak subekty mezhdunarodnoy konkurentsii [Sea ports as subjects of international competition], *Extended abstract of candidate's thesis*. Available at: ceninauku.ru/info/page_25401.htm [Accessed 28 April 2020].
12. *Odes'ky'j region: peredumovy' formuvannya, struktura i terytorial'na organizaciya gospodarstva (2012)*, [Odessa region: prerequisites for the formation, structure and territorial organization of the economy] (Science. ed. O. G. Topchiyev), Odessa, Astroprint, 336 p.
13. Pro mors'ki porty' Ukrayiny' // Zakon Ukrayiny' vid 17.05.2012 # 4709-VI [About the sea ports of Ukraine // Law of Ukraine on 05.17.2012 No. 4709-VI]. Available at: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4709-17> [Accessed 30 April 2020].
14. Topchiyev O. G., (1994), *Odesa: misto - aglomeraciya – portovo-promy'slovy'j kompleks [Odessa: city - agglomeration - port-industrial complex]*, Odessa, AO BAXVA, 360 p.
15. Topchiyev, O.H. (2005), Publicly-geographical researches: methodology, methods, methodologies [Suspil'noheohrafichnidoslidzhennya: metodolohiya, metody, metodyky], Astroprint, Odessa, 632p.
16. Topchiyev O. G., Nefedova N.E., (2013), Terytorial'na organizaciya portovoyi diyalnosti regionu u konteksti formuvannya transportno-logistychnykh merezh [Territorial organization of port activity of the region in the context of the formation of transport and logistics networks]. *Ukrainian Geographical Journal*, № 1 (81), pp. 18-26.
17. Topchiyev O. G., Nefedova N. E., Javors'ka V. V., (2014), Vitchy'znyana geografiya u konteksti stanovlennya Ukrayins'koyi derzhavnosti [Domestic geography in the context of becoming a Ukrainian state]. *Bulletin of ONU. Series: Geographical and Geological Sciences*, vol. 19, no. 4., pp.136-147.
18. Xomy'ch L., Rozvy'tok mors'ky'x portiv u konteksti rozshy'rennya transportno-rozpodil'choho ta tranzyt'nogo potencialu Ukrayiny'. [Development of seaports in the context of expansion of the transport and distribution potential of Ukraine]. Available at: http://old.niss.gov.ua/book/Odesfilya/st_hom.htm. [Accessed 27 April 2020].
19. *Port marketing and the challenge of the third generation port* (1992), UNCTAD, 55 p.

Надійшла 18.05.2020

З. В. Приходько, канд. геогр. наук, доцент

А. В. Гедзь, магистрант

Одесский национальный университет имени И. И. Мечникова,
кафедра экономической и социальной географии и туризма,
ул. Дворянская 2, г. Одесса, 65082, Украина
makli12@ukr.net

РАЗВИТИЕ ОДЕССКОГО МОРСКОГО ПОРТА В КОНТЕКСТЕ ФОРМИРОВАНИЯ ПОРТОВО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА: ОБЩЕСТВЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ

Резюме

В статье рассмотрены условия возникновения и развития Одесского морского порта, охарактеризована современная структура порта, проанализированы основные показатели его деятельности. Очерчены основные тенденции развития Одесского порта. Определены позиции Одесского морского порта по уровню развития логистических услуг. Определены основные проблемы и перспективы дальнейшего развития Одесского порта как портово-логистического центра и его роль и значение в портово-логистической системе Одесского региона.

Ключевые слова: морской порт, логистика, портово-логистический центр, транспортный коридор, грузооборот, портово-логистическая система.

Z. V. Prykhodko

A. V. Gedz

Odessa I. I. Mechnikov National University,
Department of Economic and Social Geography and Tourism,
Dvorianskaya St., 2, Odessa, 65082, Ukraine
makli12@ukr.net

DEVELOPMENT OF ODESSA SEA PORT IN THE CONTEXT OF FORMATION OF THE PORT AND LOGISTICS CENTER: SOCIAL AND GEOGRAPHIC ASPECTS

Abstract

Problem Statement and Purpose. The article presents the socio-geographical characteristics of the development of the Odessa seaport as one of the largest Ukrainian seaports. The purpose of the study was to characterize the Odessa port, to consider the main features of its functioning and development trends, the relationship with the port-logistics and general economic system of the Odessa region.

Data & Methods. Sources of information for the study were statistical materials, scientific, literary and journalistic sources. Methodological basis of the study were

the provisions of social geography, economics, logistics, law. Descriptive, comparative-geographical, historical, statistical methods of research were used when writing the articles.

Results. The city of Odessa was founded as a port due to its favorable seaside location. The port of Odessa has a developed port economy, and it is currently the leader in container cargo processing in Ukraine, and it also processes ferrous metals, grain, oil and petroleum products and other goods. Now, unfortunately, the port loses in terms of cargo turnover not only to the world and foreign Black Sea ports, but also to other seaports of Ukraine. This was influenced by both unfavorable external geopolitical and geo-economic factors, as well as inefficient domestic port policy. The port of Odessa acts as an important component of the integrated port-logistics system of the region, consequently, this determines the principles of its further perspective development. The prospective development of the Odessa port and logistics center is connected with the preservation of the traditional structure of cargo turnover, as well as with the attraction of new types of cargo, new regular connections on international lines, new types of services, improvement of the port and market infrastructure, development of the passenger complex. For further successful development it is also necessary to address urgent organizational and legal issues of port activity, and it is extremely important to further develop the types of economic activities arising on the basis of the port economy.

Key words: seaport, logistics, port and logistics center, transport corridor, cargo turnover, port and logistics system.