

as Amended by Resolution MEPC.263(68)). – Available at: <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/Index of IMO Resolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-%28 MEPC %29/ Documents/MEPC.281%2870%29.pdf>.

3. Index of IMO resolutions. <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre EEXI – Energy Efficiency Existing Ship Index// https://www.dnv.com/maritime/insights/topics/eexi/index.html>.

4. СИСТЕМИ ЕНЕРГЕТИЧНОГО МЕНЕДЖМЕНТУ. Вимоги та настанова щодо використання. ДСТУ ISO 50001:2020 (ISO 50001:2018, IDT).

5. Безопасность в судоходстве и ее регулирование. Взято с <https://maritime-zone.com/news/view/marine-safety>.

6. Man energy solutions. Retrieve from: https://man-es.com/marine/products/two-stroke-engines_

Use of the energy management system on vessels

Kuznetsov H.V.¹

¹Admiral Makarov National University of shipbuilding

Abstract. In order to improve energy efficiency on the vessel it is proposed to use the adaptive system of energy management of marine infrastructure facilities. The proposed system takes into account changes in climatic conditions during the voyage at its various starting and finishing points; operating modes of main and auxiliary power plants; requirements for premises of various functional purposes; requirements of classification and industry standards. Estimation of application of the adapted energy management system is made by means of the energy efficiency design index on examples of some classes of vessels, allows to substantiate the level of components of energy saving and to develop recommendations on application of provisions of the energy management system on vessels.

Key words: energy efficiency, energy efficiency design index, fuel - energy resources.

УДК 656.025

ФАКТОРИ ФОРМУВАННЯ ЕФЕКТИВНОГО ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО КОМПЛЕКСУ

Мірай Н.Б.¹

¹кандидат економічних наук, доцент

кафедри економіки і організації виробництва

Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова

м. Миколаїв, Україна

nataliamihai@ukr.net

Анотація. Доповідь присвячена висвітленню проблеми формування в Україні транспортно-логістичних комплексів здатних забезпечувати темпи економічного розвитку країни на інноваційній основі. Із врахуванням досвіду країн Європейського союзу розглянуто фактори формування інноваційних транспортно-логістичних комплексів. Визначено групу факторів, які для України мають важливе значення.

Ключові слова: фактор, транспортно-логістичний комплекс, інноваційний розвиток.

В сучасних умовах глобалізації міжнародних ринків актуальним питанням для України є оновлення інфраструктури і створення транспортно-логістичних комплексів, здатних підтримувати темп інноваційного розвитку економіки як регіонів, так і країни в цілому. В переважній більшості такі транспортно-логістичні комплекси розташовуються у розвинених країнах, зокрема Німеччині, Нідерландах та інших країнах Європейського Союзу. В Україні можливості переходу від традиційних форм організації транспортно-логістичних структур

до інноваційних визначаються особливостями історичного розвитку країни, подіями останніх років (гібридна війна, пандемія), реформуванням змісту, систем та механізму державної регіональної політики.

Перевагою нашої країни є вигідне географічне положення з точки зору організації транзитних вантажопотоків. Її потужний транспортний потенціал враховує розвиток автомобільного, залізничного, морського, річкового, авіаційного та трубопровідного транспорту і дозволяє обробляти значні об'єми і ефективно відправляти вантажі користуючись міжнародними транспортними коридорами [2, с. 126].

При цьому транспортно-логістичний комплекс України має проблеми, які перешкоджають його ефективному функціонуванню, серед них: недосконалість законодавчої бази та недобросовісне дотримання нормативно-правових актів, що регулюють відносини суб'єктів транспортної сфери; зношеність основних фондів; недостатній обсяг фінансування транспортної галузі та корупція; нижчі рівень обслуговування та швидкість обробки і доставки вантажів порівняно із закордонними країнами-партнерами.

Важливим, на нашу думку, є вивчення закордонного досвіду у формуванні транспортно-логістичних комплексів та перенесення його у вітчизняну економіку. Для прикладу, розглянемо фактори, що впливають на формування транспортно-логістичних комплексів у країнах Європейського Союзу (ЄС).

Передумовами до формування транспортно-логістичних комплексів в ЄС стали інтенсивний економічний розвиток країн, необхідність вивчення та освоєння нових територій, які мають вихід до водойм. Перші логістичні комплекси в Європі стали з'являтися наприкінці XX століття. На початку XXI вони перетворились в транспортно-логістичні комплекси. На їхній основі стали з'являтися інноваційні транспортно-логістичні комплекси.

На даний час на сектор транспорту припадає більше 10% валового внутрішнього продукту ЄС [3], а це свідчить про його важливість для країн. Розвиток країн вимагає ще швидшого розвитку транспортно-логістичного комплексу.

Одним із факторів, що сприяли успішному формуванню інноваційних транспортно-логістичних комплексів ЄС є стандартизація процесів у транспортній галузі. Розроблені документи, що регламентують розвиток логістичних кластерів та транспортно-логістичних комплексів, зокрема «Маніфест кластеризації в країнах ЄС», «Європейський кластерний меморандум» [1], «Меморандум про європейські морські порти (Memorandum of the European Sea Ports. Priorities of European ports 2019-2024)» та інші. Єдині правила на ринку підтримують стабільну ситуацію на даному сегменті, адже підпорядковуються принципам лібералізації та гармонізації, які є основою політики ЄС.

Особливу підтримку з боку держави та приватного бізнесу мають транспортно-логістичні комплекси морських портів, інвестуючи таким чином значні кошти в модернізацію їх інфраструктури та їх технічне оснащення. Європейські транспортно-логістичні комплекси мають характерні риси, які формуються за рахунок високого рівня розвитку морських портів, значної ролі внутрішньо водного транспорту та широким застосуванням мультимодальних перевезень. Саме великі портові транспортно-логістичні комплекси стали першими розвиватися на інноваційній основі завдяки значній ролі у вантажообігу країни. Прикладом тому є морські порти Роттердам (Нідерланди), Гамбург (Німеччина), Філікстоу (Великобританія) та інші. Їх транспортно-логістичні комплекси являють собою низку взаємопов'язаних елементів, серед яких портові індустріально-логістичні зони, контейнерні термінали, припортові склади, мультимодальні комплекси, які безперервно функціонують всередині системи.

Отже, основними факторами формування інноваційних транспортно-логістичних комплексів, на які необхідно звернути увагу Україні, є високі стандарти якості, які регулюються нормативно-правовими актами, розуміння державою ролі транспорту в розвитку економіки та забезпечення підтримки на засадах лібералізації та гармонізації відносин, а також високий рівень розвитку морських портів та раціональний розподіл інвестицій спрямованих на оновлення, модернізацію й інноваційний розвиток транспортно-логістичного комплексу.

ЛІТЕРАТУРА

1. Волинчук А.Б., Крилова І.А. Транспортно-логістичний кластер як інструмент розвитку периферійних територій // Фундаментальні дослідження. – 2018. - № 6. – С. 72-77.
2. Партола А.І. Аналіз транспортно-логістичного комплексу України // Науковий вісник Ужгородського національного університету. – Вип.9. – 2016. – С. 126-129.
3. Полякова О.М. Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні і світі/ О.М. Полякова, О.В. Шраменко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2017.- №58. –С. 126-134.

Factors of formation of efficient transport and logistics complex

Natalia Mihai

Admiral Makarov National University of Shipbuilding

Abstract. The report is devoted to the problem of formation in Ukraine of transport and logistics complexes capable of ensuring the pace of economic development of the country on an innovative basis. Taking into account the experience of the European Union, the factors of formation of innovative transport and logistics complexes are considered. A group of factors that are important for Ukraine has been identified.

Keywords: Factors, transport and logistics complex, innovative development.

УДК 629.12.011.001.24

**ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЕ ПРОЕКТИРОВАНИЕ БОЕВЫХ КОРАБЛЕЙ
И РЕФЛЕКСИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ПРОТИВНИКОМ****Соломенцев О.И.***доктор технических наук, профессор НУК**Национальный университет кораблестроения имени адмирала Макарова**г. Николаев, Украина**solomen@mksat.net*

Аннотация. Рассмотрено рефлексивное управление противником в процессе разработки оперативно-тактического задания (ОТЗ) надводного корабля. Введено понятие математической модели корабля для нахождения его тактических элементов с использованием информационного влияния - ММК (ТаЭ-ИВ). Рассмотрена адекватность информационного влияния на противника.

Ключевые слова: исследовательское проектирование; рефлексивное управление противником; информационное влияние

Рассмотрим одну специфическую ситуацию, которая возникает в ряде практически важных случаев в процессе исследовательского проектирования корабля. В процессе работы с прототипами и при последующей разработке оперативно-тактического задания (ОТЗ) используется информация о соответствующих разработках в ВМС вероятного противника. Переход к практическому проектированию корабля с вполне определёнными характеристиками - при условии, что противник узнаёт о начале проектирования и имеет хотя бы какую-то информацию о характеристиках проектируемого корабля - вызывает ту или иную реакцию у вероятного противника.

Но тогда мы можем сообщить противнику под видом доброкачественной информации недоброкачественную, но выгодную для нас информацию, и спровоцировать тем самым вероятного противника на выгодные для нас действия. Это хорошо известный в военном деле принцип рефлексивного управления противником или информационного влияния (ИВ) на противника, [1].

Решение рассматриваемой задачи может быть выполнено в три этапа. На первом этапе, в данном докладе, будет рассмотрена математическая постановка задачи, которая характеризует