

Юрій Володимирович МАКОГОН

доктор економічних наук, професор кафедри економіки та міжнародних економічних відносин,
Маріупольський державний університет, академік Академії економічних наук України,
заслужений діяч науки і техніки України, e-mail: makogon1947@gmail.com

**РОЗВИТОК ЛОГІСТИЧНОГО ТА ПРОМИСЛОВОГО ВОДНОГО
ПРОСТОРУ УКРАЇНИ У ЧОРНОМОРСЬКІЙ ЗОНІ**

Макогон, Ю. В. Розвиток логістичного та промислового водного простору України у Чорноморській зоні // Вісник соціально-економічних досліджень : зб. наук. праць (ISSN 2313-4569); за ред. : М. І. Зверякова (голов. ред.) та ін. Одеса : Одеський національний економічний університет. 2018. № 3 (67). С. 28–35.

Анотація. У статті проаналізовано сучасний стан та проблеми розвитку морських перевезень з урахуванням зростаючих потоків вантажів у світовій торгівлі. Визначено, що проблема українських портів щодо надання інтегрованих транспортних послуг нерозривно пов'язана зі станом системи наземного транспорту, особливо, залізничного. Виявлено, що вона виражається в практичній відсутності сучасних засобів зв'язку на залізничних станціях, вантажні маршрути нерідко прямують в обхід України через те, що вантажовласник не має можливості відслідковувати рух вантажів по українській території. Акцентовано увагу на тому, що за своїми можливостями залізничний транспорт поступається морському, але перевантаженість традиційних маршрутів обумовлює необхідність розвитку існуючих і формування нових логістичних маршрутів. Для вирішення зазначеної проблеми найбільш ефективною є розробка системи організаційної взаємодії, заснованої на сучасних логістичних принципах, яка передбачає скорочення часу доставки вантажів на всіх етапах логістичного ланцюжка, підвищення якості послуг, скорочення витрат, а говорити про оптимізацію процесу доставки, коли на практиці матеріальний потік випереджає інформаційний, недоцільно. Обґрунтовано необхідність розв'язання проблеми відсутності єдиної інформаційної системи, яка б пов'язувала всі служби та контролюючі органи в порту, відсутності ефективного системи документообігу, яка б використовувала мінімальну кількість необхідних первинних документів і сучасні системи інформаційного документообігу. Запропонована стратегія формування мультимодальних логістичних маршрутів, яка повинна базуватися на підвищенні ролі енергозберігаючих і екологічних видів транспорту: залізничного, морського, річкового.

Ключові слова: інфраструктура транспорту; поліваріантні транспортні логістичні ланцюги; оптимізація вантажопотоків; мультимодальні транспортні коридори; логістичні маршрути; транспортно-логістичний ринок; управлінська логістика; ринок контрактної логістики.

Юрій Владимирович МАКОГОН

доктор экономических наук, профессор кафедры экономики и международных экономических отношений, Мариупольский государственный университет, академик Академии экономических наук Украины, заслуженный деятель науки и техники Украины, e-mail: makogon1947@gmail.com

**РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОГО И ПРОМЫШЛЕННОГО ВОДНОГО
ПРОСТРАНСТВА УКРАИНЫ В ЧЕРНОМОРСКОЙ ЗОНЕ**

Макогон, Ю. В. Развитие логистического и промышленного водного пространства Украины в Черноморской зоне // Вестник социально-экономических исследований : сб. науч. трудов (ISSN 2313-4569); под ред. : М. И. Зверякова (глав. ред.) и др. Одесса : Одесский национальный экономический университет. 2018. № 3 (67). С. 28–35.

Аннотация. В статье проанализировано современное состояние и проблемы развития морских перевозок с учетом возрастающих потоков грузов в международной торговле. Определено, что проблема украинских портов относительно предоставления интегрированных транспортных услуг неразрывно связана с состоянием системы наземного транспорта, и особенно, железнодорожного. Выведено, что она выражается в практическом отсутствии современных средств связи на железнодорожных станциях, грузовые маршруты нередко идут в обход Украины из-за того, что грузовладелец не имеет возможности отслеживать движение грузов по украинской территории. Акцентировано внимание на том, что по своим возможностям железнодорожный транспорт уступает морскому, но перегруженность традиционных маршрутов обуславливает необходимость развития существующих и формирования новых логистических маршрутов. Для решения указанной проблемы наиболее эффективной является разработка системы организационного взаимодействия, основанной на современных логистических принципах, которая предусматривает сокращение времени доставки грузов на всех этапах логистической цепочки, повышение качества услуг, сокращение

издержек, а говорит об оптимизации процесса доставки, когда на практике материальный поток опережает информационный, нецелесообразно. Обоснована необходимость решения проблемы отсутствия единой информационной системы, которая бы связывала воедино все службы и контролирующие органы в порту, отсутствия эффективной системы документооборота, которая использовала бы минимальное количество необходимых первичных документов и современных систем информационного документооборота. Предложенная стратегия формирования мультимодальных логистических маршрутов должна основываться на повышении роли энергосберегающих и экологических видов транспорта: железнодорожного, морского, речного.

Ключевые слова: инфраструктура транспорта; поливариантные транспортные логистические цепочки; оптимизация грузопотоков; мультимодальные транспортные коридоры; логистические маршруты; транспортно-логистический рынок; управленческая логистика; рынок контрактной логистики.

Yuriy MAKOGON

Doctor of Economics, Professor of Economics and International Economic Relations Department, Mariupol State University, Academician of the Academy of Economic Sciences of Ukraine, Honored Worker of Science and Technology of Ukraine, e-mail: makogon1947@gmail.com

LOGISTIC AND INDUSTRIAL WATER SPACE DEVELOPMENT OF UKRAINE IN THE BLACK SEA ZONE

Makogon, Yu. (2018). Logistic and industrial water space development of Ukraine in the Black Sea zone. Ed.: M. Zveryakov (ed.-in-ch.) and others [Rozvytok lohistychnoho ta promyslovoho vodnoho prostoru Ukrainy u Chornomorskii zoni; za red.: M. I. Zvieriakova (gol. red.) ta in.], Socio-economic research bulletin; Вісник соціально-економічних досліджень (ISSN 2313-4569), Odessa National Economic University, Odessa, No. 3 (67), pp. 28–35.

Abstract. The article analyzes the current state and problems of maritime transportations development with growing flows of cargoes in the world trade. It is determined that the problem of Ukrainian ports regarding the provision of integrated transport services is inextricably linked with the state of land transport system, and especially, railways. It was revealed that she is expressed in the practical absence of modern means of communication at railway stations, and the cargo routes often bypass Ukraine due to the fact the cargo owner is not able to track the movement of goods across Ukrainian territory. Attention is drawn to the fact that, in terms of their capabilities, the railway transport is inferior to the maritime, but the congestion of traditional routes necessitates of existing routes development and the new logistics routes formation. To solve this problem, the most effective is the organizational interaction system development based on modern logistic principles, which provides the time reducing of cargoes delivery at all stages of the logistics chain, the services quality improving, costs reducing, but it's impractical to talk about the delivery process optimizing, when in practice the material flow is ahead of information flow. The necessity of problem solving of the lack of unified information system, that would link together all services and regulatory bodies in the port, the lack of an effective document management system, that would use the minimum number of necessary primary documents and modern information document management systems, is substantiated. The proposed strategy for the multimodal logistics routes formation should be based on the role increasing of energy-saving and ecological modes of transport: railway, maritime, river.

Keywords: transport infrastructure; polyvariant transport logistical chains; goods traffics optimization; multimodal transport corridors; logistical routes; the transport-logistical market; administrative logistics; the contract logistics market.

JEL classification: F140

Постановка проблеми у загальному вигляді. З огляду на те, що через територію України прямує низка міжнародних транспортних коридорів, наша країна дуже приваблива для перевезень транзитних вантажів у напрямку Європа-Азія і Північ-Південь. Таким чином, стрімке зростання світового зовнішньоторговельного обороту значною мірою визначає головні напрямки розвитку українського транспортно-логістичного ринку. У першу чергу, це стосується мультимодальних контейнерних і контрейлерних маршрутів в межах міжнародних транспортних коридорів, таких як Північне море, Балтика-Чорне море, ТРАСЕКА, Європа-Азія, «Шовковий шлях». Для цього Україні необхідно перейти до практики роботи блок-трейнів за напрямками Балтика-Чорне море, Північне море-Чорне море та інші регіони. За своїми можливостями залізничний транспорт поступається морському, але перевантаженість традиційних маршрутів, коли виникають нові регіони, що

генерують вантажопотоки, такі як Західний Китай, Північна Індія й інші, виникає нагальна потреба в розвитку існуючих і формуванні нових логістичних маршрутів.

Аналіз досліджень і публікацій останніх років. Питання загальних проблем, що стосуються аспектів формування транспортно-логістичної системи знайшли розвиток у наукових доробках Т. Г. Сухорукової та М. О. Устенко, у працях І. О. Іртищевої та М. В. Кіндій досліджуються тенденції розвитку світового та українського логістичного ринку, можливості імплементації досвіду провідних країн світу в транспортно-логістичну систему України досліджені В. Л. Дикань, А. О. Кизимом, М. В. Кондратюком, проте залишаються актуальними питання визначення пріоритетних напрямків удосконалення логістичної системи України у Чорноморській зоні.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Зважаючи на вищезазначене, необхідно вирішити важливу проблему інтенсифікації розвитку інфраструктури транспорту та глобальної транспортної логістики, що передбачає формування і використання поліваріантних транспортних логістичних ланцюжків для оптимізації вантажопотоків, зниження витрат і прискорення доставки, у тому числі, практичної реалізації ідеї «нового Шовкового шляху».

Постановка завдання. Стратегія формування мультимодальних логістичних маршрутів має базуватися на підвищенні ролі енергозберігаючих та екологічних видів транспорту: залізничного, морського, річкового. Питомі витрати палива цих видів транспорту на порядок нижче ніж автомобільного. Між тим, в Україні склалася негативна тенденція щодо будівництва складських логістичних комплексів далеко від залізничних і водних магістралей, тобто орієнтованих тільки на автомобільний транспорт. У той час, як в Європі успішно розвивається внутрішній водний транспорт, Україна і Молдова досі не приєдналася до найважливішої для річкового транспорту Європейської угоди (1996 р.).

Виклад основного матеріалу дослідження. Загалом в умовах глобалізації світової економіки та збільшення товарообігу, темпи попиту на логістичні послуги, які оцінюються в 10% ВВП, неухильно зростають: в Європі – на 5–6% на рік, в Америці – на 18–20% [1; 2]. Особливо швидко розвиваються комплексні послуги з управління ланцюгами поставок. Незважаючи на те, що логістичний ринок України знаходиться на етапі становлення, вже формуються передумови до розвитку 3PL і 4PL провайдерів, здатних вирішувати всі питання – від виконання окремих операцій у сфері логістики до надання комплексних послуг та інтегрованого управління логістичними ланцюжками підприємства-клієнта. У структурі українського транспортно-логістичного ринку головну частку складають транспортно-експедиторські послуги, значно меншу – складування і митно-брокерські послуги та управлінська логістика. Ємність ринку контрактної логістики оцінюється в Україні в 11–14 млрд. дол. [3]. Для більш ефективного використання інфраструктури української частини 3-го і 5-го МТК та удосконалення організації транспортного процесу на цих напрямках необхідно створити логістичні та накопичувально-розподільчі центри на кордоні з Угорщиною, Словаччиною, Польщею, Молдовою, а також поблизу великих морських портів.

Ще одна важлива проблема – збільшення заходів великотоннажних суден у морські та річкові порти, розташовані в акваторії Дніпро-Бузького лиману, що потребує проведення днопоглиблювальних робіт до 12,5–13,5 м. Варто відзначити недостатні пропускні спроможності автомобільно-залізничних морських переправ, що обумовлено монополізацією ринку однією компанією і відсутністю конкуренції. Як наслідок, в порту Чорноморську середній термін очікування завантаження на паром вагону становить до кількох діб, при виведенні одного судна-порому з експлуатації – 7–14 діб; вантажних автомобілів – 4 доби, при виведенні одного судна – 10–20 діб [2].

Регулярна поромна лінія Чорноморськ (Україна) – Поті/Батумі (Грузія), що відкрилася в 1999 р., є морською ділянкою Євро-Азійського Транспортного коридору Північна Європа – Східна Європа – Україна – Закавказзя – Середня Азія. Відкриття поромної лінії ініційовано урядами України і країн Закавказзя в рамках проекту TRACECA за підтримки Європейського Союзу. Варто зазначити, що наразі цей паром є фактично єдиним шляхом доставки вантажів

до Вірменії. З 2001 р. відкрилася регулярна лінія Чорноморськ (Україна) – Дериндже (Туреччина). Для перевезення вантажів на лінії використовуються автомобільно-залізничні пороми «Герої Шипки» і «Герої Плевни». Вантажі, що прямують з Туреччини, перевантажуються в порту Дериндже безпосередньо в залізничні вагони загального парку, слідує до порту Чорноморськ, а з порому слідує далі до місця призначення – Україна, Росія та інші держави СНД. Джурджулештський морський порт Молдови входить в 7-й МТК і в коридор TRASECA та є конкурентом Румунії та Україні [2]. Географічне розташування порту дозволяє відкрити лінії з перевезення пасажирів і вантажів в порти інших придунайських держав, в чорноморські і середземноморські країни.

Розглянемо на прикладі головних морських регіонів перспективи зростання вантажообігу і завдання, що постають перед транспортниками в частині підвищення пропускної спроможності інфраструктури морських портів. Так, прогнозований вантажообіг портів Дніпро-Бузького регіону за «помірно-оптимістичним» сценарієм розвитку мав би скласти 60 млн. т, що в 3,1 рази вище існуючих показників. Основний приріст передбачається здійснити за рахунок переробки навалювальних і контейнерних вантажів, а також вантажів «брейк-балк». В районі Тендрівської і Кінбурнської кіс планується будівництво нового промислового порту. Новий чорноморський порт, в який планується вкласти приблизно 283 млн. гривень, 250 млн. з яких – приватні інвестиції, буде спеціалізуватися на рейдовому перевалюванні вантажів [2]. Відмінність нового порту в тому, що завдяки його розміщенню річковим судам, що здійснюють транзит вантажів з подальшим перекиданням на великотоннажні морські судна, не доведеться витратитися на портові збори – відразу з річкового маршруту вони будуть потрапляти в рейдовий перевал. У морській частині порту зможуть обслуговуватися морські великовантажні судна водотоннажністю до 100 000 тонн – «панмакс», «постпанмакс» і «кепсайз».

Загальна оцінка тенденцій, які проявилися на внутрішньому транспорті європейського континенту останніми роками з урахуванням кризових явищ в економіці, зроблена ще в лютому 2009 р. на 71-й сесії Комітету з внутрішнього транспорту (КВТ) ЄЕК ООН. Відзначивши, що «за останній рік перспективи зростання світової економіки різко звузилися», секретаріат ЄЕК ООН дійшов висновку, що найближчим часом «по всьому регіону ЄЕК зростання вантажних перевезень сповільниться більшою мірою, ніж зростання ВВП. Зниження обсягів торгівлі товарами призведе до скорочення внутрішніх транспортних потоків. Слабкий споживчий та інвестиційний попит спричинить негативний вплив на всі види транспорту...» [1]. Цілком очевидно, що такі процеси не можуть не впливати на цей вид транспорту в Україні, тим більше, що вона поставила за мету інтегрувати національні внутрішні водні шляхи в єдину мережу водних шляхів континенту. Останні серйозні кроки в цьому напрямку зроблені ще 28.09.2009 р. – Президент України підписав Указ про приєднання України до Європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення. Тому цілком очевидна зацікавленість України в оптимізації процесів, які визначаються рішеннями ЄЕК ООН у сфері внутрішнього судноплавства та результативності її досліджень. У першому напрямку пріоритет віддається усуненню «вузьких місць» на водних шляхах і заповненню «відсутніх ланок» шляхів категорії Е. Другий – стосується розробки і прийняття нормативних приписів і рекомендацій у сфері судноплавства і перевезення вантажів, уніфікації забезпечення безпеки судноплавства, запобігання забрудненню вод і повітря, інформаційного забезпечення судноплавства.

В сучасних умовах торговий порт є не просто проміжною ланкою між різними видами транспорту, він відіграє активну роль у світовій транспортній системі. Останнім часом активізувався процес диверсифікації портових послуг, завдяки якому значна частина діяльності портів виходить за межі звичайних функцій. Порт є центром комерційних послуг з перевалки вантажів, виступає в ролі центру індивідуального обслуговування, центру технічних послуг, екологічного центру і митної зони. За наявності сприятливих умов і підтримки уряду, порт може створити необхідні умови для розвитку промисловості у припортовій зоні. В еволюції розвитку портів до останнього часу виділяли 3 покоління, а сьогодні вже можна

говорити про 4-те покоління портів. Необхідно відзначити, що до середини минулого століття в управлінні портами домінувала консервативна стратегія адміністративного регулювання, проте вона не могла задовольнити зростаючих потреб міжнародної торгівлі. У зв'язку з цим у багатьох портах світу давно відмовилися від такої стратегії. На зміну прийшла стратегія комерціалізації діяльності порту. Вона сприяла появі портів другого і третього поколінь, які змогли досягти зростання вантажообігу, збільшення кількості суднозаходів, організувати промислову і комерційну діяльність. Іншим напрямом активізації стратегії розвитку порту є його орієнтація на комплексну обробку і розподіл інформаційних потоків, пов'язаних з обслуговуванням вантажопотоків. На сьогодні до елементу інфраструктури додається ще один елемент – це «інфраструктура», тобто інформаційна структура порту. Вона відіграє головну роль з точки зору розгляду порту як елементу логістичного ланцюжка, визначає конкурентоспроможність порту, від неї залежить якість і терміни доставки товарів від виробника до споживача. Але порту важко перейти до категорії третього покоління без проведення організаційних змін, які стосуються взаємозв'язків між різними видами діяльності всередині порту, а також між портом і муніципальними органами, тому вона передбачає перехід до більш гнучких і адаптивних організаційних структур.

Порти третього покоління з'явилися в 80-х роках завдяки інтенсивному розвитку контейнеризації та розповсюдженню мультимодальних перевезень. Крім того, цьому сприяв розвиток логістичного підходу в управлінні та оптимізації ланцюгів поставок. Однак це зовсім не означає, що діяльність портів першого і другого покоління дійшла кінця. Традиційні портові послуги, пов'язані з обробкою суден, залишаються основною діяльністю порту. Різниця полягає лише в тому, що в портах другого і третього покоління крім стивідорних послуг є широкий комплекс послуг, що надаються судну і пасажиром. При цьому навігаційні послуги, вантажні операції, складування вантажів та інші традиційні послуги виконуються на рівні сучасного менеджменту з використанням засобів телекомунікації. У портах третього покоління портова інфраструктура, зазвичай, інтегрована в телекомунікаційну мережу, яка нерідко поєднує всіх учасників не тільки транспортного процесу, але й процесу виробництва і розподілу товарів. У ХХІ ст. порти третього покоління покликані відігравати роль сполучних ланок, які пов'язують магістральні напрямки різних видів транспорту. Такі порти-дистриб'ютори будуть сприяти інтернаціоналізації транспортної мережі, глобалізації міжнародної торгівлі і світової економіки, виступати в ролі стратегічних центрів комплексного управління рухом товарів і товаророзподілення у світовій торгівлі. Наразі вже з'являються порти четвертого покоління, на території яких, крім функцій, властивих для портів 3-го покоління, створюються промислові підприємства, не пов'язані з основною діяльністю портів. Вони входять до загальної організаційної структури порту, але для цього така структура повинна бути гнучкою та адаптивною. Це, наприклад, можуть бути структури з центрами прибутку або мережеві структури у вигляді кластерів. Крім того, до четвертого покоління можна віднести порти, на території яких розташовані великі логістичні центри. Уже в найближчому майбутньому логістичні центри можуть вирости до значних розмірів, а тоді виникне зворотна ситуація: існуватиме не логістичний центр на території порту, а порт, як складовий елемент великого логістичного центру.

Сучасний менеджмент в українських портах більше орієнтований на проблеми, пов'язані зі стивідорними і складськими операціями, в той час, як зарубіжні порти підтримують авторитет у вантажовласників шляхом розширення асортименту портових послуг щодо вантажу, судна і пасажирів. Якщо вітчизняний портовий менеджмент не акцентує увагу на проблемах, які виникають у клієнтів поза перевантажувальним процесом, то в портах Болгарії, Росії, Румунії та Туреччини проблеми клієнтів розглядають як власні.

Розвиток вітчизняних портів і всього транспортного комплексу нерозривно пов'язаний з використанням сучасних технологій управління та оптимізації процесів перевантаження і доставки вантажів. Основна увага повинна спрямовуватися на вирішення питань організаційного характеру. Наразі величезна увага приділяється питанням поліпшення технологічного процесу перевантаження, заміни техніки і розробці нових

технологій, а питанням організаційного характеру увага практично не приділяється. В українських портах практично неможливо впровадження сучасної системи доставки вантажів «just in time». І пов'язано це не з проблемами недостатньої оснащеності, а з відсутністю необхідної системи організації всього логістичного ланцюжка від виробника до споживача. Сьогодні основна проблема полягає не в тому, як швидше здійснити перевантаження вантажу, а в тому, як організувати служби порту, щоб процес оформлення займав якомога менше часу.

Найважливішою вимогою до порту в сучасних умовах є його здатність надавати інтегровані інформаційні послуги. Раніше рівень розвитку порту, його відповідність сучасним вимогам визначалися інфраструктурою, пов'язаною з перевантаженням і складуванням вантажів. Наразі конкурентоспроможність порту, крім наявності сучасної перевантажувальної і транспортної інфраструктури, істотно залежить від ступеня розвитку інформаційної структури. Сучасний порт – це міжнародний інформаційний центр, користувачами якого є не тільки управлінський персонал, але і вантажовласники, мультимодальні оператори, судновласники, митні відомства, страхові компанії, кредитно-банківські установи, агенти, експедитори, сюрвеєри і багато інших. Головна проблема українських портів, виражена у відсутності надання інформаційних послуг інтегрованого характеру, має тісний зв'язок зі станом системи наземного транспортного сполучення, перш за все – залізничними перевезеннями. Важливим питанням, що потребує негайного вирішення, є відсутність сучасних засобів зв'язку. На сьогодні українські транспортні реалії характеризуються тим, що в них не існує єдиної інформаційної системи, яка здійснює зв'язок між всіма службами порту та органами державного контролю. Крім того, в категорії проблемних питань потрібно виокремити відсутність єдиної системи документообігу з мінімальним використанням первинних документів. Іноземні вантажовласники не мають можливості здійснювати постійний моніторинг руху вантажів територією України, тому часто приймають рішення спрямовувати їх в обхід нашої території. Перспективним шляхом вирішення цього питання є впровадження системи організаційної взаємодії, яка має бути заснована на сучасних принципах логістики. Це призведе до скорочення часу транспортування вантажів, підвищення якості логістичних послуг, запобігання додаткових витрат.

Середземне море є міжматериковим морем Атлантичного океану, який має з ним сполучення через Гібралтарську протоку. У водах Середземного моря виділяють наступні моря: Тірренське, Альборан, Лігурійське, Балеарське, Іонічне, Адріатичне і Егейське. Крім того, до басейну Середземного моря включають Мармурове, Азовське, Чорне і Кілійське моря. На північному сході воно поєднується протокою Дарданелли з водами Мармурового моря, потім через протоку Босфор з Чорним, а на південному сході через Суецький канал – з Червоним морем і включає території 17 держав. Все це визначає важливу роль Середземноморського регіону в світовій економіці. Море слугує найважливішою транспортною магістраллю, яка поєднує середземноморські і чорноморські держави з країнами всіх континентів. Через великі середземноморські порти проходять головні вантажні і пасажирські перевезення, як каботажні, так і далекого плавання. Особливе місце в транспортних зв'язках посідає Суецький канал – найкоротший шлях, що поєднує Середземне море з Індійським океаном [4].

Балто-Чорноморський коридор розвитку – це проект створення у Східній і Центральній Європі зони випереджаючого інфраструктурно-промислового розвитку і самостійного суб'єкта світового розвитку для довгострокової політичної і соціально-економічної стабілізації регіону. Ліквідація «санітарного кордону» між Європою і Росією можлива на основі випереджаючого промислового розвитку регіону і наділення його відповідальною світовою роллю. Формування Балто-Чорноморського коридору розвитку є розумною альтернативою «Східному партнерству» – проекту Євросоюзу, спрямованого на остаточне оформлення «санітарного кордону». Аналогічна ситуація з Центральною Європою. Без промислового розвитку всіх країн регіону, що сукупно утворюють більш ніж 100-мільйонний ринок, економічний, культурний і соціально-демографічний розвиток країн, що входять в нього, буде неможливим. Головним

інструментом формування Балто-Чорноморського коридору розвитку є його випереджальний енергетичний розвиток і включення до трансконтинентальних транспортних магістралей. Наразі фактично завершено формування найважливішого з даної точки зору вузла регіональних енергетичних протиріч – українсько-польсько-білорусько-прибалтійського. Окремим напрямком промислового розвитку регіону повинні стати проекти, пов'язані з фундаментальними дослідженнями, спрямованими на вирішення завдання щодо будівництва «євразійського сухопутного моста», який пов'яже Європу з Південною Азією та Азіатсько-Тихоокеанським регіоном. Вони забезпечать тривалий попит на широку номенклатуру товарів промислового виробництва, що складе основу унікальної спеціалізації і конкурентоспроможності БЧКР у світовому розподілі праці.

Найважливішими завданнями, на вирішенні яких зосереджено увагу, як самих країн Чорноморського регіону, так і ЄС та ООН, є [3; 5]:

- розробка та реалізація системи трансчорноморських інтермодальних ліній з використанням найбільш ефективного міжнародного досвіду;
- завершення формування, реконструкції і будівництва кільцевого автотранспортного коридору навколо Чорного моря;
- налагодження системи функціонування трансчорноморських морських і кільцевих сухопутних перевезень з використанням найбільш ефективного європейського досвіду.

Необхідно відзначити, що трансчорноморські морські перевезення забезпечують вирішення трьох найважливіших завдань [6]:

- здійснення торгових зв'язків між Європою і Азією через Чорноморський регіон;
- обслуговування зовнішньої торгівлі Чорноморських країн з державами інших континентів шляхом масштабних морських перевезень через Босфор і Середземне море;
- забезпечення торгівлі чорноморських країн між собою через відповідні порти.

Із цих портів ключовими опорними пунктами інтермодальних ліній є Варна і Бургас в Болгарії; Констанца – в Румунії; Ізмаїл, Чорноморськ, Одеса, Південний, Маріуполь – в Україні; Новоросійськ, Кавказ і Сочі – в Росії, Поті і Батумі – в Грузії; Стамбул, Самсун, Трабзон, і Деринже – в Туреччині. Саме ці порти беруть участь в прийомі та обробці судів – контейнеровозів, залізничних і автомобільних поромів. Ключовими опорними пунктами для розширення і розвитку круїзного бізнесу в регіоні Чорного моря є Бургас, Варна, Констанца, Одеса, Севастополь, Ялта, Новоросійськ, Сочі, Батумі і Стамбул [7; 8]. Співпраця цих портів з судновласницькими компаніями, експедиторами, агентами і туроператорами має стати опорною базою для розвитку трансчорноморських магістралей і круїзного бізнесу.

Висновки і перспективи подальших розробок. У підсумку варто наголосити на тому, що з урахуванням обмеженої пропускної спроможності протоки Босфор досить швидко загострюється ситуація навколо проблеми безпеки мореплавання в протоці, тому важливою транспортною задачею є перемикання вантажопотоків між країнами Чорноморського та Балтійського регіонів з морських шляхів навколо Європи на інтермодальні сухопутні перевезення між портами України та прибалтійських держав, між портами Болгарії та Румунії на Балканському півострові й портами Польщі, Німеччини та Нідерландів в регіоні Балтійського і Північного морів. У зв'язку з цим велике значення має розвиток системи швидкісних залізничних маршрутних поїздів (block-train).

Вирішення проблемних питань, які було виокремлено та узагальнено саме для українських портів, тісно пов'язане із розробкою та впровадженням системи організаційної взаємодії між всіма учасниками логістичного процесу. На сьогодні вести мову про оптимізацію процесів доставки вантажів є майже недоречним, бо українська практика характеризується парадоксальною ситуацією – матеріальні потоки випереджають у своєму русі інформаційні. Імплементация сучасних логістичних принципів дозволить суттєво скоротити час, що витрачається на здійснення доставки вантажів, буде сприяти підвищенню якості складової транспортних послуг, призведе до значного скорочення транспортних витрат та впровадження у роботу логістичної системи інформаційного документообігу. Наслідком запропонованих перетворень має стати робоча система інформаційного

забезпечення, що буде здійснювати зв'язок між усіма службами сучасного порту та органами, до повноваження яких входить здійснення контрольних функцій.

Література

1. *Все порты и терминалы Черноморско-Азовского бассейна* : сайт. URL: <http://portsukraine.com/node/2531> (дата обращения: 08.07.2018).
2. *У 2011 році українськими морськими портами перероблено майже 114 млн. тонн вантажів*. URL: <http://portovik.wordpress.com/2012/01/26/u-2011-roci-ukraïns'kimi-mors'kimi-portami> (дата звернення: 10.07.2018).
3. Макогон Ю. В. *Состояние и возможности развития торгового флота Украины в зоне Черноморского экономического сотрудничества* // Проблемы и перспективы развития сотрудничества между странами Юго-Восточной Европы в рамках Черноморского экономического сотрудничества и ГУАМ. Донецк : ДонНУ. 2011. Т. 2. С. 440–453.
4. Макогон Ю. В. *Развитие морского транспорта в государствах-членах ЧЭС : проблемы и перспективы – украинский аспект* // Проблемы и перспективы развития сотрудничества между странами Юго-Восточной Европы в рамках Черноморского экономического сотрудничества и ГУАМ. Донецк : ДонНУ. 2009. Т. 1. С. 16–22.
5. *Стратегія розвитку морських портів до 2038 року*. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-p> (дата звернення: 12.07.2018).
6. Макогон Ю. В., Лысый А. Ф., Барышникова В. В., Гаркуша Г. Г., Грузан А. В. *Механизмы организации Черноморского экономического сообщества в стимулировании развития портов Украины* : монография / Под ред. Ю. В. Макогона. Донецк: ДонНУ, 2013. 322 с.
7. *Ильичевский паромный комплекс* : сайт. URL: <http://tpnht.ru/uslugi/paromnie-perevozki/ilichevsk-parom> (дата обращения: 12.07.2018).
8. *Джурджулештский морской порт Молдавии составит конкуренцию Румынии и Украине*. URL: <http://forum.railwayclub.info/index.php?topic=16626.0> (дата обращения: 15.07.2018).

References

1. *All ports and terminals of the Black Sea-Azov basin* [Vse porty i terminaly Chernomorsko-Azovskogo baseyna], available at: <http://portsukraine.com/node/2531> [in Russian]
2. *In 2011 Ukrainian seaports processed almost 114 million tons of cargo* [U 2011 rotsi ukrainskymy morskymy portamy pererobleno maizhe 114 mln. tonn vantazhiv], available at: <http://portovik.wordpress.com/2012/01/26/u-2011-roci-ukraïns'kimi-mors'kimi-portami> [in Ukrainian]
3. Makogon, Yu. V. (2011). *Status and development opportunities of Ukrainian merchant fleet in the Black Sea Economic Cooperation zone* [Sostoyanie i vozmozhnosti razvitiya torgovogo flota Ukrainy v zone Chernomorskogo ekonomicheskogo sotrudnichestva], *Problemy i perspektivy razvitiya sotrudnichestva mezhdru stranami Yugo-Vostochnoy Evropy v ramkakh Chernomorskogo ekonomicheskogo sotrudnichestva i GUAM*, Donetsk, DonNU, T. 2, s. 440–453 [in Russian]
4. Makogon, Yu. V. (2009). *The maritime transport development in the BSEC member states: problems and prospects – Ukrainian aspect* [Razvitie morskogo transporta v gosudarstvakh-chlenakh CHEHS: problemy i perspektivy – ukrainskiy aspekt], *Problemy i perspektivy razvitiya sotrudnichestva mezhdru stranami Yugo-Vostochnoy Evropy v ramkakh Chernomorskogo ekonomicheskogo sotrudnichestva i GUAM*, T. 1, s. 16–22 [in Russian]
5. *Strategy of sea ports development till 2038* [Stratehiia rozvytku morskyykh portiv do 2015 roku], available at: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-p> [in Ukrainian]
6. Makogon, Yu. V., Lysyy, A. F., Baryshnikova, V. V., Garkusha, G. G., Gruzan, A. V. (2013). *Black Sea Economic Community organization mechanisms in stimulating of Ukrainian ports development: monograph*. Ed. by Yu. V. Makogon [Mekhanizmy organizatsii Chernomorskogo ehkonomicheskogo soobshchestva v stimulirovanii razvitiya portov Ukrainy: monografiya; pod red. Yu. V. Makogona], Donetsk, DonNU, 322 s. [in Russian]
7. *Ilyichevskiy ferry complex: website* [Ilychevskiy paromnyy kompleks: sayt], available at: <http://tpnht.ru/uslugi/paromnie-perevozki/ilichevsk-parom> [in Russian]
8. *Giurgiulesti sea port of Moldova will compete with Romania and Ukraine* [Dzhurdzhuleshtskiy morskoy port Moldavii sostavit konkurentsiyu Rumynii i Ukraine], available at: <http://forum.railwayclub.info/index.php?topic=16626.0> [in Russian]