

Міністерство освіти і науки України  
Український державний університет залізничного транспорту



ІНТЕЛЕКТУАЛЬНІ  
ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ  
V МІЖНАРОДНА НАУКОВО-ТЕХНІЧНА КОНФЕРЕНЦІЯ  
ПРОГРАМА КОНФЕРЕНЦІЇ



УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО  
ТРАНСПОРТУ

**Тези доповідей 5-ої міжнародної  
науково-технічної конференції**

**«ІНТЕЛЕКТУАЛЬНІ ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ»**

Харків 2024

5-а міжнародна науково-технічна конференція «Інтелектуальні транспортні технології», Харків, 25–27 листопада 2024 р.: Тези доповідей. – Харків: УкрДУЗТ, 2024. – 339 с.

Збірник містить тези доповідей науковців вищих навчальних закладів України та інших країн, підприємств транспортної та машинобудівної галузей за чотирима напрямками: розвиток інтелектуальних технологій при управлінні транспортними системами; транспортні системи та логістика; інтелектуальне проектування та сервіс на транспорті; функціональні матеріали та технології при виготовленні та відновленні деталей транспортного призначення.

## ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ В МТП ДП ЧОРНОМОРСЬК В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

### FEATURES OF THE ORGANIZATION OF TRANSPORT LOGISTICS IN THE STATE ENTERPRISE «COMMERCIAL SEA PORT OF «CHORNOMORSK» UNDER MARTIAL LAW

**Н.А. Ткач,**

Чорноморський морський фаховий коледж Одеського національного морського  
університету (м. Чорноморськ)

**N.A. Tkach,**

*Chernomorsk Maritime Appliede College of Odessa National Maritime University  
(Chornomorsk)*

Порт ДП "Чорноморськ" є одним із ключових морських транспортних вузлів України, що забезпечує значну частину експорту та імпорту країни. Розташований на півдні України на узбережжі Чорного моря, цей порт відіграє важливу роль у міжнародній торгівлі, особливо в контексті перевезення сільськогосподарських продуктів, металів та інших промислових товарів. Однак із початком повномасштабної війни в Україні та запровадженням воєнного стану функціонування порту зазнало серйозних змін [1].

З початком російської агресії в 2022 році транспортна логістика в порту Чорноморськ зазнала суттєвих змін через низку факторів, а саме блокада портів Чорного моря призвела до значного зменшення вантажопотоків через порт. Це спричинило практичну зупинку морських перевезень у перші місяці війни, що особливо відчутно в експорті українських зернових культур. Разом із загрозами ракетних ударів, мінуванням акваторій і можливі атаки на судна змусили компанії переоцінювати безпеку своїх операцій, що спричинило часткову зупинку комерційних рейсів і збільшення вартості страхування суден і вантажів. Особливо це стосується контейнерних перевезень і великих експортних сільськогосподарських партій.

Одним із важливих етапів відновлення роботи порту стало підписання зернових угод за посередництва ООН і Туреччини. Це дало змогу частково відновити експорт української сільськогосподарської продукції через порт Чорноморськ, що стало вирішальним для економіки країни.

Організація логістичних процесів у порту потребувала кардинальних змін через воєнний стан. Саме тому через блокаду портів на Чорному морі, порт ДП Чорноморськ почав виконувати функції резервного центру для обробки вантажів, які раніше проходили через інші порти. Зокрема, порт став одним із ключових вузлів для перевезення зернових після впровадження зернового коридору.

Для забезпечення безперебійної роботи порту Чорноморськ було запроваджено нестандартні мобільні рішення для обробки вантажів, які дозволяють швидко змінювати процеси перевантаження залежно від потреб ринку. А саме, використання мобільних кранів, збільшення кількості залізничних підходів до порту та швидке перепрофілювання відкритих складів для різних типів вантажів ; впровадження цифрових платформ для управління перевезеннями, що дозволило в режимі реального часу відслідковувати рух вантажів, коригувати маршрути суден і оперативно реагувати на зміну умов безпеки.

В умовах воєнного стану міжнародна спільнота зіграла вирішальну роль у підтримці функціонування українських портів. Основні напрямки співпраці включили:

**1. Зернові угоди.** Відновлення морських перевезень зерна стало можливим завдяки підписанню угоди під егідою ООН і Туреччини. Ця угода передбачала можливість експорту українського зерна через три порти, зокрема ДП Чорноморськ. Це дозволило не лише зберегти роботу порту, а й суттєво знизити продовольчу кризу на світовому рівні.

**2. Співпраця з ЄС і НАТО.** Європейські партнери й сьогодні допомагають в організації альтернативних логістичних маршрутів для вантажів, що прямують через порти Дунайського регіону, які забезпечують додаткову логістичну спроможність для Чорноморська. НАТО також підтримує ініціативи із забезпечення безпеки морських шляхів[2].

Порт Чорноморськ продовжує працювати під час воєнного стану, але існують значні виклики, які потребують постійного контролю, а саме:

- Постійні обстріли прибережної інфраструктури Чорного моря створюють значні ризики для роботи порту, що вимагає постійного вдосконалення систем захисту та відновлення пошкоджень інфраструктури.
- Портова інфраструктура потребує суттєвих інвестицій для забезпечення сучасних стандартів безпеки та ефективності: оновлення обладнання, автоматизацію процесів та підвищення спроможності обробки великих обсягів вантажів. Порт впроваджує сьогодні сучасні системи відеоспостереження, дронів для моніторингу акваторії.
- У ДП Чорноморськ є можливість стати основним гравцем у створенні нових транспортних коридорів для української продукції, покращити розвиток залізничних коридорів через ЄС та розширити роль інтерmodalьних перевезень.

Воєнний стан суттєво змінив організацію транспортної логістики в порту ДП "Чорноморськ" та спрямував багато заходів на забезпечення безпеки та адаптацію до нових умов. Міжнародна підтримка, технологічні інновації та пошук альтернативних маршрутів стали ключовими факторами, які сприяють

розвитку ДП Чорноморськ. Проте, для забезпечення стабільного розвитку необхідно продовжувати модернізацію інфраструктури та покращення безпеки.

[1] Ковальчук П.В., Сидоренко М.О. "Функціонування морських портів України в умовах воєнного стану" // Журнал "Транспорт і логістика". – 2023. – №2. – С. 34-45.

[2] Міжнародна морська організація (IMO). "Ukraine Crisis: Maritime Impacts and Port Logistics" // IMO Report. – 2022.

**УДК 621.73.06**

## **РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗА УМОВИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ**

### **DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND LOGISTICS INFRASTRUCTURE UNDER STATE ADMINISTRATION CONDITIONS**

**к.е.н. М.В. Харченко, здобувачка В.С. Семенова**

Філія Класичного приватного університету (м. Кременчук)

**PhD in Economic M. Kharchenko, student V. Semenova**

Branch of Classic Private University (Kremenchuk)

Забезпечення прискореного економічного розвитку України можливо лише за умови ефективного використання транспортної інфраструктури як основної складової національної транспортної системи та її динамічного розвитку.

Розвиток транспортно-логістичної інфраструктури зумовлено необхідністю державного управління діяльністю транспорту, визначено та обґрунтовано функціями державного управління транспортною системою, а саме: функції, пов'язані з експлуатаційною діяльністю транспортних засобів, функції, пов'язані з правовим забезпеченням діяльності транспортної системи, функції, пов'язані з соціальним розвитком, охороною навколошнього середовища, функції, пов'язані з фінансово-економічною діяльністю, функції, пов'язані з адміністративно-політичною діяльністю.

Метою державного управління транспортно-логістичної інфраструктури України є забезпечення міцної основи сталого розвитку транспортної галузі та створення вільного та конкурентного ринку транспортних послуг, що виражається формуванні та дотриманні головних принципів, а саме:

- забезпечення доступності транспортних послуг для всіх верств населення, зокрема осіб з обмеженими фізичними можливостями, малозабезпечених громадян;

- узгодження планів розвитку транспортної інфраструктури з генеральною схемою планування території України, планами використання земельних ресурсів;

- реалізація жорсткої антимонопольної політики;