

Одесский порт: от античности до наших дней

Чтобы сразу представить себе, чем является для Одессы ее порт, вспомним, как описывает рождение нашего города внучатый племянник Иосифа де Рибаса — Александр де Рибас — в книге "Старая Одесса": "С благословения Гавриила*, в присутствии де Рибаса и де Волана, 22 августа 1794 года было положено основание нашего города. В этот день, по словам первого историка Одессы А. Скальковского, были заложены фундаменты: 1) Большого мола; 2) Малого жете (гавань для гребных судов), названного де Рибасом в честь графа Платона Зубова Платоновским; 3) эллингов и верфи для починки казенных судов; 4) двух пристаней с набережной для удобного приставания купеческих кораблей; 5) двух церквей во имя Св. Николая и Св. Екатерины, и была проведена первая борозда для фундаментов городских строений". Отчетливо просматривается направленность действий главных строителей города де Рибаса и де Волана — за исключением двух церквей и "первой борозды для фундаментов городских строений", закладываются исключительно портовые сооружения. Иными словами, славный город Одесса начинался с порта...

Первые же годы только родившегося города показали правильность выбора места строительства города-порта. Уже в 1801 году Одесскую гавань регулярно посещают суда из всего Средиземноморья и придунайских стран — Марселя и Галаца, Неаполя и Стамбула, Пирея и Генуи, — щедро наполняющие молодой одесский рынок диковинными фруктами, кофе, табаком, халвой и увозящие домой пшеницу, рыбу, икру, мясо, шерсть, а также чугун и пеньку. Через год, в 1802 г., корректируется первоначальный проект одесского порта, ранее выполненный замечательным помощником де Рибаса военным инженером де Воланом — из-за необходимости срочного сооружения двух дополнительных причалов: свыше ста судов пришло в Одессу за пшеницей!

Отчетливо понимая, что Одессе крайне необходима хорошая гавань, вступивший в 1803 г. на пост градоначальника герцог Ришелье немедлен-

* Митрополит Екатеринославский и Таврический, специально прибывший еще в начале 1794 года, поскольку узнал, что на бывшей турецкой территории будет строиться "православный" город.

но приступает к реконструкции прежних портовых сооружений для расширения их пропускной способности. Ф. де Сен-При напишет потом об этом времени: "Из 900 торговых судов, бороздивших Черное море, более 500 бросали якоря в одесском порту, который только появился на свет. Этот первый успех вынудил императора Александра сократить — в качестве поощрительного шага — на четверть импортные пошлины во всех портах Черного и Азовского морей...". Такая мера сразу же увеличила приток иностранных судов. Впоследствии герцог добивается отчисления в бюджет города не одной десятой доли таможенных сборов, как это было ранее, а одной пятой, из-за чего город сразу же начал получать дополнительно солидные суммы.

Продолжает стремительно развиваться торговля пшеницей — в 1804 г. из Одессы отплыли 449 судов с этим драгоценным грузом (сравним: в 1802 г. их было чуть более 100) на сумму 3367500 рублей. При этом чистая прибыль одесских купцов составила почти 80%! Проходит еще шесть лет, и в 1808 г. через одесский порт за границу продано товаров на сумму, превышающую 6 млн. рублей, а транзит восточных товаров в одну только Францию достиг 11 млн. рублей; чистая же прибыль Одессы составила 2 млн. рублей. В 1810 г. происходит долгожданное событие — в одесский порт впервые заходит американское судно...

Естественно, вместе с портом рос и развивался строивший его город. В 1812 г. в нем проживает уже свыше 20 тысяч жителей. Одесса не только строится — она благоустраивается, украшается и постепенно приобретает облик европейского города.

К началу 1816 г. экспорт из Одессы оценивался в 37 млн. 700 тыс. рублей, из которых доля пшеницы составляла 33 млн. рублей. В 1817 г. общий экспорт оценивался уже в 40 млн. рублей, доля пшеницы — 30 млн. 300 тысяч рублей. А ведь недавно, в 1814 году, общий экспорт составлял "всего" 7 млн. 300 тыс. руб. Просто невероятный рост! Стоит ли каждый раз напоминать, что в этом бурном экономическом подъеме города "виновен", в первую очередь, одесский порт?.. Враги же Одессы (как и завистников, их нашему городу всегда хватало), будто не замечая, как стремительно она развивается, не унимаются. Такое упорство, явно заслуживающее куда более достойного применения, просто поразительно: даже в эти истинно "золотые дни" они продолжают утверждать, что "...выбор Одессы в качестве порта должен быть рассматриваем как общественное бедствие". Удивительное твердолобие! Маркиз де Кастильно, служивший в свое время в администрации Ришелье, искренне изумляется по этому поводу:

"Считаете ли вы несчастьем обеспечить за счет чужих краев существование более чем 300000 крестьянам?"...

...16 апреля 1817 г. в Одессе учреждается режим порто-франко. 19 лет понадобилось правителям города для осуществления замыслов по созданию зоны, свободной от таможенных сборов: еще в 1798 г. попечитель греков-поселенцев Кесоглу ходатайствовал об этом перед императором; неоднократно этот же вопрос возбуждал, со свойственным ему упорством, Ришелье. И только Ланжерону на посту градоначальника Одессы и управляющего Новороссийским краем удалось добиться осуществления давней мечты одесситов. Но до полного претворения идеи в жизнь понадобилось еще два с лишним года — само открытие порто-франко состоялось 15 августа 1819 года и первоначально предоставлялось городу на 30 лет. Как отмечает известный исследователь одесской старины Олег Губарь, порто-франко было не самоцелью, а формой существования — естественным инструментом осуществления внешнеторговых операций. Этот процесс просто получил официальное оформление". И не укором ли звучат сегодня слова автора книги "Старая Одесса, ее друзья и недруги", увидевшей свет в 1911 г., Д.Г. Атлас: "Громадное значение одесской отпускной торговли в деле поднятия производительных сил края едва ли нуждается в доказательствах, если вспомнить, что в благоприятные годы из Одессы вывозилось хлебных продуктов больше, чем из всех портов Соединенных Штатов Америки, взятых вместе"? Говоря же сегодня о необходимости возрождения порто-франко, не могу не напомнить, что зона свободного предпринимательства — это естественная форма существования города, имеющая устойчивые исторические традиции. Она органично присуща именно Одессе. Хочется надеяться, что руководители Украины все же окажутся достаточно здравомыслящими, чтобы сделать "вольную гавань" фактором нового расцвета нашего города, а вместе с ним — всей Украины.

Новый мощный толчок к развитию одесский порт получает 23 августа 1828 года, уже в "эпоху Воронцова", когда последним была представлена на утверждение императору генеральная смета на развитие Одессы, составленная инженером-гидротехником ("гидротехтом", как тогда назывались эти специалисты) Фан-дер-Флиссом и нашедшая одобрение у монарха. Главный пункт сметы: "Строительные работы в порту — 1685960 руб. 69 ^{1/2} коп.". Фан-дер-Флиссу было поручено и непосредственное руководство работами. А как вам нравятся эти 1/2 копейки в огромной смете? Да, умели считать деньги наши славные предки...

...1847 год оказался в торговле еще блистательней предыдущих. "Едва ли какой-либо другой порт в мире, — писал К. Смольянинов в "Истории Одессы", — мог доставить столь значительное количество хлеба в один год для заграничного потребления. Наименование "Житница Европы", приданное Одессе еще в предшествующие годы, в этом году вполне упрочилось за нею". В "Новороссийском календаре" за 1848 год можно встретить очень характерные цифры: если всего из Российской империи было вывезено товаров на сумму 98,9 млн. рублей, то только из черноморских портов (в основном, из одесского) было продано товаров на 26,7 млн. рублей!

Перед началом Крымской войны Одесса переживает настоящий "хлебный бум". Александр Сурилов в труде "Зенит воронцовской Одессы" пишет по этому поводу: "...доля экспорта одной Одессы в 1853 г. составила 40,5 млн. серебряных рублей. ...Только от торговых сборов с купеческих кораблей в доход муниципальной казны поступило... более полумиллиона серебром".

8 ноября 1850 года были завершены все основные работы в Практической гавани. Порт на этот момент обладает, таким образом, Каботажной, Карантинной и Практической гаванями. Продолжается реконструкция Карантинного и Военного молов.

...С молодых ногтей одесситы усвоили непреложную истину: визитная карточка Одессы — ее морской порт. Одесскому порту посвящено множество песен, поэм, романов, очерков, научных исследований, анекдотов. А мы попробуем вспомнить, как, когда и чьими усилиями этот порт был создан...

Два года назад, 20 сентября 2007 года, исполнилось 255 лет со дня рождения выдающегося военного инженера, строителя и архитектора Франца Павловича де Волана — первостроителя Одессы и ее порта. А он так построил наши город и порт, что его имя всегда будет сохраняться в благодарной памяти одесситов.

Более двух тысячелетий назад на берегу нынешней Одесской бухты находилась греческая гавань Истриан — античный предшественник одесского порта. Древнегреческие "одесситы" прекрасно осознавали исключительно выгодное географическое положение своей гавани. Здесь предположительно находился и другой античный предшественник Одессы — город Борисфен. Поэтому не случайно первые "екатерининские одесситы" — адмирал Иосиф де Рибас и его единомышленник, инженер-полковник Франц де Волан — избрали для основания города и порта именно это,

оптимальное место. Они отчетливо понимали огромные преимущества Хаджибейского рейда по сравнению с любыми другими на Черном море и настойчиво предлагали заложить город и порт именно в Хаджибее. Благодаря их усилиям 27 мая 1794 года Екатерина подписала рескрипт, начинавшийся словами: "Уважаая выгодное положение Хаджибея при Черном море и сопряженные с оным пользы, признали Мы нужным устроить там военную гавань купно с купеческою пристанью...".

Известно, что де Рибас и де Волан вскоре после взятия Хаджибея провели важнейшие изыскательские работы по измерению Хаджибейского рейда, и, по словам Александра де Рибаса, внучатого племянника основателя Одессы и прекрасного летописца нашего юного города, "план основания Одессы был выработан исподволь, систематично, основательно". Эти работы показывали, что за два с половиной тысячелетия, которые отделяют время рождения Одессы от ее античных предшественников, навигационная ситуация в этом районе существенно не изменилась. Поэтому вслед за своими античными предшественниками, предположительно основавшими здесь город Борисфен и гавань Истриан, Франц де Волан воспроизводит их опыт и размещает будущую Одессу на том же самом — выгодном — месте.

Песчаное продолжение Кинбурнской косы — ныне известная Одесская банка — вынуждает все крупнотоннажные суда, направляющиеся в Днепровско-Бугский лиман, ее огибать; основной фарватер проходит мимо Одесского залива. Благодаря такому "идеальному" расположению Одесса в XIX веке "выиграла" торговое и экономическое соревнование у Николаева и Херсона и превратилась в самый богатый и процветающий город Российской империи. Этим она обязана таланту и профессионализму де Волана. При планировании и строительстве одесского порта он использовал весь строительный и архитектурный опыт античной цивилизации, который был обобщен в уникальной энциклопедии — трактате "Об архитектуре" великого римского архитектора Витрувия. Де Волан исходил из рекомендаций Витрувия по учету конкретных особенностей строительства портов*. Изучив особенности Хаджибейской бухты, де Волан напишет, что эта гавань "известна была нашим мореходцам и довольно испытана употреблением оной прежними ее владельцами...", и следует, "...сообразуясь с гаванями Неаполя, Ливорно, Анконы и Генуи, построить мол...", который "доставит все прочие удобства, принадлежащие к военной и купеческой гавани".

* Подробнее об этом можно узнать у А. Добролюбова: "Отличнейший" ученик Витрувия // Всемирные одесские новости. — № 1(45), 2002.

Следуя рекомендациям Витрувия, де Волан максимально учитывал климатические и гидрографические факторы: "в рассуждении гидрографического своего положения, так и относительно коммуникации сухим путем... Льды там не могут ни малейшего вреда и течение воды оной занести. Судходство может происходить весь год со всеми ветрами. Пункт сей представлял в то же время удобство подкрепления и убежища действующим флотам в военное время и гавань для торговли". И поэтому "... пункт сей надлежит уважать в составлении оборонительной системы, учреждаемой вследствие нового рубежа, неприятельскому флоту залив сей служил местом убежища и пристанища; завладение оным крайней было важности...". Именно такие факторы при устройстве гаваней Витрувий считал первостепенными. Благодаря их учету, де Волану удалось построить едва ли не идеальный порт. Его гидротехнические работы в Хаджибейской бухте показали, что глубина воды в ней не превосходит 42 футов (12,8 м), причем наибольшая она — напротив нынешнего мыса Ланжерон. В остальных частях бухты эта глубина, начиная с 30 футов (9,15 м) на расстоянии от берега около 400 сажень (853,6 м), быстро становится все меньшей по мере приближения к северной части бухты, где образуется обширная отмель глубиной менее 24 футов (7 м). Это создает опасности для прохождения и маневрирования здесь судов с глубокой осадкой. Безопасный вход в бухту располагался лишь с юго-востока.

Вот почему Одесса могла оказаться уязвимой для вражеского флота лишь со стороны мыса Ланжерон. Именно на нем, к востоку от города и порта, де Волан и располагает основную крепость. Крепость эта должна была препятствовать прохождению неприятельских кораблей в залив. Если же они все же попадали в последний, то могли приблизиться к берегу лишь в районе другой крепости — Малого жете, — расположенной на месте бывшего Хаджибейского замка. Здесь находился единственный возможный вход в гавань, который со стороны моря был надежно огорожен Платоновским молотом.

"Гавани, — писал мудрый Витрувий, — надо строить с таким расчетом, чтобы они больше всего были обращены к северу; южные же стороны благодаря жару содействуют появлению гниения, а также родят и вскармливают тлю, сверлячков и другие виды вредных животных". И де Волан обращает порт к северо-востоку, а вход в него устраивает именно с северной стороны. Потому что, полагал Витрувий, если "ориентация на определенную часть света будет выполнена правильно...",

то строения "будут предохранены от действия ветров..."*. И де Волан расположил одесский порт по отношению к городу таким образом, что "высокие обрывистые берега укрывают воды от ветров с юго-юго-востока до северо-востока. С моря все ветры от NO через O до SSO имеют к нему совершенно свободный доступ. Из них наиболее опасны юго-восточные, производящие самое глубокое волнение. Береговые ветры, дующие с N до NO, никогда не вызывают сильного волнения"**. Действительно, город на высоком обрыве защищает порт от самого опасного ветра — северо-восточного. Но порт совершенно беззащитен перед не менее "вредоносным" юго-восточным ветром, "отягощающее воздействие" которого усиливается "самыми глубокими волнениями". Кроме того, сильное южной течение "особенно ощутимо после сильного северного ветра, когда морские воды спешат принять положение равновесия, временно нарушенное действием бури, и возвращаются к берегу. Тогда массы мутной воды, несущей продукты размытого русла Днестра, береговых обвалов Черного моря... врываются в залив и там складывают свои наносы вдоль Карантинного мола".

Отчетливо понимая это, де Волан видит свою первостепенную задачу в укреплении гавани с самой опасной, юго-восточной стороны — для укрощения "вредоносного" юго-восточного ветра и "самых глубоких волнений". Поэтому именно здесь он начинает строить первые и самые мощные молы. Таким стал нынешний Карантинный (Платоновский) мол. Он задуман как самый длинный, полностью ограждающий порт с юго-востока, востока и северо-востока. А от возможных воздействий "вредоносных" северо-восточных ветров акваторию порта защищает Военный мол. Сам вход в порт размещен с севера — сюда дует лишь северный ветер, который не вызывает сильного волнения.

И когда "только с одной стороны будет бухта (место для стоянки), то тогда надо (искусственно) сооружать молы или из камней, или насыпями и, таким образом, устаивать ограды гаваням", — писал Витрувий. Поэтому самой главной и трудной задачей при строительстве порта для де Волана было "построить мол... который доставит все прочие удобства, принадлежащие к военной и купеческой гавани".

При строительстве этих молов де Волан применил так называемый

* Все цитаты из трактата Витрувия "Об архитектуре" даны по: А. Добролюбский. Франц де Волан: жизнь по Витрувию // Дерибасовская — Ришельевская. Одесский альманах. — № 9. — Одесса, 2002.

** Цит. по: Очерк развития одесского порта // Материалы для описания русских портов. Одесский порт. — СПб: издание Комиссии по устройству коммерческих портов, 1886.

"ряжевый метод". Суть этого метода в том, что "прямо на плаву строились ящики-баржи по ширине мола и высоте — на сажень выше уровня моря. Ящики постепенно засыпались камнем и притапливались один за другим, образуя тело мола. По бокам забивались мощные сваи. Сверху насыпался щебень, укладывалась мостовая, возводились заградительные от волн с морской стороны стены, и — мол готов".*

Легко убедиться, что именно такой метод рекомендовал тот же Витрувий. Он пишет, что "...каменные сооружения, которые должны быть в воде, следует делать вот как: надо привезти путоланский песок из тех областей, которые простираются от Кум до мыса Минервы (нынешний Неаполитанский залив. — А. Г.). Затем в определенном месте следует опустить в воду и крепко утвердить обитые досками и скрепами четырехугольные клетки... пространство внутри этих клеток... заполнить камнями, песком и цементом... затем с боков этой дамбы построить стенки одинаковой высоты с поверхностью дамбы". Упомянутый "путоланский песок" "совершенно изумительным путем производит изумительное действие. Месторождение его... в краях, лежащих около горы Везувия. В соединении с известью и битым камнем оно придает свойство нерушимой крепости не только всяким вообще постройкам, но под ее действием приобретают незыблемую твердость даже сооружаемые на море молы". Камни же, добываемые у Везувия, "обладают поистине... неопценимыми достоинствами... вопреки всем вредным воздействиям, они остаются незыблемыми и продолжают сохранять свою вековечность... будучи консолидированы из плотно сомкнутых составных частей, они не поддаются вредоносным действиям ни атмосферных влияний, ни силы огня". В Римской империи эти рекомендации соблюдались очень тщательно — молы в гаванях большинства средиземноморских портов возводились подобным, "ряжевым" способом. Но главное то, что римляне стремились их строить именно из песка и камней, добытых в районе Везувия. Римские корабли развозили лаву и песок из-под Везувия по всем портам империи.

Можно видеть, что Франц де Волан при строительстве молов и волноломов одесского порта использовал "ряжевый" метод, который был рекомендован еще Витрувием. Но сказанное означает и иное. Хорошо известно, что вся Одесса начала моститься камнями везувийской ("неаполитанской") лавы уже со времени ее основания. Эти лавовые вымостки на одесских улицах сохранились до сих пор в тех местах, где их не уничтожили

* Цит. по: Де-Волант Женераль Франсуа. Очерк моей службы в России. 1787-1811 гг. — Одесса, 1999.

последующим строительством. Они действительно необычайно прочны и, по словам Витрувия, "остаются незыблемыми и продолжают сохранять свою вековечность".

Ранее принято было считать, что лавовый камень привозился из Неаполя в Одессу лишь вынужденно — как балласт для порожних судов. Потом его некуда было девать, а потому приходилось использовать для мощения. Но если это так, то почему же он привозился лишь из Неаполя, из-под Везувия? Становится ясным, что де Волан, следуя советам Витрувия, специально позаботился о том, чтобы вынужденным балластом оказался именно такой камень (а возможно — и "путеоланский песок"?), который был бы самым прочным для строительства и мощения одесских улиц. Этим он обеспечивал "необычайной силы твердость", "незыблемость" и "вековечность" всех сооружений порта и города. Наверное, эти советы Витрувия оказались по душе и Иосифу де Рибасу: ведь Одесса строилась и мостилась из камней его родины — Неаполя...

Мы видим, что благодаря заботам гениального инженера и архитектора Франца де Волана жители Одессы убережены от действия "вредоносных" и болезнетворных ветров. Изначальное расположение и прочность молдов, волноломов и других сооружений "военной и купеческой гавани", защищавших ее от опасных ветров, волн и течений, превратило одесский порт в один из надежнейших в мире. Он и сегодня является признанным шедевром гидротехнического строительства.

Лавовые же "неаполитанские" вымостки еще сохранились во многих старых одесских дворах. Как и многие прибрежные лестницы из лавового камня. Они — тоже памятник уму, прозорливости, высочайшей градостроительной культуре и таланту великого инженера Франца Павловича де Волана.

...Нельзя не помнить, каким был одесский порт в славную эпоху Ришелье, Ланжерона... Каким он стал усилиями одесситов под руководством названных "иностранцев" к приезду светлейшего князя Воронцова и как расцвел он при его правлении. Вот что писалось по этому поводу в "Памятной книжке Одесского градоначальства на 1880 год": "Несмотря на войны, трехкратное посещение чумной заразы, тяжкие неурожаи... и, наконец, соперничество дунайских и североамериканских хлебных рынков, — одесский порт служит постоянным поприщем для продуктов, капиталов и труда целых миллионов русского народа"...

...Сколько радостных и горьких событий испытал наш порт и его труженики (вместе со всей Одессой, конечно!) за следующие 150 лет! Ранее

считалось, что суровее испытаний, чем бомбардировка Одессы во время Крымской войны и посещение чумы, для нашего города не придумать. Но пришел 1941 год... Покрывшая себя и своих защитников неуязвимой славой героическая Одесса...

Мощнейшая бомбардировка 22 июля — ровно через месяц после начала войны — была нацелена, в первую очередь, на порт. 73 долгих дня продолжалась героическая оборона нашего города. И все это время Одесса и ее защитники демонстрировали миру беспрецедентное мужество. Как пишут авторы книги "Главные морские порты Украины", "...венцом обороны Одессы стала операция эвакуации войск Одесского оборонительного района. Она вошла в историю как образец высочайшей организованности и поразительной эффективности: крупной массе войск вместе с вооружением в считанные часы удалось скрытно отойти с занимаемых позиций и осуществить ночной марш-бросок в порт, где она была погружена на транспорты и боевые корабли и без потерь переброшена на другой участок фронта"*.

Одесса с помощью порта сумела сохранить силы для защиты других городов страны.

Важная деталь: только завершив организованную эвакуацию войск, только убедившись в том, что все защитники Одессы оставили порт, после отплытия крейсера "Червона Україна" с командованием, на углу суденышке — рейдовом катере — отплыли начальник порта Макаренко, комиссар Гильдин и руководитель службы военных сообщений капитан второго ранга Бартковский... Воистину, живы наши героические традиции! И как не вспомнить о том, что именно 10 апреля 1854 года береговая батарея из четырех орудий под командованием юного прапорщика Александра Щеголева, проявив необыкновенную стойкость, присутствие духа и исключительное мужество, сумела отбить атаку англо-французского флота! По сути, самоотверженные канониры предотвратили тогда оккупацию города, и мы помним об этом, празднуя день освобождения от другой оккупации, закончившейся 10 апреля 1944 года. Удивительное совпадение!

Вспоминая о подвиге Щеголева, снова вспомним и о де Волане, который разместил Одессу на юго-западной стороне бухты и оградил ее порт с востока Платоновским молотом. Благодаря именно такому размещению этого мола он защищал единственный достаточно глубокий и возможный проход в порт со стороны Ланжероновского мыса. В этом узком проходе

* О. Амбарян, А. Брюм, В. Иванов. Главные морские порты Украины. — Одесса, 1990.

неприятельские корабли не могли ни маневрировать, ни развернуться в боевой порядок, чтобы использовать мощь всех своих орудий.

Батарея Щеголева была установлена на Платоновском молу, у самого уреза воды. Именно в этом, ключевом месте она смогла защитить самый уязвимый участок входа в гавань и не позволила вражескому флоту приблизиться к городу, чтобы высадить десант. На всех остальных участках Одесского залива и прилегающего побережья флот при приближении к берегу неминуемо бы садился на мель. Чем кончилась такая попытка английского фрегата "Тигр" у Малого Фонтана, мы хорошо помним.

Можно утверждать, что пушка с фрегата "Тигр", установленная на Приморском бульваре и ставшая убедительным символом гражданского единения и мужества одесситов "во дни бед народных", является также и памятником предусмотрительному гению первостроителя Одессы и ее порта...

...Давайте представим, каким же увидели одесский порт его освободители в этот незабываемый день — 10 апреля 1944 года. Порта как такового не существовало — груды дымящихся развалин. Не только враги, даже искренние друзья считали, что на начальное, частичное восстановление порта для возможности начать минимальную переработку грузов требуются долгие годы. Знаете, когда заработал истерзанный порт? Удивитесь, и правильно сделаете: менее чем через полгода! В самом начале октября того же, 1944 года были разгружены первые суда. Если уже в 1945 г. порт достиг 50 процентов уровня грузооборота 1940 г., то через год, в 1946 г., показатели последнего довоенного года были перекрыты!..

Сегодня Одесский морской торговый порт — это:

- 53 причала общей протяженностью более 9 км;
- переработка в год более 14 млн. тонн сухих грузов и свыше 24 млн. тонн наливных грузов;
- крупнейший в Европе пассажирский комплекс с реконструированным по самым современным мировым стандартам морским вокзалом пропускной способности более 4 млн. пассажиров в год;
- мощные порталные краны, плавкраны, зерно- и контейнерные перегружатели, суда портофлота;
- закрытые и открытые склады общей площадью около 500 тыс. кв. м.

Кроме того, недавно одесскому порту передан в эксплуатацию причальный комплекс острова Змеиный.

Для дальнейшего развития контейнерных перевозок порт быстрыми темпами заканчивает строительство "сухого порта", предназначенного

для работы с контейнерами, в "депрессивном районе", известном под названием "Поля орошения". В комплексе с мощной транспортной эстакадой, соединяющей "сухой порт" с причальными сооружениями, создается система, способствующая не только значительному росту производственных мощностей порта, но и разгрузившая от тяжеловесного транспорта несколько важнейших городских магистралей и соблюдающая интересы города с точки зрения возрастающих экологических требований.

Одесский морской порт, являясь мощным государственным предприятием, поощряет на своей территории любую разумную инициативу коммерческих, частных структур и устанавливает над такой инициативой действенный законодательный контроль. Этим достигается постепенное и последовательное ослабление жесткого государственного регулирования всех сфер хозяйственной деятельности порта.

Одесса гордится своим портом, как и порт гордится своим создателем — Городом. Они вместе родились, вместе развивались, и просто невозможно представить себе одного без другого. Мысленно уберите эту неповторимую завораживающую панораму порта, открывающуюся вашему взору при выходе на Приморский бульвар, и вы окажетесь в другом городе. Да, Одесса начинается портом, портом она и заканчивается — любимым детищем одесситов многих поколений. Отдав одесскому порту тридцать лет и три года (прямо как в известной сказке!), автор утверждает это со всей ответственностью.

Как же удивительно точно выразился автор текста песни "Одесский порт" Илья Френкель: "Пройдут года, но никогда это чувство к тебе не изменится!"...

Автором использованы выдержки из его книги "Дитя Европы"

