

**КОМПЛЕКСНА ОЦІНКА ОДЕСЬКОГО МОРСЬКОГО ПОРТУ
НА БАЗІ КОНЦЕПЦІЇ СТАЛОГО РОЗВИТКУ****І.Б. Азарова**

к.т.н., доцент кафедри Управління проектами

*Одеський регіональний інститут державного управління
Національної академії державного управління при Президентові України*

Анотація. Публікація присвячена проблемі вибору стратегічного напрямку подальшого розвитку території Одеського морського торговельного порту. Метою дослідження є комплексна оцінка діяльності порту на базі концепції сталого розвитку, що розглядає стійкий розвиток складних систем населених пунктів, держав або цивілізації в цілому через забезпечення збалансованого розвитку соціальної, економічної та екологічної сфер цих систем. В статті здійснено укрупнений аналіз діяльності Одеського порту в економічній, соціальній, екологічній та містобудівній сфері; визначено роль цього підприємства та стратегічні напрямки його майбутнього розвитку в контексті транспортних перевезень, екології міського середовища та містобудівної діяльності. Проведений аналіз довів складність та неоднозначність розміщення і подальшого розвитку Одеського морського порту у житловій забудові в історичному центрі міста. З метою зниження екологічного та транспортного негативного впливу порту на житлову забудову, необхідно провести модернізацію порту та забезпечити розвиток відповідної інфраструктури, а також усунути види діяльності, що є неможливими з містобудівної точки зору за місцем розміщення порту. Джерелом залучення приватних інвестицій для розвитку порту можуть стати території, вивільнені після оптимізації діяльності порту, що будуть надаватись на певних інвестиційних умовах під забудову рекреаційними об'єктами.

Ключові слова: Одеський морський торговельний порт, концепція сталого розвитку, оцінка інвестиційних девелоперських проектів, розвиток транспортної інфраструктури, управління девелоперськими проектами.

**КОМПЛЕКСНАЯ ОЦЕНКА ОДЕССКОГО МОРСКОГО ПОРТА
НА БАЗЕ КОНЦЕПЦИИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ****И.Б. Азарова**

к.т.н., доцент кафедры Управления проектами

*Одесский региональный институт государственного управления
Национальной академии государственного управления при Президенте Украины*

Аннотация. Публикация посвящена проблеме выбора стратегического направления дальнейшего развития территорий Одесского морского торгового порта. Целью исследования является комплексная оценка деятельности порта на базе концепции устойчивого развития, рассматривающей устойчивое развитие сложных систем населенных пунктов, государств или цивилизации в целом путем обеспечения сбалансированного развития социальной, экономической и экологической сфер этих систем. В статье осуществлен укрупненный анализ деятельности Одесского морского торгового порта в экономической, социальной, экологической и градостроительной сфере; определена роль этого предприятия и стратегические направления его дальнейшего развития в контексте транспортных перевозок, экологии городской среды и градостроительной деятельности. Проведенный анализ показал сложность и неоднозначность размещения и дальнейшего развития Одесского морского торгового порта в жилой застройке в историческом центре города. С целью снижения экологического и транспортного негативного влияния порта на жилую застройку, необходимо провести модернизацию порта и обеспечить развитие соответствующей инфраструктуры, а также устранить виды деятельности, невозможные с градостроительной точки зрения по месту размещения порта. Источником привлечения частных инвестиций для развития порта могут стать территории, освобожденные после оптимизации деятельности порта, которые будут предоставляться на определенных инвестиционных условиях под застройку рекреационными объектами.

Ключевые слова: Одесский морской торговый порт, концепция устойчивого развития, оценка инвестиционных девелоперских проектов, развитие транспортной инфраструктуры, управление девелоперскими проектами.

УДК 008.5

**COMPLEX ODESSA SEA PORT ESTIMATION
ON THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT CONCEPT BASIS**

I.B. Azarova

Candidate of Technical Sciences,
Associate Professor of Department of Project Management

*Odessa Regional Institute of Public Administration
of the National Academy of Public Administration under the President of Ukraine*

Abstract. The publication is devoted to the problem of choosing a strategic direction for further development of the Odessa seaport territories. According to some urban planning experts, the main problem of these territories is that the development of a cargo port, handling of bulk cargoes and increasing the traffic load in the city center of Odessa inevitably leads to the degradation of the city-port system. Therefore, they raise the issue of the cargo

port remove outside the city to develop these territories as a recreational facilities. But their opponents believe that the port is not only noise and dust, it is also thousands of jobs for inhabitants and the source of state revenue refill and taxes to the local budget. Sea ports are also plays an important role in state interests as a gate for export of Ukrainian products. So the aim of the study is a comprehensive assessment of the port activity based on the sustainable development concept, which considers the sustainable development of complex systems of human settlements, states or civilization as a whole by ensuring balanced development of the social, economic and environmental spheres of these systems. The article provides an integrated analysis of the Odessa seaport activities in the economic, social, environmental and urban planning fields. The role of this enterprise and the strategic directions of its further development in the context of transportation, the ecology of the urban environment and urban planning activity are defined. The analysis showed the complexity and ambiguity of the Odessa seaport location and its further development in residential area in the historic center of the Odessa city. In order to reduce the environmental and traffic negative impact of the port to residential buildings, it is necessary to modernize the port and ensure the development of appropriate infrastructure, as well as eliminate impossible activities from an urban planning point of view at the port's location. As the main private investment attractor for the seaport development can be used some areas freed up after the optimization of the port activity, which will be provided under certain investment conditions for building recreational facilities. The development of a model for the comprehensive assessment of similar development projects is a promising direction for further research in this field.

Keywords: *Odessa Sea Port, concept of sustainable development, evaluation of investment development projects, development of transport infrastructure, management of development projects.*

Постановка проблеми дослідження. Аналіз концепцій розвитку міста Одеси нерозривно пов'язаний із дослідженням конфлікту навколо Одеського морського торговельного порту (далі – ОМТП) та прилеглих територій району Пересип. Проблеми ОМТП порту та пов'язаного із ним Пересипського промвузлу, затиснутих містом, ще за радянських часів зрозуміли не тільки містобудівники, а й фахівці морської галузі. Начальник ЧМП Данченко А.Є. ще в 1956 висунув ідею винести з центру міста навалочні вантажі на Сухий лиман, в результаті чого було створено порт у м. Чорноморськ [1]. Однак, спори щодо подальшої долі ОМТП не вщухають і сьогодні.

Головною проблемою цих територій, на думку фахівців з містобудування, є те, що розвиток вантажного порту, перевалка насипних вантажів і збільшення транспортного навантаження в центрі Одеси неминуче веде до деградації системи місто-порт [2]. Порт займає найціннішу територію міста, блокуючи його розвиток уздовж узбережжя. Фахівці наго-

лошують, що будь-який інший бізнес на цьому місті буде приносити більше грошей, ніж нинішні 1,5 % бюджетних надходжень від порту.

Крім того, порт є джерелом не лише екологічного забруднення, пилу та шуму у самому серці міста. Ці негативні фактори можливо усунути у ході реконструкції та застосування більш сучасного портового обладнання і технологій. Але, нажаль, перевалка вантажів у порту створює значне транспортне навантаження в історичному середовищі міста, яке усунути вже значно складніше. Це завдає дуже негативного впливу як на перенавантажені пасажиропотоками дороги, так і на пам'ятки культурної спадщини нашого міста, порушуючи їх історичне середовище.

Місце розміщення такого підприємства, як Одеський нафтопереробний завод, також пов'язане територіально із портом та нафтовою гаванню. Проте, за класом шкідливості цього виробництва, знаходиться у межах сельбищної забудови міста воно просто не може, навіть за умов застосування будь-яких модернізацій. Не зважаючи на необхідність виносу цього підприємства за межі міста, обґрунтовану у минулому та діючому генеральному плані Одеси [3], були скасовані раніше ухвалені на рівні Уряду країни рішення про винос нафтопереробного заводу. З порушенням Генерального плану у місті розміщений комплекс по перевалці зріджених газів й одержав подальший розвиток нафтоперевалочний комплекс, що також пов'язане із діяльністю порту. За офіційною інформацією адміністрації Одеського морського порту [4], зараз най-більший в Україні нафтотермінал порту забезпечує спільно з нафтобазами ПАТ «Ексімнафтопродукт», ПАТ «Одеснафтопродукт», ПрАТ «Синтез Ойл» і комплексом по перевантаженню зрідженого газу ТОВ «Укрлоудсістем» перевалку всіх видів експортно-імпортних нафтопродуктів і зрідженого газу.

Зважаючи на низьку ефективність використання територій ОМТП та промислових підприємств Пересипу, а також незначний вклад цих підприємств у бюджет міста, фахівці з містобудування останнім часом все частіше підіймають питання про перенесення вантажного порту за межі міста з можливістю залишити лише пасажирський морський порт як більш перспективний напрямок в центрі курортного міста, що більш гармонійно поєднується з центральним історичним та житловим середовищем. Вивільнену виробничу територію, з огляду на її прибережне розташування у центрі курортного міста, пропонується надати городянам як розважальну, прогулянкову, курортну і торгову.

Їх опоненти, що тим чи іншим чином мають відношення до Одеського морського порту, виступили на круглому столі «Морські міста України» у рамках виставки «Інтер-транспорт» (01.06.2018) і навели слушні аргументи, що недостатньо ефективне керівництво портом та відповідні недостатні прибутки не можуть бути приводом для знищення діючого прибуткового активу порту вартістю близько 20-25 мільярдів доларів (за приблизними оцінками) [5]. Втрата Одесою її порту, на додачу до вже втрачених Чорноморського морського флоту і провідних проми-

слових підприємств, таких як ЗОР, не збагатить одеситів і не перетворить (без необхідних для цього інвестицій) наше місто на світовий туристичний центр. А поки бажаючих розвивати туризм в Одесі інвесторів небагато – порт це не лише шум та пил, а ще й тисячі робочих місць для городян і мільйони гривень прибутків державі і податків в місцевий бюджет. На думку цих фахівців, порт цілком може стати драйвером розвитку економіки всієї країни, якщо використовувати його ефективно і зробити посправжньому привабливим для вантажовласників і судновласників. Внесок ефективно працюючого порту в економіку України може бути порівняно в економічній моделі розвитку транспортної галузі.

Отже, проблема Одеського морського порту зараз є не просто актуальною. Вона носить комплексний складний характер, що зачіпає багато галузей – від охорони культурної спадщини та екології Причорномор'я до політичних та економічних інтересів держави. Спроби вирішити цю складну проблему також повинні ґрунтуватися на системному та комплексному підході. Але досягти комплексного підходу до проблем Одеського порту поки що не вдається.

Огляд останніх досліджень і публікацій. Локальним проблемам розвитку міста Одеси присвячено публікації таких вітчизняних науковців, як Амбарян О.А., Бром А.І., Глазирін В.Л., Єксарева Н.М., Іванов В.Г., Нікулін С.Г., Токман Г.І., Топчієв А.Г., Халін В.В., Яременко В.А., Яценко О.В. та деякі інші.

Проблеми світових портів досліджували Аракелов Ф.Г., Йео Дж. [6], Клот С. [7], Личман Р. [8], Ноутбум Т. [9], Раделет С., Сачс Дж., Тай В., Фен С. [10] та багато інших науковців і практиків. Проте, їх дослідження або присвячені розгляду портів як містоутворюючих факторів, або діяльність портів оцінюється у розрізі економічної ефективності та технологічних і транспортних зв'язків. Комплексна оцінка діяльності портів з точки зору економіки, соціуму, екології, транспорту та містобудування досі не розглядалась.

Постановка задачі дослідження. Метою дослідження є здійснення комплексної оцінки діяльності ОМТП на базі концепції сталого розвитку, що дозволить обирати найбільш доцільні напрями подальшого розвитку порту та реалізації відповідних девелоперських проектів.

Методи дослідження. Теоретичною основою оцінки діяльності ОМТП є концепція сталого розвитку, що розглядає стійкий розвиток складних систем населених пунктів, держав або цивілізації в цілому – через забезпечення збалансованого розвитку соціальної, економічної та екологічної сфер цих систем. З огляду на розміщення ОМТП у межах міста Одеси в його історичному середовищі, виконується також містобудівна оцінка діяльності та розміщення порту як об'єкту містобудування.

Економічний, соціальний та стратегічний аналіз діяльності порту. Згідно зі проектом «Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року», портова галузь відіграє ключову роль у зростанні

української економіки. Не зважаючи на тенденцію зниження обсягів транзитного вантажообігу з Російською Федерацією, частка яких нещодавно складала близько 70 % від загального обсягу українського транзиту, та відповідне скорочення транзитного вантажообігу українських портів більш ніж втричі (із 35,3 млн. т у 2012 році до 10,3 млн. т у 2016 році), у 2016 році загальний дохід від послуг у морських портах України склав, щонайменше, 1,7 млрд. дол. США (біля 2 % ВВП країни). Такий показник досягнуто завдяки діяльності близько 1300 суб'єктів господарювання із чисельністю персоналу більше ніж 47 тис. працівників.

Морські порти є важливими воротами для експорту продукції агропромислового, гірничо-металургійного комплексів країни та імпорту проміжних ресурсів, наприклад, вугілля, залізорудної сировини та контейнерних вантажів, забезпечуючи при цьому близько 40 % (28 515,1 млн. дол. США у 2016 році) обсягів міжнародної торгівлі України з різними країнами світу [11].

Кон'юнктура ринку останніх років призвела до зміни структури вантажообігу морських портів України: позиції лідера з переробки замість продукції гірничо-металургійного комплексу зайняла продукція агропромислового комплексу, що наразі становить більше третини від загального обсягу вантажопереробки за результатами 2016 року.

В Україні також функціонує мережа поромного сполучення та морських контейнерних ліній, що з'єднують Україну з портами країн Чорноморського басейну і є складовою міжнародних транспортних коридорів: ТРАСЕКА, «Новий Шовковий шлях», ПанЄвропейський № 9 та інші.

Обслуговування контейнерних ліній наразі забезпечується контейнерними терміналами, що знаходяться в портах Одеса, Чорноморськ та Южний їх сукупною потужністю 3 130 тис. TEU на рік. Вказаний обсяг найближчим часом планується збільшити на 600 тис. TEU завдяки новостворюваним потужностям контейнерного терміналу на Карантинному молу ОМТП.

ОМТП разом із портами Южний, Миколаїв та Чорноморськ є найбільшими серед тринадцяти морських портів України. На долю цієї четвірки припадає близько 80 % від загальної потужності морських портів. Ключовими перевагами цих морських портів є наявність глибоководних підходів, які дають можливість обслуговувати велико-тоннажні морські судна, в тому числі, із залученням для надання послуг суб'єктами господарювання недержавної форми власності.

Площа території ОМТП становить 1 410 000 м кв. (141 га). Причальна лінія морського порту складає 10,2 км (55 причалів), з глибинами до 14 м. Транспортними лініями ОМТП пов'язаний більш ніж з 600 портами 100 країн світу. До порту примикають: залізниця (обслуговується припортовою залізничною станцією «Одеса-Порт» загальною протяжністю під'їзних залізничних колій 20 км), шляхопровід загальною довжиною 6,2 км, що забезпечує розвантаження автодороги міста від авто-

транспорту, який прямує до морського порту. Вантажообіг ОМТП в 2016 році склав 25,3 млн. т, а у 2017 – 24,2 млн. т. Пропускна спроможність терміналів ОМТП сумарно сягає 56 млн. т (більше 25 млн. т сухих і 25 млн. т наливних вантажів на рік). Порт має у своєму розпорядженні вісім виробничо-перевантажувальних комплексів (ППК) для переробки сухих вантажів, пасажирський, нафтовий і контейнерний термінали, гавані, термінали для переробки тропічних і технічних масел. Контейнерні термінали розраховані на перевантаження понад 900 тис. TEU, а пасажирський комплекс здатний обслужити до 4 млн. туристів на рік. На території порту здійснюють свою діяльність понад 400 компаній малого і середнього бізнесу. В рейтингу морських портів Чорноморсько-Азовського басейну показником вантажопереробки порт Одеси займає п'яте місце, а морський порт Южний – третє.

Поруч із цим, українська портова інфраструктура оцінюється суб'єктами господарювання як дуже посередня. За оцінкою Світового економічного форуму щодо якості портової інфраструктури, Україна у 2016 році набрала лише 3,2 бали з 7 можливих у 2016 році, при тому, що у 2012 році цей показник становив 4,0 бали. Наявна перевантажувальна потужність морських портів України не забезпечена відповідною пропускнуою спроможністю наземної інфраструктури. Модернізація та створення нових потужностей портів потребує синхронізації із розвитком під'їзних шляхів.

В ОМТП проблема недостатньої пропускнуої здатності припортових залізничних станцій та незадовільного залізничного сполучення є найбільш гострою. На сьогодні врегулювання такої проблеми досягається за рахунок низького рівня завантаженості наявних потужностей портів України (131,7 млн. тон на рік тобто 54 % від проектною потужності). Проте таке врегулювання є тимчасовим і не відповідає тенденціям розвитку морських портів.

Подібна ситуація складається і з автодорожньою інфраструктурою. Зокрема це стосується морських портів, розміщених в межах міст.

Негативним моментом є також низька ефективність митного та прикордонного контролю в портах України. За період з початку дії Закону України «Про морські порти України» в морських портах впроваджено низку дерегуляційних заходів, пов'язаних із спрощенням процедури контролю та оформлення суден і вантажів. Однак, відповідні процедури ОМТП все ще далекі від ідеалу [14].

Окрім розвитку під'їзних шляхів та ефективного використання наявних перевантажувальних потужностей, гостро стоїть питання відновлення портової інфраструктури стратегічного значення – причалів, каналів, акваторій та інфраструктури загального користування, зокрема внутрішньопортових автомобільних доріг, підкранових колій, залізничних шляхів, систем комунікацій тощо, невідповідності їх технічного рівня сучасним вимогам щодо надання послуг із здійснення операцій з вантажами, суднами, рухомим складом тощо. Делегація Світового Банку, яка

нещодавно відвідала Одесу, назвала територію порту в Одесі «Музеєм портового господарства XIX-го століття».

Однією з особливостей OVNG є спроба створення тут спеціальної економічної зони. У 2000 році Верховна Рада України прийняла закон «Про спеціальну (вільну) економічну зону на території Одеського морського торгового порту». Спеціальна економічна зона (ВЕЗ) «Порто-Франко» була створена на 25 років в межах штучно насипаної і намітої території Карантинного молу. Площа ВЕЗ – 32,5 га [15].

Законом на території ВЕЗ було передбачено спеціальний митний режим та особливі умови реалізації інвестиційних проектів вартістю еквівалентно не менше 1 млн. USD. Товари та інші предмети, що ввозяться на територію ВЕЗ, звільняються від сплати мита та ПДВ. Суб'єкти, які реалізують на території ВЕЗ інвестиційні проекти, затверджені в Одеській обласній держадміністрації, звільняються від оподаткування на перші три роки роботи. Прибуток, отриманий цими підприємствами протягом наступних трьох років роботи, обкладається податком, еквівалентним 50 % діючої ставки оподаткування.

З 31 березня 2005 року, згідно із Законом № 2505-IV від 25.03.05 р. «Про внесення змін до закону України «Про державний бюджет України на 2005 р.», дія статей 9-10 Закону «Про спеціальну (вільну) економічну зону на території Одеського морського торгового порту» призупинено.

Ще однією особливістю Одеси є те, що ОМТП сьогодні є єдиним державним портом, який не займається власною перевалкою вантажів. Порт живе за рахунок оренди, а орендні ставки не були врегульовані вже більш ніж 8 років [16]. Хоча здійснення стивідорної діяльності саме недержавними компаніями фахівці [11] називають основним фактором лідерства українських морських портів, за свідченнями деяких місцевих активістів [17], завдяки схемам зменшення бази оподаткування і виносу точки прибутковості за межі України, стивідорні компанії ОМТП не доплачують у бюджет значні суми податків, які могли б піти на оновлення державної технічної бази та інфраструктури порту [17].

Нажаль, проаналізувати обсяги вантажних перевезень морським транспортом в Одеській області не представляється можливим, тому що дані не оприлюднюються з метою забезпечення виконання вимог Закону України «Про державну статистику» щодо конфіденційності статистичної інформації [18].

«Стратегією розвитку морських портів на період до 2038 року» [11] щодо ОМТП передбачено виконання ряду заходів. Зокрема, на короткострокову перспективу передбачається:

- завершення будівництва та повноцінне введення в експлуатацію контейнерного терміналу на Карантинному молу потужністю 600 тис. TEU;

- реконструкція та будівництво причалів загальною довжиною 650 метрів;

- модернізація автомобільного шляхопроводу;
- реконструкція пасажирського комплексу з подальшим залученням приватного оператора;
- реорганізація ДП «Одеський морський торговельний порт», як державного підприємства, що не здійснює стивідорної діяльності, шляхом приєднання до ДП «Адміністрація морських портів України»;
- розвиток під'їзних автомобільних шляхів (ділянки М-05 «Київ-Одеса», в т.ч. для забезпечення сполучення порту із проектом транснаціонального транспортного коридору Go Highway).

На середньострокову перспективу планується:

- створення додаткового залізничного в'їзду в порт;
- внесення змін до Закону України «Про спеціальну (вільну) економічну зону «Порто-франко» на території Одеського морського торговельного порту» щодо розширення меж вільної економічної зони «Порто-франко», зміни органу її господарського розвитку тощо;
- розвиток автомобільних під'їзних шляхів, в т.ч. шляхом будівництва дороги «Хаджибей-2» з виїздом на Об'їзну дорогу м. Одеса.

Фінансове забезпечення реалізації цієї стратегії планується здійснити за рахунок коштів Адміністрації морських портів України, суб'єктів господарювання незалежно від форми власності, цільових кредитів банків, міжнародної технічної допомоги, інвестиційних коштів, власних коштів залізниць і підприємств залізничного транспорту, інших джерел, не заборонених законодавством. Фінансування робіт з модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури загального користування може здійснюватися за рахунок коштів державного бюджету.

Містобудівний аналіз діяльності порту. Щодо подальшої долі ОМТП, визначеної у діючій містобудівній документації, то вона не суперечить «Стратегії розвитку морських портів...» [11]. Генеральний план міста Одеси [3] на період до 2030 року пропонує переорієнтацію роботи ОМТП переважно на контейнерну переробку вантажів. З цією метою на території полів фільтрації передбачається продовження будівництва та подальший розвиток контейнерного терміналу «Сухий порт». Пропонується відновити мережу прогулянкових рейсів малих суден.

Генеральним планом також враховано розширення території порту за рахунок наливних територій в районі Робочої, Заводської, Практичної гаваней (15 га) та Карантинного молу для контейнерного терміналу (19,0 га).

Крім того, передбачається завершення будівництва естакади для забезпечення заїзду в порт вантажного транспорту з окружної дороги через «Сухий порт», що забезпечить виведення контейнеровозів з магістральної мережі міста. Також передбачається проведення модернізації інфраструктури припортових залізничних станцій, упорядкування залізничних колій. Ці заходи намічені в межах розрахункового етапу генерального плану.

Передбачено також винос підприємств, розташованих вздовж Одеської затоки і не пов'язаних з діяльністю порту та ремонту суден, за межі берегової смуги з подальшим розташуванням в межах промислових формувань. На їх місці передбачено розміщення ділових, торговельних та розважальних об'єктів, зокрема на території ВАТ «Одесільмаш» та м'ясокомбінату.

ОМТП за містобудівною класифікацією організацій є містоутворюючим підприємством згідно до п. 4.9 ДБН Б.2.2.-12:2008 [19]: «... організації, установи та підприємства результати діяльності яких частково чи повністю реалізуються за межами населених пунктів, відносяться до містоутворюючих».

Але п.10.1.8 цього ж нормативного документу зазначає, що транспортно-складські комплекси, в яких здійснюється накопичення та формування за відповідними маршрутами контейнерних, та інших вантажів, слід розташовувати або передбачати до виносу за межі житлових, ландшафтних та рекреаційних територій, наближаючи до транспортних коридорів переважно в вузлах, де перетинаються декілька видів зовнішнього транспорту, морських і річкових портах, прикордонних пунктах пропуску і з'єднуватися під'їздами з найближчими населеними пунктами.

За п. 10.1.9 цього ж документу перевалочні зони морських та річкових портів, доцільно розміщувати поза межею населеного пункту або на його території в периферійній зоні, поблизу сортувальних і великих вантажних залізничних станцій. Відстань від житлових будинків до спеціалізованих районів нових морських і річкових портів слід приймати не менше 300 м, від меж районів перевантаження курних матеріалів, від резервуарів і зливо-наливних пристроїв легкозаймистих і горючих рідин на складах I категорії не менше 200 м та не менше 100 м на складах II-III категорій.

Розміщення ОМТП не відповідає пп. 10.1.8 та 10.1.9 ДБН Б.2.2.-12:2008, щодо введення в дію якого, як і щодо самого ОМТП, йдуть гарячі суперечки.

Екологічний аналіз діяльності порту. Подібні містобудівні вимоги щодо пріоритетного розміщення портів поза межами населених пунктів пов'язані у першу чергу із тим, що в екологічному аспекті своєї діяльності морські порти є джерелом забруднень повітря, акваторії моря, ґрунту, а також потенційним місцем техногенних аварій та катастроф.

Зокрема, пересування вантажного автотранспорту містами призводить до руйнування муніципальних доріг, шляхопроводів та мостів, утворенню заторів, а також погіршує екологічну ситуацію в населених пунктах.

Окрім забруднення повітря міст вихлопними газами від обслуговуючого порт транспорту, додатковим джерелом забруднення оточуючого середовища та акваторії портів є аварійні розливи забруднюючих речовин, як наприклад від затонулого на узбережжі Одеської затоки т/х «ONEGA». Саме тому за п.13 Постанови КМУ № 808 від 28.08.2013 [12],

морські порти віднесені до об'єктів, що становлять підвищену екологічну небезпеку та потребують оцінки впливу на навколишнє середовище при здійсненні їх нового будівництва, реконструкції, реставрації та капітального ремонту. Інші джерела екологічної небезпеки морських портів, такі як вибухи, пожежі, розливи нафти, руйнування портових споруд та хімічна небезпека при обробці небезпечних вантажів, проаналізовано в дослідженні Руденко Є.С. [13].

Висновки. Комплексний економічний, соціальний, містобудівний та екологічний аналіз діяльності ОМТП довів складність та неоднозначність розміщення і подальшого розвитку цього підприємства у житловій забудові в історичному центрі міста.

Основною економічною проблемою порту є його недостатня прибутковість. Це ускладнює модернізацію порту та розвиток необхідної інфраструктури бюджетними коштами або коштом підприємства. Залучення недержавних інвестицій до розвитку портової інфраструктури обмежене недосконалим законодавством та дотриманням переважно короткострокових інвестиційних стратегій більшістю приватних інвесторів. З огляду на останнє, використання територій порту під «рекреаційне» (а по факту житлове) будівництво є більш привабливим для інвесторів через більш швидке повернення інвестицій. Однак, ОМТП відіграє важливу стратегічну роль для регіону та держави в цілому. Він також є місцем роботи для співробітників більш ніж 400 компаній.

Тому на базі проведеного дослідження можливо заключити, що у довгостроковій перспективі зниження екологічного та транспортного негативного впливу порту на житлову забудову необхідно скоротити за рахунок модернізації порту та розвитку відповідної інфраструктури, а також усунення видів діяльності, що є неможливими з містобудівної точки зору за місцем розміщення порту. Для цього необхідно провести оптимізацію економічної діяльності порту та принципово переглянути умови залучення інвестицій і партнерів, а також розвивати порт виключно у напрямку переробки контейнерних вантажів та пасажирських перевезень. Джерелом залучення приватних інвестицій для розвитку порту можуть стати вивільнені після оптимізації діяльності території порту, що будуть надаватись на певних інвестиційних умовах під забудову рекреаційними об'єктами.

Розробка моделі комплексної оцінки подібних девелоперських проектів є перспективним напрямком подальших досліджень у цій галузі.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Халін В. Чому розширення порту – тупик для Одеси [Електронний ресурс]. HappyMisto – Режим доступу: <http://www.happymisto.od.ua/architects/pochemu-rasshirenje-porta-tupik-dlya-odessy>

2. Халін В. Зіткнення егрегорів на інтерфейсі місто-порт [Електронний ресурс]. – Асоціація архітекторів Одеси. Офіц. сайт. – Режим доступу: <http://www.aaо.com.ua/the-collision-of-egregors-on-the-city-port-interface>
3. Генеральний план м. Одеси [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://omr.gov.ua/ru/essential/50537>
4. Нафтогазовий термінал [Електронний ресурс]. – Адміністрація Одеського морського порту. Офіц. сайт. – Режим доступу: <http://www.port.odessa.ua/ru/infrastruktura/neftegazovuj-terminal>
5. Яценко О., Шохов О. Чи треба прибирати порт з Одеси? Обговорення на круглому столі «Морські міста України» 1 червня 2018 року [Електронний ресурс]. – Асоціація архітекторів Одеси. Офіц. Сайт. – Режим доступу: <http://www.aaо.com.ua/nado-li-ubirat-gruzovoy-port-iz-odessy-you-need-whether-clean-cargo-port-of-odessa>
6. Yeo G.T., Thai V.V. & Roh S.Y. (2015). An Analysis of Port Service Quality and Customer Satisfaction: The Case of Korean Container Ports // *The Asian Journal of Shipping and Logistics*. – 31(4). – P. 437-447.
7. Clott C.B., Hartman B.C. & Cannizzaro R. Standard setting and carrier differentiation at seaports // *Journal of Shipping and Trade*. – 2018. – Vol. 3. – P. 1-23. – Режим доступу: <https://doi.org/10.1186/s41072-018-0035-0>
8. Leachman R. (2008). Port and modal allocation of waterborne containerized imports from Asia to the United States. *Transp. Res. E*. 44 – P. 313-331.
9. Notteboom T.E. & Yap W.Y. (2012). Port competition and competitiveness. In: Tally W. (ed) *The Blackwell companion to maritime economics*. Wiley-Blackwell, Chichester. – P. 549-570.
10. Feng X., Zhang Y., Li Y., & Wang W. (2013). A Location-Allocation Model for Seaport-Dry Port System Optimization. *Discrete Dynamics in Nature and Society*, vol. 2013, Article ID 309585, 9 pages, <https://doi.org/10.1155/2013/309585>.
11. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року (Проект) [Електронний ресурс]. – Міністерство інфраструктури України. Офіц. Сайт. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/files/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F%20%D1%80%D0%BE%D0%B7%D0%B2%D0%B8%D1%82%D0%BA%D1%83%20%D0%BC%D0%BE%D1%80%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D1%96%D0%B2%20%D0%B4%D0%BE%202038.pdf>
12. Про затвердження переліку видів діяльності та об'єктів, що становлять підвищену екологічну небезпеку: Постанова КМУ № 808 від 28.08.2013 [Електронний ресурс] / Верховна Рада

- України. – Офіц. сайт. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/554-95-%D0%BF>
13. Руденко Є.С. Проактивне управління безпекою об'єктів портової інфраструктури: дис. на соиск. учен. степ. к.т.н.: спец. 05.13.22 / Є.С. Руденко. – Одеса: ОНМУ, 2017. – 139 с.
 14. Одеса: в порту скопилось более 4 тысяч контейнеров – владельцы боятся таможи [Електронний ресурс]. Інтернет-видання «Таймер». Офіц. Сайт. - Режим доступу: http://timer-odesa.net/news/odessa_v_portu_skopilos_bole_4_tisyach_konteynero_v_vladeltsi_boyatsya_tamojni_100.html
 15. Одеський морський порт [Електронний ресурс]. – ТОВ Сіф-сервіс. Офіц. сайт. – Режим доступу: <http://www.sifservice.com/index.php/informatsiya/porty-ukrainy/morskie-porty/item/27-odessa-morskoj-port>
 16. Одеський морський порт на шляху до розвитку [Електронний ресурс]. Компанія GoodLogistics. Офіц. сайт. – Режим доступу: <https://goodlogistics.com.ua/blog/odesskiy-morskoj-port-na-puti-k-razvitiyu/>
 17. Захаров О. Одеса, перлина без моря. Частина 1: «зелень» проти екології [Електронний ресурс]. Інтернет-видання «Аргумент». Офіц. сайт. – 2018. – Режим доступу: <http://argumentua.com/stati/odessa-zhemchuzhina-bez-morya-chast-1-zelen-pro-tiv-ekologii>
 18. Вантажооборот та обсяги перевезень вантажів у січні-серпні 2018 року [Електронний ресурс]. – Головне управління статистики в Одеській області. Офіц. Сайт. – Режим доступу: <http://www.od.ukrstat.gov.ua>
 19. Державні будівельні норми України. Планування і забудова території: ДБН Б.2.2.-12:2018 [Електронний ресурс] // Бібліотека Державних будівельних норм України. Офіц. сайт – Режим доступу: http://dbn.co.ua/load/normativy/dbn/b_2_2_12/1-1-0-1802

REFERENCES

1. Khalin V. (2017). Why expansion of the port is a dead end for Odessa. Retrieved from: <http://www.happymisto.od.ua/architects/pochemu-rasshirenie-porta-tupik-dlya-odessy>
2. Khalin V. (2018). Encounter of aggregors on the port-city interface. Retrieved from: <http://www.aao.com.ua/the-collision-of-agregors-on-the-city-port-interface/>
3. DP Ukrainian state scientific and research institute of the design of the city "Dipromisto" on Y.M.Bilokon (2013). Master plan of Odessa city. Retrieved from: <http://omr.gov.ua/ru/essential/50537>

4. Administration of the Odessa seaport (2018). Oil and gas terminal. Retrieved from: <http://www.port.odessa.ua/ru/infrastruktura/neftegazovyj-terminal>
5. Yatsenko O., Shokhov O. (2018). Do we need to remove the port from Odessa? Discussion at the round table "Marine Cities of Ukraine" on June 1, 2018. Retrieved from: <http://www.aao.com.ua/nado-li-ubirat-gruzovoy-port-iz-odessy-you-need-whether-clean-cargo-port-of-odessa/>
6. Yeo G.T., Thai V.V. & Roh S.Y. (2015). An Analysis of Port Service Quality and Customer Satisfaction: The Case of Korean Container Ports. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*. 31(4), Pp. 437-447.
7. Clott C.B., Hartman B.C. & Cannizzaro R. (2018). Standard setting and carrier differentiation at seaports. *Journal of Shipping and Trade*, vol. 3, Pp. 1-23 <https://doi.org/10.1186/s41072-018-0035-0>
8. Leachman R. (2008). Port and modal allocation of waterborne containerized imports from Asia to the United States. *Transp. Res. E*, 44, Pp. 313–331.
9. Notteboom T.E. & Yap W.Y. (2012) Port competition and competitiveness. In: Tally W. (ed) *The Blackwell companion to maritime economics*. Wiley-Blackwell, Chichester, Pp. 549–570
10. Feng X., Zhang Y., Li Y., & Wang W. (2013). A Location-Allocation Model for Seaport-Dry Port System Optimization. *Discrete Dynamics in Nature and Society*, vol. 2013, Article ID 309585, 9 pages, <https://doi.org/10.1155/2013/309585>.
11. Ministry of Infrastructure of Ukraine. (2016). Strategy of development of sea ports of Ukraine for the period up to 2038. Retrieved from: <https://mtu.gov.ua/files/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F%20%D1%80%D0%BE%D0%B7%D0%B2%D0%B8%D1%82%D0%BA%D1%83%20%D0%BC%D0%BE%D1%80%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D1%96%D0%B2%20%D0%B4%D0%BE%202038.pdf>
12. Cabinet of Ministers of Ukraine Resolution No. 808 dated August 28. (2013) On the approval of the list of activities and objects that constitute an increased environmental hazard. Retrieved from: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/554-95-%D0%BF>
13. Rudenko, Y.S. (2017). Proactive security management of port infrastructure objects (PhD dissertation). Retrieved from: http://opu.ua/upload/files/diss/new_diss/diss_Rudenko_Ev.pdf
14. Online edition "Timer" (2018). Odessa: more than 4 thousand containers have been accumulated in the port - the owners are afraid of customs. Retrieved from: <http://timer-odessa.net/news/odes->

-
- sa_v_portu_skopilos_bole_4_tisyach_konteynerov_vladeltsi_boya_tsy_a_tamojni_100.html*
15. SiF-service Ltd. (2018). *Odessa seaport*. Retrieved from: <http://www.sifservice.com/index.php/informatsiya/porty-ukrainy/morskie-porty/item/27-odessa-morskoy-port>
 16. GoodLogistics company. (2018). *Odessa seaport on the way to development*. Retrieved from: <https://goodlogistics.com.ua/blog/odesskiy-morskoy-port-na-puti-k-razvitiyu/>
 17. Zakharov O. (2018). *Odessa, a pearl without a sea. Part 1: "greenery" against ecology*. Retrieved from: <http://argumentua.com/stati/odessa-zhemchuzhina-bez-morya-chast-1-zelen-protiv-ekologii>
 18. The Main Department of Statistics in Odessa Region (2018). *Cargo turnover and volumes of cargo transportation in January-August 2018*. Retrieved from: <http://www.od.ukrstat.gov.ua>
 19. *State building norms of Ukraine*. (2018). *Planning and building of territories: ДБН Б.2.2.-12: 2018*. Retrieved from: http://dbn.co.ua/load/normativy/dbn/b_2_2_12/1-1-0-1802

Стаття надійшла до редакції 20.04.2018 р.