

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ КОРАБЛЕБУДУВАННЯ
імені адмірала Макарова
МИКОЛАЇВСЬКА ОБЛАСНА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ
ДЕПАРТАМЕНТ ОСВІТИ І НАУКИ
МИКОЛАЇВСЬКОЇ ОБЛАСНОЇ ДЕРЖАВНОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ

ІННОВАЦІЇ В СУДНОБУДУВАННІ ТА ОКЕАНОТЕХНІЦІ

МАТЕРІАЛИ

XIII міжнародної науково-технічної конференції

27-28 жовтня 2022 року

*Національний університет кораблебудування
імені адмірала Макарова
просп. Героїв України, 9 м. Миколаїв*

Миколаїв
Видавець Торубара В. В.
2022

УДК 001.895:629.5
I-66

ОРГАНІЗАТОРИ КОНФЕРЕНЦІЇ

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ КОРАБЛЕБУДУВАННЯ
імені адмірала Макарова
МИКОЛАЇВСЬКА ОБЛАСНА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ
ДЕПАРТАМЕНТ ОСВІТИ І НАУКИ
МИКОЛАЇВСЬКОЇ ОБЛАСНОЇ ДЕРЖАВНОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ

ПАРТНЕРИ КОНФЕРЕНЦІЇ

Міністерство інфраструктури України: ДП «Адміністрація морських портів», ДП «Адміністрація річкових портів» (Україна); ДП СК «Ольвія» (Україна); ДП «Дослідно-проектний центр кораблебудування» (Україна); Південний науковий центр НАН України і МОН України (Україна); Головне управління Державної служби з надзвичайних ситуацій України у Миколаївській області (Україна); Національний університет «Одеська національна академія» (Україна); Одеський національний морський університет (Україна); Полтавський національний технічний університет імені Юрія Кондратюка (Україна); Черкаський державний технологічний університет (Україна); Національний авіаційний університет (Україна); Компанія «АМІКО ГРУПП» (Україна); Морське інженерне бюро (Україна); АТ «Завод «Екватор» (Україна); Асоціація ветеранів Військово-морських сил України (Україна); Харбінський інженерний університет (Китай); Університет науки і технологій Цзянсу (Китай); Шаньдунський науково-технічний університет (Китай); Таджикиський технічний університет ім. академіка М.С. Осими (Таджикистан); Гданьський технологічний університет (Польща); Західно-Померанський технологічний університет (Польща); Кошалінський технічний університет (Польща); Батумський навчально-навігаційний університет (Грузія)

ІНФОРМАЦІЙНІ ПАРТНЕРИ:

ТОВ «Видавничий дім «Гельветика»; науковий журнал «Shipbuilding & marine infrastructure»; журнал «Судноплавство»;

**Матеріали публікуються за оригіналами, наданими авторами.
Претензії до організаторів не приймаються.**

Відповідальний за випуск:
Павлов Геннадій Вікторович

I-66 **Інновації в судобудуванні та океанотехніці** : Матеріали XIII Міжнародної науково-технічної конференції. — Миколаїв : Видавець Торубара В.В., 2022. — 620 с.

ISBN 978-617-7472-99-4

У збірнику наведені матеріали VIII Міжнародної науково-технічної конференції «Інновації в судобудуванні та океанотехніці». Збірник становить інтерес для наукових працівників, викладачів, інженерів та студентів.

УДК 001.895:629.5

ISBN 978-617-7472-99-4

© Національний університет кораблебудування
імені адмірала Макарова, 2022

УДК 338.47(9с1)

**ПІВНІЧНЕ ПРИЧОРНОМОР'Я В ЛОГІСТИЧНІЙ СИСТЕМІ ЧОРНОГО МОРЯ:
КОРОТКИЙ ІСТОРИЧНИЙ ОГЛЯД****Бобіна О.В.***кандидат історичних наук, доцент, директор ННГІ НУК**e-mail: oleg.bobina@nuos.edu.ua***Ганчо Н.А.***студент бакалавріату кафедри менеджменту**e-mail: gancho0201@gmail.com**Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова, Миколаїв*

Анотація: Логістика як наука і практика має свою історію. Північне Причорномор'я відіграє велику роль в сучасній логістиці України, Європи і світу. Автори зупиняються на основних етапах історії логістики на північних берегах Чорного моря.

Ключові слова: Історія, логістика, Північне Причорномор'я, Україна.

Північне Причорномор'я охоплює степову і лісостепову зону від чорноморського узбережжя Румунії до західної частини Північного Кавказу. Найбільша частина Північного Причорномор'я припадає на територію України з її частинами Чорного і Азовського морів, гирлами річок Дунай, Дністер, Молочна, Буг, Кальчик, Кальміус, Дніпро-Бузького лиману, ряду заток. Складовою частиною Північного Причорномор'я є п-в Крим, який ділить Чорне море фактично на дві частини. В геологічному відношенні Північне Причорномор'я охоплює Причорноморську низовину. За територією, українську частину Північного Причорномор'я, можна окреслити як полосу шириною в 100-150 км. на північ від таких міст як Одеса, Миколаїв, Херсон із звуженням до Маріуполя. Румунська частина охоплює райони Констанци і Тульчи до устя Дунаю. Російська частина охоплює прибережну територію російської частини Азовського моря з містами Таганріг, Азов, Єйськ, гирлом Дону до станиці Кримської і міст Новоросійськ і Анапа.

Історія логістичної системи Північного Причорномор'я підтверджує один із основних принципів логістики: «Неможливо, певний, конкретний елемент логістичної системи розглядати, а тим більше, розвивати окремо від інших складових». Історія Північного Причорномор'я це підтверджує і з погляду логістики (шляхи-товари-люди), етнології і руху народів, культури і економіки. Так з погляду історії, Північного Причорномор'я «вбудоване» в широкий суходільний степовий шлях який простягнувся від Китаю, Монголії, Західного Сибіру до Європи. По цьому шляху, протягом тисячоліть йшли кочовики, перемішуючи народи і племена. Саме тому етно-культурну ситуацію в цьому регіоні не можна розглядати як явище моноетнічне і монокультурне, з переважанням одного народу, мови, культури.

Першими народами які прийняли участь в розбудові торгівлі, обміну товарів, шляхів, будівництві міст стали греки і скіфи. Греки пройшли шлях від будівництва і функціонування сезонних торговельних факторій (емпорій) до створення мережі самоврядних міст-полісів (більше 20) і т.зв. гібридних держав. Греки відкрили для себе Чорне море в V ст. до Р.Х. Їх привабив достаток річкової риби, корабельний ліс по берегах річок і півострови («Пілея», «Борисфенда»). А згодом пшениця, ячмінь, просо, мед, сіль, залізо (із Карпат і Кавказу), бурштин з Балтики. І велика кількість рабів. Сюди везли матерію, вино, оливу, зброю, прикраси. Торгували з скіфами. А через них з іншими племенами.

Скіфи з логістичного погляду виступали постачальниками і посередниками місцевих товарів, споживачами середземноморських товарів, а також збройною силою яка виступала як загроза, або гарантія безпеки. З портів Мармурового і Егейського морів йшли великі кораблі з квадратними вітрилами. Вздовж берегів ходили менші судна, із колонії в колонію. Навігація

йшла з квітня по вересень. Далі море ставало «негостинним». По річках ходили човни-довбанки. Скіфи переправляли товар або річками або своїми широкими критими повозками.

Північне Причорномор'я, як і все Чорне море процвітало до I ст. до Р.Х. Рим почав постачати зерно з Єгипту. Держави діадохів відкрили безпечні шляхи до Індії. Скіфський світ занепадав під тиском сарматів. А згодом і інших народів які включились в чергове переселення народів. На місце греків прийшли римляни. Римляни продовжили експорт риби. Але їм більше подобався Єгипет. Для римлян Чорне море, його північні берега стали самим далеким кордоном який треба боронити, а не займатись торгівлею. Тому на римських галерах перевозились скіфські лучники-найманці.

Відродження Чорного моря припадає на VI-VII ст. і пов'язане з новою імперією – Візантійською імперією. Основну увагу Візантії приділила Херсонесу. Згодом, візантійці стали називати його Херсоном, а слов'яни – українці Корсунем. Згодом відновлено і інші порти. Час Візантії і Херсонесу. Корсуня протримався до середини XII ст. Візантія почала вивозити хутро і віск. Продовжила вивозити і інші товари в тому числі рабів.

Важливим були товари що йшли з річок Волги і Дону. Активна торгівля йшла з хозарами, русами-скандинавами і русами-слов'янами. Але все Північне Причорномор'я стало кочовим пасовиськом для нових народів Азії: аварів, укри, болгари, хозари, печенігі, половці, монголо-татари. Руські (київські) князі збагатіли на торгівлі з Візантією, яка йшла з гирла Дніпра до Босфору. Галицькі князі багатіли на торгівлі з Візантією через гирло Дністра.

В XIV ст. Чорним морем почали займатись купці з Візантії і Генуї. В цей час шляхи Північного Причорномор'я були відновлені. Генуезці тримали гирло Дунаю і Дністра, та Кафу (Крим). Венеційці – гирло Дону та Солдаю (Судак, Крим). З другої половини XIII ст., вже в умовах монгольської Золотої орди Північне Причорномор'я, яке пише один з дослідників «відігравало роль центру широкої торгової мережі, яка простягалась від шовковичних гаїв Китаю до шовкових гуртовень Марселю, від Новгородських і Київських торгових до Тебрізьких берегів. Північними річками через Польщу і Русь-Україну йшла торгівля з балтійськими країнами.

У арабських географів зустрічаємо назву «Руське море». Поляки називали море «Mare Leoipum» - «Львівське море».

В XV ст. (1453) після остаточного падіння Візантії починається турецький етап панування над морем і його берегами. Турки його закрили для всіх. Крім пшениці і солі, весь час йшла торгівля рабами. З XVI ст. море знову відчуває силу піратів-козаків.

З кінця XVII і до середини XIX ст. боротьбу за море ведуть стара Турецька імперія і нова Російська імперія. Війни які почала Російська імперія з кінця XVII ст. і в яких поступово перемагала до 1856 року потроху повертали море в європейську комерційну мережу. З початку XIX ст. центром торгівлі на північному узбережжі стає Хаджі-Бей, або по московському «Одеса». Вона замінює генезьку Кафу. А Російська імперія стає першою країною яка буде військово-морську базу на чорному морі, готуючись до «стрибка на протоки». Першою спробою Росії привласнити море стало Кримська або Східна війна 1853-1856р.р. Росію поставили на місце. Але ця війна знову «відкрила море», а Північне Причорномор'я стає центром торгівлі разом з Констанцією, Одесою, Миколаєвом, Херсоном, приазовськими містами. Залізничі побудовані в другій половині XIX ст. в Румунії і Росії, робило береги центрами швидкого розвитку аж до Першої світової війни.

Нові сторінки в розвитку Північного Причорномор'я принесло XX століття з новими країнами, новими війнами і відродженням моря після Другої світової війни. Але Росія, як імперія, на початку XXI ст. знову взялась за старе. Росія хоче перетворити море в своє «озеро» і захопити українське Причорномор'я. Частково їй це вдалось в 2014 році. В лютому 2022 року Російська імперія почала нову війну.

The Northern Black Sea in the logistics system of the Black Sea: a brief historical overview

Bobina O.V. candidate of historical sciences, associate professor, director of the NNGI of the National Academy of Sciences

Hancho N.A. undergraduate student of the Department of Management

Admiral Makarov National Shipbuilding University, Mykolaiv

Abstract: Logistics as a science and practice has its own history. The Northern Black Sea region plays a major role in the modern logistics of Ukraine, Europe and the world. The authors dwell on the main stages of the history of logistics on the northern shores of the Black Sea.

Keywords: History, logistics, Northern Black Sea, Ukraine.

УДК 005.8

**ВИКЛИКИ СЬОГОДЕННЯ ТА РОЗВИТОК ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНОЇ ПРОГРАМИ
«МЕНЕДЖМЕНТ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ І ЛОГІСТИКА»**

Запорожець І.М.

кандидат технічних наук, доцент, доцент кафедри менеджменту

e-mail: iryna.zaporozhets@nuos.edu.ua

Сіренко І. В.

кандидат економічних наук, доцент, завідувач кафедри менеджменту

e-mail: igor.sirenko@nuos.edu.ua

Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова, Миколаїв

Анотація. В доповіді розкрита унікальність для Півдня України освітньо-професійної програми «Менеджмент транспортних систем і логістика», яка реалізована в Національному університеті кораблебудування імені адмірала Макарова. Дана освітня програма орієнтована на освітній рівень бакалавр, магістр та забезпечення компетентними фахівцями підприємства морегосподарського комплексу, суднобудування та судноремонту, портові системи, інфраструктурні підприємства.

Ключові слова: Логістична система, освітньо-професійна програма, морегосподарський комплекс, Південь України, бакалавр, магістр.

В Національному університеті кораблебудування імені адмірала Макарова (НУК) наукові дослідження проблем логістичного управління реалізовані в освітньо-професійній програмі рівня бакалавр і магістр «Менеджмент транспортних систем і логістика». В НУК освітня програма «Менеджмент транспортних систем і логістика» є унікальною для Миколаївського регіону і Півдня України в цілому, де надається теоретична та практична підготовка з управління логістичними системами, зокрема для підприємств морегосподарського комплексу.

Виходячи з ситуації та викликів, які складаються в логістичній діяльності виникає необхідність аналізу навчальних планів з їх відповідності до рекомендацій стейкхолдерів та провідних фахівців академічної спільноти та потребує внесення змін, направлених на приведення їх до відповідності ліцензійним вимогам та потребам роботодавців і контингенту студентів.

Мета підготовки фахівців за освітньо-професійною програмою «Менеджмент транспортних систем і логістика» - це володіння механізмами та інструментами управління логістичними потоками в екстрених ситуаціях, здатних розв'язувати комплексні управлінські проблеми розвитку логістичної діяльності та ефективно управляти логістичними системами підприємств.