

Список використаних джерел

1. Геєць В.М. Інноваційно-інноваційний шлях розвитку – модернізаційний проект розвитку української економіки і суспільства початку XXI століття / В.М. Геєць // Банківська справа. – 2003. – № 4. – С. 3-32.
2. Амоша О.І. Активізація інноваційної діяльності: організаційно-правове та соціально-економічне забезпечення: моногр. / О.І. Амоша, А.І. Землянін, І.І. Лях та ін. – Донецьк: ІЕП НАН України, 2007. – 328 с.
3. Ляшенко В.І. Финансово-регуляторные режимы стимулирования экономического развития: введение в экономическую режимологию: моногр. / В.І. Ляшенко; НАН Украины, Ін-т економіки пром-сті. – Донецьк, 2012. – 370 с.
4. Вишневицкий В. Инновации, институты и эволюция / В. Вишневицкий, В. Дементьев // Вопросы экономики. – 2010. – №9. – С. 41-62.
5. Федулова Л.І. Тенденції розвитку інноваційної політики та її вплив на економічне зростання [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/ep/2011_2/5_Fedulova.pdf.
6. Драчук Ю.З. Проблеми інституціонального забезпечення інноваційного розвитку вугільної промисловості / Ю.З. Драчук, І.М. Кочешкова, Н.В. Трушкіна // Економіка промисловості. – 2012. – № 3-4 (59-60). – С. 240-248.
7. Монастырный Е.А. Методологический подход к оценке эффективности инновационного развития региона / Е.А. Монастырный, В.В. Спицын, Я.Н. Грик // Инновации. – 2010. – №1 (135). – С. 80-86.
8. Стимулювання економічного зростання на місцевому рівні: аналіт. доп. / С. О. Біла, О. В. Шевченко, М. О. Кушнір, В. І. Жук [та ін.]. – К.: НІСД, 2013. – 88 с.
9. Аверкина М.Ф. Місце інноваційної політики у забезпеченні стійкого розвитку міста / М.Ф. Аверкина // Інноваційна економіка. Всеукраїнський науково-виробничий журнал [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/inek/2013_3/153.pdf.
10. Шичкина М.И. Инновационное развитие районов и городов [Електронний ресурс] / М.И. Шичкина. – Режим доступу: <http://www.rair-info.ru/publication/publication19/>
11. Червова Л.Г. Нормативно-правовая система рыночных институтов в региональной политике государства / Л.Г. Червова // Управління економікою: теорія та практика: зб. наук. праць / НАН України, Ін-т економіки пром-сті. – Донецьк, 2012. – С. 39-48.
12. Кузьменко Л.М. Региональні аспекти характеристики якості інституціонального середовища / Л.М. Кузьменко, М.О. Солдак // Управління економікою: теорія та практика: зб. наук. праць / НАН України, Ін-т економіки пром-сті. – Донецьк, 2010. – С. 30-43.
13. Амоша О.І. Інноваційне оновлення техніко-технологічної бази промислового виробництва на синергетичних засадах: теорія і практика / О.І. Амоша, І.П. Булеєв, Г.З. Шевцова // Економіка промисловості. – 2007. – № 1. – С. 3-9.
14. Про місцеве самоврядування в Україні: Закон України із змінами, внесеними згідно із Законами № 563-VII від 17.09.2013 // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 1997. – № 24. – Ст. 170.
15. Концепція реформування державної політики в інноваційній сфері: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 10.09.2012 р. № 691-р // Офіційний вісник України. – 2012. – № 71. – Ст. 2883.
16. Підоричева І.Ю. Зарубіжний досвід формування і реалізації державної інноваційної політики / І.Ю. Підоричева // Вісник економічної науки України. – 2013. – № 1 (23). – С. 128-136.
17. Чухраєва Н.М. Сучасні принципи забезпечення інноваційного розвитку підприємства / Н.М. Чухраєва // Економічний часопис-XXI. – 2013. – № 3-4 (2). – С. 49-52.

І. М. Майорова

д-р екон. наук
м. Маріуполь

ПОХОДЖЕННЯ І СТРУКТУРА СІТІ-ЛОГІСТИЧНИХ ПОТОКІВ ПРИАЗОВ'Я

Постановка проблеми та її зв'язок з важливим науковим завданням. Сіті-логістика, як напрям наукових досліджень, виникла в наукових колах західної економічної думки. Якщо узагальнити сучасні наукові надбання фахівців, то сіті-логістика забезпечує комплексний підхід в організації, плануванні, управлінні і контролі логістичних процесів складної системи муніципальних утворень. Наприклад, В.К. Губенко, Я.І. Нефедова у монографії [1, с. 39] так виділяють сучасну концепцію сіті-логістики: «Сіті-логістика відтворює підґрунтя для нових найкращих концепцій розвитку міського середовища; підтримує об'єднання постачальників логістичних послуг міста в логістичну транспортну спільноту і розвивається до самостійної послуги, яка постійно задовольняє ситуаційні вимоги ринку. Сіті-логістика – концепція суспільного інтересу: вона звільнює вулиці, укріплює торгівлю, відтворює діяльність центрів міст, веде до відродження історичної частини міста, що віддзеркалюється на

підвищенні становища мешканців, сіті-логістика розуміється як елемент якості життя. Органи муніципального управління організують і несуть відповідальність за визначення основних транспортних цілей і реалізацію логістичних рішень в мережах і ланках міських мереж».

Аналіз основних наукових публікацій, де розглядаються проблеми сіті-логістики. Розвиток, практичне застосування сіті-логістики до розв'язання транспортних проблем сучасного міста висвітлено в наукових працях: В.К. Губенко, А.О. Лямзіна, Я.І. Нефедової, М.В. Хара, Л.Б. Миротіна, В.Е. Парунакяна, В.П. Поліщук, В.К. Долі, А.Б. Барського, В.В. Круглова, В.Є. Крикавського, В.Є. Мельниченко, Р.Л. Сопільник, І.Г. Смірнова та ін. Основний науковий інтерес їх надбань полягає у площині процесів транспортування й екології при взаємодії транспортних, торговельних і промислових підприємств.

Розв'язання наукових проблем сіті логістики досить новий напрям досліджень. На думку автора, розглядати сіті-логістичні проблеми в рамках одного міста, або муніципального утворення означає однобічний підхід до проблеми: на даний час у суспільстві не існує жодного утворення, яке б існувало окремо і не було підпорядковано більшій території або агломерації. Невирішеність проблеми вивчення сіті-логістичних потоків полягає в необхідності аналізу структури і походження сіті-логістичних потоків, що притаманні території, яку вони обслуговують.

Актуальність дослідження сіті-логістичних потоків Приазов'я, на думку автора, полягає не тільки в розв'язанні проблем промислових міст, таких як Маріуполь і Бердянськ, а в тім, що територія Приазов'я — це територія старопромислових регіонів Донецької і Запорізької областей, з усіма притаманними проблемами і гострими питаннями, що постають на депресивних територіях.

Аналіз основних наукових публікацій, де розглядаються проблеми функціонування і розвитку старопромислових регіонів. Проблема розвитку старопромислових регіонів ґрунтується на потужній науково-практичній базі досліджень. Серед ключових науковців, що займаються проблемою теоретичного і практичного дослідження старопромислових регіонів, слід назвати: О. Амошу, М. Горожанкіну, Л. Костіна, Є. Крихтіна, В. Ляшенка, Ю. Макогона, І. Хаджинова, О. Новікову, І. Новак, Я. Белинську, Б. Губського, Я. Жаліла та інших. На даний час їх рекомендації зводяться до пропозицій щодо формування перспектив і встановлення обмежень соціально-економічної модернізації та структурних змін економіки, питань інноваційної трансформації виробничих комплексів старопромислових регіонів, оцінки їх трансформаційного потенціалу та визначення стратегічних орієнтирів інвестиційного розвитку. Серед російських науковців, що займаються проблемами старопромислових регіонів, слід назвати Н. Гальцева, О. Косінцева, В. Княгініна, З. Муллаґаєва, О. Татаркіна, І. Тургель.

Мета статті — провести дослідження з походження і структури сіті-логістичних потоків Приазов'я.

Інформаційною базою дослідження виступають статистичні дані Донецької, Запорізької областей і Російської Федерації, розміщені у публічному доступі Інтернет, і статистичні щорічники Донецької області.

Результати дослідження. Як відомо з інформаційної електронної енциклопедії [2], Приазов'я — географічна область, яка розташована на півдні Східноєвропейської рівнини, на території двох країн — Російської Федерації і України. Українська частина Приазов'я складається з міст Маріуполя, Бердянська, Мелітополя, Приморська і восьми районів, де чотири з них — Новоазовський, Тельмановський, Володарський, Першотравневий — розташовані в Донецькій області, три райони — Бердянський, Приморський, Приазовський — у Запорізькій області і один — Генічеський — у Херсонській області.

Частина території РФ складається з таких населених пунктів: Таганрог, Ростов - на - Дону, Єйськ, Приморсько-Ахтарськ, Темрюк; з південно-західних районів Ростовської області — Азовський, Аксайський, Некліновський, Матвеево-Курганський і районів Краснодарського краю — Єйський, Приморсько-Ахтарський, Щербинівський, Темрюкський, Канівський, Славянський.

З названих міст та населених пунктів Приазов'я деякі виступають в ролі акумуляторів логістичних потоків, які перевозяться залізничним, морським і автомобільним транспортом. Такі міста України, як Маріуполь, Бердянськ, Мелітополь, Приморськ, є крупними залізничними і автомобільними центрами, наприклад, місто Мелітополь Запорізької області є важливим залізничним вузлом, що з'єднує шляхи з Москви і Харкова до Криму і у зворотному напрямі (рис. 1). На жаль, у публічному доступі статистична інформація щодо залізничних і автомобільних перевезень через такі станції, як Мелітополь, Маріуполь, Бердянськ, та інші міста і пункти України та РФ відсутня.

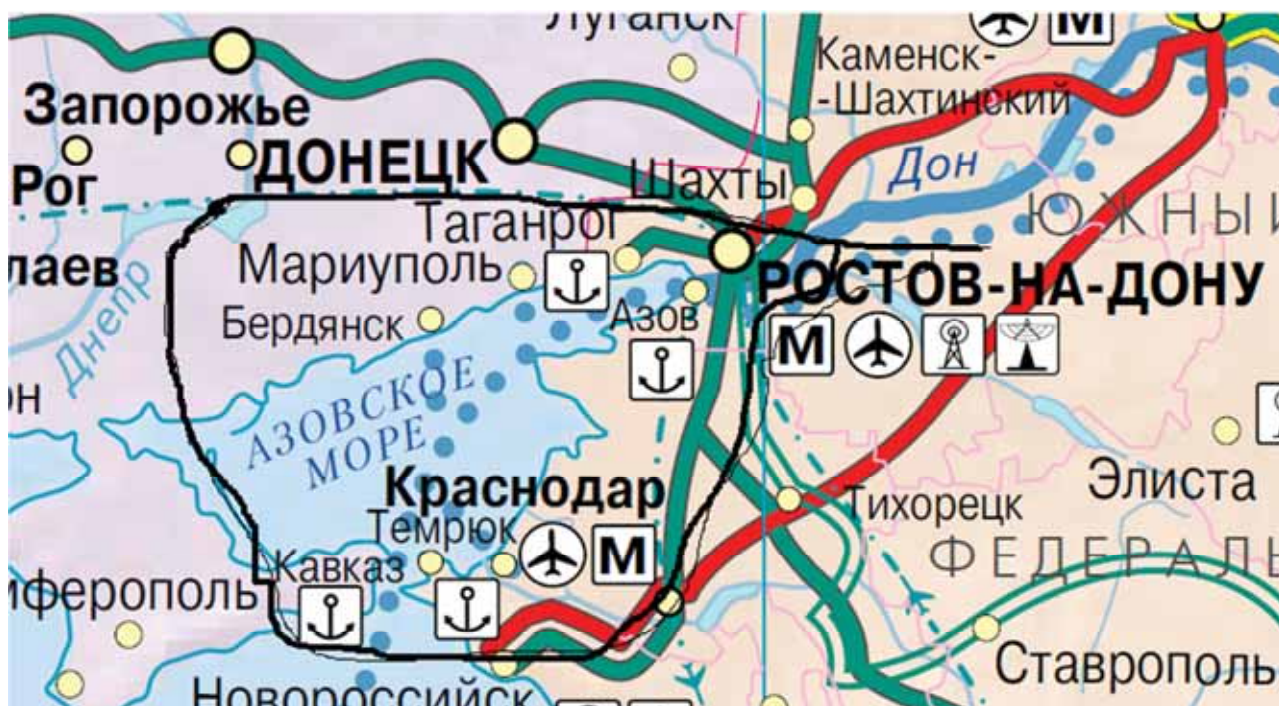


Рис. 1. Карта території Приазов'я [3] (виділено чорним кольором на карті)

Морські перевезення здійснюються через морські порти Приазов'я: три українські порти: Маріупольський морський торговельний порт (ММТП), Бердянський морський торговельний порт, Меткомбінат «Азовсталь»; шість портів Російської Федерації: Ростовський-на-Дону, Кавказ, Єйський порт, Таганрог, Темрюк, Тамань. Відповідно до інформації журналу [3] вантажообіг українських морських портів Азово-Чорноморсько басейну відбувається в 62 портах і терміналах, російські вантажі переробляються в 11 портах і терміналах країни цього ж басейну. Серед портів і терміналів Азово-Чорноморського басейну з вантажообігом більше 100 тис. т виділяються: Маріупольський МТП, Ростовський-на-Дону (РФ), Кавказ (РФ), Єйський порт (РФ), Таганрог (РФ), Бердянський МТП, Темрюк (РФ), Тамань (РФ), Меткомбінат «Азовсталь» (див. таблицю).

Слід сказати, що за даними журналу [3] найбільший вантажообіг з усіх 97 портів Азово-Чорноморського басейну в обсязі 451,5 млн т належить портам Російської Федерації із загальним обсягом 176,7 млн т, тобто 39% обсягу усього вантажообігу басейну, далі ідуть порти і термінали України із загальним обсягом 154,3 млн т (34,2% вантажообігу усього басейну) [3, с. 54-55].

Із таблиці видно, що найбільші обсяги вантажів за звітний період перероблено в Маріупольському МТП. Виходячи з того, що статистичної інформації щодо обсягів вантажів та їх структури по портам Російської Федерації у публічному доступі немає, у статті вирішено проводити аналіз структури сіті-логістичних потоків Приазов'я за даними вантажопереробки Маріупольського МТП і Бердянського МТП.

Маріупольський морський торговельний порт (ММТП) — головний порт на Азовському побережжі. На даний час порт називають головними морськими воротами Донбасу. ММТП входить до четвірки найкрупніших портів України, має залізничну і автомобільну інфраструктуру, яка дозволяє перевозити вантажі з усіх країн СНД і зарубіжжя. Порт виконує весь комплекс портових послуг, перевантаження вантажів із залізничного, автомобільного транспорту, річкових і морських суден.

Вантажі, які відправляються і приймаються ММТП, відомі у портах 60 країн світу. У порту переробляються металеві вироби усіх сортментів і профілів, труби великого і малого діаметру, руди, вугілля, кокс, глиноземи, каолін, добрива усіх видів, промислове і побутове обладнання, мазут, продовольчі вантажі усіх найменувань, вантажі у пакетах, контейнери та інші вантажі.

Таблиця

Вантажообіг портів і терміналів (із вантажообігом більше 100 тис. т) Приазов'я за 2011-2012 рр., млн т (складено автором за джерелом [3, с. 54-55])

№ з/п	Порти і термінали	Вантажообіг 2011, млн т	Вантажообіг 2012, млн т	Відсоток до 2011 р.
1	Маріупольський МТП (Україна)	15,1	14,1	93,4
2	Ростовський-на-Дону порт (РФ)	10,4	11,1	106,7
3	Кавказ порт (РФ)	8,3	9,4	113,3
4	Єйський порт (РФ)	3,99	3,6	90,2
5	Таганрог (РФ)	3,5	3,4	97,1
6	Бердянський МТП (Україна)	2,42	2,32	95,8
7	Темрюк (РФ)	2,3	2,3	100
8	Тамань (РФ)	1,2	2,2	183,3
9	Меткомбінат «Азовсталь»	0,28	0,18	64,3
	Разом 97 портів і терміналів Азовського басейну	445,82	451,5	101,3

Динаміка вантажообігу Маріупольського морського торговельного порту представлена на рис. 2. Структура вантажообігу ММТП показана на рис. 3 і 4. Аналіз статистичних даних дає можливість зробити такі висновки.

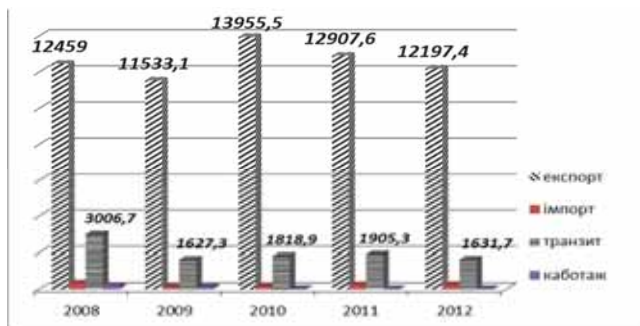


Рис. 2. Динаміка вантажообігу «Маріупольського морського торговельного порту» за 2008-2012 рр., тис. т (складено автором за даними [4-8])

Із митних режимів Маріупольський морський торговельний порт працює в експортному, імпортному і транзитному. Причому експортний напрям перевезень є найбільшим: експорт — 86%, транзит — 11,5%, імпорт — 1,7% і каботажні перевезення — менше 1%. Вочевидь, каботажні перевезення — це перевезення сировини до порту «Меткомбінат «Азовсталь» та з порту «Азовсталь» готового металевих прокату. Серед основних вантажів, які обслуговує порт, найбільша частина належить виробам із чорних металів. Така ситуація досить зрозуміла, тому що в місті Маріуполі знаходяться два великих металургійних комбінати: ПАО «ММК ім. Ілліча» і ПАО «МК «Азовсталь», також у ММТП залізничним і автомобільним транспортом доставляються металеві вантажі з інших підприємств Донецької області. З 2008 по 2012 р. у порту скоротилися показники обробки контейнерних вантажів (рис. 3) і з'явилися вантажні потоки соняшникової олії (рис. 4).

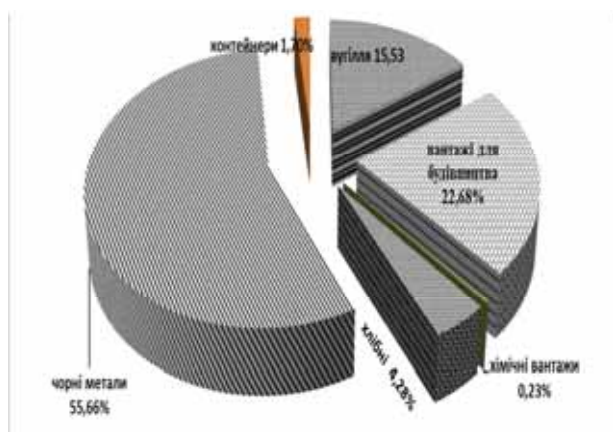


Рис. 3. Товарна структура експортних вантажів ММТП у 2008 р. (розраховано автором за даними [4-8])

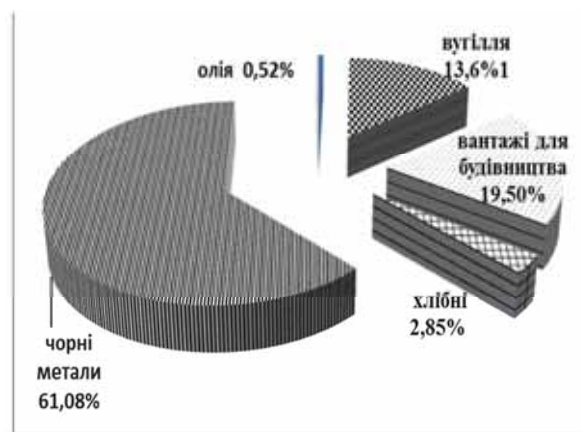


Рис. 4. Товарна структура експортних вантажів ММТП у 2012 р. (розраховано автором за даними [4-8])

Ефективність функціонування логістичної транспортної системи «промислове підприємство – морський порт» залежить від усталеності роботи ланок системи доставки вантажів, що пов'язані з погодними умовами, діями конкурентів як металургійних виробників, так і транспортних організацій, вимог вантажовідправників; наявності і характеру обмежень з пропускної спроможності магістралі і станцій, можливостей використання вантажної і перевантажної техніки, складів і причалів для освоєння вантажопотоків, сучасного стану і технічних можливостей об'єктів транспорту, які обслуговують вантажопотоки; можливістю отримання повної інформації про місцезнаходження і стан вантажів на всіх етапах процесу доставки.

Другим українським портом, що обслуговує сім логістичні потоки Приазов'я, є Бердянський морський торговельний порт. Порт Бердянськ через Волго-Донський і Біломорсько-Балтійський канали пов'язаний з регіонами Росії, Казахстану, Ірану, а через Чорне море – з країнами Середземноморського басейну, Південно-Східної Азії та Америки. Динаміка роботи Бердянського морського торговельного порту представлена на рис. 5.

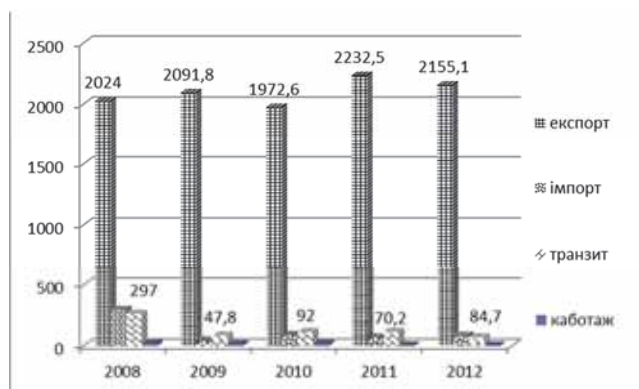


Рис. 5. Динаміка роботи Бердянського морського торговельного порту, тис. т (розраховано автором за даними [4-8])

Бердянський морський торговельний порт працює в напрямках експорту – 93% від загального вантажообігу порту, імпорт – 3,7%, транзит – 3,1%, каботажні перевезення – 0,26%. Структура вантажообігу порту показана на рис. 6 і 7.

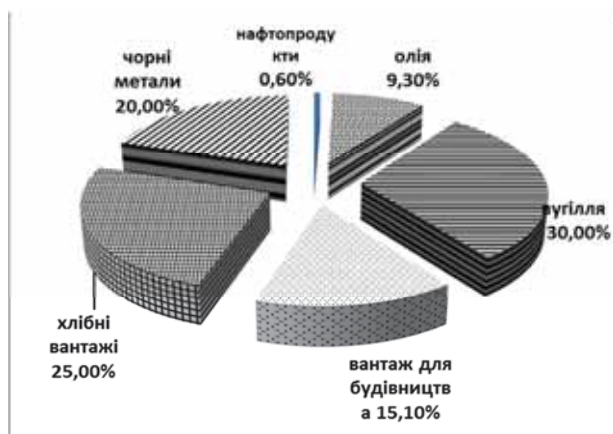


Рис. 6. Товарна структура експортних вантажів Бердянського морського торговельного порту в 2008 р. (розраховано автором за даними [4-8])

Переробка вантажів із чорних металів у Бердянському морському торговельному порту скоротилася в 2,5 раза (з 328 тис. т у 2008 р. до 133,6 тис. т у 2012 р.), але зросла частка переробки хлібних вантажів, до яких відносяться зернові культури, а саме: 305 тис. т зернових у 2008 р. до 372,9 тис. т у 2012 р. Це

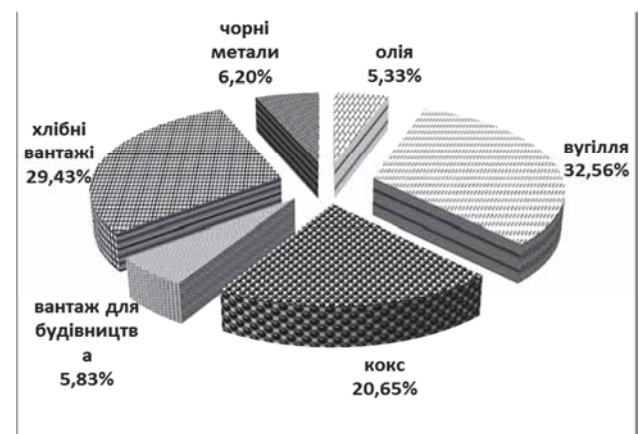


Рис. 7. Товарна структура експортних вантажів Бердянського морського торговельного порту в 2012 р. (розраховано автором за даними [4-8])

підкреслює і характер товарних потоків регіону. Запорізька область завжди була лідером з вирощування хлібних культур, їх переробки і експорту.

Аналіз структури вантажних потоків, що переробляються у портах Приазов'я, дає можливість зробити такі висновки. По-перше, в структурі експортних

товарних потоків переважає продукція добувних галузей (вугілля — 32%; кокс — 20,6%), напівфабрикати металургійного виробництва і металевий прокат (чорні метали — 61,0%), продукція для будівництва (глина, добувається в Україні — 20,0%) і хлібні вантажі — 30,0%. По-друге, обсяги імпортованих вантажів, що обслуговуються портами Приазов'я, дуже малі: по Маріупольському морському торговельному порту — 1,7%, по Бердянському морському торговельному порту — 3,7%. Продовольчі вантажі і руда складають основну номенклатуру імпортованих потоків регіону.

За статистичними даними Обласного управління статистики Донецької області основними виробниками сільськогосподарської продукції є Володарський, Новоазовський і Тельмановський райони (рис. 8).

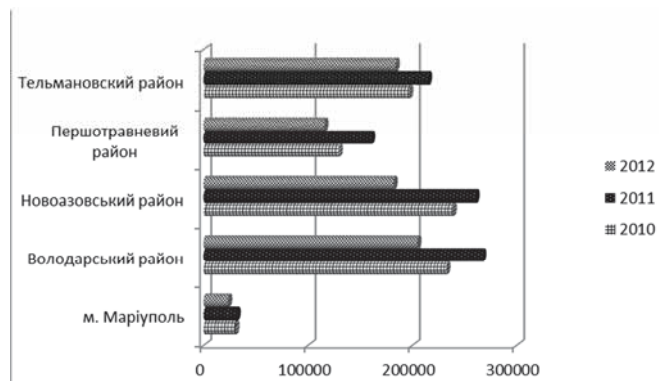


Рис. 8. Валова продукція сільського господарства м. Маріуполя і чотирьох районів Приазов'я (розраховано автором за даними [9, с. 97])

У структурі продукції сільського господарства цієї території Приазов'я найбільша частина належить продукції рослинництва — 61,2%, продукція тваринництва складає 38,8% (рис. 9). Таким чином, сіті-логістичні потоки Приазов'я мають моногалузеве спрямування, продукцію металургії та сільського господарства, тобто продукцію специфічну для старопромислових регіонів з неінноваційним асортиментом і низькою ціною. Детальний аналіз соціального розвитку старопромислових регіонів зробив Ю.В. Макогон [10, с. 192-196]. У статті він дав повний аналіз особливостей соціальної складової у функціонуванні старопромислових регіонів у контексті розвитку металургійної, хімічної і вугільної галузей.

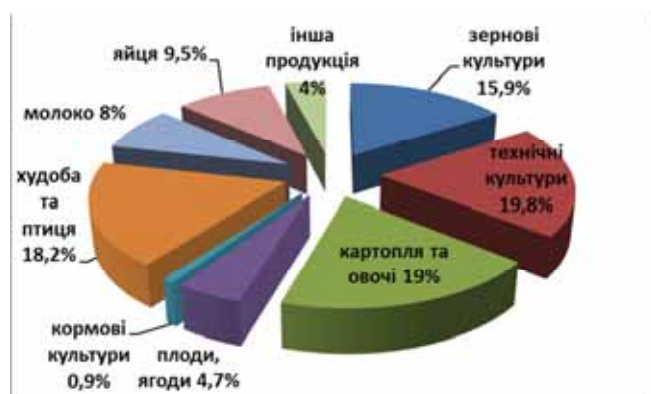


Рис. 9. Структура продукції сільського господарства м. Маріуполя і чотирьох районів Приазов'я (розраховано автором за даними [9, с. 262-268])

Економіка території Приазов'я заснована на тривалій експлуатації природних ресурсів, що з часом

мають тенденцію до погіршення кількісних і якісних характеристик і повного використання до зникнення. Остання тенденція неминує призводить старопромисловий регіон у позицію депресивного. Для старопромислових регіонів притаманна застаріла технологія виробництва, критичне зношення основних фондів промисловості, завеликі енергоємність і собівартість продукції. Так, наприклад, О. Снігова у статті [11, с.17] констатує: «...так, фактична матеріаломісткість промислового виробництва перевищує порогове значення показника більш як у 1,2 раза. Практично у 4 рази перевищує небезпечну межу фактична енергоємність ВВП. В умовах зростання цін на енергоносії та сировину це є додатковим ризиком уповільнення виходу старопромислових регіонів із кризи».

У наукових здобутках багатьох вчених — як вітчизняних, так і зарубіжних — для вирішення проблеми подальшого розвитку старопромислових територій пропонуються такі заходи: інноваційні механізми підтримки мінерально-сировинної бази і застарілих підприємств; залучення іноземних і власних інвестицій; зниження податкового поля; впровадження механізмів сприяння функціонуванню сировинних галузей тощо. О.Ю. Снігова в іншій статті [12, с.18] пропонує: «... диверсифікацію експортного потенціалу, ринків збуту, розширення видів економічної діяльності, спрямованих на забезпечення зростання доданої вартості товару, що виробляється в нових або модернізованих секторах диверсифікованої економіки старопромислового регіону». Такі заходи здатні дати позитивний ефект, але він буде нетривалим і подальшого розв'язання проблем таких територій не дасть.

Існує й інший науковий підхід до розв'язання проблеми старопромислових регіонів України. Так, І.В. Хаджинов констатує, що потрібна «...актуалізація внутрішніх резервів самій території, механізму омолодження місцевої економіки — через вироблення напрямів реструктуризації (в тому числі передбачають вихід за рамки сформованої спеціалізації), в яких враховано світовий досвід і пріоритети трансформації національної економіки» [13, с. 74]. Приклад такого підходу розглянуто І.Смирновим у статті [14], де проаналізовано досвід Фінляндії і Швеції, а саме з переорієнтації їх з промислових зон на транспортно-логістичні зони. Так, муніципальне керівництво комуни Ескільстуна у Швеції поставило логістику пріоритетним напрямом свого розвитку і створила транспортно-логістичну зону, таким чином була вирішена проблема нової ефективної спеціалізації муніципального господарства. Фінляндія розбудовує і використовує мережу єдиних транспортно-логістичних комунікацій, які включені до системи єврологістики. Ця система включає регіональні проекти. Найбільш поширеними з них є: LOCEU — логістика для країн, що географічно знаходяться на периферії ЄС, і ТЕОІМ — система розбудови і відтворення єдиної телекомунікаційної транспортно-логістичної системи для країн басейну Балтійського моря [14].

Утім підґрунтя для такого прикладу є: транспортне забезпечення сіті-логістичних потоків Приазов'я відбувається залізничним і автомобільним транспортом; найбільшу транспортну активність на Сході України забезпечують автомобільні магістралі: М23 (Е58) — від м. Ростов-на-Дону через м. Таганрог на МАПП Весело-Вознесенка — на м. Новоазовськ і Маріуполь (Донецька область);

Згідно із затвердженою Схемою планування території по Донецькій області пройдуть траси трьох автотранспортних коридорів: Європа - Азія (Косини - Івано-Франківськ - Тернопіль - Вінниця - Кіровоград - Дніпропетровськ - Донецьк - Ізварине); Євро-

па - Азія (Краковець - Львів - Рівне - Житомир - Київ - Полтава - Харків - Дебальцево - Довжанський); ЧЕС (Рені - Ізмаїл - Одеса - Миколаїв - Херсон - Мелітополь - Бердянськ - Маріуполь - Новоазовськ). На заваді ефективному розвитку транспортної інфраструктури та транзитних можливостей східних територій регіону постає низка системних проблем, які потребують комплексного вирішення на державному рівні, що викладені в аналітичній записці регіонального філіалу Інституту стратегічних досліджень м. Донецька [15]: невідповідність якості послуг транспорту зростаючим споживчим вимогам та міжнародним стандартам; низька частка інвестицій в модернізацію транспортної інфраструктури; низька ефективність системи державного регулювання діяльності галузі, домінування галузевого, а не комплексного (секторального) підходу.

Зокрема, питання розвитку інтермодальних перевезень недостатньо представлене у Транспортній стратегії України до 2020 р., відсутнє у Повітряному кодексі; недостатній рівень транспортного забезпечення (локальної транспортної доступності) периферійних, сільських населених пунктів, що виявляється у низькому рівні якості і забезпеченості дорожньою інфраструктурою, у недостатній кількості автобусних маршрутів і наднормативному рівні фізичної зношеності парку автобусів внутрішнього сполучення; високий рівень конкуренції щодо використання транспортно-транзитного потенціалу з боку іноземних конкурентів. Зокрема, в результаті підвищення транзитних ставок з 2008 по 2011 р. «Укрзалізницею» транзит через Україну російських вантажів став скорочуватися і відходити на транзитні потоки через країни Балтії (частка транзиту російських вантажів у 2011 р. через українські порти становила 29%, а через Прибалтійські порти — 71%); збереження високих тарифних ставок на обслуговування контейнерних перевезень у морських портах України. Вартість обслуговування судна класу пост-панамакс на 6500 TEU в Україні перевищує 90 тис. доларів, у той час як у портах Румунії і Туреччини ці витрати знаходяться на рівні близько 50 тис. і 20 тис. доларів відповідно [15].

На даний час для вирішення проблеми розвитку старопромислової території Приазов'я автор вважає доцільним створення транспортного кластера «Приазов'я». Пропонуються такі основні напрями роботи транспортного кластера «Приазов'я»: консолідація ситі-логістичних потоків, переробка і формування вантажних одиниць за напрямками перевезень, виконання транзиту територією Приазов'я всіх вантажів всіма видами транспорту, розбудова і розвиток логістичних розподільчих центрів сільгосппродукції с метою охоплення території східних і центральних областей України.

Висновки. Ситі-логістичні потоки Приазов'я мають моногалузево спрямування, продукцію металургії та сільського господарства, тобто продукцію специфічну для старопромислових регіонів з неінноваційним асортиментом і низькою ціною. Економіка території Приазов'я заснована на тривалій експлуатації природних ресурсів, що з часом мають тенденцію до погіршення кількісних і якісних характеристик і повного використання до знищення. Остання тенденція неминуче призводить старопромисловий регіон у позицію депресивного. Пропозиції щодо диверсифікації експортного потенціалу регіону, переорієнтація ринків збуту продукції, застосування інноваційного механізму підтримки мінерально-сировинної бази і застарілих підприємств; залучення іноземних і власних інвестицій; зниження податкового поля; впровадження механізмів сприяння функціонуванню

сировинних галузей здатні дати позитивний ефект, але він буде нетривалим і подальшого розв'язання проблем таких територій він не дасть.

Для вирішення ситуації з подальшого розвитку території Приазов'я автор пропонує створення транспортного кластера «Приазов'я».

Подальший напрям дослідження проблеми ситі-логістичних потоків Приазов'я автор бачить у напрямках розвитку транспортного потенціалу регіону, його транзитних потужностей, розширення можливостей морських портів ДП «Маріупольський морський торговельний порт» і ДП «Бердянський морський торговельний порт» і логістичних розподільчих центрів. Особливо слід розглянути можливості розбудови і функціонування транспортного кластера «Приазов'я».

Список використаних джерел

1. Губенко В.К. Динамика металлопотоков в ситілогістической среде Приазовья (имплементация методов нечетких множеств и искусственного интеллекта): монография / В.К. Губенко, Я.И. Нефёдова. — Мариуполь: ГВУЗ «ПГТУ», 2013. — 245 с.
2. Приазовье — материал из Википедии — свободной энциклопедии [Электронный ресурс]. — Режим доступа [ru.wikipedia.org/wiki/Приазовье].
3. Ильинский К. Все порты и терминалы Черноморско-Азовского бассейна / К. Ильинский // Порты Украины. — Одесса: Изд-во «Порты Украины», 2012. — №3. — С. 54-55.
4. Географічна карта української території Приазов'я [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://arkgenealogy.narod.ru/Priazovye.jpg].
5. Статистика. Порты Украины. — Одесса: Изд-во «Порты Украины», 2009. — №1. — С. 62-64.
6. Статистика. Порты Украины. — Одесса: Изд-во «Порты Украины», 2010. — №1. — С. 60.
7. Статистика. Порты Украины. — Одесса: Изд-во «Порты Украины», 2011. — №1. — С. 64-68.
8. Статистика. Порты Украины. — Одесса: Изд-во «Порты Украины», 2012. — №1. — С. 59-62.
9. Статистичний щорічник Донецької області / Державна служба статистики України. Головне управління статистики Донецької області; За ред. О.А. Зеленого. — Донецьк, 2013. — 470 с.
10. Макогон Ю.В. Тенденции социального развития старопромышленных регионов / Ю.В. Макогон // Економіка промисловості. — 2013. — № 3 (63). — С. 192-196.
11. Снігова О.Ю. Старопромислові регіони України в післякризовий період: проблеми ефективного розвитку / О.Ю. Снігова // Економіка промисловості. — 2011. — № 1. — С. 14-20.
12. Снігова О.Ю. Вплив світових господарських тенденцій на економічне зростання у старопромислових регіонах України: ризики та загрози / О.Ю. Снігова // Економіка промисловості. — 2013. — № 3. — С. 14-20.
13. Хаджинов І.В. Старопромислові регіони України: тенденції розвитку / І.В. Хаджинов // Теоретичні та практичні аспекти економіки і інтелектуальної власності: зб. наук. праць. — Маріуполь: ПДТУ, 2012. — 345 с.
14. Смирнов И. Развитие городской логистики как фактор эффективного муниципального менеджмента: европейская практика и украинские возможности [Электронный ресурс] / И. Смирнов. — Режим доступа: [http://soskin.info/ea.php?pokazold=20060720&n=7-8&y=2006].
15. Макогон Ю.В. Щодо оптимізації транспортної інфраструктури та транзитних можливостей Сходу України [Електронний ресурс] / Ю.В. Макогон. — Режим доступу: [http://dn.niss.gov.ua/articles/465].