

СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ

УДК 911.3

О.Г. Топчієв, Н.Є. Нефедова

ТЕРИТОРІАЛЬНА ОРГАНІЗАЦІЯ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ РЕГІОНУ У КОНТЕКСТІ ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ МЕРЕЖ

А.Г. Топчиев, Н.Е. Нефедова

ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПОРТОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РЕГИОНА В КОНТЕКСТЕ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СЕТИ

Одесский национальный университет имени И.И. Мечникова

Развитие глобальных и национальных транспортно-логистических структур сопровождается трансформацией форм общественной и территориальной организации портовой деятельности. Подчеркнуто, что современный порт является формой государственно-частного партнерства, в котором принимает участие большое количество компаний малого и среднего бизнеса, выполняющих широкий спектр портовых услуг и предоставляющих большое количество рабочих мест. Процессы формирования портово-логистических центров и региональной портово-логистической системы рассматриваются на примере Одесской области. Обсуждаются проблемы вхождения портов в глобальные транспортно-логистические сети. Стратегическим направлением развития морских портов является вхождение в мировой рынок транспортно-логистических услуг и формирование портово-логистических систем.

Ключевые слова: порт; портовая деятельность; портово-логистический центр; транспортно-логистическая система.

O. Topchiev, N. Nefedova

THE TERRITORIAL ORGANIZATION OF THE REGION'S PORT ACTIVITY IN THE CONTEXT OF THE TRANSPORTATION-LOGISTICAL NETWORK FORMATION.

Odesa I. Mechnikov National University

The development of global and national transportation-logistical structures is accompanied by the transformation in social and territorial organization of the port activity forms. It has been demonstrated that a modern port is a form of the state-and-private sector partnership with a number of large and mid-size businesses' participation, which provide a wide range of services and a large number of jobs. The processes of the port-logistics centers formation and regional port-logistics system are reviewed based on the Odessa region example. The issues of ports integration into the global transportation-logistics network have been discussed. Sea ports integration into the global transportation-logistical services market and formation of the port-logistical systems represent the strategic directions in their development.

Key words: port, port activity, the port-logistics centre, the transportation-logistics system.

Територіальна організація суспільства формується у складних, багатоаспектних і багаторівневих взаємодіях процесів територіального поділу праці, з одного боку, та усупільнення виробництва – з іншого, кількісної та якісної диференціації господарської діяльності та її паралельної інтеграції. У суспільній географії розроблено вчення про форми суспільної й територіальної організації виробництва, обґрунтовано засади структурування господарства та його систематики на галузеві й міжгалузеві комплекси, види економічної діяльності [1, 14, 22, 23, 25]. Меншою мірою систематизовані сучасні інтеграційні тенденції економіки, міжгалузеві і міжсекторальні взаємодії, що формують новітні виробничі мережі, інтегровані економічні структури та системи [24].

Наприкінці ХХ ст. сформувався новий напрям економічної науки та менеджменту, що отримав

назву «логістика» і швидко поширився на суміжні науки, включаючи й економічну географію [4, 7, 9, 15, 19]. Логістика стала наскрізним напрямом господарської діяльності та управління, що пронизує й інтегрує все господарське життя. Логістика як цілісна теорія економічних зв'язків, як вчення про ефективне управління інформаційними, товарними і фінансовими потоками, що інтегрують сферу постачання, виробництва і збуту, істотно посилює концепцію територіальної організації суспільства і формує її новітні теоретико-методологічні засади. У суспільно-географічних дослідженнях логістика вже зробила перші кроки і орієнтується переважно на транспортно-логістичні проблеми регулювання зв'язків між виробництвом і споживачем та формування оптимальних транспортно-логістичних структур і систем [2, 3, 9, 20].

Інтенсивний розвиток транспортної логістики

спричинює істотні зміни в організації виробничих зв'язків, в умовах функціонування окремих підприємств, у формах суспільної й територіальної організації господарства.

У цій роботі такі трансформації розглядаються на прикладі функціонування в сучасних умовах морських торговельних портів Одещини.

Історико-економічний огляд діяльності портів Одеського регіону та аналіз відповідних публікацій засвідчує певні *трансформації порткових функцій* протягом останніх десятиріч. Порти, що звичайно спеціалізувались на обробленні та перевалці вантажів, з часом посилюють організаційно-технологічне обслуговування перевалки вантажів, нарощують промислову переробку експортної та імпоротної сировини і нині впроваджують транспортно-логістичне супроводження портової діяльності, нарощують свою участь у формуванні транспортно-логістичних ланцюгів і структур.

Спостерігається прогресивне *ускладнення галузевої структури портової діяльності* – від транспортного обслуговування окремих галузей (спеціалізовані порти, що обробляють вантажі певних видів) до комплексних і універсальних портів з широкою номенклатурою вантажів і знову до вузькоспеціалізованих порткових центрів з якісно новими рівнями вантажообігу. Радикальна трансформація портової діяльності відбувається у наш час: порти з галузевих підприємств стають міжгалузевими центрами, що об'єднують різні види економічної діяльності.

Сучасна *диверсифікація портової діяльності* поширилась на виробництво товарів і послуг, які раніше були поза межами функціонування порту. Значного розвитку набуло обслуговування розподільчих функцій портів, впровадження новітніх технологій просування вантажопотоків, взаємодії постачальників та одержувачів продукції.

Ускладнення галузевої структури портової діяльності регіону пов'язане з експортно-імпортними потребами країни. Відтак, пріоритетними вантажами у подальшому розвитку портів Одещини є зернові та технічні (соняшник, рапс) культури, газ, нафта, хімічні продукти, метал, олія, продовольчі товари. За цим переліком вантажів порти Одеського регіону мають активно включатися у світові транспортно-логістичні ланцюги, підвищуючи конкурентоспроможність регіональної портово-логістичної системи.

Відповідних змін зазнають і *організаційно-правові форми портової діяльності*: порти, які донедавна мали статус окремих господарських одиниць, зосереджують переробні та обслуговуючі

підприємства і поступово формують нові організаційно-економічні об'єднання типу холдингових компаній або концернів.

Зміни *форм суспільної організації портової діяльності* спричинили відповідні *трансформації форм територіальної організації*. Порти – традиційні й базові об'єкти портової діяльності – поступово трансформуються у портово-промислові комплекси та у портово-логістичні центри [10, 21]. На основі Одеського порту зросла нафтопереробка і потужна харчова промисловість з переробки експортного зерна, соняшнику та імпортного цукру, чаю, кави. Порт Южний став портово-промисловим комплексом завдяки промисловій переробці аміаку. В Іллічівському порту набуло розвитку машинобудування, що обслуговує портову діяльність, окремі галузі харчової промисловості.

У ринкових умовах великі порти Одещини трансформувалися у *портово-логістичні центри*. Всі напрямки портової діяльності вже мають сучасну ринкову інфраструктуру – консалтингову, маркетингову, фінансово-кредитну, венчурну, страхову, за допомогою якої порти втягуються у світові логістичні ланцюги та структури. Вчорашні портово-промислові інтеграції стають сучасними портово-логістичними центрами.

Кількісне зростання портів відбувається за рахунок спорудження нових причалів і комплексів з оброблення вантажів. Якісне розширення портів відбувається шляхом створення аванпортів, «сухих портів», портопунктів. В Одеському морському торговельному порту (МТП) вже функціонує так званий «сухий порт», організований на території «полів зрошення», де на площі 50 га відбувається сортування і перша обробка контейнерних вантажів, які надалі автомобільною естакадою спрямовують вже безпосередньо під завантаження (рис. 1, 2). Діє і зворотний маршрут перевезення отриманих вантажів для проміжного складування та сортування [6]. На стадії попереднього техніко-економічного обґрунтування перебуває проект створення нової ділянки порту у Хаджибейському лимані після його з'єднання з морем судновим каналом [17].

У порту Южний введений у дію нафтовий термінал з перекачування імпоротної нафти у систему українських нафтогонів. В Іллічівському порту вже функціонує термінал, що приймає зріджений природний газ. У структурі порту Южний реалізують проект «LNG України» з терміналом для регазифікації імпортного природного газу, що його поставлятимуть судна-газовози.

Однією з головних тенденцій у сучасній територіальній організації портової діяльності є

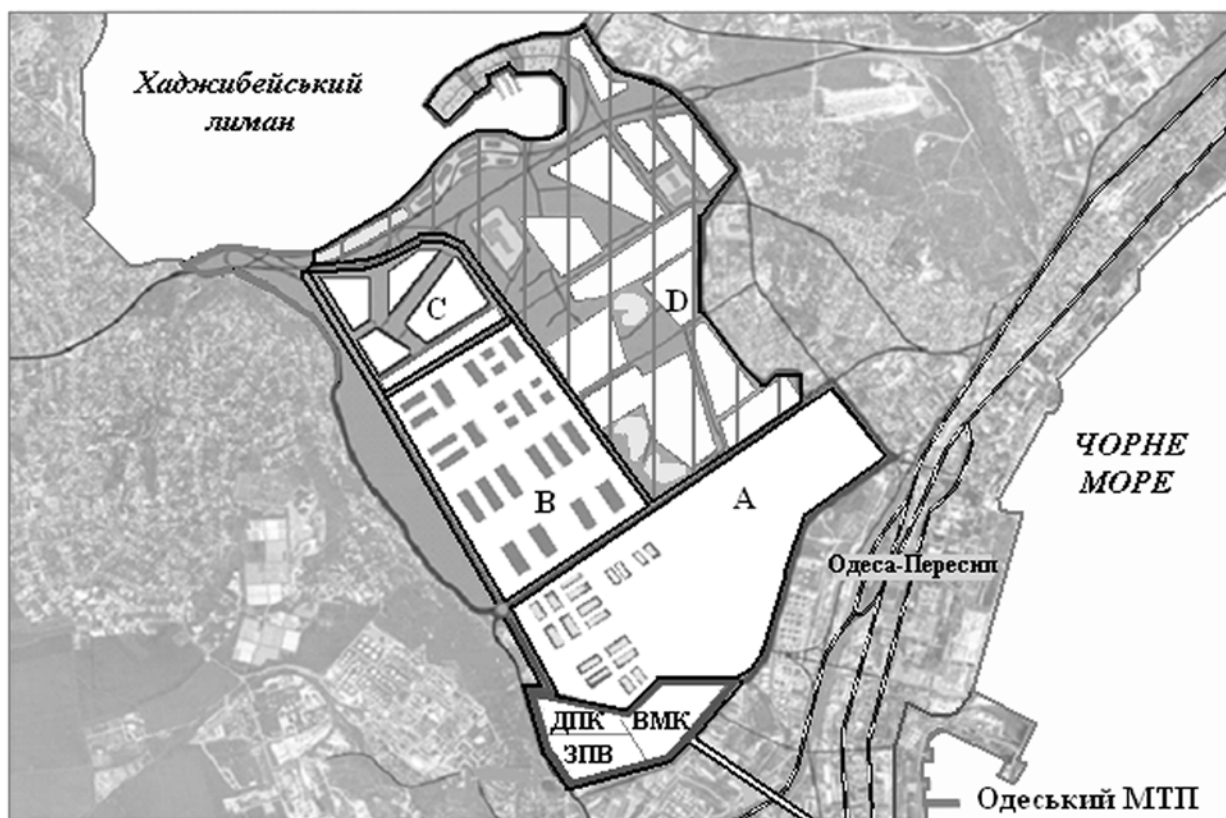


Рисунок 1. „Сухий порт” ТОВ „Євротермінал” - Одеський МТП

Функціональні зони: *проектовані*: А – промислова, В – логістична, С – роздрібної торгівлі, D – зелена зона; *діючі*: ВМК – вантажний митний комплекс, ДПК – депо (склад) порожніх контейнерів, ЗПВ – зона паркінгу для вантажівок ТІР



Рисунок 2. Автомобільна естакада між „Сухим портом” і контейнерним терміналом Одеського МТП

Таблиця 1. Обсяги переробки вантажів у морських торговельних портах Одеського регіону у 2011 році

Морські торговельні порти	Загальний обсяг, тис.тонн	у тому числі вантажі:							
		експортні		імпортні		транзитні		каботажні	
		тис. тонн	%	тис.тонн	%	тис.тонн	%	тис.тонн	%
Одеса	25 606,2	10216,0	39,9	4467,2	17,4	10854,2	42,4	68,8	0,3
Іллічівськ	13530,2	5251,1	38,8	3732,5	27,6	4 546,6	33,6	-	-
Южний	22639,1	11009,3	48,6	990,3	4,4	10552,5	46,6	87,0	0,4
Білгород-Дністровський	994,8	915,6	92,0	74,2	7,5	3,1	0,3	1,9	0,2
Ізмаїл	4951,2	3831,9	77,4	4,4	0,1	1034,4	20,9	80,5	1,6
Рені	1599,8	311,6	19,5	3,1	0,2	1285,0	80,3	0,1	0,0
Усть-Дунайськ	27,5	24,4	88,7	-	-	3,1	11,3	-	-
Одеський регіон	69348,8	31559,9	45,5	9271,7	13,4	28278,9	40,8	238,3	0,3

істотне посилення взаємодії портів з прилеглим суходолом. У тилкових зонах Одеських портів – хінтерландах – формується *мережа транспортно-розподільних центрів*, що обслуговують портові вантажопотоки. З розвитком транспортної логістики суходільні транспортно-розподільні центри поряд з диспетчерсько-перевалочним обслуговуванням портів нарощують попереднє сортування та обробку вантажів, їх технологічне та інформаційно-правове супроводження. На даний час такими транспортно-розподільними центрами, що обслуговують портову діяльність регіону, стають Роздільна, Арциз, Березівка, а також припортові вантажні залізничні станції – Аккаржа, Білгород-Дністровський, Берегова, Ізмаїл-порт Новий, Іллічівськ, Іллічівськ-Поромна, Одеса-Західна, Одеса-Застава I, Одеса-Ліски, Одеса-Порт, Одеса-Пересип, Одеса-Товарна, Промислова, Рені-Наливна, Рені-Порт, Хімічна, Чорноморська, Шабо.

Морські порти Одещини 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*.

Її опорними центрами є портово-логістичні центри, що формуються на базі державних морських портів – Одеського, Іллічівського, Ізмаїльського, Южного, Білгород-Дністровської, Ренійського, Усть-Дунайського. У 2011 р. потужність портів регіону становила 65% від загальної потужності всіх державних портів України [11]. Загальна довжина причального фронту морських портів регіону становить 44 км. Одеський, Іллічівський

порти та порт Южний приймають судна з осадкою до 13-14 м, Білгород-Дністровський порт – до 6,8 м. Дунайські порти у зв'язку з реалізацією проекту глибоководного суднового ходу (ГСХ) «Дунай – Чорне море» отримали у 2011 р. можливість приймати судна з осадкою до 7,2 м. Кількість суднопроходів через ГСХ «Дунай – Чорне море» зросла за 2007-2010 роки майже вдвічі (з 847 до 1522). У 2011 р. було здійснено 1339 суднопроходів. На 1 січня 2012 р. через ГСХ «Дунай-Чорне море» пройшло 6371 судно, у тому числі 2588 – під українським прапором [18].

Морські торговельні порти Одеського регіону займають провідне місце в Україні за обсягами переробки морських вантажопотоків (експортних, імпортних, транзитних, каботажних) – 58% від загального обсягу вантажопереробки всіх державних морських портів України [16]. У структурі вантажопереробки морських портів регіону переважають експортні вантажі – 45,5% всього обсягу переробки, на другому місці – транзитні вантажі (40,8%), на третьому – імпортні вантажі, що складають тільки 13,4% від загального обсягу вантажопереробки (табл. 1). Обсяги переробки каботажних вантажів незначні.

За обсягами переробки вантажів найбільшими є порти Одеський, Іллічівський та порт Южний. На них припадає 89% всього обсягу переробки вантажів морських портів Одеського регіону та близько половини обсягу всіх державних морських торговельних портів України. За структурою вантажообігу найбільші порти Одеський, Южний, Іллічівський (частка експортних вантажів близько 40%); доволі високі показники в імпортних перевезеннях мають Іллічівський (27,6%) та Одесь-

кий (17,4%) порти; високі частки цих портів в обслуговуванні транзитних вантажопотоків: Южний – 46,6%, Одеський – 42,4%, Іллічівський – 33,6%. Білгород-Дністровський, Ізмаїльський та Усть-Дунайський порти спеціалізуються на обслуговуванні переважно експортних вантажопотоків. Ізмаїльський порт має також високу частку транзитних вантажів. У Ренійському порту обробляють транзитні вантажі, частка яких у вантажообігу досягає 80,3%.

Обсяги та структура вантажопереробки у морських портах залежать від багатьох чинників, у тому числі кон'юнктури світового ринку.

Зростання вантажопереробки Одеського порту у 2011 р. було досягнуто за рахунок збільшення обсягів перевалки зерна, руди, контейнерів, цукру-сирцю. Водночас спостерігається скорочення (порівняно з 2010 р.) перевалки нафти (85%) і металопродукції (85,7%).

У 2011 р. значно зросли обсяги переробки вантажів в МТП Южний (22,6 млн тонн), що є найвищим результатом за всю історію існування підприємства [12]. На причалах порту було оброблено 880 суден. Із загального обсягу переробки вантажів 48% становило перевантаження руди (10,4 млн тонн). Серед основних вантажів переробки порту – вугілля, а також продукція припортового заводу – карбамід та аміак.

Іллічівський МТП, незважаючи на загальне скорочення обсягів вантажопереробки, має найвищі серед усіх портів України показники зростання транзитних вантажів. У структурі вантажопереробки переважають сухі вантажі (90%), серед яких понад чверть – рудні, більше 10% – чорні метали (чавун, прокат, металобрухт), більше 15% – контейнерні вантажі. Серед наливних вантажів переважають харчові олії (85% всього їх обсягу) і нафта (15%).

В Іллічівському порту функціонує мультимодальний термінал – єдиний в Україні, унікальний за своїми можливостями, що спеціалізується на обслуговуванні залізнично-поромних і автопоромних ліній, а також суден типу “ро-ро”. Потужності терміналу забезпечують функціонування Євро-Азійського транспортного коридору, що з'єднає країни Західної Європи, Україну, Грузію і країни Азії. Комплекс обслуговує залізнично-поромне сполучення на лініях: «Іллічівськ – Варна (Болгарія)», «Іллічівськ – Поті – Батумі (Грузія)» та «Іллічівськ – Деріндже (Туреччина)». У лютому 2011 р. відкрито нову автопоромну лінію SIA “SEA LINES LTD” між Україною і Туреччиною (Іллічівськ – Стамбул).

Поряд з традиційними формами територіальної організації портової діяльності – портами, портово-

промисловими центрами і вузлами – з'явилися новітні формування – **портово-логістичні центри (вузли) і портово-логістичні системи**. Для прикладу розглядаємо склад і структуру двох портово-логістичних центрів, що формуються в Одеському та Іллічівському портах.

Одеський портово-логістичний центр включає Державне підприємство «Одеський морський торговельний порт (ДП ОМТП) та його підприємства-партнери різних форм власності (рис. 3).

ДП ОМТП має 4 структурні підрозділи: 1) нафтогазовий термінал (НГТ) з причалами 1н – 7н; 2) ВСП «Судноремонтна верфь «Україна» (СРВ) з причалами 10з – 12з; 3) транзитно-вантажний термінал (ТВТ); 4) пасажирський комплекс з морським вокзалом (МВ) та причалами 15-20; 4) портофлот (ПФ) з причалами 27, 28.

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.

Серед підприємств-партнерів ДП ОМТП – ДП «ГПК Україна» (ВПК-1, контейнерний термінал, причал 2; будується контейнерний термінал – ВПК-16); ТОВ «Металзюкраїн Корп. ЛТД» (ВПК-2, генеральні і навалювальні вантажі, причали 7, 8); СП «Новолог» (ВПК-3, генеральні і навалювальні вантажі, причали 9-13); ТОВ «Новотехтермінал» (ВПК-4, генеральні і навалювальні вантажі, причали 22, 25, 26); ТОВ «Бруклін-Київ» (ВПК-5, зерно – причали 44, 45; генеральні і навалювальні вантажі – причали 43, 46, 47, 36, 38); ТОВ «Українська національна стивідорна компанія» (ВПК-6, генеральні вантажі, причал 14); ПСД «Олімпекс Купе Інтернешнл» (ВПК-7, генеральні і навалювальні вантажі, причали 3, 4); ТОВ «Трансервісінтершенл» (ВПК-8, генеральні і навалювальні вантажі, причал 23); ТОВ «Пріста ойл Україна» (ВПК-10, технічні мастила, причали 5, 6); ТОВ Одеський портовий перевантажувальний комплекс» (ВПК-12, тропічні олії, причал 37; будуються причали ВПК-15); ТОВ «Бруклін-Київ Порт» (ВПК-14, контейнери, причал 42); ВАТ Ексімнафтопродукт (нафтогазовий термінал – НГТ, причал 5н); ВАТ «Одеснафтопродукт» (НГТ, причали 1н-7н); ТОВ «Укрлоудсистем» (комплекс з перевантаження зрідженого газу, причали 4н,7н); ПСД «Сінтезойл» (НГТ, причали 2н-4н); ВАТ «Одеський портовий холодильник» (рефрижераторний причал 21); ТОВ «Євротермінал» (контейнерний термінал – «Сухий порт»).

Більшість підприємств-партнерів ДП ОМТП

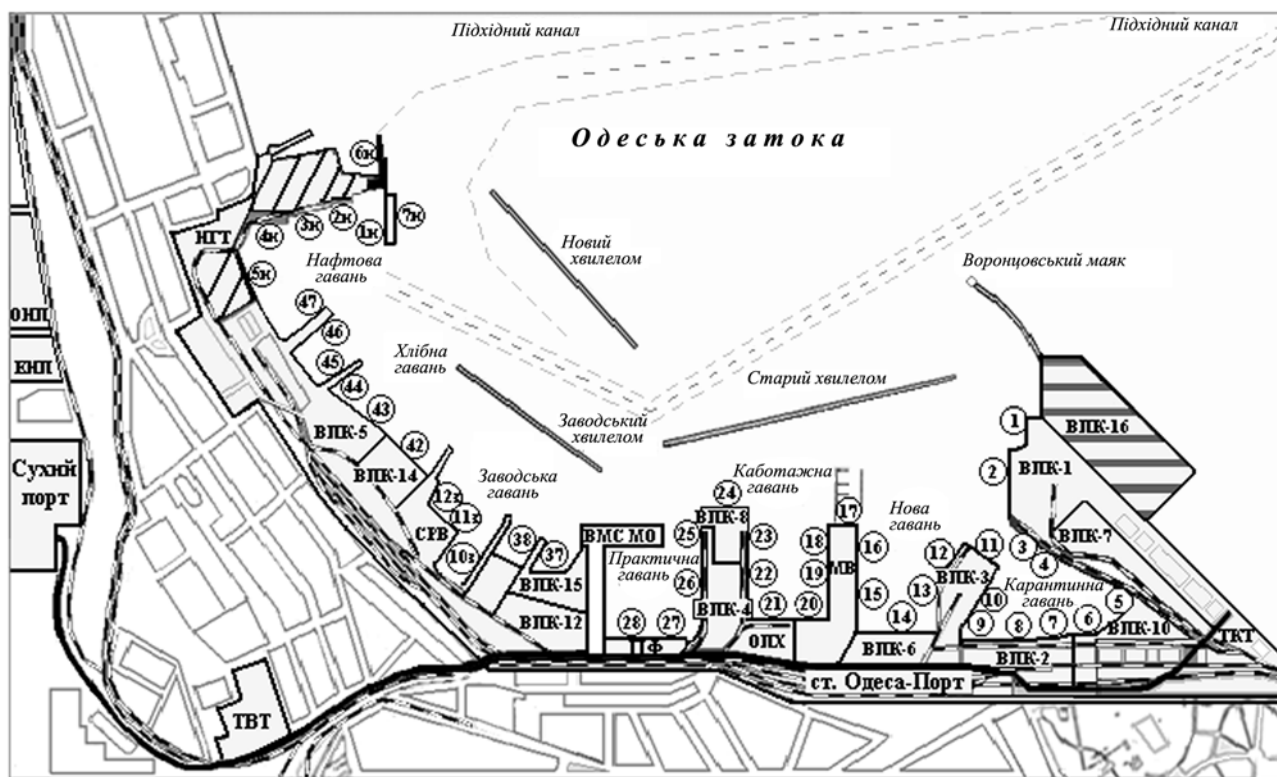


Рисунок 3. Одеський портово-логістичний центр (пояснення у тексті)

діють на основі договорів про спільну діяльність або договорів управління майном порту (контейнерний термінал), але існують проблеми з приватним інвестуванням у портову інфраструктуру внаслідок відсутності відповідних законодавчих засад, які б компенсували інвестиційні ризики. Після набрання чинності Закону України «Про морські порти України» (№ 4709-VI від 17.05.2012 р.) передбачається законодавче оформлення правових відносин між державною адміністрацією порту та підприємствами-партнерами, а також визначення порядку залучення приватних інвестицій в об'єкти портової інфраструктури на основі окремих договорів концесії, договорів про спільну діяльність, оренди та інших видів державно-приватного партнерства. Закон закріплює також можливість приватизації цілісних майнових комплексів морських портів [5].

До складу **Іллічівського портово-логістичного центру** входять Державне підприємство Іллічівський морський торговельний порт (ДП ІМТП) та підприємства-партнери, які спільно з портом використовують портову інфраструктуру (термінали і причали) та спеціалізовані вантажні комплекси (СВК) на основі договорів про спільну діяльність, а також підприємства, які співпрацюють з портом на основі інших договірних засад (рис. 4).

Структурні підрозділи ДП ІМТП та підпри-

ємств-партнерів, які знаходяться у спільній діяльності (СД) з портом: 1 – перший універсальний термінал з причалами 1, 2; 2 – контейнерний термінал з причалами 3-6 (СД між ДП ІМТП та ПП «Укртрансконтейнер»); 3 – другий універсальний термінал з причалами 7, 8; 4 – спеціалізований комплекс з перевалки руди з причалами 9, 10 (СД між ДП ІМТП та ТОВ «Ферум Плюс»); 5 – третій універсальний термінал з причалами 12, 14, 15; 6 – спеціалізований комплекс з перевалки сірки (причали 19, 20); 7 – четвертий універсальний термінал з причалами 21, 22; 8 – склад №18 (четвертий термінал); 9 – п'ятий (мультимодальний) термінал, який включає залізнично-поромний комплекс (причали 26,27) та автопоромний комплекс (причал 28); 10 – СВК-1 зі всіма видами контролю та митного огляду контейнерів для їх цілодобового пропуску через кордон (СД між ДП ІМТП та ТОВ «Алді»); 11 – СВК-2 зі всіма видами контролю та митного огляду контейнерів для їх цілодобового пропуску через кордон (СД між ДП ІМТП та ТОВ «Міленіум-2003»).

Підприємства, які співпрацюють з портом: 12 – «Іллічівський олійно-жировий комбінат» (ІОЖК), причал 21; 13 – завод глибокої переробки сільгосппродукції ВАТ «Українська Чорноморська Індустрія»; 14 – «Іллічівський олійно-екстракційний завод»; 15 – зерновий комплекс «Трансбалктермінал» (причали 16,17); 16 – «Іллічівський паливний термінал» (причал 25); 17 – база

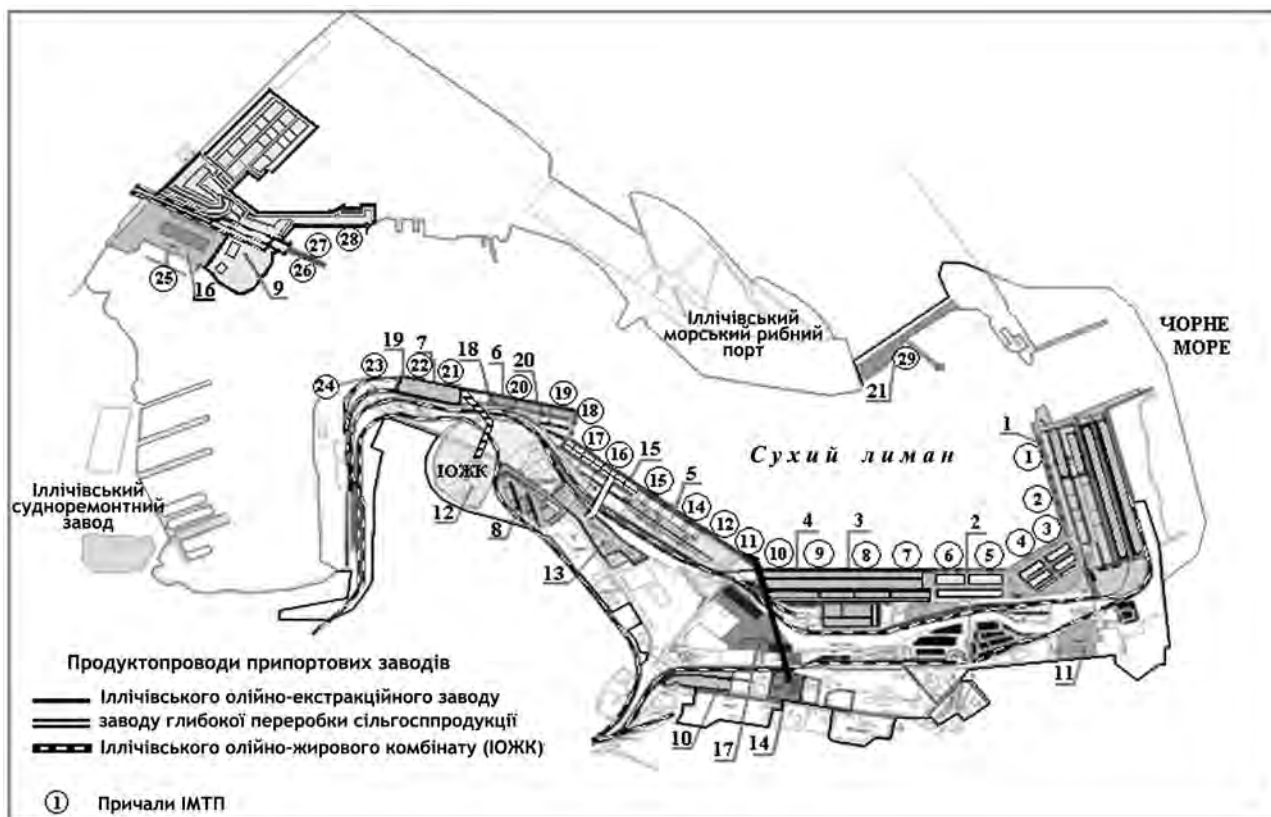


Рисунок 4. Іллічівський портово-логістичний центр (пояснення у тексті)

наливу ТОВ «Росойл» (причал 11); 18 – «Гамма Трансбон»; 19 – «Бетрон Корпорейш ЛТД»; 20 – «Термінал»; 21 – газовий комплекс «Хім-Ойл-Транзит» (причал 29).

В умовах прискореного формування транспортно-логістичних мереж – глобальних, національних, регіональних – портова діяльність набуває нових функцій, які потребують свого понятійно-термінологічного інструментарію. На даний час головною формою суспільної організації портової діяльності є **портово-логістичний кластер**, який доповнює і певною мірою замінює попередній «портово-промисловий комплекс». Базовою формою територіальної організації портової діяльності є **портово-логістичний центр (вузол)**.

Ускладнення організаційної структури великих портів зумовило появу нових форм суспільної організації портової діяльності та управління нею. Схематично цю тенденцію можна представити так: порт як самостійна господарська одиниця – порт як комплекс підприємств, які обслуговують і доповнюють портову діяльність – порт як кластер різних видів діяльності з високою часткою обслуговуючих ланок ринкової інфраструктури.

Якщо портові комплекси зберігали територіальну цілісність, то кластери можуть інтегрувати послуги світових інформаційних і транспортно-

логістичних мереж незалежно від їх просторової прив'язки.

У 1970-1980-х роках було проаналізовано [26, 27] світові тенденції розвитку портової діяльності та напрямки зростання портів: поглиблення спеціалізації; зростання обсягів переробки вантажів; збільшення тоннажу оброблювальних суден; постійне зростання нових потреб у площах для зберігання вантажів і виконання вантажних операцій; інтенсивне розширення порту, поява нових потужностей поза межами порту; перепрофілювання причалів, розміщених у міських зонах, переважно для рекреаційної діяльності.

Зберігають свій пізнавальний потенціал підходи, за якими портову діяльність аналізують як складову міжгалузевих комплексів – морегосподарського, транспортного, зовнішньоторговельного. Залишається недостатньо чітко окресленою сфера вживання окремих понять, таких як «портовий комплекс» та «портово-промисловий комплекс». Ними традиційно позначають форми територіальної організації морегосподарського комплексу, але при цьому виникає різнопланове розуміння «комплексу» – як міжгалузевого формування, з одного боку, та як форми територіальної організації господарства – з іншого.

Докладну схему розвитку регіональних портових комплексів та трансформації їх просторової

організації розроблено у [28, 29]. Автори спираються на базові поняття «хінтерланд» і «форланд», розроблені свого часу А. Геттнером (1930), але використовують їх вже у контексті сучасної транспортної логістики: «хінтерланд» – зона формування вантажів, а «форланд» – зона поставок вантажів.

У розвитку регіонального портового комплексу вони виділяють такі стадії:

1) на першій стадії порти функціонують ізольовано, слабо взаємодіють через загальний хінтерланд, мають автономні вузькоспеціалізовані транспортні коридори;

2) на другій стадії порти зростають, їх вплив на хінтерланд посилюється, взаємодія між портами зростає;

3) на третій стадії позначається ієрархія портів, відбувається централізація портової діяльності в окремих портах, які стають вантажними центрами; морські вантажні центри мають інтенсивні зв'язки з наземними центрами;

4) на четвертій стадії з'являються так звані порти-хаби – вузлові порти, слабо пов'язані з хінтерландом, які зосереджують так званий «траншипмент» – перевезення вантажів з одних суден на інші; такі порти формують вантажно-розподільчі центри;

5) протягом п'ятої стадії відбувається інтенсивне формування логістичної інфраструктури і транспортно-логістичних кластерів у тилових зонах портів.

В результаті утворюється нова транспортна категорія – мережа регіональних вантажних центрів. Виникає нова *транспортно-логістична система*, яка набуває якісно нових можливостей переробки та оброблення вантажів.

Ж.П. Родріго та Т. Нотебум назвали цей процес «регіоналізацією» [28, 29]. Регіоналізація являє собою якісно новий стан розвитку портової системи з більш високим ступенем інтеграції морських і наземних перевезень, які диктуються сучасними тенденціями ринку перевезень. На даний час конкуренція портів переходить зі сфери власне портових послуг до сфери наземного розподілу – транспортної доступності, ефективності, надійності, якості.

Розробка *мультиmodalьних транспортних коридорів* змінює взаємодію між портами і внутрішніми районами. Зростання портових потужностей можна здійснювати шляхом переміщення деяких функцій і послуг до їх тилових територій (хінтерландів) і створенням транспортно-логістичних центрів внутрішнього розподілу. Розвиток інтерmodalьних транспортних операцій потребує дедалі більш системних зв'язків. У місцях стику вантажопотоків виникають вантажні розподільні

центри, логістичні платформи, об'єкти ринкової інфраструктури, які беруть на себе всі операції з виведення готового продукту на споживачів.

Чи не найактуальнішою проблемою функціонування портів Одещини у сучасних умовах є їх входження у світові логістичні структури і мережі. Ця проблема повною мірою стосується і всього транспортного комплексу регіону загалом, для якого пріоритетним стає формування центрів (вузлів) транспортно-логістичних послуг. Йдеться не лише про портові хінтерланди, а й про території «глибокого тилу». У транспортно-логістичній структурі Європи одним із вузлових її елементів є Чорноморська Пан'європейська транспортна зона, до якої відносяться всі морські порти України. Ця обставина полегшує входження українських портів у світову транспортно-логістичну систему.

Портова діяльність регіону зберігає високу інвестиційну привабливість навіть в умовах нинішньої несприятливої кон'юнктури. Слід підкреслити комплексний підхід у багатьох інвестиційних проектах, коли інвестиції вкладають поєднано у розвиток портових і берегових транспортно-логістичних центрів.

Переваги геоeкономічного положення Одеської регіональної портово-логістичної системи забезпечують її високий інвестиційний потенціал. Навіть за умов сучасної економічної кризи тут реалізують кілька важливих інвестиційних проектів.

Серед них – будівництво кількох логістичних парків, що орієнтуються на розвиток виробничої інфраструктури портів та їх тилових зон: логістичний індустріальний парк ВАТ «Трансінвестсервіс» і промисловий парк «Південний» у промислово-складській зоні порту Южний; «Теплодарський промисловий парк», орієнтований на розміщення нових виробництв (м. Теплодар); ВАТ «Ньюенерджі» (Українські інвестиції) веде будівництво універсального перевантажувального комплексу з переробки сухих вантажів і контейнерів в Ізмаїльському порту. ТОВ «Бонtrup Термінал» розпочало спорудження зернового терміналу-елеватора у Ренійському порту. ТОВ «Євротермінал» завершує інвестиційний проект у сфері транспортної логістики «Сухий порт», орієнтований на Одеський порт. ДП «ГКП Україна» розпочало спорудження нового контейнерного терміналу (два причали) на Карантинному молу в Одеському порту. П'ять інвестиційних проектів реалізовано під час функціонування СЕЗ «Порто-Франко» в Одеському порту.

Перспективи розвитку морських портів Одеського регіону пов'язані, перш за все, з портовою реформою та державною Стратегією розвитку морських портів України, що передбачені прийнятим

Верховною Радою Законом України «Про морські порти України» (№ 4709-VI від 17.05.2012 р., набрання чинності 13.06.2013 р.) [5].

Сучасний порт є формою державно-приватного партнерства, в якій бере участь велика кількість компаній малого та середнього бізнесу, що виконують широкий спектр портових послуг та надають велику кількість робочих місць. Наприклад, з Одеським портом співпрацюють понад 400 компаній, де налічується понад 8 тисяч робочих місць та ще близько 100 тисяч робочих місць у приватних і державних підприємствах, робота яких прямо

або опосередковано пов'язана з портом [13]. На території порту працюють стивідорні компанії, які спеціалізуються на переробці контейнерів, металопрокату, зерна, хімічних добрив, технічної й рослинної олії та інших вантажів.

Тому вирішення організаційно-правових питань портової діяльності, розвиток портової інфраструктури є найактуальнішими проблемами, але стратегічним напрямком розвитку морських портів є входження до світового ринку транспортно-логістичних послуг та формування портово-логістичних систем.

Література

1. Алаев Э.Б. Социально-экономическая география. Понятийно-терминологический словарь. – М.: Мысль, 1983. – 350 с.
2. Гаркуша О.М. Ефективність діяльності морського порту в логістичних системах // Проблеми розвитку внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект. – Мариуполь: Вид-во Мариупольської морської академії, 2011 – С. 346-350.
3. Географія світового господарства (з основами економіки): навч. посіб. / Я.Б. Олійник та ін.; за ред. Я.Б. Олійника, І.Г. Смирнова. – К.: Знання, 2011. – 640 с.
4. Глогусь О. Логістика: навч. посібник. - Тернопіль: Економічна думка, 1998. – 210 с.
5. Закон України «Про морські порти України» // Офіційний вісник України – 2012. – № 45 – С. 16.
6. Інвестиційний проект в сфері транспортної логістики «Сухий порт» ТОВ «Євротермінал» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.euroterminal.od.ua>
7. Кальченко А.Г. Логістика: навч. посібник. – К.: КНЕУ, 2002. – 148 с.
8. Колесник І.М. Інтеграція України до світової економічної системи через діяльність морських портів: автореф. дис. ...канд. екон. наук. – Донецьк, 2004. – 20 с.
9. Крикавський Є.В. Логістика. Основи теорії. – К., 2004. – 416 с.
10. Кузнецов А.В. Новая роль морских портов в мировой экономике [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://wingi.ru/firms_profile/viewMsg-312/blog-151/firm_id-3700/
11. Морські бізнес-новини України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.blackseanews.net/allnews/ukrain/>
12. Нефедова Н.С. Морські торговельні порти Одеського регіону: сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку // Регіон-2012: стратегія оптимального розвитку: матеріали наук.-практ. конф. з міжн. уч. (м. Харків, 25-26 жовтня 2012 р.) – Харків: Харків. нац. ун-т ім. В.Н. Каразіна, 2012. – С. 212–214.
13. Одеський регіон: передумови формування, структура і територіальна організація господарства: навч. посібник / Одес. нац. ун-т ім. І.І. Мечникова; авт. кол.: О.Г. Топчів [керівник], І.І. Кондратюк, В.В. Яворська та ін. – Одеса: Астропринт, 2012. – 336 с.
14. Пістун М.Д. Основи теорії суспільної географії. – К.: Вища школа, 1996. – 231 с.
15. Окландер М.К. Логістика. – К., 2008. – 346 с.
16. Порты Украины. – 2012. – № 01 (113) [Електронний ресурс] – Режим доступу до журн.: <http://portsukrain.com/taxonomy/term/960/>
17. Порты Украины. – 2012. – № 02 (114) [Електронний ресурс] – Режим доступу до журн.: <http://portsukrain.com/taxonomy/term/975/>
18. Порты Украины. – 2012. – № 05 (117) [Електронний ресурс] – Режим доступу до журн.: <http://portsukrain.com/taxonomy/term/1101/>
19. Смирнов І.Г. Логістика: просторово-територіальний вимір: Монографія. – К.: Обрії, 2004. – 335 с.
20. Смирнов І.Г., Косарева Т.В. Транспортна логістика: навч. посібник. – К.: Центр учбової літератури, 2008. – 224 с.
21. Портово-промышленные комплексы: теория и практика формирования / В.А. Дергачев, В.А. Яценко, М.Я. Постан и др. – К.: Наук. думка, 1998. – С. 105-116.
22. Топчів О.Г. Суспільно-географічні дослідження: методологія, методи, методики. – Одеса: Астропринт, 2005. – 632 с.
23. Топчів О.Г. Основи суспільної географії: підруч. [для студ. геогр. спец. вищ. навч. закл.] – Одеса: Астропринт, 2009. – 544 с.
24. Топчів О.Г., Худельман В.І., Руденко Л.Г. Географія перед новітніми викликами і запитамі (український аспект). // Укр. геогр. журн. – 2012. – № 2. – С. 3-10.
25. Шаблій О.І. Основи загальної суспільної географії. – Львів: Вид. центр ЛНУ, ім. І. Франка, 2003. – 444 с.
26. Bird J.H. Seaports and Seaport Terminals // London: Hutchinson University Library, 1971. – 240 p.
27. Bird, J. Seaports as a subset of gateways for regions. // Progress in Human Geography. – 1980. – Vol. 4. – No.4. – P. 360-370.
28. Notteboom, T. and J-P Rodrigue. Port Regionalization: Towards a New Phase in Port Development. // Maritime Policy and Management. – 2005. – Vol.32. – No.3. – P. 297–313.
29. Rodrigue Jean-Paul, Notteboom Theo. Challenges in the maritime-land interface: port hinterlands and regionalization // The master development plan for port logistics parks in Korea - Seoul, Ministry of Maritime Affairs and Fisheries, 2006. – P. 333–363.