

середовища, що сприятиме стандартизації цифрового обміну даними, розвитку цифрових навичок у логістиці, та залученню інвестицій у новітні ІТ-рішення. Підтримка інноваційних стартапів, цифрових хабів і галузевих кластерів може стати рушієм технологічного прориву.

Підсумовуючи, слід зазначити, що впровадження інтелектуальних транспортно-логістичних систем є необхідною передумовою підвищення ефективності логістики в умовах цифрової економіки. Формування єдиного інформаційного простору — це не лише технічна модернізація, а фундамент для нової моделі взаємодії, заснованої на прозорості, швидкості та точності рішень.

[1] Катерна О.К. Інтелектуалізація транспортно-логістичної діяльності в єдиному інформаційному просторі. Вісник Національного університету "Львівська політехніка", 2014.

[2] Яровий В.І. Теоретичні засади цифровізації контейнерних перевезень. Економіка та суспільство, 2024.

[3] Волков В.П., Волкова Т.В. Транспортно-інформаційна система моніторингу в умовах подальшої інформатизації транспортних засобів. Харківський національний автомобільно-дорожній університет, 2020.

[4] Хоменко А. Організація логістичної діяльності підприємства. Державний торговельно-економічний університет, 2023.

[5] Бугайко Д.О., Григорак М.Ю. Розвиток системного логістичного провайдингу на ринку логістичних послуг України та Польщі. Національний авіаційний університет, 2018.

[6] Григорак М.Ю. Інтелектуалізація ринку логістичних послуг: концепція, методологія. Київ, 2017.

УДК 656.6:656,1/5

ПРОБЛЕМИ ТЕРМІНОЛОГІЧНОГО ТА ФУНКЦІОНАЛЬНОГО ВИЗНАЧЕННЯ ОБ'ЄКТА «СУХИЙ ПОРТ»

PROBLEMS OF TERMINOLOGY AND FUNCTIONAL DEFINITION OF THE OBJECT "DRY PORT"

В.Л. Ромах¹, PhD (здобувач)

Одеський національний морський університет (м. Одеса)

V.L. Romakh², PhD (candidate)

Odessa National Maritime University (Odessa)

Еволюція транспортних процесів створює вимоги для галузевої трансформації в рамках якої спостерігається таке явище, як виникнення поза межами морських портів різноманітних виробничих транспортних об'єктів, що мають різну ступень виробничих зав'язків з морськими портами, різне термінологічне та функціональне визначення. А їх територіальне дистанціювання від портових морських терміналів знаходиться в діапазоні від «у безпосередній близькості» до «за межами

країни». До цього переліку відноситься об'єкт «сухий порт» який набуває різного змістовного навантаження як серед науковців, так й серед виробників.

До терміну «сухий порт» відносять досить широке коло об'єктів - контейнерні депо, контейнерні станції, митні термінали, внутрішні мультимодальні термінали тощо. При цьому, з одного боку, наявне дублювання функцій цих об'єктів, прирівняних різними авторами до «сухого порту». І навпаки – начебто подібні між собою об'єкти можуть визначаються як об'єкти з радикально відмінним функціоналом [1 - 5].

Кількість вітчизняних досліджень в рамках концепції «сухого порту» у порівнянні з закордонними напрацюваннями є значно меншою, пріоритетним є використання терміну «мультимодальний», та, здебільшого, такі об'єкти, за поданням авторів, обмежені митним функціоналом. В закордонних наукових роботах [6 - 10] «сухий порт» ототожнюється з термінами та функціями як «мультимодального» так і «інтермодального» терміналу, використовується в дослідженнях у якості компоненту зв'язку глобальної торгівлі, що поєднує форленди та внутрішні (регіональні) сполучення.

Тож заявлені об'єкти, що подаються в множині досліджень як «сухий порт», за функціями та термінологічними відмінностями можуть ототожнюватися з «сухим портом», протиставляється йому, бути його надмножиною або підмножиною.

В свою чергу «сухий порт» або об'єкт, з яким він ототожнюється/протиставляється тощо, з об'єктом «морський порт», відповідно різних джерел, знаходиться в наступних співвідношеннях: може замінювати собою об'єкт «морський порт», перетинається з ним, бути його підмножиною або протиставляється йому.

Окреслені термінологічні відмінності опису об'єкту «сухий порт», прихильність до різних концептів у відношенні функцій такого об'єкту та визначення його приналежності до «морського порту» вимагають подальшого вивчення, корегування та структурування.

[1] Горачек О., Горова К. «Сухий порт». Особливості та організація роботи. 2021. URL: <https://www.apk-inform.com/uk/exclusive/topic/1521245>.

[2] Неліпович О. В., Сутність та функціональне навантаження «Сухих портів» в сучасних умовах. Сталій розвиток економіки. 2023. No 1 (46). URL: doi <https://doi.org/10.32782/2308-1988/2023-46-13>.

[3] Ромах В.Л., Тихонін В.І., Тихоніна І.І. Методика визначення маршруту переміщення вантажопотоків в системі «сухий порт – морський порт». Вісник Херсонського національного технічного університету. 2023. № 4(87). Інженерні науки. С. 137 – 147. URL: doi: <https://doi.org/10.35546/kntu2078-4481.2023.4.16>.

[4] Тимошук О. М., Мельник О. В., Мірошник О. В. Застосування митної логістики на водному транспорті. Інвестиції: практика та досвід. 2017. № 2. С. 27–30.

[5] Чому сухі порти не стають локомотивами морської галузі? 26 січня 2021. В. Воронков. URL: <http://www.golos.com.ua/article/341199>.

[6] Crainic, T.G., P. Dell'Olmo, N. Ricciardi, and A. Sgalambro. 2015. Modeling dry-port-based freight distribution planning. Transportation Research Part C: Emerging Technologies, Engineering and Applied Sciences. <https://doi.org/10.1016/j.trc.2015.03.026>.

[7] Khaslavskaya, A., Roso, V. Dry ports: research outcomes, trends, and future implications. *Marit Econ Logist* 22, 265–292 (2020). URL: <https://doi.org/10.1057/s41278-020-00152-9>.

[8] Nguyen, L.C., and T. Notteboom. 2019. The relations between dry port characteristics and regional porthinterland settings: Findings for a global sample of dry ports. *Maritime Policy and Management* 46: 24–42. URL: <https://doi.org/10.1080/03088839.2018.1448478>.

[9] Rodrigue, J.-P., and T. Notteboom. 2012. Dry ports in European and North American intermodal rail systems: Two of a kind? *Research in Transportation Business and Management* 5: 4–15.

[10] Roso, V., Lumsden, K. A review of dry ports. *Marit Econ Logist* 12, 196–213 (2010). URL: <https://doi.org/10.1057/mel.2010.5>.

УДК 658.78

АНАЛІЗ МЕТОДИКИ РОЗРАХУНКУ ЛОГІСТИЧНИХ ВИТРАТ

ANALYSIS OF LOGISTICS COST CALCULATION METHODS

І.Ш. Рустамов¹, канд. екон. наук О.В.Кудрявцева²

Харківський національний автомобільно-дорожній університет (м. Харків)

I.Sh. Rustamov¹, O.V.Kudriavtseva², PhD (Econ.)

Kharkiv National Automobile and Highway University (Kharkiv)

Розрахунок логістичних витрат і підтримання оптимального рівня логістичних витрат показує ефективність роботи підприємства. Для розрахунку витрат визначаються витрати, пов'язані з логістикою, а саме, витрати на упаковку і складування, на обробку замовлення, транспортні витрати і так далі.

Існує кілька методів розрахунку логістичних витрат, до яких можна віднести найбільш поширений метод «Знизу вгору». Даний метод заснований на аналізі кожного етапу логістичного ланцюга і оцінці витрат на певні операції. Отримані в результаті витрати по окремих ланках логістичного ланцюга в подальшому підсумовуються для отримання величини загальних логістичних витрат.

Метод «Зверху вниз» заснований на визначенні загального бюджету, виділеного на логістичні витрати, і розподілі бюджету між стадіями логістичного ланцюга. Наприклад, даним методом можна визначити відсоток на складування або транспортування товару. Розподіл бюджету на кожну стадію дозволяє отримати сукупну суму логістичних витрат.

Аналіз і оцінка логістичних витрат допомагає вносити своєчасні корективи в логістичну стратегію компанії, поліпшити бізнес-процеси, пов'язані з управлінням потоком товарів та інформації, такі як зберігання вантажу, виробництво, постачання.

До основних методів обчислення логістичних витрат можна віднести метод прямого спостереження і збору даних про витрати на логістику, при