

УДК 327:339.165.4:332(477.74)

**М. В. Войтенко**, асп.

Одеський національний університет ім. І. І. Мечникова,  
кафедра міжнародних відносин  
К. 32, Французький бульвар, 24/26, м. Одеса-58, 65068, Україна,  
(38048) 7623659, e-mail: max\_delta@mail.ru

## ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНА ПОЛІТИКА ОДЕСЬКОГО РЕГІОНУ: ПРИКЛАД ОДЕСЬКОГО МОРСЬКОГО ТОРГОВОГО ПОРТУ

У даній статті розглядаються питання зовнішньоекономічної діяльності Одеської області. Аналізуються проблеми, досягнення і можливі методи усунення недоліків. ЗЕД Одеської області розглядається на прикладі Одеського морського торгового порту (ОМТП). ОМТП є одним із найбільших підприємств регіону і на його прикладі видно тенденції, які поширюються на всю Одеську область.

**Ключові слова:** регіоналізація, зовнішньоекономічна діяльність, нафтопроди, багатовекторність, вантажоперевезення.

Актуальність даної теми обумовлена завданнями, які стоять наразі перед нашою країною у виборі основних пріоритетів зовнішньої політики, у тому числі й у такій важливій сфері суспільного життя, як економіка. Ці завдання не отримали свого вирішення протягом достатньо тривалого часу української незалежності, що було зумовлено великою кількістю об'єктивних та суб'єктивних причин. Однак їх невирішеність із часом призводить до дедалі більших втрат як матеріального, так і морального характеру. Теоретичний аналіз зовнішньоекономічної політики Одеського регіону може прояснити сучасну складну ситуацію, послугувати вирішенню деяких суто практичних проблем сьогодення. На прикладі Одеського морського торгового порту можна побачити основні тенденції, проблеми та перспективи в розвитку зовнішньоекономічної політики Одеського регіону й України в цілому.

Стаття базується на таких джерелах, як інтерв'ю керівництва ОМТП, зокрема його колишнього начальника Андрія Єгорова, а також українських і російських дослідженнях щодо проблеми Босфору, функціонування українських морських портів. Крім того, використовувалися матеріали, одержані автором безпосередньо з Одеського морського торгового порту (прес-служба й офіційне інтернет-представництво порту). Раніше діяльність ОМТП розглядалась. Проте проблематика, розглянута в даних роботах, детально не піддавалася науковому вивченню. Зокрема, у ній не розглядалися проблеми і перспективи розвитку конкретно Одеського морського торгового порту і його вплив на розвиток Одеського регіону. Отже,

метою даної статті став розгляд політики Одеського морського торгового порту в контексті зовнішньоекономічної діяльності регіону.

Одеський морський торговий порт (ОМТП) є найбільшим по перевалці портом в Одеській області й одним із найбільших у Чорноморсько-Азовському басейні за перші десять місяців 2006 року в ОМТП перевалка склала 23,6 млн. т, за цей же період 2005 року — 22,6 млн. т, тобто збільшення показників досягло 4%. Загальні потужності порту становлять приблизно 38 млн. т). Через Одеську область проходить декілька транспортних коридорів, таких як: 1) Критський № 7 (Рейн — Майн — Дунай), що включає порти Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ; 2) Євразійський (Балтійське море — Чорне море (Гданськ — Варшава — Ковель — Одеса)); 3) Критський № 9 (Гельсінкі — Санкт-Петербург — Мінськ — Москва) — Київ — Кишинів (Одеса) — Димитровград, що включає Одеський порт і порт Південний; 4) ЧЕС (Чорноморське Економічне Співробітництво). Тому значення регіону і порту як одного з найбільших перевалочних пунктів тільки зростатиме.

Для аналізу зовнішньоекономічної діяльності Одеського регіону був узятий саме ОМТП, хоча він не є єдиним портом в Одеській області. Крім нього в регіоні розташовано ще 7 морських портів. Їх можна поділити на такі групи: 1) Дунайські: Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ; 2) північно-східні порти Чорного моря: Білгород-Дністровський, Іллічівськ, Одеса, Південний, Іллічівський морський рибний порт. Проте ОМТП, через своє розташування, розвинуту інфраструктуру і налагоджені зв'язки (у 2004 році Одеському порту, як і Одесі, сповнилося 210 років), займає лідируюче становище по перевалці в регіоні.

ОМТП розташовано в Одеській затоці на території площею більше ста гектарів. Його потужності дозволяють щорічно переробити більше 14 млн. т сухих і 24 млн. т наливних вантажів. У семи гаванях обслуговуються судна завдовжки до 270 метрів і осіданням до 13 метрів [1, с. 17].

Порт має у своєму розпорядженні сучасні спеціалізовані комплекси для переробки сухих вантажів, тропічних масел. Контейнерний термінал, що найбільш динамічно розвивається, розрахований на перевантаження більше 150 тис. контейнерів на рік. Доставка та вивезення вантажів здійснюється авто-залізничним транспортом.

Основними видами вантажів наразі залишаються хлібні продукти, чорні метали, контейнери і нафтопродукти. У порівнянні з показниками 2004 р., у 2005 р. перевалка деяких вантажів упала. Ця динаміка падіння зберігається вже другий рік. У 2004 р. перевалка у ОМТП склала 30,5 млн. т, вантажів, тоді як за 2005 рік — 26,8 млн. т. Отже, різниця складає 13%. [2]. За 10 місяців цього року показник — 23,6 млн. т, тобто до кінця року, імовірно, він не досягне показнику 2004 р.

Структура вантажопотоків за 2006 р. виглядала так: 12,6 млн. т суховантажів (на 8,5% менше, ніж аналогічний показник 2005 р.), і 10,97 млн. т наливних вантажів (99,5% від показника 2005 р.).

У 2005 році падіння перевалки наливних вантажів щодо 2004 року було більшим — 12,8 млн. т проти 18,1 млн. т. Це має кілька причин, одна з них — суто політична. Після зміни влади в Україні у результаті президентських перегонів 2004 року росіяни почали відмовлятися від використання українських портів для перевалки своєї нафти та переорієнтували її на порти інших країн.

У 2005 році сильно збільшилася у порівнянні з 2004 р. перевалка хлібних (3 млн. т проти 1,63). Ця стаття у ОМТП змінюється постійно у різні сторони. Наприклад у 2003 р., коли через несприятливі погодні умови були знищені озимі та зерно довелося імпортувати. Через негоду об'єми експорту пшениці, жита і ячменю в 2003 р. упали в порівнянні з 2002 р. в 3,6 рази, що пояснювалося низьким урожаєм через загибель унаслідок поганої погоди озимих. Цей показник був компенсований різким збільшенням у порівнянні з показниками 2002 р. експорту насіння соняшнику (у 5,8 разів), олії (у 2,8 разів), кукурудзи (у 9,9 разів). Така компенсація була можлива, оскільки після загибелі озимих весною 2003 р. площі, що звільнилися, засівалися іншими культурами, що б одержати хоч якийсь прибуток. У 2004 році ситуація із зерновими склалася більш оптимістична.

Перевалка металів у 2005 році у порівнянні з 2004 р. зменшилася на 13% (6,2 млн. т проти 7,1 млн. т). Показники цього року ще невідомі. Але можна зараз сказати, що прогнози щодо постійного збільшення частки металів в експорті українських портів не здійснилися. Ці прогнози базувалися на сприятливій кон'юктурі світового ринку, що склалася завдяки бурхливому розвитку країн Південно-Східної Азії, зокрема Китаю. Як відзначають експерти, зараз Китай є головною причиною відсутності кризи у сталеливарній промисловості всього світу. Відповідно до прогнозів World Steel Dynamics (агентство, що займається прогнозами споживання металу у світі та консалтингом), якщо КНР спожила сталі у 2002 році близько 900 млн. т, у 2006 році цей показник досягне 1200 млн. т, а у 2008 році — 1250 млн. т.). Швидке зростання економіки КНР вимагає дедалі більше металу для промислового і житлового будівництва. Китай лідирує у світі по щорічному виробництву сталі (220,7 млн. т в 2003 році, що на 39,1 млн. т більше, ніж у 2002 р.), однак дефіцит чорних металів у країні склав в 2004 р. майже 39 млн. т. Це зумовлює інтерес українських експортерів до Китаю, оскільки ціни на метал там значно виросли. На ринку Південно-Східної Азії в першому кварталі 2004 р. було експортовано 2,5 млн. т чорних металів українського виробництва на загальну суму близько 613,3 млн. дол., зокрема до Китаю — 1,1 млн. т [3, с. 40]. Перевалка металу у 2004 року підвищилася; це пов'язано з тим, що, не зважаючи на своєрідну "спеціалізацію" українських портів із певних вантажів, метал є вантажем універсальним. Але якщо проаналізувати перевалку металів у ОМТП з 2001 року, то можна побачити, що експорт металів не є надійною сферою. 2001 рік — 6,19 млн. т, 2002 рік — 7 млн. т, 2003 рік —

6,5 млн. т, 2004 рік — 7,1 млн. т, 2005 рік — 6,2 млн. т. Тобто щороку перевалка металів у ОМТП зростає або зменшується. Ще у 2003 році керівник ОМТП Андрій Єгоров відмічав, що КНР є одним з основних споживачів українського металу, що перевантажується у тому числі і через Одеський порт. Але, за словами Єгорова, до 2010 року Китай планує самостійно виробляти більш ніж 300 млн. т металу та ще й експортувати його. Як відмічалось тоді, цей фактор має негативно вплинути на український експорт металу.

Найбільші надії Одеський порт, за словами його керівництва, покладає на розвиток перевалки контейнерів. Останні роки у всьому світі цей вид вантажу демонструє постійну динаміку зростання перевалки. Концепція розвитку ОМТП до 2010 року (вона ще не прийнята через конфлікт із цього питання між керівництвом ОМТП та Одеською мерією) головним чином спрямована на розвиток контейнерних перевезення. Крім суто економічних причин відмічається, що контейнерні перевезення, на відміну від нафтових та нафтових вантажів, менш шкодять екології). За статистикою, щорічний приріст перевалки контейнерів в Україні за останні п'ять років становить у середньому 30–35%. Але існуюча територія контейнерного терміналу ОМТП, створена ще в середині 80-х років минулого сторіччя та розрахована на перевалку 150 тисяч TEU у рік (TEU — умовна одиниця, що відповідає одному двадцятифутовому контейнеру), зараз не спроможна вміщувати зрослі обсяги контейнерів. Та, за даними ОМТП, у 2005 році було перероблено 289 тисяч TEU. Також є проблемною робота з контейнерами. Причали Одеського порту не спроможні обслуговувати найбільш перспективні судна-контейнеровози нового типу (довжиною більш 225 метрів). Це створює реальну загрозу переорієнтування більшості контейнерних вантажопотоків з Одеси на порти Румунії, Росії та Болгарії. Ці країни вже мають у своєму розпорядженні сучасні контейнерні термінали. Одним із найбільших конкурентів Одеського порту є румунська Констанца. Вона вже кілька років підряд відтягає частину вантажопотоків з Одеського порту.

Зростання перевалки контейнерів склало у 2005 році у порівнянні з показниками 2004 року 43% (288,34 тисяч TEU проти 201,4 тисячі). Є багато підстав чекати в майбутньому збільшення контейнерної перевалки. За дослідженням фахівців інституту "ЧорноморНДІпроект", контейнерооборот через українські порти надалі ростиме вищими темпами.

Перевантаження контейнерів здійснюють 6 із 19 морських торгових портів України: Одеський, Іллічівський, Маріупольський, Миколаївський, Ізмаїльський і Октябрьський. Але головна частка річного сукупного контейнеропотоку через порти України припадає на Одеський і Іллічівський порти.

Значні зміни торкнулися наливних вантажів, у тому числі й нафти, яка раніше складала значну та швидкозростаючу частку в перевалці. Її перевалка склала за 2005 рік 4,9 млн. т, що на 40% менше

аналогічного показника 2004 р. (4,9 млн. т проти 6,8 млн. т). Даний показник має тенденцію до зниження ще з осені 2003 р. Це пояснюється підвищенням з початку року тарифів на перевезення міжнародних залізничних вантажів та проблемою з проходженням Босфору.

Нафта, що потрапляє до ОМТП (у нафтову гавань), доставляється танкерами до Європи через Босфорську протоку. Потужності її, проте, дуже обмежені. Босфор має довжину приблизно 31 км. Його ширина в середньому 1,5 км (700 м у найвужчому місці). У нього є декілька крутих поворотів, тому судна міняють курс принаймні один раз. У 2000 р. через протоку пройшло 74 млн. т нафти. Названа цифра значно нижче за пікову відмітку, досягнуту в 1989 р. — 91 млн. т. У 2003 р. через протоку пройшли 135 млн. т нафти.

Чинник завантаженості протоки породжує ще одну проблему — небезпеку техногенної катастрофи. У разі аварії танкера під час проходження Босфором, небезпеці буде підданий Стамбул [4, с. 62]. Порушуючи конвенцію Монтре про вільний прохід через затоки, турецька влада в цілях уникнення екологічної катастрофи дозволила вільний прохід через затоку тільки танкерам завдовжки менше 200 метрів. Біля входу в протоку відразу почали скупчуватись великі танкери, що чекали своєї черги на прохід. Затримки викликали збільшення строку оренди танкерів. Майже удвічі виросли фрахтові ставки на танкерний флот: з 20–25 тис. дол. до 47 тис. на добу.

Перевалка нафтопродуктів у порту впала. Обмеження на прохід великих суден мало й інший негативний наслідок. Компанії почали використовувати малі танкери, що не підпадали під обмеження проходження через затоку. У результаті такої політики кількість оброблених у порту суден, що перевозять нафту, майже не зменшилася, проте зменшилася кількість перевантаженої нафти, тобто робота з нафтопродуктами стала для порту менш вигідною, і вартість самої перевантаженої нафти збільшилася.

Крім того, політика турецьких властей вплинула й на інші вантажі. Так у січні — лютому 2003 р. "Металзюкрейн" — одна зі стабільно працюючих стивідорних компаній (стивідорі компанії — це підприємства, що виконують вантажні операції на судні) Одеського порту — уперше зазнала на собі труднощі проходження суднами Босфору. Тоді турецькі власті через негоду дозволили прохід через протоку суднам типу "панамакс" тільки у світлий час доби. Судна підійшли до причалів Одеського порту з великим запізненням, отже колектив компанії в першому кварталі переробив менше вантажів, ніж було заплановано. Пробки в Босфорі викликали зростання фрахту, піднялися ціни на ринку металу. Трейдери зайняли вичікувальну позицію, сподіваючись на те, що ціни впадуть. Практично всі стивідорні компанії, зайняті перевалкою металопродукції, у січні й частково в лютому 2004 р. працювали з недовантаженням. Можливо, позиція Анкари з питання Босфору пов'язана й з проблемою транспортування каспійської нафти.

Туреччина отримала гроші на будівництво нафтопроводу "Баку — Тбілісі — Джейхан" (БТД) потужністю 50 млн. т нафти на рік. Після введення БТД, а трохи пізніше й газового трубопроводу "Баку — Тбілісі — Ерзурум", Туреччина ввійде до першої четвірки країн, що поставляють вуглеводні енергоносії на континент [5, с. 11]. Проект був підтриманий Євросоюзом і США. Причиною є те, що основним постачальником вуглеводнів до Європи наразі є Росія. (Вона збереже свої позиції в найближчі 10 років, поки видобуток на Каспії не вийде на повну потужність). Але така залежність від однієї країни не може влаштувати Європу, тим більше залежність від Росії, яка часто вирішує проблеми у відносинах із найближчими сусідами по СНД за допомогою єдиного аргументу — вентиля на трубопроводах. Контраргументом проти цього в якійсь мірі виступає "Босфор". Той факт, що турецький коридор, а не Босфор, стає основним транзитним маршрутом для каспійських газу і нафти, розглядається також як перемога США, які завжди підтримували ідею будівництва трубопроводу БТД, бажаючи понизити вплив Ірану і Росії в каспійському регіоні.

Таким чином дослідження діяльності ОМТП протягом 2003–2004 рр. дозволяє дійти певних висновків. Очевидно, що вантажообіг портів тісно пов'язаний із процесами розвитку національної економіки, а також із властивими світовому господарству тенденціями, у першу чергу, у світовій торгівлі. Основним напрямом роботи ОМТП є збільшення перевалки вантажів. Проте воно не може бути безмежним; поступово порт наближається до своїх проектних потужностей.

Природно, при більшому завантаженні потужностей порт стає більш конкурентоспроможним, оскільки падає вартість обробки однієї одиниці вантажу. Проте, якщо інфраструктура ОМТП не буде динамічно розвиватися, то, при поступовому завантаженні в подальші кілька років та миттєвому різкому збільшенні перевалки, потужностей може не вистачити.

Зараз, проте, спостерігається інша картина. Падіння перевалки в 2004 р. склало приблизно 10% в порівнянні з показниками 2003 р. Основне падіння припало на нафтоналивні вантажі. Це показує величезну залежність ОМТП від даного виду вантажів. Тобто зміна залізничних тарифів та політика турецьких властей можуть якщо не істотно поколивати позиції ОМТП, то погіршити його показники і конкурентоспроможність.

Таким чином проблеми ОМТП відображають проблеми Одеського регіону в проблемах перевалки вантажів та зовнішньоекономічній діяльності в цілому. Не зважаючи на поступове збільшення зовнішньоторговельного обороту області й експорт із неї, показники ці дуже залежні від кон'юнктури. Проблема перевалки нафтопродуктів характерна не тільки для ОМТП. Ця проблема впливає не тільки на порт і морські перевалки. Вантажі йдуть в порт та з порту також залізничним транспортом, отже, переорієнтація постачальників на інші порти позначається й по прибутках залізниці. Крім того, можуть знижуватися обсяги переробки і на нафто-

переробних підприємствах області (наприклад "Лукойл"), що також має негативні наслідки.

Указані проблеми торкаються й інших товарів, що в множині експортуються регіоном, зокрема сільгосппродукції. Це видно на прикладі неврожаю 2003 р. Проблема може виникнути й з експортом продуктів хімічної промисловості, значну частину якої складає аміак. У будь-який момент можуть бути запроваджені обмеження на прохід через Босфор газозовів, тоді експорт із регіону аміаку також упаде.

Зовнішньоекономічна політика регіону не може розглядатися у відриві від політики країни. Оскільки Україна поки що залишається унітарною державою з надзвичай централізованою владою (як спадщина від СРСР), то права її регіонів і їх самостійність обмежені. Це суперечить одному з основних напрямів зовнішньої політики України — інтеграцією в Європейський Союз.

У різні періоди часу положення про необхідність інтеграції зазнавало перегляду та змінювало свій пріоритет залежно від політичної ситуації в країні. Зокрема була офіційно оформлена концепція багатовекторності, тобто співпраці одночасно з декількома сусідами. Це показує й вибір задекларованих стратегічних партнерів України. Серед них США, Росія, Польща й Ізраїль, країни, що належать до різних регіонів та мають протилежні національні інтереси.

Географічне розташування України та її залежність від російських енергоносіїв примушує нашу країну постійно балансувати між двома світами — Заходом і Сходом. Проте така ж залежність не перешкодила приєднатися до Європейського співтовариства іншим країнам Східної Європи. Так залежність Польщі від російської сирої нафти складає 100%, а від газу — 99%; загальна залежність країн Балтії складає 90% по сирій нафті, і 100% по газу; Чехії — 65% по нафті, 82% по газу; Словенії — 62% по газу; Угорщини — 100% по нафті, 81% по газу (цифри наведено за станом на 2004 р.) [6, р. 63].

Якщо Україна все ж таки планує вступ до ЄС, їй треба зосередитись на перебудові своєї економіки, законодавчої системи і системи влади. Зокрема, ЄС вимагає надання більшої самостійності регіонам. Країнам, які не можуть відразу вступити до ЄС з політичних або економічних причин, доводиться "проходити" через асоційоване членство, як Румунії і Болгарії. Вони повинні заздалегідь змінювати систему влади, законодавчу систему, економічні складові, "підстроюючи" їх під стандарти ЄС. У процесі вступу до Євросоюзу (позиція керівництва блоку щодо України і термінів її входу до ЄС час від часу змінюється) Одеська область, як і інші регіони, могла б знайти більшу самостійність. Це дозволило б тісніше співпрацювати з країнами ЄС, оскільки асоційоване членство передбачає посилення зв'язків.

У разі переорієнтації на країни ЄС виникає інша проблема — незацікавленість їх у товарах, що йдуть на експорт через Одеський

регіон. Природно, країни ЄС потребують енергоносіїв, проте вони не зацікавлені в постачанні сільгосппродукції (навіть навпаки, як свідчить досвід Польщі, якій довелося поступово реформувати своє сільське господарство в бік його зменшення).

Появі даних проблем можна запобігти, якщо почати поступову переорієнтацію в роботі регіону. В експорті/перевалці портів необхідно орієнтуватися на інші товари ніж дотепер. По-перше, це можуть бути товари, що вироблені в самій області. Однак вони повинні бути високотехнологічними чи дешевими, здатними зацікавити ринок. Усе це вимагає значних вкладень в економіку області, вимагає рішення питання на державному рівні. По-друге, це можуть бути товари, перевалка яких у будь-якому випадку тільки збільшуватиметься (зокрема це торкається контейнерних вантажів).

### Література

1. *Интерв'ю* з начальником Одеського морського торгового порту Андрієм Єгоровим // Транспорт Чорноморського регіону. — 2004. — № 4. — С. 16–17.
2. *Прес-служба* Одеського морського торгового порту // [www.port.odessa.ua](http://www.port.odessa.ua)
3. *Гордієнко А.* Метал додається експортом // Транспорт Чорноморського регіону — 2004. — № 4. — С. 38–41.
4. *Адамс Т.* Босфор і небезпечний транзит // Транспорт Чорноморського регіону. — 2002. — № 3. — С. 57–64.
5. *Михайлова В.* Протока втраченого часу // Транспорт Чорноморського регіону. — 2004. — № 4. — С. 11–12.
6. *Ivan at the pipe* // The Economist. — 2004. — December 11th–17th. — P 63–65.

### М. В. Войтенко,

Одесский национальный университет им. И. И. Мечникова,  
кафедра международных отношений  
К. 32, Французский бульвар, 24/26, г. Одесса-58, 65068, Украина.

### ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА ОДЕССКОЙ ОБЛАСТИ: ПРИМЕР ОДЕССКОГО МОРСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА

#### Резюме

В данной статье рассматриваются вопросы внешнеэкономической деятельности Одесской области. Анализируются проблемы, достижения и возможные методы устранения недостатков. ВЭД Одесской области рассматривается на примере Одесского морского торгового порта (ОМТП). ОМТП является одним из крупнейших предприятий региона и на его примере видны тенденции, которые распространяются на всю Одесскую область.

**Ключевые слова:** регионализация, внешнеэкономическая деятельность, нефтепроводы, многовекторность, грузоперевозки.



**M. Voytenko,**

Department of International Relations, Odessa national University,  
R 32, French Bul., 24/26, Odessa, 58, 65068, Ukraine

**EXTERNAL ECONOMIC POLICY OF ODESSA REGION: THE  
EXAMPLE OF ODESSA COMMERCIAL SEA PORT**

**Summary**

This article describes questions of the external economic activity of Odessa region. Author analyzes problems, achievements and possible methods of elimination of defects. The external economic activity of Odessa region is described on the example of Odessa commercial sea port. Odessa commercial sea port is one of the greatest enterprises in Odessa region, and its example shows all tensions, that spreads now in Odessa

**Keywords:** regionalization, external economic relations, oil pipelines, multivectoral policy, sea freight carriage.