

Кириллова О. В.

Одеський національний морський університет

Ларіна І. М.

Одеський національний морський університет

ДУАЛЬНИЙ ПІДХІД ДО РОЗМЕЖУВАННЯ ПОГЛЯДІВ НА СУЧАСНИЙ ПОРТ І ПОРТОВИЙ ТЕРМІНАЛ З ПОЗИЦІЙ ТРАНСПОРТНОЇ НАУКИ І ЛОГІСТИКИ

У статті здійснено комплексний аналіз відмінностей між підходами транспортної науки та логістики до визначення ролі та функцій портів і портових терміналів. Метою дослідження є обґрунтування концептуального розмежування між транспортним і логістичним підходами до функціонування портів та портових терміналів з урахуванням нормативно-правових і організаційних аспектів їх діяльності. У рамках роботи поставлено низку завдань, зокрема аналіз трактування поняття «порт» у транспортній науці, дослідження логістичного підходу до інтеграції портової інфраструктури у виробничі та бізнес-процеси підприємств, а також визначення меж застосування логістичного підходу при управлінні портами і терміналами з урахуванням організаційних і правових аспектів. Дослідження базується на нормативно-правових визначеннях термінів «порт», «портовий термінал», а також на теоретичних аспектах управління вантажопотоками в рамках транспортних і логістичних систем. Стаття розглядає порт як ключовий елемент транспортної інфраструктури, що забезпечує перевантаження та зберігання вантажів, обслуговування суден і технічних засобів інших видів транспорту. Окреслено роль порту як самостійного елементу транспортної системи, орієнтованого на надання транспортних послуг широкому колу учасників ринку. У той же час, з точки зору логістики, порт розглядається як елемент логістичної системи, інтегрований у виробничі та бізнес-процеси підприємств. Практична частина статті містить аналіз діяльності українських підприємств, які на законних підставах володіють окремими портами й терміналами та експлуатують їх в інтересах власних виробничих бізнес-структур, що підтверджує реалізацію логістичного підходу. Зазначено, що чітке розмежування між транспортним і логістичним підходами є необхідним для формування ефективних стратегій управління портами та визначення їхніх функціональних ролей у сучасних транспортних мережах.

Ключові слова: порт, транспортний вузол, портовий термінал, портова інфраструктура, транспортна інфраструктура, морські перевезення, контейнерні перевезення, логістика, логістичний підхід, взаємодія видів транспорту, вантаж, вантажопотік, транспортування вантажів, зберігання вантажів, перевалка вантажів, перевезення вантажів.

Постановка проблеми. Сучасні порти та портові термінали є невід'ємною складовою глобальних транспортних систем, що забезпечують безперервний рух вантажопотоків між країнами та регіонами. Вони виконують ключові функції в процесах обробки, перевалки, зберігання та транспортування вантажів, виступаючи критичними вузлами світової економіки. Однак у процесі аналізу їхньої ролі та функціонального призначення спостерігається суттєва різниця у підходах до їх дослідження з позицій транспортної науки та логістики. Ці концептуальні відмінності впливають на розуміння функцій портів, їхньої організаційної структури, управлінських аспектів та стратегічної ролі в міжнародних транспортних системах.

З позицій транспортної науки порт є інфраструктурним об'єктом, що забезпечує перевалку вантажів між різними видами транспорту, оптимізацію транспортних процесів та управління вантажопотоками. Тут основний акцент робиться на взаємодії транспортних засобів, ефективності перевантажувального обладнання та забезпеченні безперебійної роботи транспортної інфраструктури. Водночас, у логістичних концепціях порт розглядається як інтегрований елемент ланцюгів постачання, що сприяє наскрізному управлінню матеріальними потоками на глобальному, регіональному та локальному рівнях. У цьому контексті логістичний підхід фокусується на наскрізному управлінні матеріальними потоками та на оптимізації складських, дистрибуційних та інфор-

маційних процесів, пов'язаних із рухом вантажів через портові об'єкти.

Ці концептуальні відмінності зумовлюють необхідність чіткого розмежування понять «порт» та «портовий термінал» у контексті їхнього функціонального призначення та місця в сучасних транспортних системах.

З одного боку, розвиток транспортної термінології має глибоке історичне підґрунтя, базується на усталених категоріях та відображає еволюцію транспортних технологій [1, 2, 3, 4].

З іншого боку, логістична наука, яка сформувалася значно пізніше, перебуває в процесі становлення, що призводить до постійного уточнення та перегляду її понятійного апарату. Як зазначено в роботі [5], на сьогодні навіть саме поняття «логістика» не має єдиного загальноприйнятого визначення.

Аналіз широкого кола літературних джерел свідчить про існування певної термінологічної невизначеності у логістичних концепціях, що часто призводить до підміни понять та змішування категорій. Це, у свою чергу, ускладнює наукові дослідження та прийняття управлінських рішень у сфері портової діяльності. Багато сучасних публікацій демонструють тенденцію до підпорядкування функціонування портів виключно логістичним концепціям, не беручи до уваги їхню інфраструктурну та транспортну природу. Такий підхід може спричинити помилкові управлінські рішення та неефективне використання транспортних ресурсів.

Таким чином, існує нагальна потреба у чіткому розмежуванні поглядів на порти та портові термінали з урахуванням специфіки транспортної науки та логістики. Визначення цих відмінностей дозволить більш обґрунтовано підходити до планування, управління та інтеграції портових об'єктів у глобальні транспортні мережі. Це дослідження спрямоване на аналіз ключових концептуальних розбіжностей між транспортною наукою та логістикою у підходах до розуміння ролі та функцій портів і портових терміналів, що сприятиме розробці ефективних стратегій їхнього розвитку в умовах глобалізації та технологічних змін.

Аналіз досліджень і публікацій. У статті [6] під назвою «Сучасний порт у логістичному ланцюгу доставки вантажів» автор обґрунтовано зазначає, що порти відіграють центральну роль у транспортному процесі. Водночас у цій роботі проблема оптимізації їхньої діяльності розглядається переважно з точки зору загальної ефективності портів як транспортних вузлів, а не як інтегрованих елементів логістичних ланцюгів.

Теза про «головну задачу логістики» як пошук оптимальної конфігурації вхідних векторів видається надто узагальненою та позбавленою чіткої методологічної основи. Автор посилається на широкий спектр джерел, проте більшість із них стосуються загальних питань розвитку портової індустрії, що обмежує глибину аналізу логістичних аспектів.

Стаття [6], безумовно, містить корисний опис функцій сучасних портів, зокрема їхньої ролі у зберіганні, перевалці та трансформації вантажів. Водночас у висновках акцент робиться переважно на комерційній складовій портової діяльності, що лише частково розкриває логістичну функцію портів.

Таким чином, стаття [6] значною мірою базується на традиційних концепціях портового розвитку, ігноруючи логістичний підхід та роль сучасного порту у ланцюгу доставки вантажів. Вона має певну наукову цінність, оскільки узагальнює основні етапи розвитку портів і їхню комерційну функцію. Проте її зміст не повною мірою відповідає заявленій тематиці щодо ролі портів у логістичних ланцюгах.

У роботі [7] під назвою «Характеристика участі портових операторів у логістичних системах» автор стверджує, що можливі два статуси участі портових терміналів у мікро- та мезологістичних системах:

- портовий термінал перебуває у власності, розпорядженні та під контролем компанії, що управляє відповідною логістичною системою (такою компанією може бути виробниче підприємство, трейдер тощо);
- портовий термінал входить до логістичної системи як незалежний об'єкт (а портовий оператор – як незалежний суб'єкт), що має право самостійно визначати параметри своєї діяльності (обслуговування матеріального потоку), навіть якщо це не забезпечує оптимізацію трансформації матеріального потоку.

Автор виходить із припущення, що всі портові термінали є частиною тієї чи іншої логістичної системи, хоча й у різних статусах.

На нашу думку, портовий термінал може бути як частиною логістичної системи, так і самостійним інфраструктурним об'єктом транспортної системи, який, у свою чергу, забезпечує транспортне обслуговування логістичної системи виробничого підприємства або торгової компанії, але не обов'язково входить до її складу.

Ключовим критерієм розмежування ролі (статусу) портового терміналу є не ступінь його інте-

грації в процесі доставки вантажів, а наявність чи відсутність у єдиного суб'єкта ринку (виробничого або торгового підприємства) можливості здійснювати наскрізне управління матеріальним потоком (у формі вантажів та вантажопотоків), що переміщується через порт. Важливу роль у цьому також відіграє здатність і фактична можливість керувати технологічними процесами та операціями, а також транспортними й іншими технічними засобами в порту, що визначається відповідними функціональними, організаційними та правовими аспектами.

Постановка завдання. Метою дослідження є обґрунтування концептуального розмежування між транспортним і логістичним підходами до функціонування портів та портових терміналів з урахуванням нормативно-правових і організаційних аспектів їх діяльності.

Виходячи з мети, в роботі поставлені наступні завдання:

1. Проаналізувати ключові аспекти трактування поняття «порт» у транспортній науці, визначивши його роль як елемента транспортної інфраструктури.

2. Дослідити логістичний підхід до інтеграції портової інфраструктури у виробничі та бізнес-підприємств.

3. Визначити межі застосування логістичного підходу та концепції наскрізного управління матеріальними потоками при визначенні ролі порту як логістичного або транспортного активу, з урахуванням організаційних, договірних і правових аспектів, а також здійснити аналіз застосування логістичного підходу на практиці, зокрема на прикладі окремих українських портів та терміналів.

Виклад основного матеріалу. Відповідно до Закону України «Про морські порти» (ст. 1, п. 6 [8]) під морським портом розуміється «... визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиторських робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності» (ст. 1, п. 6 [8]). При цьому:

- територія морського порту – це частина сухопутної території України з визначеними межами, у тому числі штучно створені земельні ділянки (ст. 1, п. 16 [8]);

- акваторія морського порту (портова акваторія) – визначена межами частина водного об'єкта (об'єктів), крім суднового ходу, призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки і відходу суден (ст. 1, п. 2 [8]). У свою чергу, судновий хід – це водний простір, призначений для тран-

зитного руху суден між портами, позначений на місцевості і на карті та визначений засобами навігаційного обладнання (ст. 1, п. 15 [8]).

Закон [8] також визначає поняття «морський термінал», як «розташований у межах морського порту єдиний майновий комплекс, що включає технологічно пов'язані об'єкти портової інфраструктури, у тому числі причали, підйомно-транспортне та інше устаткування, які забезпечують навантаження-розвантаження та зберігання вантажів, безпечну стоянку та обслуговування суден і пасажирів» (ст. 1, п. 7 [8]).

1. Транспортна наука: порт як складова транспортної інфраструктури.

Розглянуті вище визначення відображають юридичний статус портів. Однак з точки зору транспортної науки порт також розглядається як ключовий інфраструктурний елемент транспортної системи. Він виконує важливі функції, зокрема перевантаження, зберігання вантажів та обслуговування транспортних засобів. Основними його характеристиками є:

- інтегрованість у національну та/або міжнародну транспортну інфраструктуру;
- функціональна універсальність, тобто виконання вантажоперевалювальних, складських і сервісних операцій, а також обслуговування транспортних засобів різних видів транспорту;
- незалежність, тобто відсутність безпосереднього контролю з боку виробничих підприємств, що забезпечує автономність порту як елемента транспортної системи;
- орієнтація на обслуговування всіх учасників ринку транспортних послуг.

Таким чином, порт у такому контексті не є логістичним активом окремого виробничого або торгового підприємства, а функціонує як частина транспортної мережі, її інфраструктурний об'єкт та стратегічний транспортний вузол, що забезпечує ефективний розподіл і переміщення вантажопотоків між регіонами та країнами.

Виробничі або торгові підприємства можуть контролювати та відстежувати процеси транспортування, зокрема перевезення та перевантаження [9, 10], однак вони не здійснюють безпосереднє управління вантажопотоками, транспортними засобами чи портовими операціями.

Такий концептуальний підхід визначає порт як багатфункціональний інфраструктурний вузол, який забезпечує взаємодію між різними видами транспорту та сприяє ефективному перерозподілу вантажопотоків. При цьому портові процеси та операції не передбачають безпосереднього

управління вантажопотоками з боку виробничих підприємств, хоча останні можуть здійснювати контроль і координацію їхнього перевезення та переміщення через порт. З точки зору транспортної науки і практики, кожен окремий портовий термінал розглядається як інфраструктурний елемент порту, що об'єднує технологічно пов'язані об'єкти, зокрема причали, склади, підйомно-транспортне та інше устаткування.

2. *Логістичний підхід: порт як елемент логістичної системи.*

Логістику визначають як теорію й практику наскрізного управління матеріальними, а також пов'язаними з ними інформаційними та фінансовими потоками.

Це підкреслює важливість інтеграції всіх етапів управління матеріальним потоком – від закупки сировини та виробництва готової продукції до її доставки кінцевому споживачу.

Логістичні системи орієнтовані на оптимізацію внутрішніх процесів дистрибуції продукції на підприємствах, а також на координацію руху товарів, що сприяє ефективному функціонуванню виробничих і бізнес-процесів.

Таким чином, на відміну від транспортної науки, логістика розглядає порт як невід'ємну частину логістичної системи, через яку переміщуються матеріальні та супутні потоки, інтегровані у виробничі та бізнес-процеси підприємства і підконтрольні його наскрізному управлінню.

Однак з боку виробничого підприємства та його відповідальних підрозділів, наприклад, відділу логістики, наскрізне управління матеріальним потоком, можливе лише за певних організаційно-правових умов.

Якщо порт або портовий термінал належить виробничому підприємству чи експлуатується ним на законних підставах (наприклад, через приватну власність, концесію або оренду), то підприємство отримує можливість контролювати певні аспекти переміщення вантажу через порт. У такому разі порт стає частиною логістичної інфраструктури підприємства і може розглядатися як його логістичний актив. Відповідно, в межах такого підходу підприємство має можливість здійснювати контроль і управління певними аспектами переміщення вантажу через порт [11].

Такий підхід до управління портами вже активно використовуються у світовій практиці [12], де великі виробничі компанії володіють або керують власними терміналами для забезпечення безперебійного постачання сировини та продукції. В Україні також спостерігається розвиток

таких моделей управління портами, зокрема через приватизацію портів, придбання та/або побудову приватних портових терміналів, що активно співпрацюють із великими виробничими підприємствами для оптимізації процесів транспортування. Наприклад:

- Агрохолдинг «Кернел» у грудні 2022 року придбав термінал з перевалки харчових олій у порту «Південний», а в лютому 2023 року – річковий термінал «Дунай Пром Агро» у порту Рені на Дунаї;

- ТОВ «Еліксир Україна» за результатами приватизаційного аукціону придбало порт «Усть-Дунайськ», що став першим в історії незалежної України приватизованим портом;

- ТОВ СП «Нібулон» – одна з найбільших аграрних компаній України, яка володіє кількома портовими терміналами, зокрема морським перевантажувальним терміналом у Миколаєві та річковим перевантажувальним терміналом у Запорізькій області, введеним в експлуатацію у 2019 році [13].

Таким чином, приватизований порт «Усть-Дунайськ», а також термінали, придбані агрохолдингом «Кернел» та побудовані ТОВ СП «Нібулон», можуть розглядатися як структурні елементи логістичних систем відповідних підприємств.

Великі промислові корпорації, зокрема агрохолдинги та металургійні компанії, можуть володіти портовими терміналами та навіть цілими портами, інтегруючи їх у свої логістичні ланцюги. Це дозволяє:

- повністю контролювати матеріальний та супутні потоки – від постачання сировини до відправки готової продукції;

- інтегрувати портові операції у логістичні процеси¹ підприємства [11], що сприяє оптимізації витрат і ресурсів;

створювати єдину ефективну логістичну систему з мінімізацією втрат і ризиків.

Така ситуація характерна для великих корпорацій, які мають власні порти та/або портові

¹ З позиції традиційної логістичної концепції, яка орієнтована на потреби виробничого (торгового) підприємства і досліджує процеси управління наскрізним матеріальним потоком від закупки сировини, до виробництва готової продукції та її доведення до кінцевого споживача, а також управління відповідними фінансовими та інформаційними потоками:

– «технологічні процеси / операції» з позиції виробничого підприємства – це певні цілеспрямовані дії, в результаті послідовної реалізації яких відбувається виробництво матеріальних благ (товарів), тобто якісне перетворення предметів праці (сировини) у готову продукцію;

– «логістичні процеси / операції» з позиції виробничого підприємства – це всі інші цілеспрямовані дії, послідовна реалізація яких забезпечує наявність потрібного продукту виробництва (товару) у необхідній кількості, у потрібному місці, у потрібний час (пакування, складування, навантаження, транспортування, розвантаження і т. п.) [11].

термінали для забезпечення власних виробничих процесів, наприклад у металургійній, нафтохімічній чи аграрній галузях. У цих випадках портова інфраструктура є не просто вузлом перевалки вантажів, а невід'ємним елементом логістичної системи підприємства.

3. *Межі застосування логістичного підходу та концепції наскрізного управління матеріальними потоками при визначенні ролі порту як логістичного або транспортного активу.*

У межах логістичної концепції порт розглядається як вузлова точка наскрізного управління матеріальними потоками. Це означає, що логістичний відділ виробничого або торгового підприємства, згідно з логістичним підходом, має на меті здійснювати управління на всіх етапах доставки вантажу – від відправника до кінцевого отримувача.

Однак, на практиці, під час проходження вантажопотоку через порт як інфраструктурний об'єкт транспортної системи країни та подальшого транспортування незалежними перевізниками, виникають кілька обмежень:

А) Втрата контролю над операційним управлінням. Передача вантажу незалежним операторам (перевізникам, портовим операторам) змінює відповідальність за його переміщення та обробку. Логістичний відділ виробничого підприємства може визначати загальні параметри транспортування (маршрут, умови зберігання, час доставки), але не має прямого впливу на виконання технологічних операцій, пов'язаних із транспортуванням і перевалкою вантажів. Відповідно, він фактично не має можливості здійснювати наскрізне управління матеріальними та супутніми потоками, що є основною вимогою логістичного підходу.

В) Роль контрактних зобов'язань. У міжнародному сполученні управління вантажем багато в чому залежить від умов торгових контрактів відповідно до Інкотермс. Наприклад, якщо угода передбачає умову EXW (Ex Works), відповідальність за організацію транспортування покладається на покупця, тоді як за умовою CIF (Cost, Insurance, Freight) – на продавця. Таким чином, компанії, що працюють у сфері експорту-імпорту, змушені дотримуватися встановлених контрактних рамок, які не завжди узгоджуються з принципами наскрізного управління матеріальними потоками.

С) Юридичний статус незалежних перевізників. Незалежні перевізники (морські лінії, автомобільні перевізники, залізничні оператори) є самостійними суб'єктами ринку транспортних послуг, що діють за власними комерційними та операцій-

ними правилами. Вони виконують перевезення відповідно до контрактів, правил перевезення та певних регулюючих міжнародних стандартів і конвенцій, а не в рамках концепції наскрізного управління матеріальним потоком, яке прагне здійснювати логістичний відділ виробничого або торгового підприємства орієнтуючись на логістичний підхід.

Д) Юридичний статус портових операторів. Портові оператори є самостійними суб'єктами ринку портових послуг, які функціонують на підставі контрактних зобов'язань та діють у межах встановлених нормативно-правових норм і стандартів. Вони не завжди перебувають під контролем виробничого чи торгового підприємства, тому не підпорядковуються правилам наскрізного управління матеріальними потоками з боку таких компаній. Це також суперечить основним вимогам логістичного підходу.

З огляду на це, юридичний статус перевізників та портових операторів впливає на здатність виробничого або торгового підприємства здійснювати наскрізне управління матеріальним потоком та повністю контролювати весь ланцюг постачання. Наявність незалежних перевізників і портових операторів, які підпорядковуються власним, а також державним і міжнародним правилам і процедурам, призводить до розриву в комунікації та координації між учасниками ланцюга постачання. Це обмежує можливість наскрізного управління вантажами та вантажопотоками.

Таким чином, логіст або логістичний відділ виробничого чи торгового підприємства може теоретично заздалегідь планувати наскрізне управління матеріальним потоком. Однак коли вантаж потрапляє в зону відповідальності порту або незалежного перевізника, безперервність цього «наскрізного управління» з боку виробничого чи торгового підприємства порушується. Насправді контроль над матеріальним потоком у міжнародному сполученні здійснюється скоріше через координацію, контрактні механізми та цифрові платформи, ніж через безперервне логістичне управління, яке можливе лише в межах одного підприємства чи інтегрованої логістичної мережі.

Отже, концепція наскрізного управління матеріальними потоками в логістиці має свої межі, які на практиці визначаються передачею вантажу до зони відповідальності незалежних суб'єктів транспортного ринку, таких як порти, перевізники, митні органи тощо.

Фактично, логістичний відділ підприємства може лише відстежувати рух вантажу, проте не має

можливості безпосередньо здійснювати управлінський вплив на процеси, що відбуваються в портах або під час транспортування незалежними перевізниками, особливо в міжнародному сполученні. В таких умовах координація між учасниками ланцюга постачання здійснюється переважно через контрактні угоди та цифрові платформи. Вони забезпечують синхронізацію дій, але не надають виробничому або торговому підприємству інструментів для прямого управління транспортними й перевантажувальними процесами.

Це свідчить про те, що порт є передусім інфраструктурним елементом транспортної системи. З огляду на це, для забезпечення його надійної, безперебійної, сталої та безпечної роботи необхідно розглядати його функції, перш за все, через призму транспортної науки і практики.

Водночас, аналіз порту з точки зору логістичної концепції є здебільшого «зовнішнім» підходом, який акцентує увагу на порті та портовому терміналі як складових ланцюга постачання з позиції їхніх клієнтів – виробничих і торгових підприємств, що прагнуть доставити свої товари у визначене місце в установлений строк. Проте клієнти повинні орієнтуватися на користування якісними послугами, а не намагатися управляти технологічними процесами та операціями, що здійснюються в межах самостійних суб'єктів ринку транспортних послуг – транспортно-експедиторських компаній, портових операторів, перевізників, митних органів тощо. Кожен має займатися своєю справою. Оскільки забезпечення міжнародної доставки вантажу у необхідній кількості, заданій якості, у потрібне місце і в установлений час для конкретного отримувача з мінімальними витратами можливе лише завдяки злагодженій та узгодженій роботі вищезгаданих самостійних суб'єктів ринку транспортних послуг.

Виняток становлять портові термінали та перевізники, які є дочірніми підприємствами транснаціональних корпорацій і промислових груп. Однак світова практика підтверджує, що чим масштабнішою є діяльність материнських компаній, тим частіше їх структурні підрозділи – транспортні підприємства – підпорядковуються законам глобального транспортного ринку, зокрема ринку портових послуг і фрахтового ринку. Це зумовлено тим, що з часом ці підрозділи починають обслуговувати не лише вантажопотоки своїх материнських компаній, а й задовольняти потреби інших учасників ринку в перевезеннях та обробці вантажів

Порт залишається передусім інфраструктурним об'єктом транспортної системи, і тому

надзвичайно важливо розглядати його функції в контексті транспортної науки. Це дає змогу забезпечити ефективне управління транспортними процесами, оптимізувати операції та гармонізувати взаємодію всіх учасників транспортної мережі, особливо в умовах стрімкого розвитку цифрових технологій, автоматизації портових операцій та впровадження інтелектуальних систем управління, що відображається в концепції «Smart Ports» [14].

Висновки.

1. Аналізуючи сучасний порт із позицій транспортної науки та логістики, можна констатувати суттєві розбіжності в підходах до його трактування.

2. Роль порту значною мірою залежить від наукової дисципліни та контексту дослідження, що визначають акценти на його функціональних, інфраструктурних або технологічних аспектах.

3. У транспортній науці порт розглядається як інфраструктурний об'єкт транспортної системи, що виконує функції перевантаження та зберігання вантажів, обслуговування суден і технічних засобів суміжних видів транспорту, а також інших видів господарської діяльності, пов'язаних з цими процесами, орієнтуючись на потреби ринку транспортних послуг та взаємодіючи з різними учасниками цього ринку.

4. З позиції логістичного підходу концепція наскрізного управління матеріальним потоком передбачає неперервний моніторинг його переміщення єдиним суб'єктом. Однак коли матеріальний потік потрапляє на територію порту або портового терміналу, контроль переходить до портового оператора. Це означає, що виробниче підприємство втрачає можливість забезпечувати наскрізне управління потоком, оскільки відповідальність за його подальше переміщення переходить до іншого учасника ринку.

5. Портовий оператор як самостійний суб'єкт ринку портових послуг здійснюють управління матеріальним потоком (у формі вантажів і вантажопотоків) у межах своєї компетенції. Це включає виконання всіх функцій управління: планування, обліку, контролю, аналізу і регулювання технологічних операцій, пов'язаних з обслуговуванням вантажів, обробкою суден та технічних засобів інших видів транспорту. Однак це управління не є тотожним наскрізному управлінню матеріальним потоком, яке передбачає контроль на всіх етапах його руху. Виробниче підприємство може реалізовувати наскрізне управління лише в тому випадку, якщо портовий термінал належить йому

або експлуатується на будь-яких законних підставах, тобто є його структурним підрозділом (дочірнім підприємством) і входить до складу його логістичної системи.

6. Таким чином, у логістичному контексті порт або портовий термінал може бути частиною логістичної системи підприємства, що забезпечує наскрізне управління матеріальними потоками, але лише за умови його інтеграції у виробничий процес такого підприємства. Навіть за наявності доступу до сучасних інформаційних платформ більшість виробничих підприємств не здатні здійснювати повне наскрізне управління матеріальними потоками, оскільки цей процес обмежується контрактними умовами, що не передбачають їхньої участі в управлінні перевезеннями та вантажопереробкою. Крім того, нормативно-правове регулювання визначає компетенцію кожної ланки ланцюга постачання, а також права, обов'язки та

відповідальність усіх учасників системи доставки вантажів.

7. Отже, роль (статус) порту або портового терміналу визначається його організаційною приналежністю:

- якщо порт або портовий термінал належить виробничому підприємству, він є частиною його логістичної системи;

- якщо ж порт або портовий термінал є незалежним об'єктом, він функціонує як елемент транспортної системи, що забезпечує перевалку вантажів, але не входить до складу логістичної системи виробника.

Це розмежування між ролями порту в транспортній та логістичній системах дозволяє формувати ефективні управлінські рішення для розвитку як транспортних, так і логістичних систем на глобальному рівні, з урахуванням їхніх специфічних функцій та вимог.

Список літератури:

1. Кириллова О. В. Теоретичні основи управління роботою флоту у транспортно-технологічних системах: дис. ... д-ра техн. наук: 05.22.01. Одеса, 2017. 470 с.
2. Король В. Ю. (Кириллова В. Ю.). Організація експедиторського обслуговування транспортних процесів і систем доставки вантажів у контейнерах: дисс. ... канд. техн. наук: 05.22.01. Одеса, 2019. 286 с.
3. Король В. Ю. (Кириллова В. Ю.), Кириллова О. В. Експедирування і логістика: термінологічні протиріччя, підміна понять і їх розмежування. *Транспортні системи та технології перевезень*: зб. наук. праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Дніпро : ДНУЗТ, 2018. № 15. С. 42–51. DOI: <https://doi.org/10.15802/tstt2018/150197>
4. Kirillova E. V., Korol V. Y. (Kyryllova V. Y.). Logistic-oriented transport terminology: fashion trend or violation of traditions. *Науковий погляд у майбутнє: міжнародне періодичне наукове видання*. – Вип. 9. Том 2. Одеса, 2018. 113 с. С. 4–16. DOI: 10.30888/2415-7538.2018-09-2-052
5. Горшкова Л. О. Розвиток логістики: теоретичний аспект. *Вісник Житомирського державного технологічного університету. Серія «Економічні науки»*. 2012. № 1 (59), Ч. 2. С. 87–90.
6. Баришнікова В. В. Сучасний порт у логістичному ланцюгу доставки вантажів. *Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі*. 2009. № 4. С. 15–26.
7. Андрієвська В. А. Характеристика участі портових операторів у логістичних системах. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. № 1 (62). 2018. С. 95–105. DOI: 10.31375/2226-1915-2018-1-95-105
8. Про морські порти України. Закон України від 17.05.2012 № 4709-VI / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України* від 15.02.2013 – 2013 р., № 7, С. 407, ст. 65. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>
9. Korol V. Y. (Kyryllova V. Y.). Systems representation and functional unity of transport, vehicular and cargo handling processes. *Modern engineering and innovative technologies. Heutiges Ingenieurwesen und innovative Technologien: International periodic scientific journal*. Sergeieva&Co Karlsruhe, Germany, 2018. Issue № 5, Vol. 3. P. 72–79. DOI: 10.30890/2567-5273
10. Kyryllova O. V., Korol V. Y. (Kyryllova V. Y.). To the question of the functional unity of the vehicular and cargo handling processes, and also the modern role of the ports. *Modern engineering and innovative technologies. Heutiges Ingenieurwesen und innovative Technologien: International periodic scientific journal*. Sergeieva&Co Karlsruhe, Germany, 2019. Issue № 9, Part 1. P. 104–111. DOI: 10.30890/2567-5273
11. Кириллова О. В., Кириллова В. Ю. Огляд термінологічної проблеми розмежування понять «технологічні» і «логістичні» процеси/операції. *76 професорсько-викладацька науково-технічна конференція ОНМУ*: матеріали наук.-практ. конф. (Одеса, 29–30 травня 2023 р.). Одеса: ОНМУ, 2023. 460 с. С. 158–161. URL: https://onmu.org.ua/images/university/news/staff_conf_2023_art.pdf
12. Кириллова О. В., Кириллова В. Ю. Класичні системи управління портами та їх концептуальні моделі. *Наукові вісті Давіського університету*. 2023. № 24. DOI: <https://doi.org/10.33216/2222-3428-2023-24>

13. Нібулон» відкрив 12-й термінал на річках України. Агропрофі – газета для підприємців АПК (укр.). Архів оригіналу за 13 січня 2022. URL: <https://surl.li/vxezdz>

14. Кириллова О.В., Кириллова В.Ю. «Smart Ports» як інноваційний вектор технологічної трансформації та цифровізації портів: від ідеї до концепції та практичної реалізації. *Розвиток транспорту. Транспортні технології*. 2024. № 4(23). С. 77–95. DOI: <https://doi.org/10.33082/td.2024.4-23.07>

**Kyryllova O. V., Larina I. M. DUAL APPROACH TO THE DISTINCTION OF VIEWS
ON THE MODERN PORT AND PORT TERMINAL FROM THE STANDPOINT OF TRANSPORT
SCIENCE AND LOGISTICS**

The article provides a comprehensive analysis of the differences between the approaches of transport science and logistics in defining the roles and functions of ports and port terminals. The aim of the study is to justify the conceptual distinction between transport and logistics approaches to the operation of ports and port terminals, taking into account the regulatory and organizational aspects of their activities. The study sets forth a number of objectives, including an analysis of the concept of «port» in transport science, the exploration of the logistics approach to integrating port infrastructure into the production and business processes of enterprises, and determining the scope of application of the logistics approach in port and terminal management considering organizational and legal aspects.

The research is based on regulatory and legal definitions of the terms «port,» «port terminal,» as well as theoretical aspects of cargo flow management within transport and logistics systems. The article examines the port as a key element of transport infrastructure that ensures cargo handling and storage, servicing vessels, and technical means of other transport modes. The role of the port as an independent element of the transport system, focused on providing transport services to a broad range of market participants, is outlined. At the same time, from a logistics perspective, the port is considered as an element of the logistics system integrated into the production and business processes of enterprises.

The practical part of the article includes an analysis of the activities of Ukrainian enterprises that legally own separate ports and terminals and operate them in the interests of their own production business structures, confirming the implementation of the logistics approach. It is emphasized that a clear distinction between the transport and logistics approaches is necessary for forming effective port management strategies and determining their functional roles in modern transport networks.

Key words: port, transport hub, port terminal, port infrastructure, transport infrastructure, sea transportation, container transportation, logistics, logistics approach, interaction of transport modes, cargo, cargo flow, cargo transportation, cargo storage, cargo transshipment, freight transport.