



**III Міжнародна науково-практична
конференція**

**„Сучасні порти –
проблеми та рішення”**



**СБІРНИК
НАУКОВИХ ПРАЦЬ**

**Одеса – Несебър
2009р.**



СОДЕРЖАНИЕ

<i>Акимова О.В.</i> Взаимодействия участников транспортного процесса при организации работы балкерного флота	3
<i>Андрюченко А.О.</i> Портальные краны морских портов Украины – состояние, проблемы- прогноз развития	5
<i>Балобанов О.О.</i> Щодо питання правового статусу акваторій портів та правовідносини з портовими операторами (терміналів).....	7
<i>Балобанова Д.О.</i> Питання пеналізації ненадання допомоги судну та особам, що зазналі лиха в морі (ст.284 КК).....	9
<i>Белоус Е.В.</i> Основные методологические подходы при формировании стратегии развития порта	12
<i>Бровкин И.О.</i> Правовое обеспечение хозяйственной деятельности и безопасности портов.....	15
<i>Бугаєва С.В.</i> Застосування невибухових руйнуючих засобів при реконструкції гідротехнічних споруд	19
<i>Волошин А.О. Токарев О.А.</i> Проблемы зміцнення морської безпеки суден, які не охоплені главою XI-2 конвенції СОЛАС-74 та Кодексом ОСПС.....	22
<i>Воркунова О.В.</i> Особенности формирования конкурентной среды судоходной компании.....	24
<i>Воробей И.П.</i> Управление качеством производственно-технических услуг в морской индустрии.....	26
<i>Воробьев Ю.Л.</i> Элементы стратегии развития морехозяйственного комплекса Украины в современных условиях.....	30
<i>Герасимова Д.Л., Герасимова К.И.</i> Исторические предпосылки формирования приморских городов	34
<i>Герасимов И.В.</i> Современные системы управления техническими обслуживанием и ремонтами оборудования.....	37
<i>Груздев В.В., Тюленев В.М.</i> Мобильная подготовка технологического обеспечения на морском транспорте.....	40
<i>Дмитриев А.А.</i> Исследования материалов на трещиностойкость с применением современных программных продуктов.....	44
<i>Дмитриев А.А., Кундиловский А.А.</i> Проектирование узлов судоразгрузочной машины непрерывного действия с применением инженерных программ.....	46
<i>Допилка В.А.</i> Правовые основы экологической безопасности на море.....	49
<i>Ексарева Н.М., Ексарев В.</i> Актуальность и тенденции реновации припортовых территорий, зданий и сооружений	53
<i>Кашубский И.</i> Техническая политика Одесского порта – инвестиционная политика.....	57
<i>Кибик О.Н.</i> Стратегия конкурентного поведения предприятия портовой деятельности.....	61
<i>Кокоршко Е.М.</i> Техничко-економічні та правові аспекти експертного обстеження грузопідъемних кранів.....	63
<i>Кравченко А.В.</i> Анализ системы управления бизнес-процессами предприятий портовой деятельности	67
<i>Крамський С.А.</i> Проблемы правового забезпечення системи безпеки суден портофлоту	69
<i>Матвієнко М.В.</i> Управління основним капіталом морського торговельного порта в межах побудови та реалізації його стратегії.....	74
<i>Минакова С.М.</i> Актуальность реструктуризации для морских торговых портов.....	77
<i>Морозова І.В., Шахов А.В.</i> Удосконалення системи професійної підготовки спеціалістів водного транспорту	82

ИСТОРИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ФОРМИРОВАНИЯ ПРИМОРСКИХ ГОРОДОВ.

«Городом для меня был порт»

А.С.Грин.

Одесса – город-порт, город у моря. Это давно вошло в наше сознание, как неоспоримая истина. Но так ли это для человека впервые посетившего наш город. Безусловно, море, удобная гавань, порт являются мощнейшими градостроительными факторами, что проявило себя еще на раннем этапе строительства города.

Местность, на которой расположена Одесса, имеет древнюю и интересную историю. Большое влияние на выбор месторасположения будущего города оказала греческая колонизация. На месте нынешней Одессы существовала греческая колония Истрианон. Еще в древности решающее значение в выборе территории приобрело морское судоходство. В 7, 6 и 5 вв. до нашей эры греки располагали свои города на торговых путях, подбирая для них естественные гавани. Большинство древнегреческих городов размещались с учетом благоприятных природных факторов. Выделим основные принципы расположения приморских городов:

- 1) в глубине протяженных заливов (Гераклея, Аргос);
- 2) в проливах (Мессана, Селинунт, Пирей);
- 3) на перешейках (Коринф);
- 4) на островах (Сиракузы);
- 5) под защитой острова, ослабляющего морской прибой (Александрия, Ассос, Книд).

Но какой бы ни был избран вариант расположения города, греки всегда искали хорошо защищенную гавань с широкими песчаными отмелями, так как постройка, оснастка и ремонт судов производилась тут же на берегу. Каждый крупный морской город обычно имел две гавани: военную и торговую. Торговая гавань обыкновенно бывала просторнее военной. Военную гавань обязательно окружали стенами, чтобы защитить военные корабли от внезапного нападения во время стоянки флота.

Греки тщательно подбирали наиболее удобные места для строительства городов, чтобы при минимальных затратах труда и строительных материалов достигнуть наилучших результатов. Наряду с удобными гаванями они искали благоприятные микроклиматические условия. Для строительства города греки выбирали относительно ровное место, отдавая предпочтение каменистым участкам с пологими склонами.

Начиная с 9в. Причерноморские земли у печенегов, половцев. В 13в. в бухте обосновались генуэзцы, построившие пристань Джинестра, а затем литовцы, основавшие здесь поселение (в разные периоды оно именовалось Качибей, Коцобеев, Качукланов, Гаджибей, Хаджибей, Аджибей). После 1764 г. значение Хаджибея возросло. Здесь турки соорудили крепость Ени-Дунью.

Отрядом адмирала И.М.Дерибаса был взят замок Ени-Дунья. В 1793 г. решался важный вопрос о месте для строительства главного порта в северо-западном Причерноморье. Специальная комиссия под руководством И.М. Дерибаса, Ф.П. Деволана и А.И. Шостака обследовала Черноморское побережье и показала преимущества Хаджибеевской бухты над Очаковским и Николаевским портами. В результате 27 мая 1794 г. был издан высочайший указ об основании города. Строители планировали за 5 лет создать город с тремя гаванями. В результате, уже в 1795 г. в новом порту ошвартовались первые суда, положившие начало активной торговле города, названного Одессой. Одесса стала центром края. Не имея конкурентов в Черноморско-Азовском бассейне, город приобрел функции главного логистически-распределительного центра зерновых грузов и в частности пшеницы экспортируемых в Европу и на Ближний Восток. Порт же стал основным градообразующим фактором в становлении и развитии Одессы.

Поэтому возведению причальных линий, молов, набережных уделялось большое внимание с первых дней жизни города, когда создавались Карантинная и Платоновская пристани, Военный мол. Крупное гидротехническое строительство велось и в 1840-е гг., когда был сооружен Андросовский мол, к которому в 1850 г. был добавлен Потаповский пирс. Вследствие этого был сформирован полузакрытый причальный бассейн, так называемая Практическая гавань. Одновременно реконструировались старые пристани, углублялся фарватер порта. А оконченный в 1827 г. под руководством Ю.В. Гаюна маяк на Большом Фонтане в 6,5 милях к югу от карантинной уменьшил опасность плавания вдоль берегов.

Развитие территории порта происходило в сторону Пересыпи. Неподалеку от устья Водяной балки в 1858 г. были созданы судоремонтные мастерские Русского общества пароходства и торговли. Несколько раньше, в 1854 г., большой береговой участок Пересыпи был занят для завода сельскохозяйственных машин.

За достаточно небольшой период Одесса стала городом европейского масштаба. Основой ее экономического могущества являлась непрерывно растущая торговля. К хлебозэкспортным операциям, по которым одесский порт уверенно удерживал первенство в Европе, прибавился значительный объем импортного оборота, ибо в течение 40 лет с 1819 г. город обладал привилегиями порто-франко.

Территория порто-франко Одессы была расширена еще в 1826 году. В 1827 году Император Николай I, будучи в Одессе, обратил внимание на необходимость улучшения одесского порта и карантинной и устройства набережной.

К 1852 году Одесса имела два порта с 5 молами. Оборот судов в одесском порте становился все более и более значительным.

Отмена в 1861 г. крепостного права и последовавшие реформы управления страной отразились на дальнейшей судьбе города. После ввода в 1865 г. железной дороги многие населенные пункты Украины оказались еще более тесно «привязанными» к Одессе и ее порту. С увеличением грузооборота порта сооружались новые причальные линии, и производственная территория расширялась в сторону Пересыпи, где в 1890-х гг. по проекту инженера М.А. Лишина создавалась нефтяная гавань. В итоге центральная часть города и Пересыпь оказались отрезанными от моря.

Все портовые сооружения, по почину Де-Волана, воздвигались из дерева. В начале 60-х годов генерал-адъютант П.Е. Коцебу возбудил ходатайство о реконструкции деревянных гидротехнических сооружений порта каменными. Был объявлен конкурс на проект устройства Одесского порта, итогом которого явилось принятие проекта английского инженера Гартля. С 1866 года было начато строительство каменных портовых сооружений. Все работы предполагали выполнить в два шестигодичных периода. Подряд, по итогам торгов, получил инженер-полковник Починский, который и построил большую часть портовых сооружений. С 1878 года работы продолжил инженер-полковник Шевцов, устроивший брекватер, или волнорез, предназначенный для защиты гавани от прибою волн с моря.

Интенсивное развитие транспорта и промышленности сопровождалось возведением различных сооружений производственного назначения. Вместо ранее деревянных причальных линий набережные и пирсы были устроены на бетонных массивах из твердого аккерманского известняка и облицованы гранитом, а для защиты гавани от прибою в 1879-1882 гг. соорудили волнорез длиной 1229 м. Впечатляющим инженерным сооружением являлась грандиозная эстакада на решетчатых деревянных рамах с раскосами. Она была устроена на карантинном молу и позволяла ускоренно перегружать зерно из железнодорожных вагонов на корабли.

Планировка города также в целом тяготела к порту. Все улицы были направлены в сторону моря. Город, как бы разворачивался от моря, от портовой зоны.

Таким образом, порт, несомненно, являлся главным звеном в формировании облика Одессы, но в то же самое время, развиваясь и расширяясь, порт, практически отрезает город

от моря. Но, с другой стороны рост городских кварталов, рекреационные зоны, охватили портовую территорию, ограничив возможности расширения порта, оставив лишь пути увеличения грузопереработки за счет интенсификации технологических процессов на существующих территориях.

Подобная проблема свойственна многим современным портовым городам. Очевидно, что стратегия перспективного городского планирования должна предоставлять возможности эволюционно-динамического изменения градостроительной ситуации, а не становится статическим барьером на пути развития городской среды. Реализация такого подхода возможно на основе участия в планировании всех заинтересованных сторон, средне- и краткосрочном прогнозировании экономической и демографической ситуации, ранжировании поставленных целей и задач.

ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА

1. Одесса: Архитектурно-исторический очерк. В.И. Тимофеенко. – 2-е изд., стереотип. – К.: Будівельник, 1984. – 160 с.
2. А.В. Бунин, Т.Ф. Саваренская. История градостроительного искусства. В двух томах. Москва. Стройиздат, 1979.
3. Вся Одесса. Антология. Под ред. В.А. Димова. Издательство NDE Canada Corp. 1998. – 1170 с.