

УДК 656.025.4.03

Карпенко О.О.

ФОРМУВАННЯ ТАРИФІВ У КОНТЕКСТІ ГАРМОНІЗАЦІЇ ІНТЕРЕСІВ ВАНТАЖОВЛАСНИКІВ ТА ОПЕРАТОРІВ ЗМІШАНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

Розглянуто особливості тарифоутворення на змішані перевезення вантажів, наведено існуючий порядок формування тарифів на змішані перевезення вантажів та запропоновано його удосконалення за рахунок низки додаткових дій оператора змішаних перевезень вантажів, розроблено методичні положення з формування тарифів на змішані перевезення вантажів.

Ключові слова: *змішані перевезення вантажів, тарифи на змішані перевезення вантажів, порядок формування тарифів на змішані перевезення вантажів.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. У сучасних ринкових умовах до транспортної системи України висуваються високі вимоги щодо якості, регулярності та надійності транспортних зв'язків, збереженості вантажів та безпеки перевезення пасажирів, дотримання строків і оптимізації вартості доставки.

Одним з важливих і перспективних напрямків технічного прогресу на транспорті є впровадження змішаних технологій організації перевізного процесу. Розвиток змішаних перевезень вантажів для України набуває особливо важливого значення у зв'язку з прийнятим курсом на інтеграцію в європейську і світову транспортні системи, в діяльності яких спостерігається постійна тенденція розвитку таких перевезень.

Найважливішим інструментом поширення змішаних перевезень вантажів є гнучка тарифна політика. Впровадження зваженої тарифної політики дозволить з одного боку, стимулювати зовнішньоторговельні транспортно-економічні зв'язки з урахуванням кон'юнктури цін на світовому ринку, а з іншого – забезпечити стабільне фінансове положення транспортних підприємств з максимальним дотриманням інтересів держави, відправників вантажу і вантажоодержувачів.

Своєчасність і економічна доцільність досліджень з проблем, що розглянуті у статті, обумовлені реалізацією заходів, зазначених у Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Основна увага в наукових розробках з порушеного питання, приділяється вивченню стану і тенденцій розвитку змішаних перевезень вантажів [2], особливостей здійснення змішаних перевезень у зовнішньоекономічній діяльності [3], побудові логістичних схем міжнародних змішаних перевезень вантажів за оптимальною наскрізною ставкою [4], факторам формування тарифів на змішані перевезення [5], порядку встановлення тарифів на змішані перевезення [6], структурі тарифів при перевезенні вантажів у змішаних сполученнях [7], вибору транспортно-технологічної схеми доставки вантажів та котируванню наскрізної ставки при змішаних перевезеннях [8], формуванню тарифної політики при організації змішаних перевезень [9].

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Аналіз досліджень і публікацій показав, що порядок формування тарифів на змішані перевезення вантажів в Україні є недосконалим, що стримує розвиток таких перевезень.

Формування цілей статті (постановка завдання). Метою статті є удосконалення порядку формування тарифів на змішані перевезення вантажів для подальшого поширення в Україні та розробка методичних положень з формування тарифів на змішані перевезення вантажів з урахуванням інтересів як операторів змішаних перевезень вантажів, так і вантажовласників.

Виклад основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Основним нормативним актом у галузі змішаних перевезень вантажів (ЗПВ), що регламентує комерційно-правові взаємовідносини перевізників та вантажовласників при міжнародних змішаних перевезеннях, є Нью-Йоркська Конвенція ООН про змішані перевезення вантажів, прийнята у травні 1980 року.

Виходячи зі змісту зазначеної Конвенції, основними ознаками змішаних перевезень вантажів є:

- у перевезеннях бере участь більше двох видів транспорту, робота яких координується і контролюється оператором змішаного перевезення вантажів (оператором ЗПВ);
- наявність договору змішаного перевезення, що укладається між оператором ЗПВ і вантажовласником про перевезення вантажів з обумовленого місця відправлення до місця призначення, оформленого документом змішаного перевезення, що супроводжує вантаж протягом усього процесу його доставки;
- оператор ЗПВ виступає як юридична особа, що несе відповідальність за весь процес руху вантажу;
- оператор ЗПВ котирує наскрізну ставку тарифу [10].

Таким чином, головною діючою особою у змішаному перевезенні вантажів є оператор ЗПВ, який виступає як договірний перевізник, що одноосібно відповідає за схоронність вантажу, його доставку в пункт призначення та одержує за це повну оплату.

Можливість широкого впровадження змішаних сполучень у практиці міжнародної торгівлі визначається цінovими показниками. Тому важливим кроком у подальшому пристосуванні змішаних перевезень до практики зовнішньої торгівлі є введення тарифних правил і обґрунтування рівня змішаних тарифів [5, с. 607].

Виходячи з особливостей формування змішаних сполучень, операторами ЗПВ було внесено в зовнішньоторговельну термінологію поняття наскрізний тариф.

Ставка наскрізного тарифу на змішане перевезення покриває весь маршрут доставки вантажу та побудована з урахуванням витрат на його перевезення різними видами транспорту, перевалку, складування, здійснення митних формальностей, випуску документації тощо.

За своєю суттю наскрізний тариф не повинен виступати як сума тарифів різних субперевізників або субконтрактів з певною надбавкою. Цим можна підірвати конкурентоспроможність оператора ЗПВ. Ставка наскрізного тарифу – це результат аналітичної роботи [7, с. 165].

Ефективність змішаного перевезення для оператора ЗПВ складається із експедиторської комісії, що включена в тариф, та контрактної знижки, яку він отримує від фактичних перевізників, термінальних компаній та інших субагентів як крупний клієнт – відправник вантажу. Але, як правило, оператор ЗПВ залишає собі тільки частину різниці між базовою ставкою тарифу і тією ставкою, яку він отримує від субагентів як крупний клієнт. Решту цієї різниці він передає вантажовідправнику у вигляді зниження наскрізної ставки провізної плати. Такий поділ економії транспортних витрат між оператором ЗПВ та вантажовідправником є вигідним для обох сторін.

Ціноутворення на послуги операторів змішаних перевезень вантажів є складним економічним процесом. Це пов'язано з тим, що ціна, яка згодом відображається в тарифі, відбиває інтегровані витрати оператора ЗПВ, пов'язані з його перевізною, експедиторською, агентською, складською та іншою діяльністю.

Робота оператора ЗПВ з організації доставки вантажу починається з отримання замовлення клієнта. Замовлення повинно містити такі дані про перевезення: назву, транспортні характеристики і кількість вантажу; пункти (порти) навантаження та розвантаження; термін готовності вантажу до перевезення. Крім того, клієнт повинен повідомити в своєму замовленні всю додаткову інформацію, яка необхідна оператору ЗПВ для правильного вибору транспортно-технологічної схеми: обмеження щодо вибору транспортних засобів; умови навантаження та митного оформлення вантажів на складах підприємства-відправника; найбільш пізня дата відвантаження або доставки товару; перевезення є разовим чи початком виконання довгострокового контракту (якщо мова йде про довгостроковий контракт, то клієнт має вказати: терміни початку та закінчення поставок, загальний обсяг і розподіл перевезень за місяцями, число відправлень на місяць та розмір однієї партії). У повному обсязі логістичні дослідження для вибору оптимальної транспортно-технологічної схеми проводяться при отриманні оператором ЗПВ пропозиції організувати перевезення нового для нього вантажу або відомого, але на новому напрямку, або при значній зміні ставок та конкурентоспроможності різних видів транспорту і портів перевалки.

Проведений аналіз діючої системи формування тарифів на змішані перевезення вантажів дозволив проілюструвати порядок тарифоутворення на змішані перевезення вантажів, який наведено на рис 1.

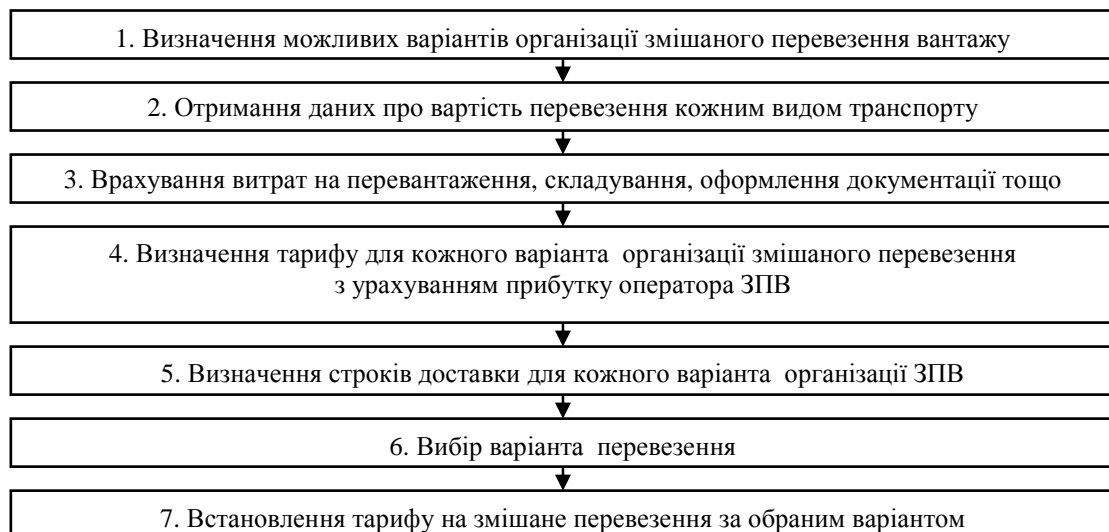


Рис. 1. Діючий порядок формування тарифів на змішані перевезення вантажів

Як видно з рис. 1, при формуванні тарифів оператор ЗПВ для кожного змішаного перевезення розглядає всі можливі варіанти транспортування і перевалки вантажу. Для кожної можливої схеми визначається сума витрат, терміни доставки вантажу та ризики, пов'язані з його транспортуванням. За усіма варіантами організації змішаного перевезення оператор ЗПВ надає клієнту калькуляцію наскрізної ставки з зазначенням витрат на кожному етапі перевезення і перевалки вантажу. Крім того, за цими варіантами наводяться показники якості транспортних послуг. На основі повного комплексного аналізу оператор ЗПВ дає клієнту рекомендацію щодо вибору варіанта перевезення та тариф на змішане перевезення вантажів.

Основними недоліками продемонстрованого на рис. 1 діючого порядку формування тарифів на змішані перевезення вантажів є суб'єктивність при тарифоутворенні, відсутність науково обґрунтованого методичного підходу до формування тарифів та чітко визначеного критерію вибору варіанта організації змішаного перевезення вантажів.

При ціноутворенні на змішані перевезення вантажів для операторів ЗПВ дуже важливо розуміти, що дійсні потреби клієнта – це не лише більш низька вартість перевезення або

скорочення часу транзиту, а можливість доставки потрібного продукту в потрібне місце до певного часу і з визначеним рівнем послуг, а також з одночасним зменшенням складських та капітальних витрат [6, с.131].

Оператор ЗПВ можуть по-різному пропонувати транспортну продукцію. Деякі роблять ставку на більш низьку ціну, інші – на скорочення часу транзиту, але навряд чи це переконає потенційних клієнтів в тому, що послуги даного оператора ЗПВ краще або відрізняються від того, що пропонує деякий середній конкурент. Тому будь-який спеціалізований оператор ЗПВ повинен диференціювати свою продукцію від продукції конкурентів. Найкращим чином цього можна досягти в результаті роботи групи з обслуговування клієнтури з (потенційними) клієнтами. Подібна ситуація потребує абсолютно нового підходу до «продажу». В ідеалі діяльність оператора ЗПВ повинна базуватися на довготривалих взаємовідносинах з клієнтами, а не на «одноразових» угодах.

Співробітництво клієнта та оператора ЗПВ у транспортних проектах в якості рівноправних партнерів принесе користь обом. Завдяки більш ефективним транспортним послугам і, як наслідок, скороченню імпортно-експортних витрат, вигоду отримає також і держава.

Загальними умовами застосування наскрізного тарифу має бути згода всіх учасників та розробка єдиного технологічного процесу, який регламентує обов'язки учасників щодо виконання операцій з транспортування та часу їх виконання. При цьому вихідна ставка наскрізного тарифу повинна орієнтуватися на ціну товару на світовому ринку. У разі її перевищення виникає необхідність коригування наскрізного тарифу до потрібного рівня включаючи витрати експортера (імпортера).

Таким чином, оператор ЗПВ відповідно до діючого порядку формування тарифів на ЗПВ визначає n варіантів організації змішаного перевезення з пункту відправлення до пункту призначення. Для кожного варіанта (j) розраховується строк доставки (t_j) та ставка наскрізного тарифу (T_j).

Проведені дослідження дозволили запропонувати удосконалений порядок формування тарифів на змішані перевезення вантажів (рис. 2), який на відміну від діючого включає низку додаткових дій оператора ЗПВ з розрахунку прибутку, який може бути отриманий від скорочення строку доставки, визначення тарифів з позиції вантажовласника та оператора ЗПВ, а також обґрунтованого вибору варіанта організації та формування тарифів на ЗПВ за різних умов організації змішаних перевезень.

На основі удосконаленого порядку тарифоутворення розроблено методичні положення з формування тарифів на ЗПВ, які базуються на обґрунтуванні вибору варіанта організації перевезень за критерієм максимального значення додаткового прибутку вантажовласника і встановленні відповідного тарифу. Вихідними параметрами запропонованих методичних положень виступають: кількість варіантів організації змішаного перевезення (n , $n = \overline{1, j}$), строк доставки (t_j), ставка наскрізного тарифу (T_j) для кожного з можливих варіантів організації змішаного перевезення, вартість вантажу, що перевозиться (B), та рентабельність (R).

Формування тарифів на змішані перевезення вантажів за розробленими методичними положеннями здійснюється в декілька етапів.

На першому етапі серед ставок наскрізного тарифу (T_j) обираємо мінімальне значення (T_{\min}) та визначаємо варіант перевезення за мінімальним значенням тарифу ($k = j(T_{\min})$). Для k -го варіанта перевезення обираємо строк доставки (t_k).

На другому етапі обираємо мінімальне значення ($t_{\min\ell}$) серед строків доставки (t_j) та визначаємо варіант перевезення за обраним мінімальним значенням строку доставки ($s_\ell = j(t_{\min\ell})$). Для s -го варіанта перевезення обираємо відповідну ставку наскрізного тарифу – ts_ℓ , при цьому ℓ – лічильник, який дорівнює кількості разів проведення розрахунку вказаного показника ($\ell = \overline{1, n}$).

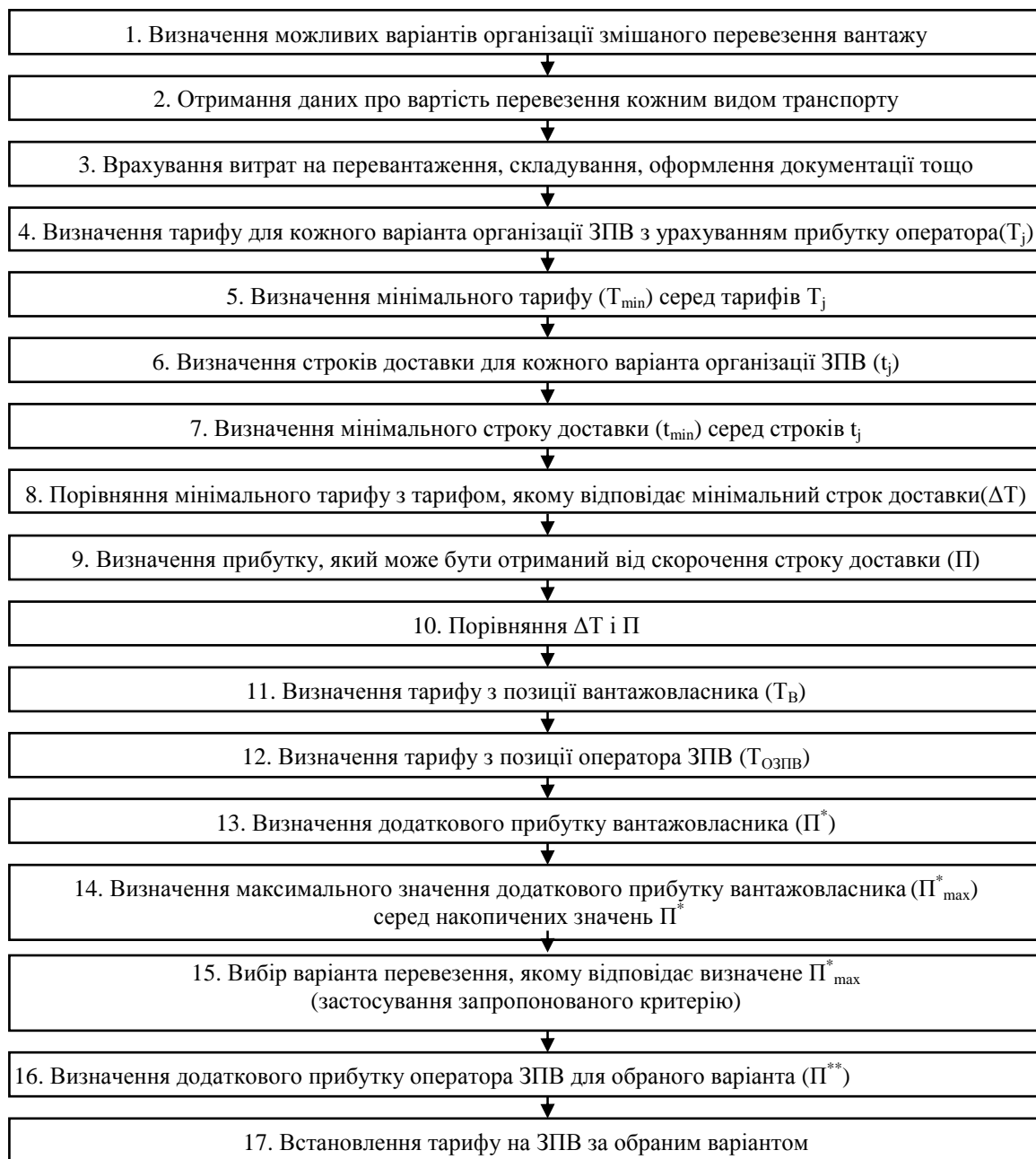


Рис. 2. Запропонований порядок формування тарифів на змішані перевезення вантажів

На третьому етапі визначаємо різницю між мінімальною ставкою наскрізного тарифу та ставкою, для якої обрано мінімальне значення строку доставки (ΔT_{ℓ}).

На четвертому етапі визначаємо прибуток, який може бути отриманий від скорочення строку доставки (Π_{ℓ}), за формулою

$$\Pi_{\ell} = \frac{B \cdot R}{365 \cdot 100} \cdot (t_k - t_{\min \ell}), \quad (1)$$

де B – вартість вантажу, що перевозиться, грошових одиниць;

R – рентабельність, %;

t_k – строк доставки для варіанта перевезення, якому відповідає мінімальне значення тарифу, діб;

$t_{\min \ell}$ – мінімальне значення серед можливих строків доставки, діб.

На п'ятому етапі порівнюємо прибуток (Π_{ℓ}) та різницю в ставках (ΔT_{ℓ}).

Якщо прибуток (Π_ℓ) менше за різницю в ставках (ΔT_ℓ), віддається перевага варіанта організації змішаного перевезення з мінімальною ставкою тарифу ($j = k$) та визначається тариф, який готовий заплатити вантажовласник ($T_{B\ell}$), що в даному випадку дорівнює мінімальній ставці наскрізного тарифу ($T_{B\ell} = T_{\min}$).

Якщо прибуток (Π_ℓ) більше або дорівнює різниці в ставках (ΔT_ℓ), віддається перевага варіанту організації змішаного перевезення з більшою ставкою наскрізного тарифу, але з меншим строком доставки (s -й варіант перевезення) ($j = s$), після чого розраховуємо тариф, який готовий заплатити вантажовласник за даних умов ($T_{B\ell}$), за формулою

$$T_{B\ell} = T_{\min} + \Pi_\ell, \quad (2)$$

де T_{\min} – мінімальне значення серед визначених тарифів, грошових одиниць;

Π_ℓ – прибуток, який може бути отриманий від скорочення строку доставки, грошових одиниць.

На шостому етапі для обраного варіанта перевезення визначаємо тариф оператора ЗПВ ($T_{OЗПВ\ell}$), який дорівнює ставці наскрізного тарифу для обраного варіанта організації змішаного перевезення ($T_{OЗПВ\ell} = T_j$).

На сьомому етапі визначаємо додатковий прибуток вантажовласника (Π_ℓ^*) за формулою

$$\Pi_\ell^* = T_{B\ell} - T_{OЗПВ\ell}, \quad (3)$$

де $T_{B\ell}$ – тариф, який готовий заплатити вантажовласник за даних умов, грошових одиниць;

$T_{OЗПВ\ell}$ – тариф оператора ЗПВ, грошових одиниць.

На восьмому етапі формуємо масив значень прибутку, який може бути отриманий від скорочення строку доставки вантажу ($\{\Pi_\ell\}$), та масив значень додаткового прибутку вантажовласника ($\{\Pi_\ell^*\}$) для всіх можливих варіантів організації змішаного перевезення.

На дев'ятому етапі перевіряємо, чи всі значення масиву $\{\Pi_\ell^*\}$ від'ємні. Якщо так, то в даному випадку вантажовласник не скористається послугами оператора.

На десятому етапі перевіряємо, чи всі значення масиву $\{\Pi_\ell^*\}$ дорівнюють 0. Якщо так, то в даному випадку віддається перевага k -ому варіанту організації змішаного перевезення, тобто варіанту з мінімальною ставкою тарифу ($j = k$). Тоді тариф на змішане перевезення (T^*) встановлюється в розмірі тарифу оператора ЗПВ для обраного варіанта організації ЗПВ ($T^* = T_j$), а додатковий прибуток вантажовласника та оператора ЗПВ дорівнює 0.

На одинадцятому етапі (якщо серед значень масиву $\{\Pi_\ell^*\}$ є додатні) серед значень масиву $\{\Pi_\ell^*\}$ обираємо максимальне значення додаткового прибутку вантажовласника (Π_{\max}^*) та визначаємо варіант організації перевезення для обраного максимального значення Π_{\max}^* ($m = j(\Pi_{\max}^*)$). У даному випадку віддається перевага m -ому варіанту організації змішаного перевезення ($j = m$), тариф на змішане перевезення (T^*) встановлюється в розмірі тарифу оператора ЗПВ для обраного варіанта організації змішаного перевезення вантажів ($T^* = T_j$), додатковий прибуток вантажовласника дорівнює обраному максимальному значенню ($\Pi^* = \Pi_{\max}^*$), а додатковий прибуток оператора ЗПВ (Π^{**}) розраховуємо за формулою

$$\Pi^{**} = \Pi_\ell - \Pi_{\max}^*, \quad (4)$$

де Π_ℓ – прибуток, який може бути отриманий від скорочення строку доставки вантажу для обраного варіанта організації ЗПВ, грошових одиниць;

Π_{\max}^* – максимальне значення додаткового прибутку вантажовласника, грошових одиниць.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. На основі запропонованого удосконалення порядку формування тарифів на змішані перевезення вантажів було розроблено методичні положення, які більш повно враховують інтереси вантажовласника, оскільки в якості критерію вибору варіанта організації перевезень

виступає максимальне значення додаткового прибутку вантажовласника від скорочення строків доставки вантажу. Крім того, використання запропонованих методичних положень дозволить оператору ЗПВ залучити нових вантажовласників, завдяки чому зростуть вантажопотоки, а отже, прибуток оператора ЗПВ.

Таким чином, розроблене методичне забезпечення формування тарифів на змішані перевезення вантажів дозволяє покращити фінансовий результат як вантажовласника, так і оператора ЗПВ.

На основі наведеного алгоритму планується розробити програму обґрунтування тарифів на змішані перевезення вантажів, яка може бути реалізована в режимі on-line, що дозволить скоротити тривалість та трудомісткість процедури прийняття рішення вантажовласниками щодо здійснення змішаних перевезень вантажів.

ЛІТЕРАТУРА

1. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mintrans.gov.ua/mintrans/control/uk/publish/articl>.
2. Підлісний П.І. Стан і тенденції розвитку змішаних вантажних перевезень / П.І. Підлісний, А.М. Брайковська // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія Економіка і управління". – 2012. – Вип. 19. – С.7– 19.
3. Ланкова Ю.В. Змішані перевезення в зовнішньоекономічній діяльності/ Ю.В. Ланкова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Vamsu_econ/2011_1/lankova.htm
4. Підлісний П.І. Ефективність логістичних схем міжнародних змішаних перевезень вантажів за оптимальною наскрізною ставкою / П.І. Підлісний// Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія "Економіка і управління". –2009. – Вип. 14. – С. 6 – 13.
5. Экономия и организация внешнеторговых перевозок: [Учеб. для студентов вузов, обучающихся по экон. спец. и направлениям] / [Долгов С.И., Холопов К.В., Домнина С.В. и др.]; Под ред. К.В. Холопова. – М.: Юристь, 2000. –682 с.
6. Мультимодальные перевозки: Практ. пособие / United Nations; [Ред. Ковалева И.А.; Пер. с англ. Цупров С.П.]. – Днепропетровск: Югинтертранс, 2000. – 200 с.: ил., табл.
7. Назаренко В.М., Назаренко К.С. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности. – М.: Центр экономики и маркетинга, 2000. – 512 с.
8. Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. Изд. второе, перераб., доп. – СПб. Санкт-Петербург. – 2000.
9. Креймер В.Ю. Оценка эффективности функционирования различных транспортных систем и формирование тарифной политики (на примере смешанных комбинированных перевозок) // Дис. канд. экон. наук: 08.07.04 / Харьковская государственная академия железнодорожного транспорта. – Харьков., 2001. – 222 с.
10. Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов от 24.05.1980 г. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_189.

Карпенко О.А.

ФОРМИРОВАНИЕ ТАРИФОВ В КОНТЕКСТЕ ГАРМОНИЗАЦИИ ИНТЕРЕСОВ ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЕВ И ОПЕРАТОРОВ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

Рассмотрены особенности тарифообразования на смешанные перевозки грузов, приведен существующий порядок формирования тарифов на смешанные перевозки грузов и предложено его усовершенствование за счет ряда дополнительных действий оператора смешанных перевозок грузов, разработаны методические положения по формированию тарифов на смешанные перевозки грузов.

Ключевые слова: смешанные перевозки грузов, тарифы на смешанные перевозки грузов, порядок формирования тарифов на смешанные перевозки грузов.

Karpenko O.

FORMATION OF TARIFFS IN THE CONTEXT OF HARMONIZATION OF CARGO OWNERS' AND OPERATORS' INTERESTS IN MIXED CARGO TRANSPORTATIONS

The article focuses on specific features of tariffs for mixed cargo transportations. The existing procedure of the tariff formation meant for mixed cargo transportations is described. The improvements through the provision of a number of additional actions of the mixed cargo transport operator are suggested. The methodological guidelines for the formation of tariffs for mixed cargo transportations are offered.

Keywords: *mixed cargo transportations, the tariff for the mixed cargo transportations, procedure of formation of tariffs for mixed cargo transportations.*

УДК 338.47

Ковбатюк М.В.

ВИЗНАЧЕННЯ РІВНЯ ЛОГІСТИЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ В МОРСЬКИХ ПОРТАХ

Однією з можливостей підвищення конкурентоспроможності транспортного сектору України є формування так званих базових вузлів інтегрованих логістичних платформ. Європейський досвід доводить, що в якості таких центрів доцільно обирати морські порти. Порти, що виконують функції вантажорозподільних логістичних центрів, відносяться до портів третього покоління та надають певний перелік послуг. Оцінити їх можливо за допомогою показника рівня логістичного обслуговування.

Ключові слова: *морський порт, логістичний сервіс, рівень логістичного обслуговування, транспортно-логістичний вузол.*

Постановка проблеми. Економічна політика України спрямована на максимальне використання її транзитного потенціалу. Враховуючи високий рівень впливу транспорту на інтеграційні процеси економічного розвитку країн СНД та ЄС, питання розвитку єдиної транспортної системи є сьогодні найбільш актуальними. Для транспорту і логістики відстані і державні кордони не є вирішальним чинником.

Сучасна вітчизняна і світова практика свідчать про зростання ролі управління сервісними потоками. Крім того, логістичний підхід виявився ефективним і для підприємств, які займаються лише наданням послуг (транспортні, експедиторські, вантажопереробні та ін.). Оскільки логістичний сервіс набуває актуальності, доцільно оцінити його за допомогою певного показника, яким є рівень логістичного обслуговування.

Аналіз останніх наукових досліджень і публікацій. Питання логістичного обслуговування, формування логістичних систем на підприємствах водного транспорту взагалі та в морських портах, зокрема, розглядаються в наукових працях таких вчених, як Барышникова В.В. [1], Винников В.В. [2], Костоглодов Д.Д. [3], Ларіна Р. Р. [4], Г.Малиндретос, И. Христовулу-Вартоси, М. Я. Постан, И. М. Москвиченко, А. О. Балобанов [5], Окландер М. А.[6], Примачев Н.Т., Примачева С.И. [7], Урбанский И. [8] та інші.

Метою статті є визначення рівня логістичного обслуговування морських портів Чорноморського басейну з ціллю оцінки вірогідності їх розвитку як портів третього покоління.