

DOI: <https://doi.org/10.32782/2308-1988/2023-46-13>

УДК 339.565

Неліпович Олена Володимирівна

науковий співробітник відділу розвитку митної справи,
Науково-дослідний інститут фінансової політики
Державного податкового університету
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8095-7069>

Olena Nelipovych

Research Institute of Financial Policy State Tax university

**СУТНІСТЬ ТА ФУНКЦІОНАЛЬНЕ НАВАНТАЖЕННЯ
«СУХИХ ПОРТІВ» В СУЧАСНИХ УМОВАХ****ESSENCE AND FUNCTIONAL LOAD OF «DRY PORTS»
IN MODERN CONDITIONS**

Анотація. Повномасштабне вторгнення росії в Україну має серйозні наслідки для населення та інфраструктури країни. У зв'язку з цим, існує необхідність швидкої перебудови логістичної системи, створення нових маршрутів доставки товарів та перегляду торговельних напрямів, оскільки українські морські порти знаходяться в блокаді, а частина залізничної мережі втрачена або пошкоджена. У статті розглянуто основні елементи декількох концепцій «сухого порту» розроблених іноземними науковцями, а також підходи до визначення «сухого порту». Зазначено, що використовується досить значний діапазон визначень, а саме – «сухі порти», «внутрішні термінали», «внутрішні порти», «внутрішні хаби», «внутрішні логістичні центри» та ін. Причина цього полягає в різноманітних формах, функціях і мережевих позиціях, якими можуть володіти ці вузли. Особлива увага в статті приділена функціям «сухих портів» – логістичним, дистрибуційним, інтермодальним (перевантаження, складування, обробка вантажів, відвантаження) та іншим, орієнтованим на клієнта, включаючи консолідацію та деконсолідацію вантажів, технічне обслуговування та ремонт, відстеження, митне очищення, обробку та пересилання інформації. Визначені переваги та недоліки функціонування «сухих портів». Зазначено, що саме створення тилового вантажного терміналу – «сухого порту» є сучасним способом збільшення пропускної та переробної спроможності морських портів, створення інфраструктурних можливостей для експорту в умовах блокади українських морських портів, а також ефективним інструментом зниження нерівномірності внутрішніх вантажопотоків порту.

Ключові слова: «сухий порт», вантажний термінал, інтермодальний термінал, логістика, перебудова транспортної галузі, функції «сухого» порту.

Summary. Russia's full-scale invasion of Ukraine has serious consequences for the country's population and infrastructure. In this regard, it is necessary to quickly rebuild the logistics system, create new routes for the delivery of goods and revise trade directions, as Ukrainian seaports are under blockade and part of the railway network is lost or damaged. The purpose of the article is to define the essence of the "dry port", the characteristics and comparative analysis of the main concepts of the "dry port", the functions of "dry ports" and the main advantages and disadvantages of their operation. The article examines the main elements of several dry port concepts developed by foreign scholars, as well as approaches to the definition of a dry port. It is noted that a fairly wide range of definitions is used, namely, "dry ports", "inland terminals", "inland ports", "inland hubs", "inland logistics centers", etc. The reason for this lies in the various forms, functions, and network positions that these nodes may have. The article pays special attention to the functions of dry ports – logistics, distribution, intermodal (transshipment, warehousing, cargo handling, shipment), and other customer-oriented functions, including consolidation and deconsolidation of cargo, maintenance and repair, tracking, customs clearance, processing and forwarding of information. The advantages and disadvantages of dry ports are identified. It is noted that the creation of a rear cargo terminal – a dry port – is a modern way to increase the throughput and processing capacity of seaports, create infrastructure opportunities for exports in the context of the blockade of Ukrainian seaports, as well as an effective tool for reducing the unevenness of internal cargo flows of the port. The creation of dry ports is considered expedient because of their potential to increase the efficiency and profitability of transportation, restructure the logistics system, form new cargo delivery chains in the context of Russia's large-scale military aggression, change the direction of trade flows, and the possibility of combining road and rail transportation with customs services, warehousing and distribution of goods in today's realities.

Keywords: "dry port", cargo terminal, intermodal terminal, logistics, restructuring of the transport industry, functions of a dry port.

Постановка проблеми. Стратегічний розвиток мультимодальних перевезень в сучасних умовах потребує інноваційних методів та виважених рішень, які допоможуть забезпечити ефективне функціонування портів і транспортної галузі країни в цілому, мінімізувати ризики, пов'язані з вантажними та транспортними затримками, які призводять до порушення одного з основних принципів логістики, дотримання якого передбачає вчасну доставку вантажу.

Складність сучасного розподілу вантажів, підвищена увага до інтермодальних транспортних рішень, а також проблеми з пропускною спроможністю є основними рушійними силами підвищення уваги до внутрішньої логістики. Хоча вантажних перевезень, як правило, достатньо на початковій стадії розвитку внутрішніх систем розподілу вантажів, на певному рівні діяльності зниження прибутку, спричинене затримками, споживанням енергії та порожніми перевезеннями, стає серйозним стимулом розглядати створення внутрішніх терміналів в якості наступного кроку у плануванні регіональних вантажних перевезень.

Оскільки морські судноплавні мережі та портові термінали стають краще інтегрованими, фокус зміщується на внутрішній транспорт і внутрішній термінал як фундаментальний компонент цієї стратегії. Таким чином, після етапу, який ґрунтувався на розвитку портових терміналів і мереж морського судноплавства, саме інтеграція систем розподілу морських і внутрішніх вантажів сприяла створенню внутрішніх портів.

Крім того, широкомасштабна військова агресія росії проти України призвела до необхідності перетворення вітчизняної логістичної системи з урахуванням використання альтернативних шляхів контейнерного товарообігу в міжнародній торгівлі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням питань оптимізації логістичних процесів у ланцюгах поставок присвячено праці таких вітчизняних та зарубіжних вчених: Гаврилюк Н.М., Крикавський Є.В., Матвієнко-Біляєва Г.Л., Окландер М.А., Чухрай Н.І., Патора Р., Крістофер М. та інші. Проте, в дослідженнях не розкрито ризики порушення логістичних ланцюгів, спричинених військовою агресією.

Дослідженню концепції «сухого порту» у вітчизняній літературі приділено досить небагато уваги. Так, з вітчизняних науковців питання щодо функціонування «сухого порту» розглядали в своїх працях Завгородня Ю., Воронков В., Горачек О., Горова К., Тимошук О., Мельник О., Щербина В. Натомість серед іноземних науковців концепцію «сухого порту» розробляли Россо В., Воксеніус Й., Кьюлінейн К., Жан-Пол Родріге, Моніос Д. та інші. Зважаючи на значущість даної проблематики в сучасних умовах, питання визначення сутності, функціонального навантаження,

переваг та недоліків діяльності «сухих портів» потребують подальших досліджень, які сприятимуть перебудові транспортно-логістичної системи України в умовах повномасштабного вторгнення росії.

Саме тому **метою статті** є дослідження сутності «сухого порту», характеристика та порівняльний аналіз основних концепцій «сухого порту», виокремлення функцій «сухих портів», основних переваг та недоліків їх функціонування в сучасних умовах.

Виклад основного матеріалу дослідження. В Україні нагальним питанням виступає не тільки збільшення пропускної та переробної спроможності морських портів, але і створення інфраструктурних можливостей для експорту в умовах блокади морських портів, що частково б усунуло умови для поглиблення економічної та продовольчої криз, спровокованих війною.

Так як внутрішній термінал є продовженням деяких видів портової діяльності всередині країни, термін «сухий порт» став загальноприйнятим і, як правило, є найпоширенішим терміном. Термін і досі є предметом дискусій, оскільки багато внутрішніх терміналів фактично є «мокрими», оскільки мають прямий доступ до систем внутрішніх водних шляхів. Крім того, внутрішнє розташування може фактично бути портом, якщо мова йде про баржу.

Окремим і серйозним елементом розбудови транспортної галузі є удосконалення внутрішніх терміналів в якості наступного кроку у плануванні регіональних вантажних перевезень, розподілу вантажів, балансування та збільшення пропускної спроможності портових терміналів і мереж морського та річкового судноплавства, а отже і інтеграція систем розподілу морських і внутрішніх вантажів сприяє створенню внутрішніх портів.

Варто відмітити, що використовується досить значний діапазон визначень, а саме – «сухі порти», «внутрішні термінали», «внутрішні порти», «внутрішні хаби», «внутрішні логістичні центри» та ін. Причина цього полягає в різноманітних формах, функціях і мережевих позиціях, якими можуть володіти ці вузли.

Під виглядом «сухого порту» часто подають цілий комплекс інфраструктур транспортних терміналів. Таким чином, концепція внутрішнього порту є досить багатогранною, вона може мати різні значення залежно від свого розташування, зв'язків, ролі, функцій чи навіть маркетингових цілей. Але, незалежно від використовуваної термінології, характерними ознаками «сухих портів» є наступні:

- збудований або розширений інтермодальний термінал, залізничний або баржовий;
- сполучення з портовим терміналом через залізницю, баржі або вантажівки, часто через коридор великої пропускної здатності;

– низка логістичних заходів, що підтримують та організують транзитні вантажі, часто розташовані поряд із інтермодальним терміналом [1].

Зазначимо, що перші дослідження щодо внутрішніх терміналів – «сухих портів» датуються початком 1980-х років. Манфорд С. [2] присвятив свої праці проблемі завантаженості контейнерних портів і пошуку шляхів її вирішення. Вираз «сухий порт» спочатку використовувався для опису об'єкта, який в першу чергу спрямований на вирішення зазначеної проблеми, шляхом перерозподілу потоків вантажів, що надходять морем.

В Матеріалах конференції ООН з торгівлі та розвитку (UNCTAD) [3] запропоноване наступне визначення поняття «сухий порт»: «Внутрішній термінал, в якому судноплавні компанії видають власні коносаменти для імпортованих вантажів, приймаючи на себе повну відповідальність за вартість і умови, і з якого судноплавні компанії видають свої власні накладні на експортні вантажі».

Слак Б. [4] підкреслив актуальність інтермодального транспорту для розвитку внутрішніх структур, на які покладено завдання внутрішньої перевалки. Він вказує на внутрішні термінали як на один із напрямів вирішення проблеми перевантаженості портів і визначає їх чотири логістичні функції: модальне переміщення між двома видами транспорту; консолідація вантажів для транспортної підготовки; складування товарів, що очікують на відправку; доставка одержувачу.

Європейська Комісія [5] визначає «сухий порт» як внутрішній термінал, безпосередньо з'єднаний із портом за допомогою залізничного транспорту. Харрісон Р. та ін. [6] враховують роль сухих портів в «обслуговуванні» регіону, в якому вони розташовані, з їх інтермодальними терміналами, які є їх частиною, оскільки вони є пунктом консолідації для товарів і перевантажувальним об'єктом.

Ще одне визначення було запропоновано Росо та ін. (2009): «Сухий порт – це внутрішній інтермодальний термінал, безпосередньо пов'язаний з морським(и) портом(ами), з високопродуктивними транспортними засобами, де клієнти можуть залишати/забирати свої стандартизовані одиниці так, ніби вони знаходяться безпосередньо в морському порту». Важливим аспектом цього визначення є твердження авторів, що «для повністю розвинутої концепції «сухого порту» морський порт або судноплавні компанії контролюють операції на залізничному транспорті» [7].

Нотебум Т. та Родріге Ж.-П. вказують на існування трьох основних типів інтермодальних терміналів, кожен з яких має своє місце розташування та вимоги до обладнання: термінали морського порту, залізничні термінали та розподільчі центри [8].

Кьюлінейн К. зазначає, що концепція визначення «сухого порту» як внутрішнього терміналу розвивалась в умовах контейнеризації та

пов'язаних із цим змін в операціях із вантажами. В результаті термін «сухий порт» став досить нечітким. Він міг використовуватися в різних аспектах, навіть для позначення території, де надаються специфічні послуги [9, с. 2].

Моніос Дж., вважає, що використання функціонального підходу є більш доцільним, ніж використання таких загальних термінів, як «сухий порт» або «внутрішній порт» і пропонує зберегти термінологію «extended gate» для позначення конкретної концепції інтегрованого управління потоком контейнерів між портом і внутрішньою ділянкою [10].

За Нгуєном Л. і Нотебумом Т. [11], термін «сухий порт» пройшов шлях розвитку від «інтермодального терміналу», що використовується в коносаментах, виданих судноплавними лініями (Конференція ООН з торгівлі та розвитку, 1982 р.) до більш широкого тлумачення, яке запропоновано Росо та ін.

За логікою термін «сухий порт» передбачає певне місце, розташоване осторонь від морів, де виконується частина робіт, властивих морським портам. Міжнародні експерти переважно трактують «сухий порт» як депо для проходження митних процедур, розташоване неподалік морського порту, щоб позбавити його перенавантаження. Для українських експертів цей термін взагалі порівняно новий, оскільки у зв'язку із суттєвим скороченням контейнерних перевезень внаслідок кризи 2008 р., через анексію Криму та військову агресію росії на Сході України інтерес до цього терміна тривалий час практично був відсутнім [12].

Разом з тим, над вивченням питань розвитку мультимодальних перевезень вже не перший рік працюють такі науковці, як Завгородня Ю., Воронков В., Горачек О., Горова К., Тимошук О., Мельник О., Щербина В. та інші. Зокрема, Щербина В.В. зазначає, що всі операції з комплектації, консолідування вантажів, зокрема, за логістичною технологією крос-докінгу мають здійснюватися в припортових логістичних центрах, сухих терміналах тощо [13, с. 93]. Завгородня Ю. зауважує, що одним із варіантів подолання проблем мультимодальних перевезень є подальший розвиток внутрішніх портів – «сухих портів», спрямованих на оптимізацію вантажопотоків, скорочення митних витрат, витрат на здійснення транспортних перевезень тощо [14, с. 56]. Сутність цієї ідеї полягає в тому, щоб розвантажити припортові території від великого скупчення вантажів. Контейнери залізницею відправляються вглиб країни, де проходять подальшу обробку, митне очищення і доставляються до місць призначення різними видами транспорту. На думку Горачек О., Горової К. [15] «сухий порт», або логістичний хаб – це мультимодальний логістичний центр із розвинутою інфраструктурою, яка дозволяє власникові вантажу користуватися всіма перевагами морського порту на суші.

На думку Нотебум Т. та ін. [16], логістичний центр можна класифікувати за функціональними критеріями на три основні категорії:

- логістичний вузол, основною функцією якого є складування та зберігання вантажів;
- логістичний центр, що характеризується основною транзитною функцією;
- логістичний центр, орієнтований на послуги з доданою вартістю.

Слід відзначити послуги з доданою вартістю, які можуть надавати «сухі порти»:

– Пакування та перепакування вантажів. Ця послуга дозволяє клієнтам ефективніше використовувати простір у контейнерах, знижує ризик пошкодження вантажу під час транспортування та забезпечує його безпечно перевезення.

– Контроль якості вантажів. Ця послуга полягає в перевірці вантажу на відповідність стандартам якості та безпеки перед його відправкою. Це допомагає клієнтам запобігти можливим проблемам з вантажем під час транспортування та знижує ризик повернення вантажу.

– Митне оформлення та брокерські послуги. Ця послуга включає допомогу клієнтам у митному оформленні та оформленні документів, необхідних для перетину кордону. Брокерські послуги можуть включати пошук найкращих тарифів на перевезення, планування маршруту та інші допоміжні послуги.

– Сертифікація та інспекція вантажів. Ці послуги дозволяють клієнтам отримувати сертифікати та інші документи, необхідні для транспортування вантажу певного типу або в певних країнах.

Що стосується функцій, які виконують «сухі порти», слід враховувати розташування цих об'єктів з огляду на найважливіші економіко-фінансові зони обслуговування, структуру акціонерного капіталу і навіть технічні характеристики терміналу.

Функції «сухого порту» зазвичай включають розподіл, консолідацію, зберігання, митні послуги та обслуговування обладнання [17]. Відповідно до функціонального підходу внутрішні порти можна розділити на супутникові термінали, трансmodalьні центри та центри перевантаження. Родріг Ж-П. та ін. [18] визначають три різні функції «сухих портів»:

- супутниковий термінал (обслуговує портовий термінал шляхом розміщення додаткового трафіку та додаткових функцій);
- вантажний центр (обслуговує регіони з великими обсягами контейнерних вантажів);
- трансmodalьний центр (вантажний потік з одного порту може бути об'єднаний з іншими залізничними або баржовими потоками).

«Сухий порт» може виконувати роль вузла для переміщення вантажів між цими видами транспорту, забезпечуючи зручність та ефективність

логістичного процесу. Отже, дистрибуційні та інтерmodalьні функції «сухих портів» допомагають забезпечити ефективний транспорт вантажів, зокрема, збираючи, сортуючи, зберігаючи та перевозячи їх між різними видами транспорту для досягнення кінцевих точок призначення. Подібні термінали можна знайти в логістичних парках та вільних торгових зонах. «Сухий порт» може служити як місце збору вантажів та їх дистрибуції для регіонального ринку. Важливість вантажних центрів залежить від розміру та різноманітності ринку, який вони обслуговують. Якщо вантажний центр розташований на зручній локації, наприклад, поруч з великою залізничною магістраллю, це дозволяє розширити обсяг обслуговуючого ринку.

Іншими словами, перевантажувальні центри є важливими майданчиками для з'єднання різних систем переміщення вантажів. Вони дозволяють переміщувати вантажі за допомогою різних видів транспорту, якщо потрібно перемістити вантаж з залізничного в інший залізничний термінал, або із залізничного на автомобільний транспорт, або з вантажівки на баржу. Внутрішні термінали можуть виконувати роль вантажних центрів, якщо вантаж переміщується інтерmodalьним транспортом. Часто перевантажувальні термінали розташовуються біля кордонів країн, щоб забезпечити об'єднання адміністративних процесів, пов'язаних з переміщенням вантажу через кордон.

Загалом, функції «сухого порту» подібні до функцій морського порту, крім тих, які пов'язані безпосередньо із навантаженням/розвантаженням на/із судна. Їх замінюють функції, пов'язані з іншими транспортними шляхами сполучення – залізницею, водними або автомобільними шляхами.

Виходячи із вищезазначеного, вважаємо за доцільне виділити логістичні, дистрибуційні, інтерmodalьні функції (перевантаження, складування, обробка вантажів, відвантаження) та інші функції, орієнтовані на клієнта, включаючи консолідацію та деконсолідацію вантажів, технічне обслуговування та ремонт, відстеження, митне очищення, обробку та пересилання інформації (рисунки 1).

Отже, крім перевалки вантажів «сухий порт» також може виконувати функції зберігання, консолідації та комплектації вантажів, їх митне оформлення, технічне обслуговування автомобільних і залізничних транспортних засобів.

Функції «сухого порту» багато в чому залежать від залучених зацікавлених сторін, нормативних актів і відносин з морськими портами та внутрішніми районами.

Крім того, варто відзначити узагальнені функції «сухих портів» загальнодержавного значення (рисунки 2).

Визначення і упорядкування функцій, які виконує «сухий порт» дає можливість визначити переваги та недоліки його діяльності.

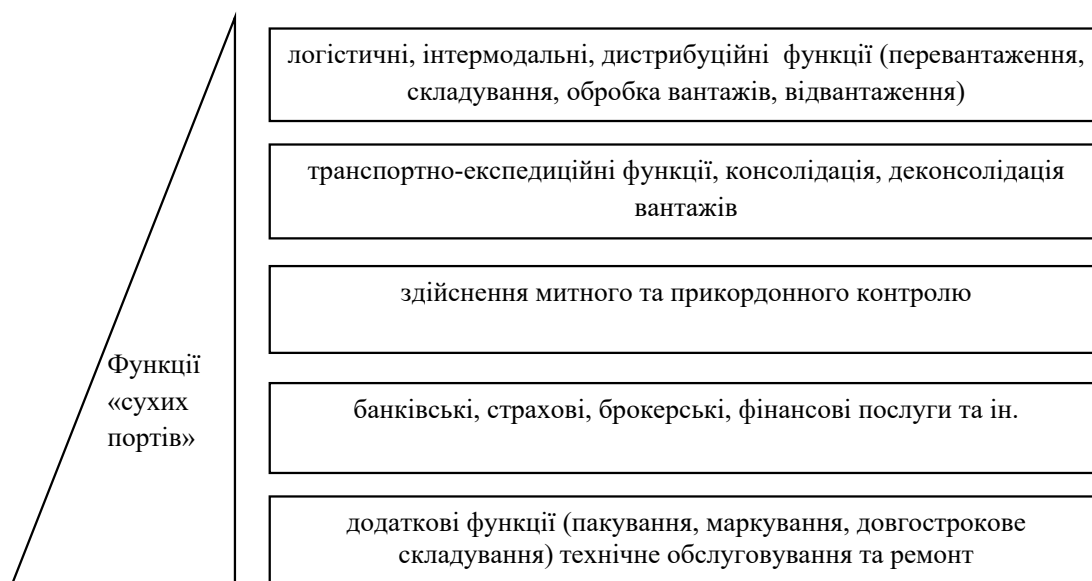


Рисунок 1 – Функції «сухих портів»

Джерело: складено автором

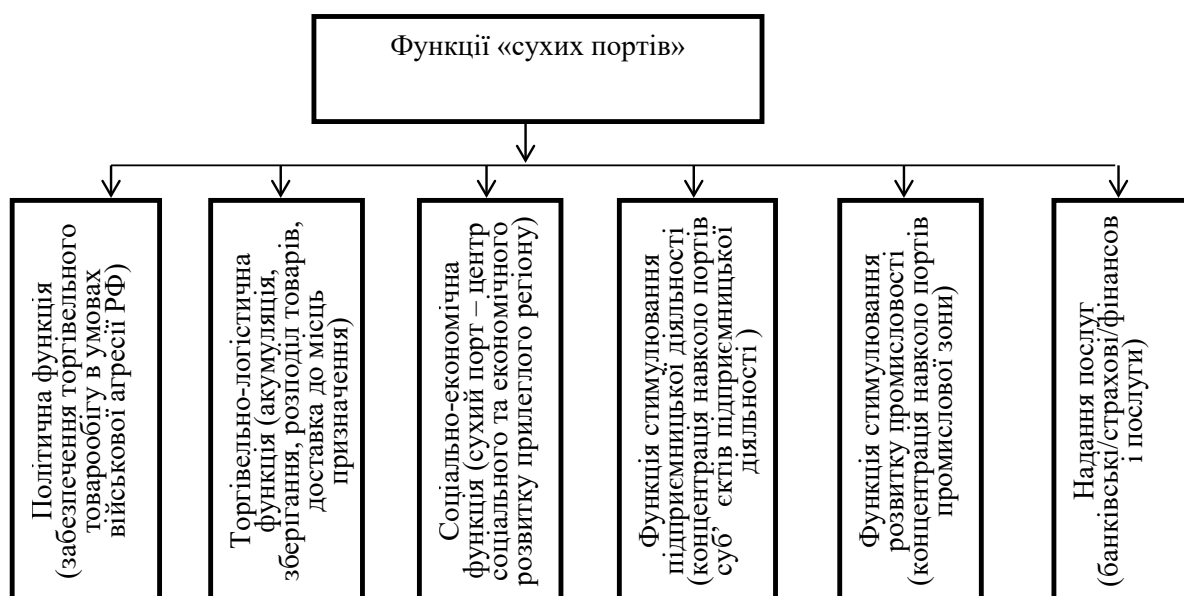


Рисунок 2 – Узагальнені функції «сухих портів» загальнодержавного значення

Джерело: складено автором

Переваги «сухого порту» :

1. Створює умови для розвитку альтернативних шляхів контейнерного товарообігу в міжнародній торгівлі, що, до прикладу, в умовах блокування морських портів, може виступати чи не єдиним варіантом здійснення зовнішньоекономічної діяльності.
2. Джерело зайнятості, яке не могло забезпечити розширення морського порту через просторові обмеження.
3. Інтермодальні перевезення можуть знизити транспортні та логістичні витрати для компаній.
4. Оптимізує доступ суб'єктів господарювання до митних служб.

5. Створює можливості для скорочення термінів доставки товарів.
6. Між розвитком регіону та «сухим портом» створюється добросесне економічне коло.
7. Внутрішні термінали, з'єднані залізницею:
 - зменшують негативний вплив на навколишнє середовище;
 - розвантажують дороги [19].
8. Географічне розташування: «сухі порти» можуть бути розташовані віддалено від морів та океанів, що дозволяє економити час та кошти на транспортування вантажів до морських портів.

9. Незалежність від погодних умов: «сухі порти» не залежать від погодних умов на морі та можуть працювати цілий рік, що забезпечує стабільність вантажоперевезень.

10. Широкий спектр вантажів: «сухі порти» можуть обробляти різні види вантажів, включаючи сипучі, рідкі та важкі вантажі.

11. Низькі витрати на транспортування: «сухі порти» можуть забезпечувати ефективне транспортування вантажів на внутрішній водній та залізничній мережах, що може знизити витрати на транспортування в порівнянні з морськими портами.

12. Менші витрати на інфраструктуру: «сухі порти» не вимагають значних інвестицій в будівництво інфраструктури для взаємодії з великими суднами, що може знизити витрати на будівництво та утримання порту.

Отже, «сухі порти» мають деякі переваги порівняно з морськими портами, зокрема, географічне розташування, незалежність від погодних умов, широкий спектр вантажів, низькі витрати на транспортування та менші витрати на інфраструктуру.

На рисунку 3 представлені основні переваги «сухих» портів для морських портів, міст, навколишнього середовища, вантажовідправників.

При цьому, деякими недоліками «сухих портів» можна вважати:

– розвиток регіону може вплинути на рівень розвитку сусідніх регіонів. Це пов'язано із витісненням продуктивних факторів у бенефіціарний регіон.

– створення цих потужностей вимагає великих початкових вкладень, які можуть значно підвищити рівень загальних витрат.

– вимагає високого рівня координації з наземним транспортом [19].

– обмежена вантажопідйомність: «сухі порти» можуть бути обмежені у вантажопідйомності через обмеження глибини річок та каналів, що може призвести до обмеження розміру суден та обмеження масштабів вантажоперевезень.

– високі витрати на обладнання: «сухі порти» вимагають значних інвестицій в обладнання та інфраструктуру, що може стати перешкодою для їх створення та розвитку.

– негативний вплив на довкілля: розширення «сухих портів» може призвести до негативного впливу на довкілля через викиди відходів та забруднення повітря, що може впливати на здоров'я місцевих жителів та природні екосистеми.

– висока залежність від сезонності: деякі «сухі порти» можуть бути значною мірою залежні від сезонності, оскільки деякі види вантажів можуть перевозитися лише певний період року.

– висока конкуренція: «сухі порти» можуть бути в конкуренції з іншими портами та транспортними компаніями, що може призвести до скорочення кількості вантажоперевезень та зниження прибутку.

Отже, «сухі порти» мають деякі недоліки, такі як обмежена вантажопідйомність, високі витрати на обладнання та інфраструктуру, негативний вплив на довкілля, залежність від сезонності та висока конкуренція.

Висновки. У зв'язку з військовою агресією росії значна частина логістики в Україні через обмежені можливості функціонування морських



Рисунок 3 – Переваги «сухих портів»

портів була переміщена на залізницю та автотранспорт, однак митниці на Заході країни виявились «вузьким місцем», не спроможним вчасно пропустити через кордон величезні обсяги вантажних потоків. Розірваними виявились і ланцюги постачань компонентів виробництв – сировини для харчової промисловості, техніки, одягу. Основна причина – руйнування логістики чи позиція контрагентів, які не хочуть ризикувати. Крім того, воєнний стан дозволив виявити інші причини, які критично вплинули на швидкість переміщення вантажних потоків – тимчасові обмеження на паливо, відсутність водіїв, побудова довгих маршрутів – необхідність об'їжджати небезпечні зони. Мета логістики і в мирний, і у військовий час полягає в тому, щоб необхідні вантажі були доставлені у необхідне місце в потрібний час.

В таких умовах саме створення тилового вантажного терміналу – «сухого порту» є сучасним способом збільшення пропускної та переробної спроможності морських портів, створення інфраструктурних можливостей для експорту в умовах блокади українських морських портів, а також ефективним інструментом зниження нерівномірності внутрішніх вантажопотоків порту.

Головною завданням в даному контексті є підвищення ефективності транспортної інфраструктури за допомогою збільшення пропускної здатності вантажних переходів через західний кордон і будівництва «сухих портів» в прикордонних зонах. У цьому процесі необхідно залучати сусідні країни, перш за все Польщу, оскільки її залізнична

інфраструктура також може мати обмеження для подальшого транспортування експорту з України. Пріоритетним маршрутом може стати створення надійного залізничного маршруту в порти країн Балтії, які раніше перевозили схожу номенклатуру російських вантажів і зараз мають вільні потужності. Організація таких логістичних хабів дозволить власникам вантажів скористатися усіма можливостями, які надає світова торгівля з використанням морських контейнерних перевезень.

Зауважимо, що «сухі порти» призначені для переорієнтації руху вантажів від неефективних до ефективних схем перевезень, реалізації оптимальних транспортно-логістичних рішень, переваги від яких виявляються у наступних показниках: зниженні експлуатаційних транспортних витрат, що сприятиме збільшенню обсягів торгівлі; зменшенні шкідливого впливу на довкілля (за рахунок, до прикладу, скороченні викидів парникових газів; шкідливих викидів; поширення шуму); зниженні витрат на утримання транспортної інфраструктури тощо.

Отже, створення «сухих портів» вважається доцільним з огляду на їх потенціал для підвищення ефективності та рентабельності перевезень, побудови логістичної системи, формування нових ланцюгів доставки вантажів в умовах широкомасштабної військової агресії росії, зміни напрямів торговельних потоків, а також можливості поєднання автомобільного, залізничного транспортування з послугами митної сфери, складування та розподілу вантажів в реаліях сьогодення.

Список використаних джерел:

1. Dr. Jean-Paul Rodrigue and Dr. Theo Notteboom. Chapter 2.3 – Inland Ports / Dry Ports. URL: <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part2/dry-ports/>
2. Munford, C. Buenos Aires – Congestion and the dry port solution, Cargo Systems International. *The Journal of ICHCA*. Vol. 7. No. 10. P. 26–27.
3. United Nations Conference on Trade and Development – UNCTAD. Handbook on the Management and Operation of Dry Ports. Geneva, Switzerland, 1991. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rdpldc7_en.pdf
4. Slack B. Satellite terminals: A local solution to hub congestion? *J. Transp. Geogr.* 1999. No. 7. P. 241–246.
5. European Commission—Directorate General DG VII, RTD 4th Framework Programme. In Towards a New Generation of Networks and Terminals for Multimodal Freight Transport – TERMINET. European Commission : Brussels, Belgium, 2001. URL: <https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/project/documents/terminet.pdf>
6. Harrison R., Cray J.P.M., Henk R., Prozzi J. Inland Port Transportation Evaluation Guide; Center for Transportation Research. The University of Texas at Austin: Austin, TX, USA, 2002. URL: https://ctr.utexas.edu/wp-content/uploads/pubs/4083_P4.pdf
7. Roso V. A review of dry ports. *Maritime Economics & Logistics*. 2010. Vol. 12 (2). P. 196–213.
8. Notteboom Theo, Jean-Paul Rodrigue. Inland Terminals within North American and European Supply Chains. PDF. *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*. 2009. № 78.
9. Cullinane K., Bergqvist R., Wilmsmeier G. The dry port concept – Theory and practice. *Maritime Economics & Logistics*. 2012. № 14. P. 1–13.
10. Monios J. The role of inland terminal development in the hinterland access strategies of Spanish ports. *Research in Transportation Economics*. 2011. Vol. 33 (1). P. 59–66. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2011.08.007>
11. Nguyen L.C., Notteboom T. Public-private partnership model selection for dry port development: An application to Vietnam. *World Rev. Intermodal Transp. Res.* 2017. Vol. 6. No. 3. P. 229–250. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/91120432.pdf>
12. Воронков В. Чому «сухі порти» не стають локомотивами морської галузі? *Голос України*. 2021. URL: <http://www.golos.com.ua/article/341199>

13. Щербина В.В. Проблеми та завдання розвитку портової логістики України. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Збірник наук. праць*. 2019. № 2 (67). С. 89–101. DOI: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2019-2-89-101>.
14. Завгородня Ю. Перспективи стратегічного розвитку морських портів. *Вісник ХНАУ ім. В.В. Докучаєва. Серія «Економічні науки»*. 2020. № 4. Т. 1. С. 49–58.
15. Горачек О., Горова К. «Сухий порт». Особливості та організація роботи. 2021. URL: <https://www.apk-inform.com/uk/exclusive/topic/1521245>
16. Notteboom T., Parola F., Satta G., Risitano M. A taxonomy of logistics centres: Overcoming conceptual ambiguity. *Transp. Rev.* 2017. No. 37. P. 276–299.
17. Zeng Q., Maloni M.J., Paul J.A., Yang Z. Dry port development in China: Motivations, challenges, and opportunities. *Transp. J.* 2013. No. 52. P. 234–263.
18. Rodrigue J.-P., Debrie J., Fremont A., Gouveral E. Functions and actors of inland ports: European and North American dynamics. *J. Transp. Geogr.* 2010. No. 18. P. 519–529.
19. Сухий порт. URL: <https://uk.economy-pedia.com/11033395-dry-port>

References:

1. Dr. Jean-Paul Rodrigue and Dr. Theo Notteboom. Chapter 2.3 – Inland Ports / Dry Ports. Available at: <https://porteeconomicsmanagement.org/pemp/contents/part2/dry-ports/>
2. Munford C. (1980) Buenos Aires–Congestion and the dry port solution, Cargo Systems International. *The Journal of ICHCA*, vol. 7, no. 10, pp. 26–27.
3. United Nations Conference on Trade and Development – UNCTAD (1991) Handbook on the Management and Operation of Dry Ports. Geneva, Switzerland. Available at: https://unctad.org/system/files/official-document/rdpldc7_en.pdf
4. Slack B. (1999) Satellite terminals: A local solution to hub congestion? *J. Transp. Geogr.* no. 7, pp. 241–246.
5. European Commission – Directorate General DG VII, RTD 4th Framework Programme. In Towards a New Generation of Networks and Terminals for Multimodal Freight Transport – TERMINET (2001) European Commission: Brussels, Belgium. Available at: <https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/project/documents/terminet.pdf>
6. Harrison R., Cray J.P.M., Henk R., Prozzi J. (2002) Inland Port Transportation Evaluation Guide. Center for Transportation Research. The University of Texas at Austin: Austin, TX, USA. Available at: https://ctr.utexas.edu/wp-content/uploads/pubs/4083_P4.pdf
7. Roso V. (2010) A review of dry ports. *Maritime Economics & Logistics*, vol. 12 (2), pp. 196–213.
8. Notteboom Theo, Jean-Paul Rodrigue (2009) Inland Terminals within North American and European Supply Chains. *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*, no. 78.
9. Cullinane K., Bergqvist R., Wilmsmeier G. (2012) The dry port concept – Theory and practice. *Maritime Economics & Logistics*, no. 14, p. 1–13.
10. Monios J. (2011) The role of inland terminal development in the hinterland access strategies of Spanish ports. *Research in Transportation Economics*, vol. 33 (1), pp. 59–66. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2011.08.007>
11. Nguyen L.C., Notteboom T. (2017) Public-private partnership model selection for dry port development: An application to Vietnam. *World Rev. Intermodal Transp. Res.*, vol. 6, no. 3, pp. 229–250. Available at: <https://core.ac.uk/download/pdf/91120432.pdf>
12. Voronkov V. (2021) Why "dry ports" do not become locomotives of the maritime industry? *Voice of Ukraine*. Available at: <http://www.golos.com.ua/article/341199> (in Ukrainian)
13. Shcherbina V.V. (2019) Problems and tasks of development of port logistics of Ukraine. *Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti : Zbirnyk nauk. prats*, no. 2 (67), pp. 89–101. DOI: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2019-2-89-101> (in Ukrainian)
14. Zavorodnia Yu. (2020) Prospects of strategic development of seaports. *Visnyk KhNAU im. V.V. Dokuchaieva. Seriiia "Ekonomichni nauky"*, no. 4, t. 1, pp. 49–58. (in Ukrainian)
15. Horachek O., Horova K. (2021) "Dry port". Features and organization of work. Available at: <https://www.apk-inform.com/uk/exclusive/topic/1521245> (in Ukrainian)
16. Notteboom T., Parola F., Satta G., Risitano M. (2017) A taxonomy of logistics centres: Overcoming conceptual ambiguity. *Transp. Rev.* no. 37, pp. 276–299.
17. Zeng Q., Maloni M.J., Paul J.A., Yang Z. (2013) Dry port development in China: Motivations, challenges, and opportunities. *Transp. J.*, no. 52, pp. 234–263.
18. Rodrigue J.-P., Debrie J., Fremont A., Gouveral E. (2010) Functions and actors of inland ports: European and North American dynamics. *J. Transp. Geogr.*, no. 18, pp. 519–529.
19. Dry port. Available at: <https://uk.economy-pedia.com/11033395-dry-port> (in Ukrainian)

Стаття надійшла до редакції 11.08.2023