

Олексій Геннадійович КУХАРЧИК

здобувач Міжнародного університету бізнесу і права (м. Херсон)

**ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В ПРИЧОРНОМОРЬСЬКОМУ РЕГІОНІ**

Кухарчик, О. Г. Перспективи розвитку транспортних перевезень в Причорноморському регіоні [Текст] / Олексій Геннадійович Кухарчик // Український журнал прикладної економіки. – 2018.– Том 3.– № 3.– С. 159–169.– ISSN 2415-8453.

**Анотація**

**Вступ.** Особливий характер міжнародної торгівлі, невід'ємним елементом якої є переміщення товару від продавця до покупця, потребує на сучасному етапі участі великої кількості посередників, без яких практично не може бути початий і закінчений складний процес перевезення вантажів.

**Метою** статті є дослідження сутності перспектив розвитку логістичних технологій в системі транспортних перевезень Причорноморського регіону.

**Результати.** Здійснення транспортного процесу неможливо без належного берегового обслуговування як вантажовласників, так і судновласників цілою низкою посередницьких операцій. За родом своєї діяльності посередництво на морському транспорті в експлуатаційно-комерційному аспекті виявляється головним чином у таких сферах, як фрахтування тоннажу, суднове агентування, транспортно-експедиторське обслуговування й ін.

**Висновки.** Розвиток мультимодальних (комбінованих) перевезень є перспективним напрямом розбудови транспортної системи Причорноморського регіону, оскільки дозволяє значно збільшити обсяги перевезень його територією за участю транспортних компаній, сприяючи підвищенню конкурентоспроможності регіону на національному та світовому ринку транспортних послуг, розвитку мережі існуючих транспортних коридорів, інтеграції транспортної інфраструктури України до світової транспортної системи.

Для підвищення рівня економічної стійкості мультимодального регіонального кластера в нього повинні залучатися характерні для даного регіону суспільні блага або вигоди, пов'язані з близькістю розташування компаній, особистими контактами, міцними й постійними зв'язками, а також з можливістю доступу до інформації «з середини».

**Ключові слова:** транспортні перевезення, портова діяльність, кластер, інтермодальні перевезення, мультимодальні перевезення, логістика, вантажоодержувач.

Oleksiy KUKHARCHIK

Applicant of the International University of Business and Law (Kherson)

**PERSPECTIVES FOR DEVELOPMENT OF TRANSPORTATION OF THE BLACK SEA REGION**

**Abstract**

**Introduction.** The special nature of international trade, the integral element of which is the movement of goods from the seller to the buyer, requires at the present stage of the participation a large number of intermediaries, without which it is virtually impossible to begin and complete a complex process of goods transportation.

**The purpose of this article** is investigation of the essence of the logistics technologies development prospects in the transport system of the Black Sea region.

**Results.** Implementation of the transport process is impossible without proper coastal servicing of both cargo owners and ship-owners through a number of intermediary operations. By its

---

*nature, intermediation in maritime transport in the operational and commercial aspect is mainly in areas such as tonnage chartering, ship agency, freight forwarding services, and so on.*

**Conclusions.** *The development of multimodal (combined) transportation is a perspective direction of the transport system building up of the Black Sea region, as it allows to increase significantly the transport volume by its territory with the participation of transport companies, contributing to increasing the region's competitiveness in the national and world transport services market, developing the network of existing transport corridors, integrating Ukraine's transport infrastructure to the world transport system.*

*In order to increase the level of economic sustainability of the multimodal regional cluster, it must involve the public goods or benefits characteristic of the region in relation to the proximity of the company's location, personal contacts, strong and constant links, and the possibility of access to information from «the inside».*

**Key words:** *transportation, port activity, cluster, intermodal transportation, multimodal transportation, logistics, consignee.*

**JEL classification:** L 90; L 99; R 41

---

### **Вступ**

Сучасна логістична практика транспортування пов'язана з усе більшою експансією перевезень, які здійснюються одним експедитором (оператором) з одного диспетчерського центру і за єдиним транспортним документом (мультимодальні, інтермодальні, унімодальні, комбіновані, сегментовані та ін.). Першим правовим джерелом міжнародного рівня, який містить термін «мультимодальне перевезення» і розкриває його сутність є Конвенція ООН 1980 року «Про міжнародні мультимодальні перевезення вантажів». Таким чином, мультимодальне перевезення можна визначити як міжнародне перевезення, яке здійснюється двома або більше видами транспорту, організоване оператором, приймаючим на себе відповідальність за перевезення вантажу в цілому, який видає відправнику документ на мультимодальне перевезення, який покриває весь шлях прямування вантажу.

### **Мета та завдання статті**

Метою статті є дослідження сутності перспектив розвитку логістичних технологій в системі транспортних перевезень Причорноморському регіоні. У межах досягнення мети виокремлено такі завдання:

- дослідити характер міжнародної торгівлі, невід'ємним елементом якої є переміщення товару від продавця до покупця та який потребує на сучасному етапі участі великої кількості посередників;
- провести порівняльний аналіз характеристик моделей інтермодальних перевезень.

### **Виклад основного матеріалу дослідження**

Державою визначені завдання для розвитку транспортного сектору України у «Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року «Drive Ukraine 2030» (НТСУ), яку було схвалено 30 травня 2018 року під час засідання Кабінету Міністрів України. Drive Ukraine-2030 – цифрова інфраструктура, безпека на транспорті, безпілотні автомобілі, транспортні коридори, єдина транспортна й інфраструктурна мережа з Європейським Союзом.

Основні напрями НТСУ:

- фінансування транспортної галузі й безпеки на транспорті;
- розвиток нових транспортних коридорів;
- орієнтованість на споживача;
- зниження логістичних витрат на 40%;

- розвиток мультимодальних перевезень, розвиток транспортних сполучень з ЄС;
- належний рівень сервісу для пасажирів;
- фокус на безпеку руху;
- енергоефективність та екологія;
- зниження витрат за рахунок раціонального використання ресурсів;
- розвиток електричного транспорту.

Принципи НТСУ-2030:

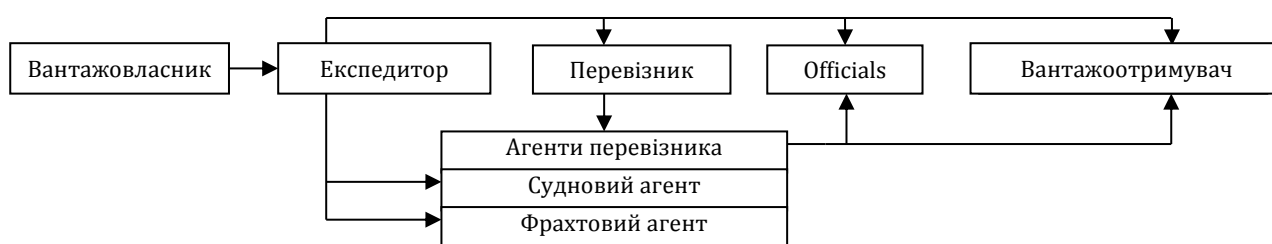
- орієнтація на потреби бізнесу та пасажирів;
- розвиток мультимодальних перевезень;
- децентралізація;
- прозорість та уникнення конфлікту інтересів ;
- впровадження нових механізмів фінансування.

Короткострокові пріоритети (3-5 років):

- розробка нової методики нарахування портових зборів (зниження розміру зборів на 20-40%);
- перегляд системи тарифоутворення на транспорті (врахування собівартості послуг і ринкових конкурентних цін) ;
- стратегічний план розвитку портів, реформа АМПУ й оновлення портової інфраструктури;
- підвищення ефективності залізничних перевезень;
- зменшення часу оборотності вагонів, оновлення парку локомотивів;
- переорієнтація перевезень з автомобільного й залізничного транспорту на внутрішні водні шляхи (Україна використовує лише 3% від загального річкового потенціалу).

На транспорті галузь припадає 12,1% обсягу експорту і 5,3% імпорту. Потенційний обсяг інвестицій у транспорті галузь оцінюється експертами 8-10 млрд. доларів на рік [1, 2, 3].

Спрощена схема взаємодії учасників транспортного процесу представлена на рис. 1. Припустимо, що товар, проданий з умовою місця постачання у конкретному порту й продавець, як відправник вантажу, зобов'язаний погрузити товар на судно, що у цьому випадку повинно бути зафрахтованим і поданим під навантаження покупцем, який є вантажоодержувачем.



**Рис. 1. Принципова схема взаємодії учасників транспортного процесу**

У цьому випадку відправник вантажу укладає договір з посередником – транспортно-експедиторським підприємством, що бере на себе обов'язок організувати приймання вантажу в порту від залізниці (автотранспорту), складування й очікування навантаження, а також і саме навантаження на судно. У той же час вантажоодержувач попередньо повинний укласти із судновласником за посередництвом фрахтового брокера договір перевезення – чартер. За згодою із судновласником морський агент контролює виконання фрахтувальником судна чартерних умов тривалості стоянки судна в порту, організує виконання всіх необхідних операцій по оформленню приходу і відходу судна, сприяє наданню йому портом необхідних послуг, оплачує за рахунок судновласника усі витрати судна по зборам у порту й одержує за свої послуги посередницького характеру винагороду.

---

Вантажоодержувач – покупець товару – оплачує судновласнику за перевезення вантажу обумовлений чартером фрахт і, у свою чергу, у порту призначення користується платними послугами іншого транспортно-експедиторського підприємства, яке забезпечує організацію розвантаження судна, збереження і вивіз вантажу з цього порту. Судновласник у порту розвантаження судна користується послугами морського агента, який виконує посередницькі послуги аналогічні тим, які виконує агент у порту навантаження. Мова йде про внутрішньопортову транспортно-експедиторську діяльність. Вантажовласник може також укласти договір з транспортно-експедиторською компанією (ТЕК), яка буде генеральним експедитором і, у свою чергу, при необхідності буде укладати договір на внутрішньопортове експедирування з портової ТЕК.

Зупинимося на історичних передумовах виникнення ТРАНСПОРТНИХ перевезень. Перший етап виникнення експедиторської діяльності охоплює період існування Венеціанської республіки, початок 13 століття. Торгівля з Європою здійснювалась через посередників – фрахтерів, які сплачували місцеві збори при перетині кордонів, були відповідальними за охорону людей, вантажів тощо. На початку 17 століття фрахтер перетворився на незалежного підприємця, спеціаліста незалежних шляхів та маршрутів, який знав всі торгові центри й організовував каравани до них, забезпечував перевезення та зберігання вантажів, сплачував податки та збори, за що отримував комісію.

Другий етап припадає на 16-17 століття. Феодальний устрій поступово змінюють капіталістичні відносини. Ділова активність експедитора поширюється на морські перевезення. Фрахтер обирає маршрути перевезення, вид перевезення та ринок для певного товару. Тепер він має назву - експедитор от латинського «expedire» - прискорити, і діє на основі оплати своїх послуг у вигляді комісії. Експедитори почали відкривати свої контори у торгових центрах та морських портах.

Третій етап припадає на 19-20 століття. Активізація транспорту та виділення транспортно-експедиційної діяльності у самостійну частину транспортного процесу. Експедитор стає членом торгових палат, асоціацій, тарифних комісій тощо. Почали виникати й розвиватися Союзи експедиторів. Правила, які вони розробили, відокремили експедиторів у самостійну сферу транспортного процесу, що пояснювалось необхідністю у посередництві між відправником, перевізником та отримувачем вантажів.

31 травня 1926 р. 16 національних асоціацій експедиторів заснували Міжнародну федерацію експедиторських асоціацій (International Federation of Freight Forwarders Association - FIATA) як неурядову міжнародну некомерційну організацію. Головна її мета - забезпечення інтересів експедиторів на міжнародному рівні. У складі організації дев'ять комітетів: з юридичних питань, документації та страхування; з митних питань; зі спрощення торговельних процедур; з професійного навчання; по зв'язках з громадськістю; та чотири транспортних комітети, які сприяють спрощенню процедур проїзду, транзиту, перетину кордонів, тарифної політики. Результатами практичної діяльності FIATA з'явилися розробка й впровадження експедиторських документів, які отримали офіційне визнання в усьому світі: експедиторська розписка, транспортний сертифікат експедитора, складська розписка, декларація вантажовідправника на перевезення небезпечних вантажів, товаророзпорядчий мультимодальний транспортний коносамент.

Четвертий етап – Почався у 20 столітті й триває і досі. Бурхливе зростання експедиторської діяльності почалося у 60 роки: підвищення вантажопідйомності й спеціалізації транспортних засобів, створення потужних автоматизованих перевалочних комплексів для масових навалочних та генеральних вантажів забезпечило впровадження нових технологій перевезення вантажів спеціалізованим

---

залізничним, морським та автомобільним транспортом. Виробникам товарів стало вигідно об'єднати в межах одного концерну як виробництво, так і транспортування товарів (підприємства нафтохімії, маслоробної й інших галузей). Другим проявом науково-технічної революції на транспорті стала контейнеризація перевезень. Нині транспортно-експедиційне обслуговування вантажів включає велику кількість складних трудомістких операцій, кожна з яких є транспортною послугою, що надається клієнтом.

Правове регулювання міжнародних перевезень здійснюється:

нормами міжнародного публічного права, які визначають відносини між державами з питань їх прав і обов'язків щодо доступу на транспортні ринки, використання транспортних коридорів і комунікацій, організації міждержавних повідомлень;

нормами міжнародного приватного права, які визначають договірні відносини між учасниками транспортного процесу під час перевезення, експедирування, агентування, використання транспортних засобів, виконання інших робіт і послуг;

нормами адміністративного права, які регламентують правила експлуатації транспортних засобів, організацію руху, режим роботи фізичних осіб, податкові правила, митні процедури, паспортний контроль.

Нормативними документами, які регламентують правила перевезення вантажів на певному виді транспорту, є:

1. На морському транспорті – це Гаагські правила 1921 р.; Брюссельська конвенція про уніфікацію деяких правил про коносаменти 1924 р. (із змінами і доповненнями від 1968 р.) Правила Гаага-Вісбі 1968 р.; Гамбурзькі правила 1978 р.; Конвенції ООН по морському праву; Кодекс торговельного мореплавання України.

2. На повітряному транспорті - Варшавська конвенція міжнародних повітряних перевезень 1929 р. (із змінами 1955 р.); Повітряний кодекс України; Постанова КМУ № 1017 «Про порядок повітряного сполучення через державний кордон України».

3. На залізничному транспорті - Бернські міжнародні вантажні конвенції (остання ред. 1985 р.) та Угода про міжнародне залізничне вантажне повідомлення (СМГС) (остання ред. 1998 р), Статут залізничних доріг України, Угода про залізничне вантажне повідомлення, тощо.

4. На автомобільному транспорті - Женевська конвенція 1975 р. про договори міжнародного дорожнього перевезення вантажу з застосуванням книжки МДП (конвенція TIR); Європейська угода про міжнародне перевезення вантажів; Європейська угода, яка стосується роботи екіпажів транспортних засобів, що виконують міжнародні автомобільні перевезення; Міжнародна конвенція про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах; Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні.

5. Для змішаних перевезень - Конвенція ООН про змішаної перевезення вантажів (Женева, 1980 р.) і Правила ЮНКТАД - МТП щодо документів змішаних перевезень (Женева, 1992 р.). Зазначена Конвенція досі не вступила в силу, її Правила є факультативними нормами. Тому вони регулюють умови договору змішаного перевезення тільки в тому випадку, коли сторони договору визнали це за доцільне. На практиці найчастіше застосовуються Правила ЮНКТАД - МТП (МТП-Міжнародна торгова палата) [4, 5, 6].

До правового забезпечення організації міжнародних перевезень також відносяться Угоди про міжнародні тарифи, які поділяються на союзні й транзитні.

Союзні угоди - угоди двох або кількох країн про узгоджені тарифи при перевезеннях вантажів по залізницях в прямому сусідському повідомленні, правила їх застосування й обчислення. Вони базуються на внутрішніх тарифах сусідніх країн, але, як правило, не збігаються з ними за рівнем.

---

Угоди про транзитних тарифах - нормативні акти, які нівелюють особливості національних правових систем, побудованих на різній основі. У них тарифи, збори й штрафи визначаються у вигляді наскрізних акордних ставок, але кожній країні в якійсь твердій валюті.

Основним нормативним документом, який регламентує правила перевезень вантажів у середині країни, є Цивільний кодекс. Умови перевезень визначаються також транспортними статутами й кодексами країни, основними з яких є: Повітряний кодекс, Транспортний статут залізниць, Статут автомобільного транспорту, Статут внутрішнього водного транспорту, Кодекс торгового мореплавання й інші закони і постанови. Крім того на всіх видах транспорту діють положення загального транспортного законодавства [7, 8].

Спираючись на основні положення даного документа до основних ознак, які характеризують перевезення як мультимодальне, тобто організоване на принципах вироблених західною доктриною права перевезень (яка формулюється як «international multimodal transport of goods») можна віднести:

- перевезення вантажів повинно бути міжнародним;
- в перевезенні повинно бути задіяно не менше ніж два види транспорту;
- перевезення організовується оператором перевезення або особами, які виступають від його імені;
- оператор перевезення в договорі перевезення між ним і особою, яка замовляє перевезення (клієнтом), виступає як рівноправна сторона договору, а не як агент або від імені вантажовідправника або перевізників, що беруть участь в операціях перевезення;
- оператор перевезення приймає на себе відповідальність за виконання договору перевезення;
- документ, який видає оператор перевезення, покриває весь шлях прямування вантажу від вантажовідправника до вантажоодержувача;
- відповідальність оператора за вантаж охоплює період з моменту прийняття ним вантажу у своє відання до моменту передачі вантажу одержувачу.

Наявність оператора мультимодального перевезення, який приймає на себе відповідальність за всі ризики, пов'язані з перевезенням вантажу, відправленого за єдиним товаросупровідним документом, що покриває весь шлях прямування вантажу, і є корінною ознакою мультимодальної перевезення від всіх інших споріднених їй. Умовно мультимодальну схему пропуску матеріального потоку в системі вантажовідправник – перевізник – вантажоодержувач можна представити таким чином.

Отже, термін «мультимодальне перевезення» характеризує перевізний процес з позицій його правового й організаційного забезпечення, на відміну від термінів «комбіновані» й «інтермодальні перевезення», які в свою чергу характеризують перевізний процес в залежності від технологічних операцій, виконуваних з вантажем або з транспортним засобом, який його перевозить.

До теперішнього часу відсутній однаковий правовий режим, який регулює мультимодальні перевезення. Конвенція 1980 (MT Convention) будучи не ратифікованою достатньою кількістю країн, ще не вступила в силу.

Правила «UNCTAD / ICC for multimodal transport documents» вступили в силу в січні 1992 р. не мають сили закону, вони носять рекомендаційний характер і містять стандартні умови договору перевезення, що включаються в мультимодальні транспортні документи. Договірна природа правил не дозволяє застосовувати їх в разі настання обставин, пов'язаних з втратою або ушкодженням вантажу або порушенням термінів поставки. В даний час правовий режим мультимодальних перевезень регулюється національними законами й нормативними правовими актами, а також міжнародними угодами.

---

Для вантажовідправника інтермодальні перевезення виглядають як перевезення, які виконується одним видом транспорту (в англійській літературі стосовно до такого перевезення часто зустрічається термін *seamless* - «безшовна»). Клієнт має справу з єдиним оператором, який приймає на себе повну відповідальність за доставку вантажу, забезпечує виконання необхідних додаткових послуг, погоджує з клієнтом «наскрізний» тариф і видає клієнтові один транспортний документ на весь шлях прямування вантажу, виступаючи перед ним в якості єдиного перевізника по договору. Об'єктом транспортування при мультимодальному перевезенні в принципі можуть бути будь-які вантажі - наливні, навалочні, тарно-штучні. Однак найбільш широке поширення мають мультимодальні перевезення, в яких використовуються так звані ІТУ (*Intermodal Transport Units, ITU*) - контейнери (*containers*), контрейлер (*controllers*), знімні кузова (*swap-bodies*). Вантаж знаходиться в ІТУ на всьому шляху прямування, а всі транспортні й вантажні операції при цьому виконуються не з різнорідними вантажними місцями, а зі стандартними ІТУ (так звана безперевантажувальна транспортна технологія), яка значно прискорює й здешевлює технологічні процеси, підвищує схоронність вантажів і дає цілий ряд інших переваг. Мультимодальні перевезення з використанням ІТУ зветься інтермодальним перевезенням.

На початковому етапі розвитку інтермодальних перевезень у фокусі уваги перебувало, перш за все, прискорення вантажних операцій при перевалці вантажів між різними видами транспорту. Сучасне застосування інтермодального підходу до транспортного забезпечення логістики носить комплексний характер і забезпечує досягнення системного ефекту, структура і потенціал якого вивчені ще далеко не повністю. Такий комплексний підхід отримав назву інтермодалізму (*intermodalism*). Існують різні трактування поняття «інтермодалізм». У найпростішому контексті його відносять до безперевантажувальних перевезень в ІТУ, виконуваних послідовно різними видами транспорту. У більш широкому сенсі під інтермодалізмом мається на увазі забезпечення ефективної взаємодії різних видів транспорту: облаштування транспортних вузлів, узгодження нормативних актів, правил, тарифів і т.д. Нарешті, найбільш загальна і сучасна інтерпретація інтермодалізму передбачає «холістичний» погляд на розвиток транспортної системи, відповідно до якого види транспорту повинні взаємодіяти, даючи користувачам можливість гнучкого вибору транспортних і нетранспортних сервісів без обмежень, обумовлених особливостями кожного з видів транспорту. За порівняно короткий історичний термін інтермодалізм перетворився в один з базових принципів транспортної політики розвинених країн і в універсальний логістичний інструмент. Сегмент міжконтинентальних перевезень генеральних вантажів в даний час практично повністю забезпечується інтермодальними транспортними системами, частка яких зростає і в сфері діяльності внутрішнього транспорту. Існують дві моделі інтермодальних перевезень.

Все більш широке застосування інтермодальної концепції в логістиці обумовлено дією таких факторів:

- 1) можливість зниження питомих інвестицій в логістичну інфраструктуру завдяки скоординованому розвитку шляхів сполучення і термінальних об'єктів різних видів транспорту, а також інтеграція об'єктів транспортної і складської логістики;
- 2) зниження логістичних витрат, які забезпечують інтермодальні перевезення;
- 3) можливість гнучкого оперативного управління товарними і транспортними потоками, а певною мірою - і управлінням запасами, які виникають в розвинених інтермодальних транспортних мережах;
- 4) позитивні екологічні ефекти інтермодалізму обумовлені, в першу чергу, перемиканням вантажопотоків з автомобільного на інші види транспорту [9, 10].

При розвитку мультимодальних транспортних технологій саме морські торговельні порти стають центрами інтенсифікації обробки транспортних і вантажних

потоків. Вони грають роль вузлових або опорних точок міжнародних транспортних коридорів й інших форм співпраці різних підрозділів виробничої інфраструктури. При виборі перевізника і маршруту слідування на перше місце виходять критерії швидкості, часу, мінімуму витрат і оптимуму надійності [11].

**Таблиця 1. Порівняння характеристики моделей інтермодальних перевезень**

Характеристика	Океанська модель	Континентальна модель
Передумови застосування	Інтеграція окремих елементів змішаного перевезення в єдиний транспортний процес	Зниження витрат транспортування, реалізація екологічних пріоритетів
Сфери застосування	Міжконтинентальні перевезення вантажів в контейнерах	Перевезення генеральних вантажів в ІТУ в сфері дії внутрішнього транспорту, доповнення «Океанських моделі»
Інтермодальна транспортна одиниця Контейнери ISO 20 і 40	Контейнери ISO 20 і 40	Контейнери ISO різних типорозмірів, «континентальні контейнери», контрейлер, в Європі - знімні кузова
Транспортне ланка	Морське лінійне контейнерне перевезення	Залізничне або водне перевезення
Роль держави	Точкова підтримка, ліквідація правових перешкод	В регіоні ЄС – всевітнє правове і фінансове регулювання

Зараз як перед портами так і перед підприємствами стоять завдання вибрати унікальну позицію для гарантування стійкої конкурентної переваги в перспективі.

Раніше вважалося, що основною передумовою для завоювання ринкових позицій є можливість зниження виробничих витрат із відповідною оптимізацією тарифної політики з боку держави. Однак труднощі, з якими стикаються як морські торговельні порти, так і підприємства далеко не завжди можуть бути компенсовані лише зниженням рівня цін на портову продукцію. Вкрай необхідним є постійне зростання номенклатури портових робіт, забезпечення їх високої якості в поєднанні з індивідуальним підходом до кожного клієнта порту.

Портова продукція, як і будь-яка інша, має комплексом властивостей, які визначають її придатність до використання в конкретних умовах. Для того щоб об'єктивно оцінити ринкові перспективи своєї нової продукції або послуг, порт повинен використовувати ті самі критерії, які і споживач. Тільки тоді можна очікувати, що оцінка, яка дана портовій продукції або послугі самим портом, співпаде з думкою клієнта. Необхідно постійне уточнення переліку вимог до портової продукції та послуг і пов'язаної з ними діяльності, істотних з погляду споживача. Порт повинен точно оцінити і саму принципову можливість розширення спектру надаваних послуг.

Підвищення ролі комплексності в господарському й інвестиційному процесах, збільшення товарної маси, яка знаходиться в процесі доставки в місця споживання, визначають основну вимогу до розвитку підприємств портової діяльності. Останнє виражається в спеціалізації перевантажувальних комплексів на базі диверсифікації портової продукції, зростанні кількості наданих послуг в одному місці й вдосконаленні організації процесу доставки товару від споживача зі зміною його властивостей.

Кінцевим результатом є розширення сфери обслуговування транспортних і вантажних потоків на території морського торгового порту.

До групи факторів привабливості для вантажовласника слід віднести:

1) підвищення рівня збереження товарів в процесі його доставки від виробника до споживача. Концентрація промисловості на портовій території тягне за собою скорочення відстані транспортування вантажу, що обумовлює зниження рівня втрат і пошкоджень за час переміщення вантажу від місця виробництва до порту;

2) зниження собівартості заробітчанства товарів за рахунок масштабів виробництва, причиною чого є акумулювання аналогічних вантажів різних



---

вантажовласників у портовій промисловій зоні, що забезпечує мінімізацію як виробничих, так і невиробничих витрат на одиницю продукції;

3) поліпшення споживчих властивостей товару, результатом чого може бути зростання продажної ціни. Наприклад, сортування товарів відповідно до вимог європейських стандартів, підвищує продажну ціну товару в декілька разів по відношенню до первісної вартості необробленої сировини;

4) скорочення транспортних витрат за рахунок зниження ваги вантажу внаслідок очищення, сортування і т.д. У підсумку до перевезення пред'являється менша кількість вантажу.

Фактори привабливості для морського торгового порту полягають в такому:

1) забезпечення стабільного вантажопотоку з боку вантажовласників, які крім переміщення вантажу потребують доведення його до остаточного, продажного вигляду;

2) залучення суміжних вантажопотоків в інтересах вантажовласників, які користуються послугою підробітку на припортової території, перевантажувати й інші вантажі в даному порту, а не налагоджувати контакти з іншими портами.

Третя група включає такі фактори привабливості для регіону:

1) зниження соціальної напруженості шляхом створення нових робочих місць. Збільшення масштабів виробничої діяльності в порту спричинить за собою збільшення потреби в робочій силі, результатом чого буде зростання зайнятості населення, збільшення купівельної спроможності, зниження рівня безробіття і т.д.;

2) збільшення відрахувань до бюджетів різних рівнів. Результатом розширення номенклатури виконуваних робіт буде створення нових суб'єктів господарювання, які в процесі функціонування здійснюватимуть відрахування коштів у вигляді різних податків і платежів;

3) зростання інвестиційної привабливості. Зацікавленість вантажовласників у зростанні інтенсивності та підвищенні якості продукції та робіт порту стимулює їх спрямовувати кошти на розвиток інфраструктури та суперструктури порту;

4) активізація малого та середнього бізнесу [12].

Активізація роботи порту у мультимодальному кластері тягне за собою зростання ділової активності як в портовій зоні, так і в усьому морському регіоні внаслідок розвитку супутніх і суміжних секторів господарювання, наприклад, сервісної діяльності морського транспорту, яка складається в основному з представників малого та великого бізнесу.

У той же час виконання цього завдання вимагає чіткої і злагодженої роботи всіх об'єктів, які функціонують на портової території. Структура портового господарства, з одного боку, визначається його багатофункціональністю, а з іншого – необхідністю інтенсивної обробки транспортних і вантажних потоків. У свою чергу сьогодні існує ряд альтернативних підходів до управління господарською діяльністю й оптимізації виробничої структури торгового порту.

Таким чином, вдосконалення системи управління портовим господарством, підвищення ролі комплексності в процесі переміщення вантажу обумовлюють посилення впливу взаємодії порту, виробничих підприємств та інших учасників процесу доставки товару. Завдяки введенню в експлуатацію нових перевантажувальних комплексів, технічного переозброєння діючих терміналів, а також активізації діяльності промисловості, на території порту забезпечується збереження, а іноді й поліпшення позиції підприємств портової діяльності на ринку транспортних послуг.

Зазначене вище, а також націленість на зростання конкурентної стійкості підприємств портової діяльності обумовлюють пошук нових форм їх співпраці. Тому, незважаючи на високі інвестиційні витрати, необхідно поліпшення якісних показників діяльності портових підприємств. На підставі цього підходу формується висока ефективність господарювання завдяки розширенню масштабів діяльності порту.

---

## Висновки та перспективи подальших розвідок

Підвищення ролі комплексності в господарському й інвестиційному процесах, збільшення товарної маси, яка знаходиться в процесі доставки в місця споживання, визначають основну вимогу до розвитку підприємств портової діяльності. Останнє виражається в спеціалізації перевантажувальних комплексів на базі диверсифікації портової продукції, зростанні кількості наданих послуг в одному місці й вдосконалення організації процесу доставки товару від споживача зі зміною його властивостей. Кінцевим результатом є розширення сфери обслуговування транспортних і вантажних потоків на території морського торгового порту.

Розвиток мультимодальних (комбінованих) перевезень є перспективним напрямом розбудови транспортної системи Причорноморського регіону, оскільки дозволяє значно збільшити обсяги перевезень його територією за участю транспортних компаній, сприяючи підвищенню конкурентоспроможності регіону на національному та світовому ринку транспортних послуг, розвитку мережі існуючих транспортних коридорів, інтеграції транспортної інфраструктури України до світової транспортної системи.

Для підвищення рівня економічної стійкості мультимодального регіонального кластера в нього повинні залучатися характерні для даного регіону суспільні блага або вигоди, пов'язані з близькістю розташування компаній, особистими контактами, міцними й постійними зв'язками, а також з можливістю доступу до інформації «з середини». Отримати доступ до переваг, пов'язаних з участю у діяльності мультимодального кластера, складно, а іноді й неможливо, якщо тільки підприємство не бере участі в цій діяльності, досить активно виявляючи помітну присутність у цьому регіоні.

Необхідно ввести особливий режим економічного партнерства між органами влади, представниками бізнесу та науки з метою якнайшвидшого вирішення ключових питань у сфері соціально-економічної політики галузі (регіону), формувати реально здійснимі програми стратегічного розвитку транспортного комплексу.

## Список літератури

1. Бурмистров М. М. Мировое морское судоходство. М.: Транспорт, 1979. 280 с.
2. Кулаев Ю. Ф. Виробничо-транспортна інфраструктура – основа розвитку ринкової економіки. Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: Збірник наукових праць. Київ: КМУЦА, 1996. 200 с.
3. Котлубай О. М. Теорія і методологія розвитку транспортно-технологічних систем перевезення вантажів. Одеса: ІПРЕД НАН України, 2012. 200 с.
4. Тарасенко В. Территориальные кластеры: Семь инструментов управления. М.: Альпина Паблишер, 2015. 201 с.
5. Крыжановский С. В. Морские торговые порты Украины в рыночных условиях. Одесса: Астопринт, 2008. 184 с.
6. Войнаренко М. П. Концепція кластерів – шлях до відродження виробництва на регіональному рівні. *Економіст*. 2000. №1. С.15-21.
7. Тараканов Н. Л. Региональные логистические системы: проблемы формирования и развития: монография. Одесса: ИПРЭИ НАН Украины, 2013. 312 с.
8. Лагодієнко В. В., Корнієцький О. В. Логістика по-японськи: підвищення ефективності діяльності підприємств. *Культура народів Причорномор'я*. 2014. №275. С. 207-210.
9. Конкурентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України [Льченко С. В., Кухарчик В. Г. та інші]; за ред. О. М. Котлубая. Одеса: ІПРЕД НАН України, 2011. 427 с.

- 
10. Лагодиенко В. В., Корниецкий А. В. Понятие сущности и функций управления в логистических системах. *Балтийский гуманитарный журнал*. 2014. №4(9). С. 145-147.
  11. Лимонов Э. Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. СПб: Информационный центр «Выбор», 2001. 416 с.
  12. Лагодиенко В. В. Корниецкий А. В. Методические принципы логистической системы управления материальными потоками. *Карельский научный журнал*. 2014. №4(9). С. 119-121.

### References

1. Burmistrov, M. M. (1979). *Mirovoe morskoe sudohodstvo*. [International Maritime Shipping]. Transport. Moscow. Russia.
2. Kulayev, Yu. F. (1996). *Vy`robny`cho-transportna infrastruktura – osnova rozvy`tku ry`nkovoyi ekonomiky`*. *Problemy` pidvy`shhennya efekty`vnosti infrastruktury`*. [Production and transport infrastructure - the basis of the development of a market economy]. *Zbirny`k naukovy`x prac`*. KMUCzA. Kiev. Ukraine.
3. Kotlubaj, O. M. (2012). *Teoriya i metodologiya rozvy`tku transportno-texnologichny`x sy`stem perevezennya vantazhiv*. [Theory and methodology of development of transport-technological systems of transportation of cargoes]. IPREED NAN Ukrayiny`. Odessa. Ukraine.
4. Tarasenko, V. (2015). *Territorial'nye klasteri: Sem' instrumentov upravlenija*. [Territorial clusters: Seven management tools]. Al'pina Pabliher. Moscow. Russia.
5. Kryzhanovskij, S. V. (2008). *Morskie torgovye porty Ukrainy v rynochnyh uslovijah*. [Sea Commercial Ports of Ukraine in Market Conditions]. Astoprint. Odessa. Ukraine.
6. Vojnarenko, M. P. (2000). «Concept of clusters - a way to revive production at the regional level». *Ekonomist*. no. 1. pp. 15-21.
7. Tarakanov, N. L. (2013). *Regional'nye logisticheskie sistemy: problemy formirovanija i razvitija*. [Regional logistics systems: problems of formation and development]. IPRJeJeI NAN Ukrainy. Odessa. Ukraine.
8. Lagodiyenko, V. V. and Korniyecz`ky`j, O. V. (2014). «Logistics in Japanese: Increasing the efficiency of enterprises». *Kul`tura narodov Pry`chernomor`ya*. no. 275. pp. 207-210.
9. *Konkurentospromozhnist` ta staly`j rozvy`tok moregospodars`kogo kompleksu Ukrayiny`*. [Competitiveness and Sustainable Development of the Maritime Economy of Ukraine] [Il`chenko, S. V., Kuxarchy`k, V. G. and other]. (2011). In Kotlubaya, O. M. (ed.). IPREED NAN Ukrayiny`. Odessa. Ukraine.
10. Lagodienko, V. V. and Kornieckij, A. V. (2014). «The concept of the essence and functions of management in logistic systems». *Baltijskij gumanitarnyj zhurnal*. no. 4(9). pp. 145-147.
11. Limonov, Je. L. (2001). *Vneshnetorgovye operacii morskogo transporta i mul'timodal'nye perevozki*. [Foreign trade operations of sea transport and multimodal transportation]. Iformiaconnyj centr «Vybor». St. Petersburg. Russia.
12. Lagodienko, V. V. and Kornieckij, A. V. (2014). «Methodical principles of the logistic system of material flow control». *Karel'skij nauchnyj zhurnal*. no. 4(9). pp. 119-121.

**Стаття надійшла до редакції 10.07.2018 р.**