

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Кафедра міжнародних економічних відносин

Допущено до захисту
В.о. завідувач кафедри
_____ Уханова І.О.
“ _____ ” _____ 2023 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
на здобуття освітнього ступеня магістра
зі спеціальності 292 «Міжнародні економічні відносини»
за освітньою програмою «Міжнародні економічні відносини»

**НА ТЕМУ: «ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПЕРЕВАЛКИ МІЖНАРОДНИХ
МОРСЬКИХ ВАНТАЖІВ ПОРТАМИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННИХ ДІЙ»**

Виконавець:
студент ФМЕ, гр. 64М
Крамаренко Олександр
Олександрович

/підпис/

Науковий керівник:
д.е.н, професор
Єрмакова Ольга Анатоліївна

/підпис/

ОДЕСА – 2023

АНОТАЦІЯ

Крамаренко Олександр Олександрович «Проблеми та перспективи перевалки міжнародних морських вантажів портами України в умовах воєнних дій».

Кваліфікаційна робота на здобуття освітнього ступеня магістра зі спеціальності 292 «Міжнародні економічні відносини» за освітньою програмою «Міжнародні економічні відносини». – Одеський національний економічний університет. – Одеса, 2023 р.

Кваліфікаційна робота магістра складається з трьох розділів. Об'єктом дослідження є перевалка міжнародних морських вантажів портами України в умовах воєнних дій.

У роботі охарактеризовується роль портів в організації перевалки міжнародних морських вантажів, розглядаються особливості логістики здійснення перевалки міжнародних морських вантажів в портах в умовах воєнних дій, визначаються сучасні тенденції у перевалці міжнародних морських вантажів в портах країн світу.

Досліджуються структурні зміни в перевалці міжнародних морських вантажів та обсягах роботи портів України в умовах воєнних дій, надається оцінка ризиків та загроз, що впливають на перевалку міжнародних морських вантажів портами України в умовах воєнних дій, аналізуються економічні втрати від скорочення обсягів перевалки міжнародних морських вантажів портами України, обумовлені воєнними діями.

Визначаються успішні стратегії здійснення перевалки міжнародних морських вантажів портами для протидії викликам воєнних дій, аналізуються перспективи залучення іноземних інвестицій у відновлення портової інфраструктури, з'ясовуються шляхи мінімізації ризиків перевалки міжнародних морських вантажів портами України.

Ключові слова: перевалка, міжнародні морські вантажі, порти України, воєнний стан, зовнішньоекономічна діяльність.

ANNOTATION

Oleksandr Oleksandrovich Kramarenko «Problems and prospects of transshipment of international sea cargo through the ports of Ukraine in the conditions of military operations».

Qualification work for obtaining a master's degree in specialty 292 "International Economic Relations" under the educational program "International Economic Relations". – Odesa National University of Economics. – Odesa, 2023

The master's qualification work consists of three sections. The object of the study is the transshipment of international sea cargo through the ports of Ukraine in the conditions of military operations.

The work describes the role of ports in the organization of transshipment of international sea cargoes, examines the logistics features of the transshipment of international sea cargoes in ports in the conditions of military operations, and defines modern trends in the transshipment of international sea cargoes in the ports of countries around the world.

Structural changes in the transshipment of international sea cargoes and the volumes of work of ports of Ukraine in the conditions of military operations are studied, an assessment of risks and threats affecting the transshipment of international sea cargoes in the ports of Ukraine in conditions of military operations is provided, the economic losses from the reduction in the volumes of transshipment of international sea cargoes in the ports of Ukraine are analyzed caused by military actions.

Successful strategies for the transshipment of international sea cargo through ports to counter the challenges of military operations are determined, the prospects of attracting foreign investment in the restoration of port infrastructure are analyzed, and ways of minimizing the risks of transshipment of international sea cargo through the ports of Ukraine are identified.

Keywords: transshipment, international sea cargo, ports of Ukraine, martial law, foreign economic activity.

ЗМІСТ

Вступ		4
Розділ 1	ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕВАЛКИ МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ВАНТАЖІВ В ПОРТАХ	7
1.1.	Роль портів в організації перевалки міжнародних морських вантажів	7
1.2.	Особливості логістики здійснення перевалки міжнародних морських вантажів в портах в умовах воєнних дій	21
1.3.	Сучасні тенденції у перевалці міжнародних морських вантажів в портах країн світу	26
Висновки до розділу 1		33
Розділ 2	АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ПЕРЕВАЛКИ МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ВАНТАЖІВ ПОРТАМИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННИХ ДІЙ	35
2.1.	Структурні зміни в перевалці міжнародних морських вантажів та обсягах роботи портів України в умовах воєнних дій	35
2.2.	Ризики та загрози, що впливають на перевалку міжнародних морських вантажів портами України в умовах воєнних дій	43
2.3.	Економічні втрати від скорочення обсягів перевалки міжнародних морських вантажів портами України, обумовлені воєнними діями	47
Висновки до розділу 2		52
Розділ 3	ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ПЕРЕВАЛКИ МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ВАНТАЖІВ ПОРТАМИ УКРАЇНИ	53
3.1.	Визначення успішних стратегій здійснення перевалки міжнародних морських вантажів портами для протидії викликам воєнних дій	53
3.2.	Перспективи залучення іноземних інвестицій у відновлення портової інфраструктури	70
3.3.	Шляхи мінімізації ризиків перевалки міжнародних морських вантажів портами України	80
Висновки до розділу 3		90
Висновки		92
Список літературних джерел		97
Додатки		103

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Економіка України в першу чергу залежить від міжнародної торгівлі. До початку російського вторгнення відсоток товарів і послуг, які були експортовані з країни, становив 45,5%, тоді як відсоток товарів і послуг, які були імпортовані, становив 53,8%. Ці показники значно перевищували середньосвітовий показник. Крім того, морські порти України залишалися і будуть надзвичайно значущим транспортним майданчиком України для світу. До початку війни 60% експорту країни здійснювалося через морські порти, що є найбільшим відсотком серед усіх країн світу. Як наслідок, важливість ефективності українських портових операцій має першочергове значення для економіки країни з точки зору зниження витрат пов'язаних з торгівлею.

До початку конфлікту щонайменше дві третини загального обсягу зовнішньої торгівлі в Україні транспортувалося через морські порти. У січні 2022 року через ці порти щодня проходило в середньому 500 тис. тонн вантажів, вже за перші два тижні військових дій обсяг перевалки знизився на 420 тис. тонн.

Сьогодні, українські порти лишаються заблокованими з початку повномасштабного вторгнення росії, що призвело до мільярдних втрат для економіки України та загрожує голодом світу. Порти Маріуполя, Бердянська, Скадовська та Херсона — окуповані та розкрадаються росіянами, інфраструктуру в Миколаєві регулярно обстрілюють ракетами, дані факти як ніколи вимагають детального розгляду проблем та перспектив перевалки міжнародних морських вантажів портами України в умовах воєнних дій.

Метою роботи є визначення проблем та перспектив перевалки міжнародних морських вантажів портами України в умовах воєнних дій.

Для досягнення поставленої мети кваліфікаційної роботи необхідно вирішити наступні дослідницькі **завдання**:

1. Охарактеризувати роль портів в організації перевалки міжнародних морських вантажів;
2. Визначити особливості логістики здійснення перевалки міжнародних морських вантажів в портах в умовах воєнних дій;

3. Описати сучасні тенденції у перевалці міжнародних морських вантажів в портах країн світу;

4. Дослідити структурні зміни в перевалці міжнародних морських вантажів та обсягах роботи портів України в умовах воєнних дій;

5. Оцінити ризики та загрози, що впливають на перевалку міжнародних морських вантажів портами України в умовах воєнних дій;

6. Проаналізувати економічні втрати від скорочення обсягів перевалки міжнародних морських вантажів портами України, обумовлені воєнними діями;

7. Визначити успішні стратегії здійснення перевалки міжнародних морських вантажів портами для протидії викликам воєнних дій;

8. Проаналізувати перспективи залучення іноземних інвестицій у відновлення портової інфраструктури;

9. З'ясувати шляхи мінімізації ризиків перевалки міжнародних морських вантажів портами України.

Об'єктом дослідження є: перевалка міжнародних морських вантажів портами України в умовах воєнних дій.

Предметом дослідження є: науково-теоретичні дослідження та практичні рішення щодо проблем та перспектив розвитку перевалки міжнародних морських вантажів портами України в умовах воєнних дій.

Методами дослідження є загальні методи (індукція та дедукція, класифікація, синтез, аналіз), економіко-статистичні, графічні, теоретичні методи (системний аналіз), економіко-статистичні, графічні та інші.

Інформаційна база дослідження. Важливими для написання даної кваліфікаційної роботи були дослідження: О. С. Артем'єва, С. В. Боричева, О. Г. Габа, С. В. Гревцова, О. П. Дяченко, Н. В. Короленко, Т. Г. Логутова, О. І. Петренко, Я. Д. Свириденко, В. Д. Фліппова, О. С. Шепетовського.

Інформаційно-довідкову базу дослідження склали дослідження вітчизняних та зарубіжних вчених у портовій галузі України та світу, офіційні дані, аналітичні дані Адміністрації морських портів України, Асоціації портів Чорного моря.

Публікації та апробація результатів дослідження. За результатами виконання кваліфікаційної роботи бакалавра опубліковано тези: Крамаренко О. О. Проблеми та перспективи перевалки міжнародних морських вантажів портами України в умовах воєнних дій. Збірник наукових праць кафедри міжнародних відносин «Світова економіка та міжнародні економічні відносини», Одеса: ОНЕУ, 2024, Вип. 4 (у друці).

Структура роботи. Робота складається із вступу, трьох розділів, якими охоплюються 9 підрозділів, висновків та списку використаних джерел (49 найменувань). Загальний обсяг дипломної роботи – 104 сторінок, у тому числі список використаних джерел – 5 сторінок. Також у роботі є наявні 2 додатки.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕВАЛКИ МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ВАНТАЖІВ В ПОРТАХ

1.1. Роль портів в організації перевалки міжнародних морських вантажів

Значна роль моря у світовій транспортній системі призводить до того, що важливість морських портів є більшою, ніж інші способи транспортування, це пов'язано з послугами, які вони надають суднам і вантажам, а також через збільшення значення портової галузі в розвитку національної економіки.

Ефективність цих процесів забезпечується функціонуванням сучасної матеріально-технологічної бази та ефективних систем управління, що в сукупності становить конкурентну перевагу суб'єкта господарювання та визначає його позицію у світовій транспортній системі [11].

Важливо визнати, що вітчизняні морські порти мають серйозні проблеми, які потребують інноваційних рішень і нових підходів до їх вирішення. Серед занепокоєння дослідників – низький рівень комп'ютеризації, недостатній розвиток портової інфраструктури та недостатня кількість терміналів, які оснащені сучасним обладнанням, відсутність інтеграції логістичних учасників ланцюга поставок та відсутність зв'язку між ними.

Важливо визнати, що великі міжнародні порти мають певний досвід розвитку та реформування, а стандартні моделі та методи управління розвиваються. Впровадження організаційних, технічних та управлінських інновацій призведе до можливостей додаткового зростання, що підвищить ефективність господарської діяльності, збільшить швидкість обслуговування, збільшить пропускну спроможність і гарантує вищий ступінь безпеки.

Вирішенню проблем розвитку морських портів та організаційних питань присвячені роботи таких вітчизняних та зарубіжних учених, як П. Алдертон, Г. Дем'янченко, О. Котлубай, П. Де Ланген, Дж. Сукавара та ін.

Такі документи, як Міжнародної асоціації портів і гаваней (IAPH), Світового банку (World Bank), зосереджені на основних напрямках розвитку портової галузі. Дослідження основних перешкод для підвищення конкурентоспроможності та

розробка рекомендацій щодо усунення цих перешкод задокументовано у звітах та критичному аналізі Конференції ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД). Суперечки навколо розвитку українських морських портів є центром державної політики.

Проте сучасне середовище гострої конкуренції на світовому ринку судноплавства вимагає дослідження проблемних питань і викликів, пов'язаних із пандемією COVID-19 і військовими діями між росією та Україною, які вимагають наукового дослідження з метою розробки нових стратегій розвитку вітчизняних портів.

Протягом останнього десятиліття (з 2010 по 2019 рр.) обсяг міжнародної морської торгівлі стабільно зростав із загальним темпом зростання на 31,7%. У цей період загальний обсяг морської торгівлі становив понад 11 млрд. тонн (рис. 1.1). Проте у 2020 році показник знизився на 3,9%, насамперед через негативний вплив на світову економіку карантинних правил пандемії COVID-19, які вплинули на обсяги виробництва та споживання.

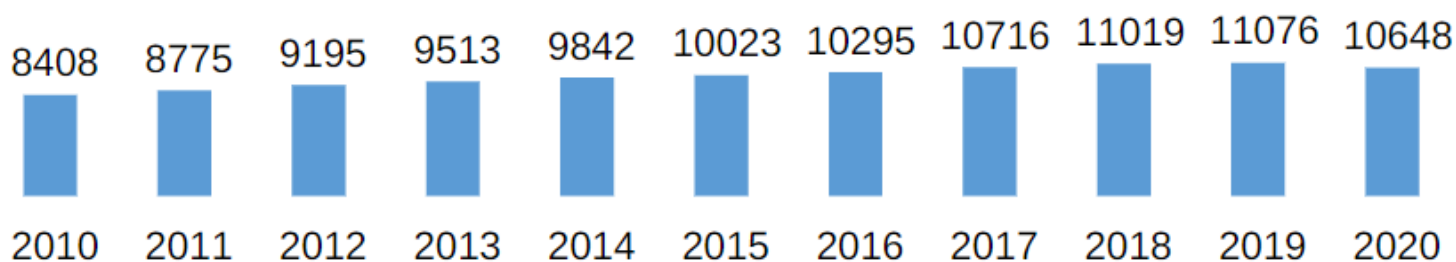


Рисунок 1.1. Обсяги міжнародної морської торгівлі у світі, млн. т.

Джерело: складено за [32]

Ця ситуація вплинула на вантажообіг портів світу: за статистикою ЮНКТАД світовий портовий вантажообіг скоротився з 422 млн. тонн до 10,65 млрд. тонн. Під впливом цих факторів пропускна спроможність також змінила пропускну здатність світових контейнерних портів (табл. 1.1.).

Після зростання на 2% у 2019 році обсяг вантажів скоротився на 1,2% до 815,6 млн TEU. І навпаки, тенденція до зниження цього показника характерна для всіх регіонів світу, крім Африки.

Таблиця 1.1.

Пропускна здатність контейнерних портів світу за регіонами

Регіон	2018 мільйонів TEU*	2019 мільйонів TEU	2020		Темп приросту, %
			Мільйонів TEU	Питома вага	
Азія	514.9	534.8	532.7	65.3	-0.4
Африка	31.3	32.5	32.5	4.0	0
Європа	121.7	122.6	117.4	14.4	-4.2
Латинська Америка та Карибський басейн	52.3	60.1	59.0	7.2	-1.8
Океанія	13.5	12.9	12.8	1.6	-0.8
Північна Америка	61.6	62.4	61.2	7.5	-1.9
Разом світовий показник	795.3	825.3	815.6	100.0	-1.2

*Двадцятифутовий еквівалент

Джерело: складено за [28]

Варто вімітити, що азіатські порти відіграють важливу роль у світовій морській торгівлі та судноплавстві, забезпечуючи 65,3% світового обсягу морських контейнерних перевезень і займаючи першу дев'ятку в рейтингу найбільших портів світу. Зазначимо, що найбільша частка припадає на Китай (табл. 1.2).

Таблиця 1.2.

ТОП-10 контейнерних портів світу (за даними 2021 р.)

№	Порт	Вантажообіг, мільйонів TEU					Темп приросту %
		2017	2018	2019	2020	2021	
1	Гонконг, КНР	20.8	19.6	21.0	14.3	15.3	7.0
2	Гуанчжоу, КНР	20.4	21.9	23.2	23.2	24.2	4.3
3	Сінгапур	33.7	36.6	37.2	36.9	37.5	1.6
4	Нібо-Чжоушань, КНР	24.6	26.4	27.5	28.7	31.1	8.4
5	Пусан, Республіка Корея	20.5	21.7	22.0	21.8	22.8	4.6
6	Роттердам, Нідерланди	13.7	14.5	14.4	14.3	15.3	7.0
7	Тяньцзинь, КНР	15.1	16.0	17.3	18.4	20.3	10.3
8	Циндао, КНР	18.3	18.3	18.3	22.0	23.7	7.7
9	Шанхай, КНР	40.2	42.0	43.3	43.5	47.0	8.1
10	Шеньчжень, КНР	25.2	27.7	25.8	26.5	28.8	8.7

Джерело: складено за [15]

Варто зазначити, що відновлення світової економіки у 2021 році позитивно вплинуло на діяльність лідерів галузі, вплинувши на зростання пропускної спроможності більшості лідерів галузі (виняток становить лише порт Гонконг).

Шанхайський порт вже давно є найбільшим у світі контейнерним портом, його вантажообіг у 2021 році зріс на 8,11% і досяг 47 мільйонів TEU. Друге місце займає порт Сінгапуру, а третє – порт Нінбо Чжоуушань, випередивши порт Шеньчжень, пропускна спроможність якого зросла до 31,1 млн TEU.

Аналіз сучасної ситуації на світовому морському ринку звертає нашу увагу на зростання конкуренції між портами за можливості надання послуг лінійного судноплавства. Тому, щоб максимально задовольнити потреби клієнтів та підвищити ефективність логістичних операцій, великі морські порти світу змінюють концепції розвитку та активно впроваджують сучасні цифрові технології, в тому числі використовують інноваційне програмне забезпечення, сучасне обладнання та повністю змінюють власні моделі управління [36].

Результати дослідження основних тенденцій розвитку світових лідерів портової галузі дозволяють виокремити певні практики, реалізація яких в адаптованих умовах має стати основою для визначення пріоритетів розвитку портової галузі. Внутрішні порти є учасниками логістичного ланцюга світової транспортної системи. До них в основному відносяться:

1. Використання роботів і дистанційного керування для завантаження та розвантаження сприяло початку процесу автоматизації контейнерних терміналів. Важливо визнати, що лише 1% світових контейнерів є повністю автоматизованими, наприклад, міжнародний контейнерний термінал «Вікторія» (в околицях Мельбурна, Австралія), термінал «Новий Цяньвань» (в околицях Циндао, Китай), а також є 2% напівавтоматизованих (пірс «Пасір-Панджанг», Сінгапур), контейнерний термінал «Острів рибалок» (Брісбен, Австралія). Важливо визнати, що додаткова автоматизація можлива, якщо вирішити деякі проблеми, які перешкоджають цим процесам. Серед основних перешкод дослідники відзначили такі: великі кошти, необхідні для впровадження інструментів автоматизації, брак кваліфікованих працівників, занепокоєння щодо втрати роботи з боку профспілок та значний час, необхідний для впровадження цих нововведень.

2. Ввести в дію Інтернет-мережі для визначення найкращого маршруту, розрахунку часу прибуття корабля та оцінки наявності причалів, розумного управління рухом суден (Порт Роттердам);

3. Підготовлення та подальше впровадження логістичної технології блокчейн для організації логістичних мереж морських портів таким чином, щоб усі учасники процесу (постачальники, вантажовідправники, портові оператори, митні органи) могли отримувати дані про доставку в режимі реального часу. Це сприятиме розвитку морського транспорту та оптимізації океанів, включаючи порти та логістику. Забезпечити високу точність у виконанні контракту та процесу. Це надасть прозору інформацію (за наявності ключів доступу) та мінімізує можливість маніпулювання даними та забезпечить відповідний рівень безпеки за допомогою шифрування інформації, що запобігає несанкціонованому втручання в систему. Однак слід зазначити, що впровадження цієї технології принесе багато проблем. А саме: необхідні специфічні та унікальні договірні умови між учасниками логістичного процесу, що ускладнює узагальнення та потребує налаштування параметрів у системі, важко реалізувати малим компаніям через можливу відсутність відповідних технічних можливостей та фінансування;

4. Використання різноманітних онлайн-платформ логістичних послуг, запущених компаніями, що надають послуги портових терміналів у розвинених країнах, може зменшити транзитний час і вартість транспортування вантажу. Серед них: платформа «Trade Lens» (данська «Maersk»; швейцарська «Mediterranean Shipping Company»; французька «CMA CGM»; ізраїльська «Zim»); платформа «Quick Quotation» («Harpag-Lloyd» Німеччина) тощо [49].

Ефективність логістики великих компаній залежить від стану портової галузі. Удосконалення морської портової галузі не тільки зменшує витрати на купівлю іноземних товарів, але й сприяє розвитку морської портової галузі.

Як і кожне підприємство, порти мають свої унікальні характеристики, які можна розділити на такі аспекти:

1. Порти пропонують широкий спектр послуг, а не зосереджуються на кількох продуктах.

2. Розвинулися різноманітні практики участі приватного капіталу – від оренди та експлуатації до приватизації;

3. Основна послуга (обробка вантажів) може бути розбита на елементи, які можуть виконуватися різними учасниками портової діяльності;

4. З часом вартість землі, на якій розташований порт, та його активи значно зростають, що робить порт привабливим інвестиційним об'єктом;

5. Більшість витрат порту є постійними. За сприятливих обставин ефективність роботи можна швидко підвищити, але за несприятливих обставин буде додано додаткове фінансове навантаження;

6. Порт має масштабний вплив як на постачальників, так і на споживачів.

7. Прибуток від активності портів, як правило, більший із збільшенням об'єму та збільшенням активності.

Функціонування та розвиток морського порту базується на таких концепціях:

1. Сукупність загальних завдань, а також зусиль країни щодо забезпечення належного функціонування морського порту представляють служба капітана морського порту, адміністрація морських портів, інші підприємства державної власності та суб'єкти господарювання, які здійснюють свою діяльність в морському порту [7].

2. Збереження єдиного майнового комплексу, розташованого на території та акваторії порту, а також поєднання форм приватної, державної та комунальної власності; це особливо важливо при поєднанні форм приватної, державної та комунальної власності.

3. Недопущення конкуренції між суб'єктами господарювання, які виробляють ідентичні товари (товари, послуги, роботи) на прибережних територіях;

4. Визначення пов'язаних з безпекою функцій, призначених для забезпечення безпеки суден і нагляду за (господарською) діяльністю, яка пов'язана з безпекою судна;

5. Розмежування відповідальності щодо забезпечення безпеки на судні та моніторингу безпеки судна;

6. Стеження та недопущення за порушеннями безпеки морських перевезень і економіки в морських портах;

7. Метою використання портових зборів є зменшення суми грошей, витраченої на транзакції, які не є необхідними.

8. Збереження національної власності на стратегічні цілі морського порту та портової інфраструктури;

9. Усі суб'єкти комерційної діяльності, які здійснюють діяльність у морських портах, мають рівні права та не зазнають дискримінації у використанні портової інфраструктури загального користування.

У своєму дослідженні П. Холл запропонував три методи визначення характеру порту та напрямку його роботи:

Перший спосіб. Порт для певних вантажів, його ключова роль полягає в отриманні прибутку від основної діяльності, створенні робочих місць у регіоні та участі у формуванні бюджету. Ефективність такої роботи в порту залежить від таких характеристик: обсягу і виду вантажів, що переробляються, виду морського транспорту, напрямку і призначення вантажів, ступеня заміщення транспорту, кінцевого використання вантажів.

За охопленням різних типів вантажів порти можна розділити на три категорії: порти-хаби - найбільші представники галузі, однаково обробляють усі види вантажів, мають широкий спектр обладнання, транспортну інфраструктуру, внутрішні сполучення з меншими портами, хороше зовнішнє середовище, міцні зв'язки з різними підприємствами порту; диверсифікація – порти середнього розміру здатні однаково успішно обробляти всі види вантажів; нішеві підприємства, що характеризуються активним розвитком переробки певного товару або групи товарів, що виробляються або споживається в сусідніх областях [24, с. 145].

Концентрація конкретного виду вантажу в порту визначається коефіцієнтом спеціалізації, а ступінь спеціалізації визначається значенням коефіцієнта: менше 0.2 - низька, 0.2-0.4 - середня, 0.4-0.6 - висока, і більше 0.6 є надзвичайно високим.

Другий підхід. Як система інфраструктури, головними завданнями портів є підвищення якості обслуговування, оптимізація технології завантаження та

розвантаження та максимізація прибутку. Першочергове занепокоєння — це якість і кількість інфраструктури (глибина водного шляху, довжина доку, кількість причалів, тип крана тощо). Зв'язок між обсягом вантажообігу та інфраструктурою в порту очевидний: компанії, які витрачають кошти на днопоглиблення, сучасні причали, обладнання, що закуповується, розширення складських приміщень – все це може збільшити обсяги вантажів і надати додаткові послуги клієнтам та збільшити дохід порту [37].

Третій підхід. Порти служать вузлами транспортної мережі. Тут підкреслюється, що порти є центральною ланкою в торгівлі, через яку регіони можуть бути підключені до системи міжнародної торгівлі.

Морський транспорт є найдавнішим видом перевезення вантажів і пасажирів. З усіх видів транспорту, які існували в давнину, тільки цей актуальний і сьогодні.

Незважаючи на технологічний прогрес, морському транспорту все ще вдається конкурувати з сучасними видами транспорту, такими як літаки та трубопроводи. Наприклад, у транспортуванні нафти, незважаючи на будівництво нафтопроводів, морський транспорт все ще відіграє важливу роль.

Морські вантажні перевезення найчастіше використовуються для інтермодальних перевезень, коли клієнти не мають можливості відправити свої вантажі в потрібне місце за допомогою морських перевезень.

Згідно з дослідженням морського транспорту ЮНКТАД, найбільший обсяг вантажів перевозять порти Азії (64%). На другому місці європейські порти, на які припадає 16% морських перевезень, далі йдуть Північна Америка - 8%, Латинська Америка і Карибський басейн - 7%, Африка - 4%, Океанія - 2%.

Морський транспорт залишається основою світової торгівлі, а також ланцюгів виробництва та постачання, причому понад 4/5 усіх товарів перевозяться морем. Проте через нестабільну економічну ситуацію та зростання ризиків темпи зростання міжнародної морської торгівлі дещо впали у 2021-2022 роках. Цей спад відображається на світовій економічній і торговельній активності.

Морські перевезення характеризуються меншими витратами, ніж інші види транспорту. Це головна перевага, яка робить його таким популярним. Ця вартість

викликана великим розміром, наприклад, найбільший контейнеровоз Emma Maersk вміщує до 13 500 контейнерів. Жоден інший вид транспорту не може вмістити стільки вантажу, скільки професійні морські судна.

Ще одним фактором є географічне охоплення перевезень. Це найкращий варіант для транспортування вантажів між континентами. Для стимулювання транспорту були розроблені єдині норми: Афінська та Брюссельська конвенції. Вони регулюють морське транспортування у світі. Існують єдині норми для портів та морських суден, що полегшує та прискорює вантажно-розвантажувальні роботи.

Основним недоліком морських перевезень є термін доставки, і, незважаючи на постійний розвиток сучасних технологій, він вважається найтривалішим видом транспорту. Швидкість доставки також залежить від погодних і кліматичних умов, пропускної здатності каналу та обсягу інвестицій у будівництво нових суден. Крім того, загроза піратів існувала з давніх часів і нажаль станом на сьогодні вона залишається актуальною.

Зараз у світі налічується близько 2200 морських портів, найбільший з яких — морський порт Сінгапуру (місто Сінгапур) із середньою пропускною спроможністю 325 млн. тон, морський порт Нідерландів (місто Роттердам) — 320 млн. тон. морський порт США (місто Роттердам) має середню пропускну здатність 325 млн. тон. Вантажопідйомність — 320 млн. т. Новий Орлеан) - 225 млн. тонн, Китай (Шанхай і Гонконг) - 185 млн. тонн і 175 млн. тонн відповідно, Японія (Тіба) - 170 млн. тонн [14].

Сучасні технології покращують морські перевезення, тому інноваційні сценарії розвитку морської інфраструктури є цілком реальними. Відповідно до цього формується структура ринку морської торгівлі, яка схематично зображена на рис 1.2.

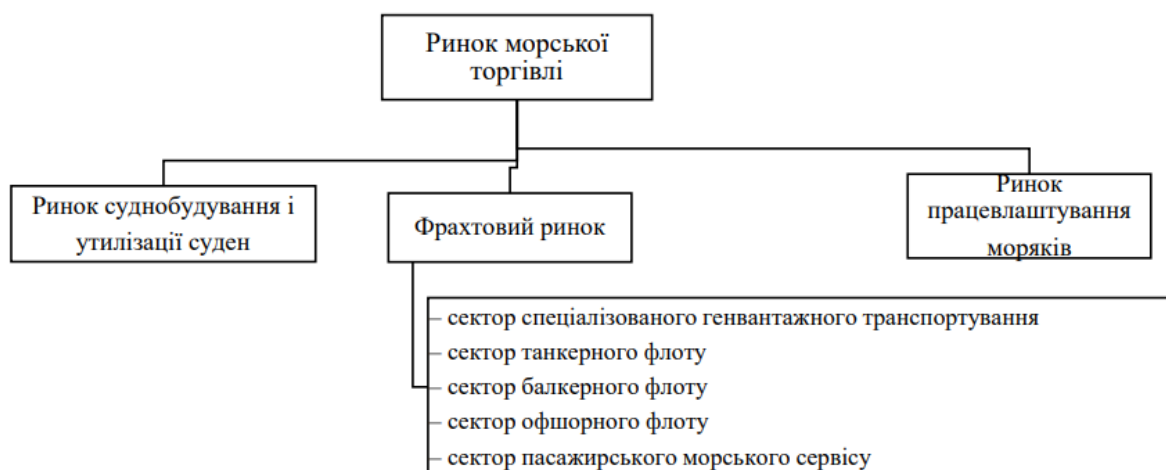


Рисунок 1.2. Ринкові сектори морської торгівлі.

Джерело: [23, с. 98]

Правове регулювання морських перевезень має суттєві характеристики, які відрізняються від регулювання перевезень іншими видами транспорту:

1. Морське право відрізняється від інших галузей права тим, що транспортний процес відбувається за межами всіх країн. Це пояснюється тим, що близько 80% світового океану є вільними і на них не поширюються національні закони.

Вирішення цієї проблеми потребує розробки та прийняття ряду багатосторонніх міжнародних договорів для регулювання таких основних питань, як право власності на воду та безпека судноплавства. Положення більшості морських угод є обов'язковими для всіх країн.

2. Важливість звичаїв країн, що також є правом. Це збереглося з тих пір, як британці панували на морях.

Законодавча база для регулювання морського транспорту складається з національного законодавства та міжнародних конвенцій.

Більшість умов міжнародних морських перевезень регулюються внутрішніми законодавчими нормами та правилами: морськими правилами та кодексами кожної країни.

Міжнародними транспортними конвенціями (документами) в основному регулюється три сфери морського транспорту:

1. розвиток морської торгівлі;

2. безпечне судноплавство;

3. відповідальність океанського перевізника або судновласника за будь-які збитки.

Правові положення щодо міжнародних морських перевезень вантажів базуються на трьох конвенціях.

1. «Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил щодо коносаментів», підписана в Брюсселі 25 серпня 1924 р., також відома як Гаазькі правила. Гаазькі правила — це збірник правил і положень, які визначають обсяг відповідальності судновласника під час перевезення вантажу на основі коносамента. Конвенція була прийнята з метою встановлення за допомогою цієї угоди деяких єдиних правил щодо коносаментів (документів, що використовуються під час морського перевезення вантажів) [35, с.113].

2. Протокол про внесення поправок до Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил для коносаментів, прийнятий у Брюсселі 23 лютого 1968 року, також відомий як Правила Вісбі. Брюссельський протокол значно розширює сферу дії Гаазьких правил. Він складається з 17 статей і має на меті конкретизувати відповідальність перевізника та визначити її межі.

3. Конвенція ООН про морське перевезення вантажів, підписана в Гамбурзі 30 березня 1978 року, також відома як Гамбурзькі правила. Конвенція встановлює єдину правову систему, яка регулює права та обов'язки вантажовідправників, перевізників і вантажоодержувачів у договорах морського перевезення вантажів.

У морських перевезеннях способи сполучення поділяються на лінійні сполучення та нестационарні сполучення. Лінійне судноплавство відноситься до форми транспортних послуг, за якої судновласники організовують регулярні рейси між визначеними портами відповідно до заздалегідь оголошених розкладів.

Коносамент - це договір лінійного морського перевезення. Коносамент - це документ, виданий перевізником, який засвідчує, що вантаж перевезено, і зобов'язаний доставити його в порт призначення і видати одержувачу. Він виконує функції кількох документів одночасно, оскільки одночасно є:

- Квитанція від перевізника про те, що отриманий товар відповідає певним умовам і кількості;
- Підтвердження факту укладення міжнародного договору перевезення вантажу морським транспортом
- Товарний документ, що дає власнику право самостійно розпоряджатися вантажем.

Тому характерною особливістю правового регулювання морського транспорту є те, що основні проблеми транспорту вирішуються через міжнародні договори (конвенції), що містять єдині норми, що визначають умови здійснення міжнародних перевезень вантажів і пасажирів. Така угода містить вимоги до товаросупровідних документів, порядок визначення приймання вантажу до перевезення та видачі документів у пункті призначення, а також положення про відповідальність перевізника. У разі відсутності відповідних правових норм у міжнародних договорах (конвенціях) застосовуються норми національного законодавства.

Головною основою міжнародної торгівлі та процесів глобалізації був і залишається морський транспорт, вартість якого приблизно в 40 разів дешевша за авіаперевезення. За оцінками експертів, на морський транспорт припадає приблизно 62% усіх світових вантажних перевезень. Наприклад, транспортувати вантажі через континенти можна лише морським шляхом (морський транспорт є основною галуззю економіки таких країн, як Японія, Австралія та Нова Зеландія).

За статистичними даними, питома вага зовнішньоторговельних перевезень у загальному обсязі імпортованих вантажів за окремими видами транспорту становить: морським транспортом – 63,5%, річковим – 2,9%, залізничним – 31%, автомобільним – 0,7% [18, с. 221].

Судячи з даних, можна з упевненістю сказати, що морський транспорт та залізниця є пріоритетними видами транспорту для зовнішньоторговельного бізнесу. Значний вплив на ефективність зовнішньоекономічної діяльності (за умов високих темпів розвитку зовнішньої торгівлі) мають транспортні фактори. У зовнішній торгівлі вартість транспортних послуг окремих видів вантажів загалом досягає близько 40%. Таким чином, застосування новітніх сучасних методів перевезення

вантажів і раціональне використання транспортної системи країни може допомогти знизити транспортні витрати та підвищити економічну вигоду зовнішньої торгівлі.

Головною перевагою морських перевезень є те, що вартість переміщення вантажів на великі відстані досить низька. Найменша вартість морських перевезень вантажів визначається цілим рядом об'єктивних факторів (рис. 1.3.).

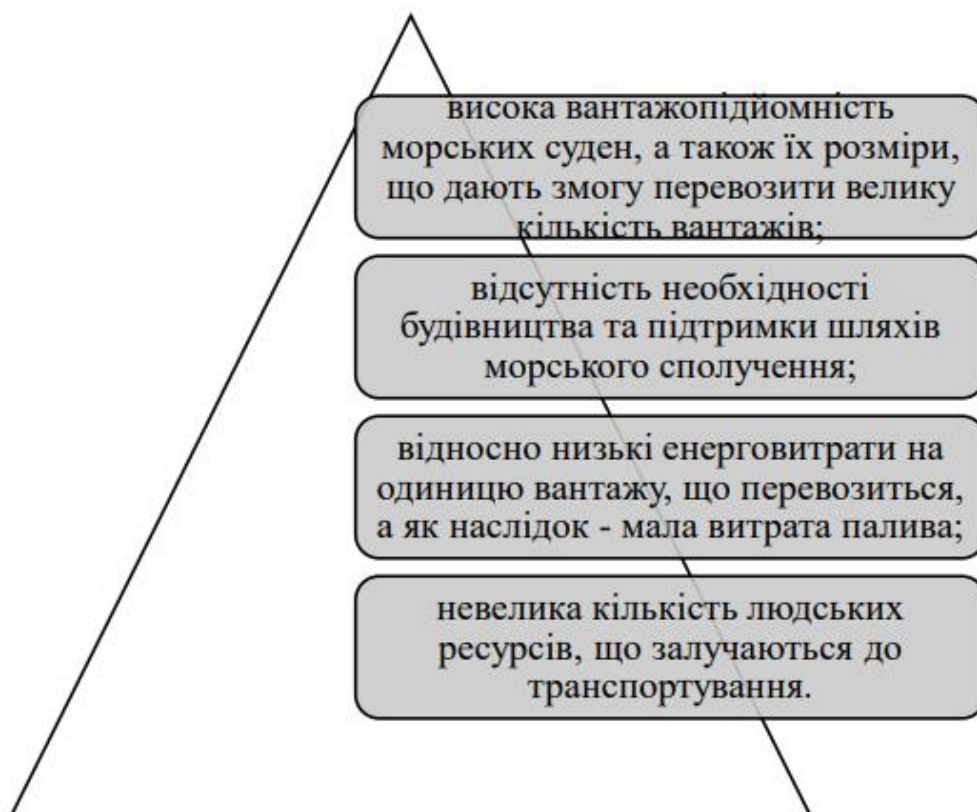


Рисунок 1.3. Чинники низької собівартості морських перевезень.

Джерело: складено за [30, с. 18]

Крім загальних економічних показників, що застосовуються на всіх видах транспорту, таких як собівартість перевезень і вантажно-розвантажувальних робіт, продуктивність праці при перевезеннях вантажів і пасажирів, а також на вантажнорозвантажувальних роботах, на морському транспорті одними з найбільш важливих є валютно-фінансові показники. До них відносяться:

– валовий дохід в іноземній валюті ΣFB , що складається із провізних плат, орендної плати, послуг пасажиром, торгівлі та ін.;

– витрати судна в іноземній валюті $\sum R_B$, що включають у себе витрати, пов'язані із заходами в іноземні порти й часом знаходження в закордонних водах;

– чистий валютний виторг, або чистий дохід в іноземній валюті $F_{\text{чінв}}$ – найважливіший показник роботи судна в закордонному плаванні. Розраховується як різниця між доходами й витратами в іноземній валюті:

$$\sum F_{\text{чінв}} = \sum F_B - \sum R_B \quad (1.1)$$

- валютна ефективність V_e визначається діленням витрат у гривнях $\sum R_{\text{грн}}$ / $F_{\text{чінв}}$ на чистий валютний виторг $F_{\text{чінв}}$.

Це один з найважливіших грошових показників, що характеризує роботу флоту в галузі міжнародних морських перевезень.

Другою відмінною рисою морських перевезень є їх універсальність.

Можливість перевозити майже будь-який тип вантажу, включаючи нафту, газ, сировину, автомобілі тощо. Деякі великогабаритні вантажі, наприклад нафтові вишки, можна транспортувати лише водним шляхом.

Наступні фактори, унікальні для морських перевезень, матимуть важливий вплив на вибір морських перевезень:

1. Мінімальна частка ризику псування та розкрадання товару;
2. Розвиток міжнародного морського законодавства значно полегшив судноплавство морських суден і перевезення вантажів;
3. Товар не потребує транзиту через сусідні країни і пов'язаних з цим ризиків;
4. Можливість організації лінійних і регулярних морських перевезень.

Завдяки контейнерній системі значно зріс вантажообіг морського порту. У сучасних портах процес завантаження і розвантаження завершується буквально за лічені хвилини. Можливий будь-який вміст контейнера, включаючи побутову техніку, скло і навіть спеціальні ємності для рідин [47].

Для деяких категорій товарів морські перевезення не підходять, наприклад для швидкопсувних продуктів. Крім того, відхилення від графіка часто можуть тривати днями, а іноді й тижнями через зустрічний вітер, шторм та інші об'єктивні причини.

Тому морському транспорту зазвичай надають перевагу для вантажів, які транспортуються на великі відстані без серйозних наслідків. Хоча рефрижераторне судноплавство є варіантом, воно дозволяє довше зберігати заморожені швидкопсувні вантажі.

Таким чином, морський транспорт є потужним засобом здійснення зовнішньої торгівлі та розвитку міжнародних економічних зв'язків країни. Галузь здатна забезпечити значні валютні надходження до бюджету та покращити зовнішньоторговельний платіжний баланс країни. Ефективність зовнішньоторговельних операцій, особливо зниження собівартості та підвищення рентабельності, безпосередньо залежатиме від ефективності використання морського транспорту та інших видів перевезення вантажів з урахуванням усіх факторів, що впливають на морський транспорт [10].

1.2. Особливості логістики здійснення перевалки міжнародних морських вантажів в портах в умовах воєнних дій

В умовах військового стану налагоджені ланцюги поставок перестали функціонувати. Закриті порти, відсутність авіасполучення, ризики, пов'язані з автомобільним транспортом – компанії з добре налагодженою логістикою змушені були змінювати позицію протягом кількох днів.

Проблематикою оптимізації логістичних процесів в ланцюгах поставок займалися такі вітчизняні та зарубіжні вчені як Н.М. Гаврилюк, Є.В. Крикавський, Г.Л. МатвієнкоБіляєва, М.А. Окландер, Н.І. Чухрай, Р. Патора, Г. Пфол, М. Крістофер та інші. Однак, у своїх працях вони не могли передбачити ризики порушення логістичних ланцюгів, викликаних військовою агресією росії.

На сам перед, варто зазначити, що значна частина логістики через закриття морських портів була переміщена на залізну дорогу та автотранспорт, однак митниці за заході України виявились «вузьким місцем», не спроможним вчасно пропустити через кордон величезні обсяги вантажних потоків [19].

Наприклад, до початку 2020 року найбільш рентабельним способом транспортування товарів з Китаю були морські контейнери. Однак з початком

пандемії COVID-19 все змінилося для морських контейнерних перевезень. Вартість морських подорожей зросла в рази. Одне з пояснень зростання цін – брак контейнерів у Китаї. Після підвищення вартості морських перевезень залізничні перевезення стали найдоступнішим способом перевезення вантажів з Китаю.

Але зараз, коли сухопутний кордон проходить територією країни-агресора, такий підхід неможливий. Таким чином, альтернативою прямій морській доставці з Китаю та інших країн Південно-Східної Азії є наступні варіанти логістики доставки. Товари з азіатських портів доставляються морем у контейнерах до портів Польщі чи Румунії. Потім пересадка з контейнера на автомобільний транспорт. Після цього оформити транзитну декларацію Т1 і транспортувати товар в Україну автомобілем. Товар доставляється одержувачу після митного оформлення в Україні. Так само морське судноплавство зі Сполучених Штатів. Тільки економічніше було б організувати судноплавство з США в європейські порти, розташовані на західному узбережжі океану [48].

Крім того, деякі великі підприємства перебудували логістичні маршрути для експорту напряму до морських портів Європи, як-от Гірничо-металургійний комплекс України (ГМК), який в умовах військової агресії та блокади морських портів Російською Федерацією починаючи з 2022 року методом проб і помилок створює нові експортні шляхи хоч це і є набагато дорожче і займає набагато більше часу, ніж це було до війни. Однак протягом кількох місяців компанія змогла різними способами переналаштувати логістику, незважаючи на значне скорочення експортних поставок через війну та скорочення виробництва.

Варто зазначити, що оскільки морські перевезення є основним експортним маршрутом, українські підприємства, зокрема і металургійні та гірничодобувні, сильно постраждали від блокади Чорного моря російським флотом.

До прикладу, до війни на судноплавство припадало 60% експорту залізної руди, а на залізну руду і сталь — 80%. Українські експортери ГМК змушені доставляти товари безпосередньо до морських портів ЄС: Румунії (Констанса), Болгарії (Бургас), Польщі (Гдиня, Гданськ, Щецин-Свіноуйсьце), Хорватії (Рієка, Плоче), Німеччини (Гамбург, Бремерхафен), Нідерландів (Роттердам).

Тому в перші місяці війни переважна більшість вантажів України йшла до найближчої судноплавної країни, оскільки це були найкоротші шляхи, а тому й найдешевші. У 2022 році польські порти Гданськ, Гдиня, Щецин та румунський порт Констанца були портами з найбільшим вантажонавантаженням з України. Незважаючи на те, що динаміка продукції українськими експортерами є різноспрямованою, обсяги перевалки вантажів у 2022 році зросли в усіх іноземних портах, які знаходяться в зоні імпоротно-експортної логістики України. Обсяги перевалки вантажів у європейських портах станом на 2022 зображені на рисунку 1.4.



Рисунок 1.4. Обсяги перевалки вантажів у європейських портах.

Джерело: складено за [25]

Таким чином, відповідно до рисунку 1.4.:

1. Загальний обсяг перевалки в порту Гданськ зріс на 28,2 відсотка порівняно з аналогічним періодом минулого року до 68,2 мільйона тонн, тоді як

обсяг перевалки сипучих вантажів у порту зменшився на 20 відсотків порівняно з тим же періодом минулого року - До 3,6 млн тонн;

2. Щецин-Свіноуйсьце – Обсяг перевалки щороку збільшувався на 10,8% до загального 36,8 мільйонів тонн, а обсяг залізної руди збільшувався на 11,4% щороку – від 2,1 до 2,11 млн тонн;

3. Рига - Обсяг перевалки зріс на 9,4%, а обсяг руди збільшився на 16,8%, порівняно з тим же періодом минулого року. Десяг скоротився порівняно з кварталом на 9,4%, з 954,6 до 938,2 тис. тонн, але обсяг переробки чорних металів знизився на 28,7% порівняно з попереднім кварталом. - Макс. 516 600 тонн;

4. Лієпая - Обсяг перевалки зріс на 7,8%, до 7,6 млн. тонн, порівняно з попереднім періодом. Обсяги перевалки залізних і марганцевих руд зросли в 11,5 рази до 58,7 тис. тонн, а обсяги переробки металу зменшилися на 43,3% порівняно з попереднім періодом, до 9,5 тис. тонн.

Довгий час у зв'язку із вторгненням росії в Україні працювали лише дунайські порти, але їх пропускна спроможність обмежена і не вирішує існуючі логістичні проблеми. Тепер вони майже такі ж ефективні, як і раніше. У 2022 році обсяг перевалки вантажів у порту Ренія зріс з 1,37 млн тонн у 2021 році до 6,8 млн тонн, в порту Ізмаїл зріс з 4 млн тонн до 8,9 млн тонн, в порту Усть-Дауна зріс з 64 тис. тонн до 78,5 млн т. 10 тис. т [8, с. 119].

Порт Ізмаїл став основним пунктом призначення продукції чорної металургії: з цього порту експортується 45% усієї продукції чорної металургії (станом на жовтень 2022 року). Основні маршрути вантажоперевезень в Ізмаїлі - порт Констанца, Бургас (Болгарія) і річка Дунай.

Нещодавнє дослідження центру ГМК показує, що блокування українських морських портів обходиться в 420 мільйонів доларів щомісяця. Україна не може щомісяця виробляти або експортувати 1,3 млн. тонн залізної руди, 151 тис. тонн чавуну, 192 тис. тонн готової продукції та 218 тис. тонн металопродукції.

Після початку блокади портів українські компанії почали вивчати ефективність нових логістичних маршрутів і проводити тести для експортних поставок. Тому більшість компаній намагалися вивчити подовження плеча доставки

до портів та розраховували витрати на відправку продукції з портів Німеччини, Бельгії, Голландії та Адріатики. Розширення плечей негативно вплинуло на вартість доставки. Додавання транзитних країн із власними умовами транзиту та транзитними ставками значно збільшує вартість доставки за 1 тонну вантажу, що в кінцевому підсумку призводить до негативної прибутковості.

Сьогодні, за оцінками GMK Center, румунський порт Констанца є основним морським портом для експорту української сталі та іншої продукції [20].

З іншого боку, значна кількість українських експортерів відмовилися від використання Constanta у 2022 році через високе завантаження контейнерів та постійні затримки завантаження та розвантаження. Логістику в порту також ускладнюють проблеми із залізничною інфраструктурою та низький літній та осінній рівень води в Дунаї, що не дозволяє повністю завантажувати баржі.

Варто зазначити, що на початку війни були великі черги в портах Румунії та Туреччини, труднощі з транспортуванням товару автомобільним транспортом, непрохідна залізниця в Туреччині. Навантаження в Констанці було величезне: товар міг стояти в очікуванні розвантаження більше місяця, що є зайвими витратами. Тому більшість експортерів та імпортерів вирішили перенаправити кораблі з Китаю та Індії до Гдині та Гданська. Зараз більшість компаній відправляють свої товари до Гданська, оскільки польський порт ефективніший, а кількість безкоштовних днів простою збільшена втричі (безкоштовне складування становить 21 день замість 7 днів у Румунії). Крім того, відправляти товар на склад у Львові також дуже зручно.

Можна побачити, що з початку війни порти в основному зіткнулися з такими проблемами логістики при перевалці вантажів:

1. У зв'язку з великим навантаженням на європейські порти (великий наплив вантажів, в тому числі з України), на складі не вистачало місця для подрібнення вантажів;

2. Завантаженість порту США була занадто висока. Після прибуття до Сполучених Штатів контейнеровози тривалий час стояли на якорі біля порту, очікуючи причалу та розвантаження.

Крім того, всі без винятку стикаються з проблемою обмеженої потужності європейських портів. Порти не готові були впоратися з подвоєнням попиту, тому портова та залізнична інфраструктура не справлялися з напливом товарів.

Таким чином, ми можемо зазначити, великих економічних втрат країнам Європи завдає блокада українських портів, діяльність яких у довоєнний час забезпечувала 65% зовнішнього товарообороту. Через повномасштабну російську агресію шість морських портів («Південний», «Миколаїв», «Ольвія», «Одеса», «Чорноморськ» та «Білгород-Дністровський») припинили свою діяльність в сфері транспортної логістики [33, с. 468].

Сьогодні морські вантажопотоки України переорганізовані внаслідок військових дій. Морський транспорт перенаправляється з портів Чорного моря в порти Балтійського моря (Таллінн, Гданськ, Антверпен, Роттердам). Зміщення цього вантажопотоку є надзвичайно важливим з огляду на необхідність забезпечення безпеки морського транспорту. Слід зазначити, що зміна маршрутів морських вантажоперевезень призвела до зростання вартості перевезень, і потребує вирішення низки питань, таких як резервування квот, домовленості про обсяги перевезень, зміна умов контрактів.

1.3. Сучасні тенденції у перевалці міжнародних морських вантажів в портах країн світу

Морський транспорт відіграє велику роль у міжнародній морській торгівлі. Нині його частка у фізичному обсязі в міжнародних перевезеннях перевищує 80%, а вартісному – понад 70%.

Однак у 2020 році у зв'язку із COVID-19, обсяг світового економічного виробництва впав на 3,5%, торгівля товарами впала на 5,4%, а обсяг міжнародних перевезень впав на 3,8% до 10,65 мільярда тонн [13].

Пандемія COVID-19 порушила судноплавство, хоча загальний вплив був менш серйозним, ніж передбачалося спочатку. Під впливом потрясінь у першій половині 2020 року обсяг перевезень впав на 3,8% (рис. 1.5).

Динаміка морських перевезень виявляється більш стійкою, ніж очікувалося, частково через те, що пандемія COVID-19 розгорталася поетапно з різною швидкістю, вибираючи різні шляхи в різних регіонах і на різних ринках. Відновлення торговельних потоків також було зумовлене масштабними пакетами стимулів і збільшенням споживчих витрат на товари, в той час як електронна комерція також розширюється, особливо в Сполучених Штатах. Пізніше в розвинених регіонах люди почали відчувати широкий оптимізм щодо розробки вакцини. Але фактори, які затримують реалізацію попиту на автомобілі, наприклад поповнення запасів і створення запасів, також відіграють свою роль. Процес відновлення йшов досить швидко, оскільки на відміну від світової фінансової кризи 2009 року спад не відбувався синхронно в усьому світі.

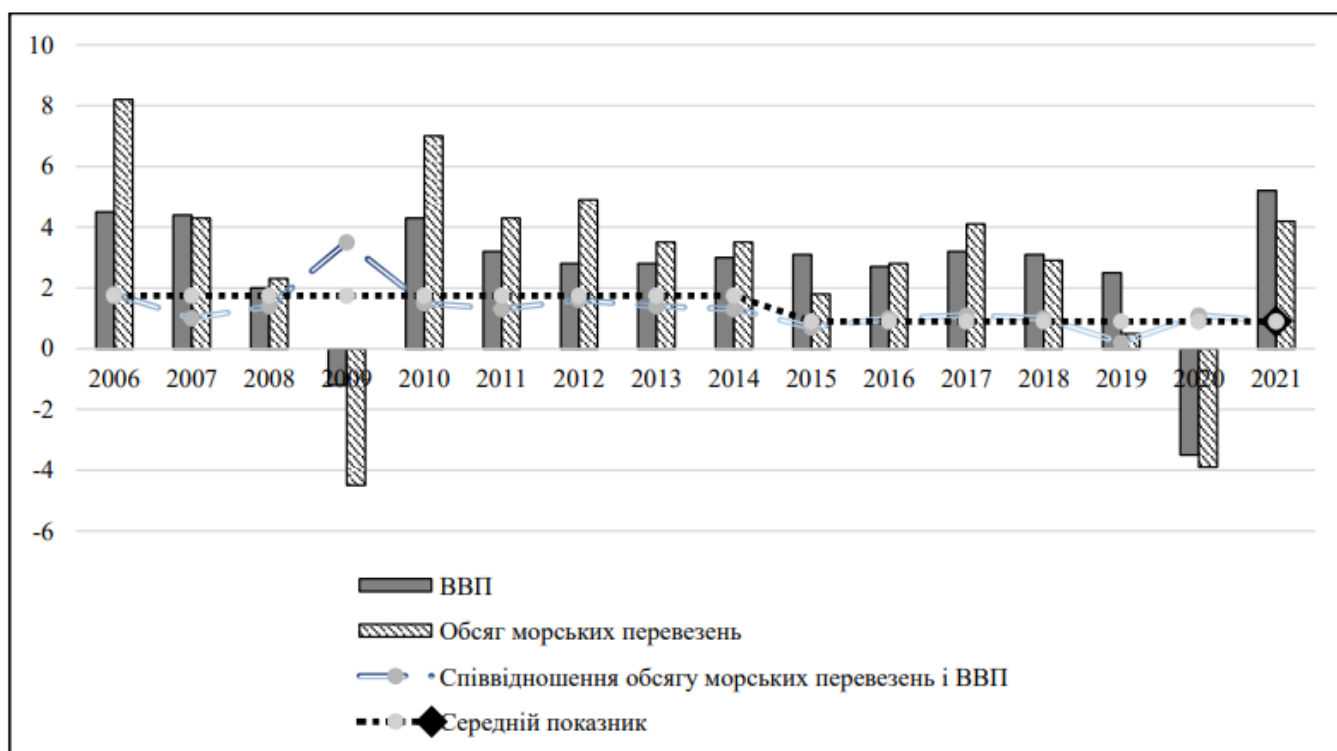


Рисунок 1.5. Обсяги міжнародних перевезень, світовий валовий внутрішній продукт (ВВП), відношення обсягів перевезень до ВВП (річна зміна у відсоткових і коефіцієнтних показниках) 2006-2021 рр.

Джерело: складено за [27]

За підсумками 2021 року морські вантажні перевезення зросли на 4,3% завдяки відновленню торгівлі товарами та світового виробництва. Середньострокові

прогнози також залишалися оптимістичними, хоча й враховували зростання ризиків і невизначеності та очікуване зниження світового економічного зростання. Протягом останніх двох десятиліть середній щорічний темп зростання морського транспорту становив 2,9%, але, згідно з прогнозами ЮНКТАД, цей показник знизиться до 2,4% протягом періоду 2022-2026 років.

У 2020 році світовий торговельний флот зріс на 3%, загальна кількість суден досягла 99 800 із загальною реєстровою місткістю 100 валових тонн і більше. Станом на січень 2021 року пропускна спроможність складала 2,13 млрд тонн дедвейту (табл. 1.3). Поставки суден впали на 12% у 2020 році, частково через спричинену режимом нестачу робочої сили та карантин, які порушили судноплавну галузь.

Таблиця 1.3

Світовий флот: розподіл за основними типами суден, 2020-2021 роки
(тис. тонн дедвейту та у відсотках)

Основні типи	2020		2021		Зміна, %
	тис. т	%	тис. т.	%	
Балкери	879725	42.47	913032	42.77	3.79
Нафтові танкери	601342	29.03	619148	29.00	2.96
Контейнеровози	274973	13.27	281784	13.20	2.48
Інші типи суден	238705	11.52	243922	11.43	2.19
- Судна постачання морських платформ	84049	4.06	84094	3.94	0.05
- Судна для зріджених газів	73685	3.56	77455	3.63	5.12
- Танкери для хімічних продуктів	47480	2.29	48858	2.29	2.90
- Інші судна/судна за якими немає даних	25500	1.23	25407	1.19	-0.36
- Пороми та пасажирські судна	7992	0.39	8109	0.38	1.46
Судна для генеральних вантажів	76893	3.71	76754	3.60	-0.18
Усього, всі країни світу	2071638		2134640		3.04

Джерело: складено за [44]

Більшість доставлених суден становили балкери, за ними йшли нафтоналивні танкери та контейнеровози. Судновласники та оператори також купували більше вживаних суден, оскільки пропозиція суден була обмежена, що підвищувало ціни.

Показники утилізації суден також зросли у 2020 році, але все ще нижчі порівняно з попередніми роками як показано на рисунку 1.6.

Порівняно з піком у 11% у 2011 році темпи зростання світового комерційного флоту сповільнилися. У 2020 році нові замовлення на кораблі впали на 16%, продовжуючи тенденцію до зниження попередніх років. Тим часом судноплавні лінії відреагували на нестачу потужностей на початку 2021 року різким збільшенням нових замовлень, особливо для контейнеровозів, які досягли найвищого рівня за два десятиліття. Також було розміщено більше замовлень на будівництво танкерів.

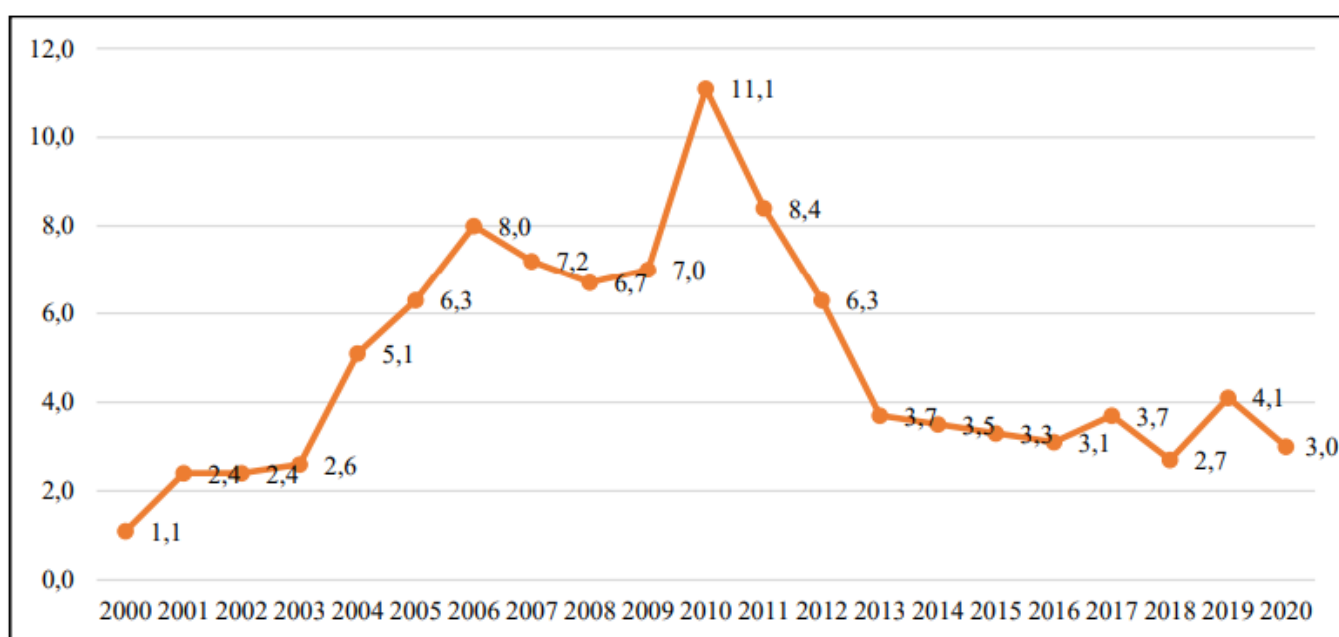


Рис. 1.6. Річний темп зростання світового флоту, дедвейт-тоннаж, 2000-2020 рр., (у відсотках).

Джерело: складено за [16]

Обсяги світової торгівлі поступово відновлювалися у другій половині 2020 року та в 2021 році, але пропозиція була менш еластичною та обмеженою через затримки та перевантаженість портів, пов'язані з пандемією COVID-19, що призвело до різкого зростання ставок контейнерних перевезень.

Дедалі важливішою проблемою є старіння флоту, оскільки старі судна, як правило, менш ефективні та викидають більше викидів. На початку 2021 року близько 30% вантажопідйомності світового флоту становили судна віком від п'яти до дев'яти років. Станом на 2017 рік ця вікова група мала найбільшу частку

місткості, але її частка та частка молодших суден зменшується, тоді як суден віком від 10 до 14 років стабільно зростає. Однак віковий розподіл різниться в різних економіках (рис. 1.7). Як правило, найстаріші кораблі знаходяться в найменш розвинених країнах, приблизно 30% цих кораблів старше 20 років. Порівняно з групою країн, що розвиваються, або розвинутими країнами, найменш розвинені країни також мають більшу частку кораблів віком від 15 до 19 років.

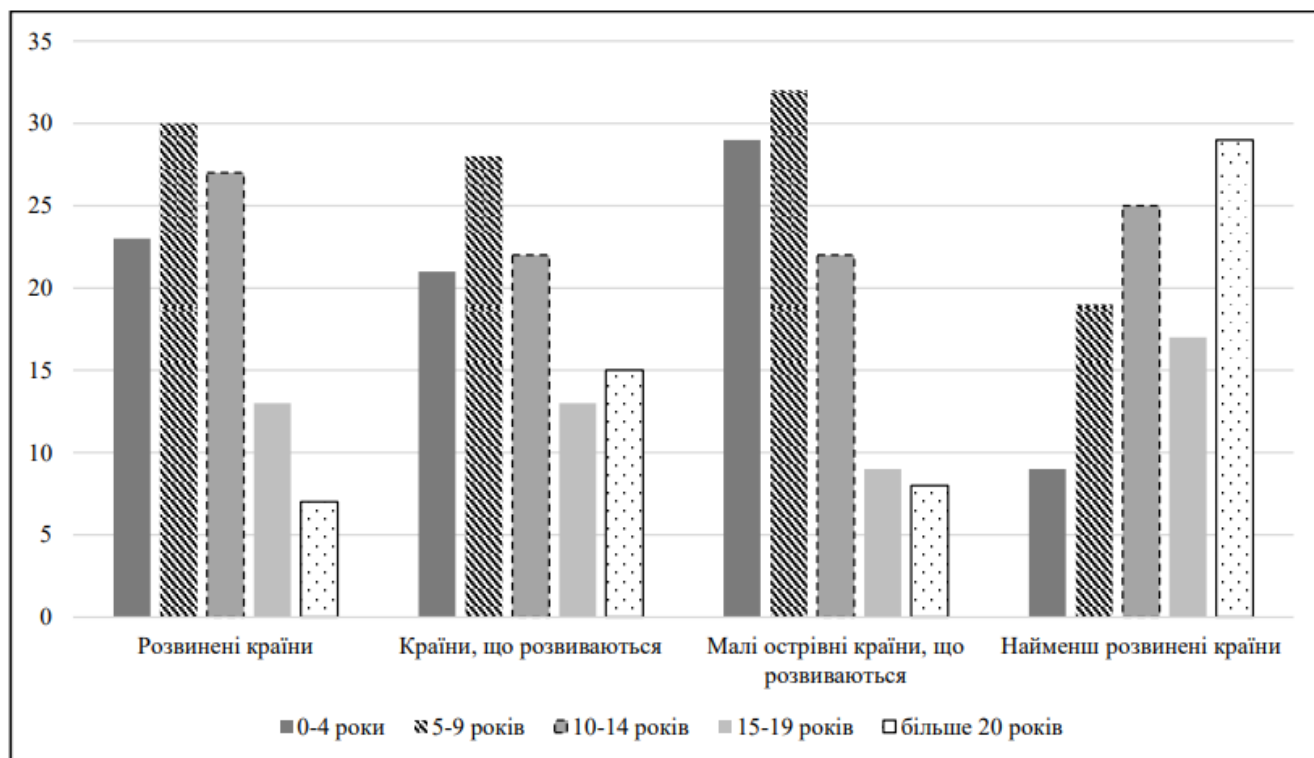


Рис.1.7. Віковий розподіл флоту станом на початок 2021 року серед країн світу за групами розвитку.

Джерело: складено за [26, с. 98].

Для країн походження моряки є важливим джерелом прибутку. У 2019 році Філіппіни, наприклад, отримали від своїх громадян, які працюють за кордоном, 30,1 млрд. дол. США – 9,3 % ВВП та 7,3% валового національного доходу, у тому числі 6,5 млрд. дол. США від моряків. У 2020 році загальний обсяг грошових переказів знизився на 0,8 % до 29,9 млрд. дол. США, при цьому перекази від моряків зменшилися на 2,8 % до 6,4 млрд. дол. США.

Попит на послуги та інфраструктуру морського транспорту можна оцінити за ключовими показниками торгівлі та портової обробки вантажів. Протягом

оглядового періоду вони зросли: на початку 2020 року попит впав через пандемію, але потім відновився у другій половині.

У 2020 році пандемія підірвала світову економіку, скоротивши виробничу діяльність і споживання, що вплинуло на пропозицію, попит і логістику міжнародних морських перевезень. Зростання міжнародної морської торгівлі вже було слабким у 2019 році на рівні 0,5 %, але в 2020 році воно впало на 3,8 %. Загальний обсяг скоротився на 422 млн. до 10,65 млрд. тонн (табл. 1.4)

Таблиця 1.4

Міжнародна морська торгівля, 1970-2020 рр., млн. тонн

Рік	Торгівля танкерами ¹	Основний навал ²	Інші сухі вантажі ³	Всього (усі вантажі)
1970	1440	448	717	2605
1980	1871	608	1225	3704
1990	1755	988	1265	4008
2000	2163	1186	2635	5984
2005	2422	1579	3108	7109
2006	2698	1676	3328	7702
2007	2747	1811	3478	8036
2008	2742	1911	3578	8231
2009	2641	1998	3218	7857
2010	2752	2232	3423	8408
2011	2785	2364	3626	8775
2012	2840	2564	3791	9195
2013	2828	2734	3951	9513
2014	2825	2964	4054	9842
2015	2932	2930	4161	10023
2016	3058	3009	4228	10295
2017	3146	3151	4419	10716
2018	3201	3215	4603	11019
2019	3163	3218	4690	11071
2020	2198	3181	4549	10648

Джерело: складено за [39]

Зростання міжнародного судноплавства зумовлене швидким розвитком електронної комерції, будівництвом другого Суецького каналу (2015 р.), відкриттям нових шлюзів Панамського каналу (2016 р.) та появою нового великого альянсу у сфері контейнерних перевезень - «United Arab Shipping Company» (Кувейт), Maersk Nyland (Бельгія). Проте в останні роки торгова напруга між Китаєм і США посилювалася, а імпорту деяких товарів був обмежений, що призвело до скорочення

перевезень і збільшення кількості порожніх контейнерів. Згодом це може призвести до збільшення дисбалансу в торгових потоках і підвищення тарифів на транстихоокеанських маршрутах.

У 2020 році міжнародні потоки морської торгівлі підтримувалися швидким відновленням економіки Китаю, коли попит на морський імпорт зріс на 9%, включаючи імпорт залізної руди та зерна. Потоки морської торгівлі також підтримуються китайським експортом контейнерних вантажів до Сполучених Штатів Америки. Водночас падіння попиту на нафту та скорочення видобутку нафти основними виробниками продовжують перешкоджати відновленню танкерних перевезень.

Відновлення міжнародної торгівлі, викликане морськими фрахтовими перевезеннями у 2021 році, відображає зменшення економічного впливу та вивільнення відкладеного попиту, а також поповнення та створення запасів. Моделі споживання також змінюються від послуг до товарів, включаючи медичні та фармацевтичні препарати, обладнання для домашнього офісу, зміни в моделях покупок і розширення електронної комерції.

Зростання торгівлі є позитивним, але воно настільки було велике, що служби доставки та портові операції часто не могли впоратися, що призводило до логістичних вузьких місць. До кінця 2020 року та першої половини 2021 року вся галузь, включаючи судноплавство, порти, вантажовідправників і внутрішніх перевізників, боролася з нестачею контейнерів, обладнання та потужностей. Це відображається в перевантаженості портів, погіршенні обслуговування та надійності, а також у підвищенні фрахту та додаткових зборів [9, с. 65].

Індекс Xeneta Shipping Index (XSI) втратив у ціні 62,7% з початку падіння ставок у серпні 2022 року.

Водночас найбільш завантажені маршрути (АТР) із країн Азіатсько-Тихоокеанського регіону за рік впали на 75%.

2023 рік виглядає складним роком для перевізників на контрактному ринку, оскільки попит продовжує залишатися слабким, а надлишок місткості зростає, оскільки в експлуатацію надходять нові судна. Водночас варто зазначити, що галузь

морської перевалки вантажів має враховувати зміни на спотовому ринку. За останні кілька місяців оператори успішно підвищили ставки за великими операціями.

У Європі субіндекс XSI Import Index впав на 3,4% за місяць і на 60,1% за рік. Хоча контрактні ціни на скандинавський експорт до Китаю різко впали на 13,6%, експортні показники дещо покращилися, впавши на 2,8% з липня до 52,4% у серпні 2022 року.

Найбільше впав імпорт до Сполучених Штатів — на 14,9% в місяць та на 65,2% у річному обчисленні. Китай, Японія, Тайвань і Південна Корея мали найбільше місячне зниження цін (як на західному, так і на східному узбережжі США), при цьому падіння цін коливалося від 19,3% до 62,3%. Індекс експорту США XSI продемонстрував найсильніші показники за місяць, впавши лише на 0,8% [31, с. 179].

Таким чином тенденції перевалки міжнародних морських вантажів в портах країн світу безпосередньо пов'язані із зростанням світової економіки. Як і раніше, велика частка міжнародних морських перевезень здійснюється країнами Азії. Імпорт із Китаю становить чверть світової морської торгівлі, тому економічні умови країни значною мірою впливають на динаміку морського транспорту. Очікується подальший розвиток контейнерних перевезень з Китаю, що може призвести до зменшення обсягів вантажів і вантажопотоків на транстихоокеанських маршрутах.

Висновки до розділу 1

У глобальному масштабі роль морських портів як центрів торговельної діяльності сприяє посиленню розвитку систем інтермодального транспорту шляхом сприяння розширенню мереж вантажних перевезень. У міжнародних перевезеннях особлива увага приділяється конкурентоспроможним факторам, таким як портова інфраструктура, якість і спектр послуг, що надаються, здатність порту своєчасно управляти великими обсягами вантажів, вартість і ефективність. Крім того, через значне зростання контейнерних вантажів на основних транспортних маршрутах, хаби та перевантажувальні термінали постійно вдосконалюють свої мережі, щоб відігравати нові ролі в глобальних ланцюгах поставок.

Морський транспорт залишається основою світової торгівлі, а також ланцюгів виробництва та постачання, причому понад 4/5 усіх товарів перевозяться морем. Однак під впливом нестабільної економічної ситуації та зростаючих ризиків темпи зростання міжнародної морської торгівлі дещо знизилися. Цей спад відображається на світовій економічній і торговельній активності.

Незважаючи на технологічний прогрес, морському транспорту все ще вдається конкурувати з сучасними видами транспорту, такими як літаки та трубопроводи.

Сьогодні найбільші порти світового рівня вважають можливість міжконтинентального розподілу найважливішим фактором залучення бізнесу.

Судячи з динаміки розвитку ринку міжнародних перевезень, можна виділити чотири ключові моменти.

1. Глобальний ринок морських перевезень демонструє такі тенденції: зміни в структурі мережі контейнерних перевезень; збільшення відмінностей у торговельних потоках і зростання тарифів на основних магістральних лініях; монополізація ринку контейнерних перевезень шляхом додавання суден з більшою місткістю; і реструктуризація як частина альянсів між судноплавними компаніями. Посилення конкуренції між портами.

2. У процесі розвитку міжнародного судноплавства ключовим питанням є розподіл витрат і вигод, оскільки масштаби суден зростають, а судноплавні компанії та порти утворюють великий альянс.

3. Економія на масштабі судноплавства потребує вирішення проблеми синхронізації морських і наземних вантажних перевезень, наявності професійних вантажних терміналів забезпечує стабільну вантажну базу.

4. Морські порти стають все більш важливою частиною ланцюга виробництва та розподілу.

Відповідно до вищезазначеного аналіз та оцінка експлуатаційних, фінансових, економічних, соціальних та екологічних показників діяльності портів набувають все більшого значення.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ПЕРЕВАЛКИ МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ВАНТАЖІВ ПОРТАМИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННИХ ДІЙ

2.1. Структурні зміни в перевалці міжнародних морських вантажів та обсягах роботи портів України в умовах воєнних дій

До початку війни традиційно велика частка перевезень зовнішньоторговельних вантажів України здійснювалась водним транспортом, через порти. У зв'язку з блокадою українських морських портів компаніям-операторам міжнародних перевезень довелося створювати та освоювати нові логістичні маршрути. Попри складні умови сьогодення, порт Рені у 2022 році мав найбільший успіх за всю незалежність України. Обсяг перевалки вантажів у порту Рені зріс у 6,5 рази, про це відомо в Комітеті з питань аграрної та земельної політики. Таким чином, в інформації Адміністрації морських портів України зазначено, що обсяг перевалки вантажів у 2022 році становить 6,8 млн. тонн, що в 6,5 разів перевищує показник 2021 року (1,3 млн. тонн) [34].

Морський порт Рені є частиною меншини морських портів України, які не припинили свою роботу через агресію російської армії, морський порт продовжує обслуговувати судна як морського, так і річкового базування. Збільшення обсягу трафіку збільшило прибуток компанії.

З серпня 2022 року днопоглиблювальна філія Адміністрації морських портів України активно проводить днопоглиблення акваторії порту Рені на паспортну глибину. Наразі максимальна глибина в районі причалів становить уже 7 метрів, це дає можливість приймати всі судна, які мають осадку, що дозволяє проходити через підхідні канали. Орієнтовна дата завершення роботи днопоглиблювальних робіт запланована на II квартал 2023 року. На сьогоднішній день Ренійський морський порт є одним із найбільш значущих портів України, є важливою сполучною ланкою між країною та Європою.

Також важливо зазначити, що через масштабне вторгнення росії в Україну загальний обсяг вантажів, які пройдуть через морські порти України, у 2022 році скоротиться втричі більше, ніж у 2021 році – до 50,8 млн. тонн.

Блокада росією морського порту призвела до великих втрат для металургійного експорту України. Щомісячні збитки становлять 420 мільйонів доларів, а Україна не в змозі щомісяця виробляти та експортувати 1,3 мільйона тонн залізної руди, 151 тис. тонн чавуну, 192 тис. тонн напівфабрикатів і 218 тис. тонн готових металевих виробів.

Морські порти ЄС не мають достатньої потужності, щоб прийняти всі українські вантажі, тому на кордоні України з ЄС вантажні поїзди стоять у чергах. Навіть у роки війни 60% металургійної продукції України доставлялося до кінцевих споживачів морським шляхом. Тому зростання обсягів виробництва та завантаження українських металургійних підприємств, відновлення непрацюючих виробничих потужностей, зростання експорту можливі лише за умови розблокування чорноморських портів України [12, с. 54].

Через вторгнення російської федерації було заблоковано роботу 10 із 13 портів, які опрацювали 62,4% усього імпорту та експорту України у 2021 році. У 2022 році через блокаду супротивником узбережжя обсяги переробки вантажів українських морських портів впали на 61,5%, з них експорт впав на 54,4%, імпорт – на 70,3%. Лише порти в Дунайському регіоні продовжували повноцінно функціонувати, незважаючи на російську агресію. У 2022 році вони втричі збільшили свою вантажопідйомність – з 5,5 млн тонн до 16,5 млн тонн, в основному по річці Дунай до румунського порту Констанца (рис. 2.1.).

Вороги усвідомлюють важливість дунайських портів для транскордонного транспорту України під час війни з РФ та їхню роль у забезпеченні світової продовольчої безпеки, і роблять усе можливе, щоб перекрити постачання українським виробникам. Світовий ринок збуту. Тому на початку вторгнення загарбники здійснили численні удари по мосту через гирло Дністра, який був важливою частиною залізничної інфраструктури, яка забезпечувала вантажне сполучення з дунайськими портами України. У липні 2023 року Російська Федерація

активізувала спроби паралізувати водні вантажні перевезення в українських портах після фактичного засудження Ініціативи з безпечного транспортування зерна та продовольства в українських портах (Чорноморська зернова ініціатива).



Рис. 2.1. Мапа Дунайського портового кластеру.

Джерело: складено за [21, с. 72]

Ефективна робота дунайських портів має вирішальне значення для інтеграції національної економіки України у світову економіку та збереження цілісності вітчизняної економіки. Оскільки обсяги переробки в портах Чорного та Азовського морів у 2022 році суттєво знизилися – на 71%, або на 105,6 млн. тонн (рис. 2.2), зростання переробки вантажів у портах Дунайського кластеру було недостатнім, щоб компенсувати їх втрати.

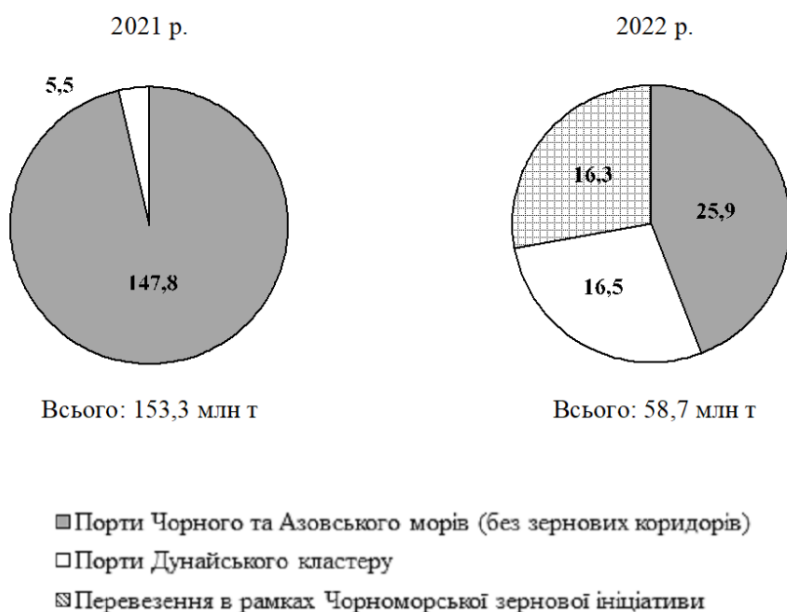


Рис.2.2. Переробка вантажів портами України у 2021-2022 рр., млн. т.

Джерело: складено за [45]

Щоб підвищити потенціал українських портів Дунайського регіону для транскордонних вантажоперевезень в умовах російської агресії та підвищити їхню інвестиційну привабливість, Урядом України було вжито наступний комплекс заходів.

Компенсація передбачена за судна, пошкоджені або знищені внаслідок ворожих дій російської федерації під час перевезення у внутрішніх водах України. Загальний обсяг компенсаційного фонду становить 20 мільярдів гривень. Затверджено Порядок надання такої компенсації [11].

Розширено акваторію порту Усть-Дунайськ, що дозволяє швидко перевантажувати вантажі на судна більшої, ніж раніше, вантажопідйомності, що допоможе збільшити обсяги перевезень.

Було виконано проєкти днопоглиблення, які допоможуть відновити навігаційну глибину операційних вод порту та прилеглих водних шляхів у Дунайському регіоні. В результаті створюється потенціал для обслуговування великих суден водотоннажністю понад 3000 фунтів, що знизить витрати на

логістику для вантажовідправників і дозволить обробляти більший обсяг вантажів в рамках існуючої інфраструктури портів.

Після того, як російська федерація самостійно вийшла з Ініціативи щодо безпечного транспортування продовольства та зерна в українських портах, розглядався безпечний маршрут транспортування вантажів морем.

Можливості транспортування вантажів по Дунаю є, незважаючи на потенціал регіону, але сильно обмежені потужністю транспортної системи в регіоні. Вважаємо за необхідне дитально розглянути особливості того, що заважає транспортувати вантаж вантажним судном.

Відсутність складських приміщень, переважно критих складських приміщень, негативно впливає на гнучкість використання наявної потужності дунайських портів і може залежати від військових дій, сезонних факторів, погодних умов тощо.

Порт Констанц має низьку пропускну спроможність і не в змозі збільшити обсяги переробки українських вантажів через перевантаження внутрішньої портової інфраструктури (переважно місцевими зерновими вантажами) .

Українські порти на Дунаї менш зв'язані та оснащені, ніж порт Констанца, і не можуть ефективно поєднувати робочі процеси та оптимально використовувати наявне вантажне обладнання та рухомий склад.

Нестача залізничної системи не здатна прийняти велику кількість румунських вантажів, які потребує Ізмаїльський порт. Станом на 9 серпня 2023 року кількість вагонів із вантажем перевищувала 30 діб, тому компанія «Укрзалізниця» була змушена запровадити норми щодо перевезення цього виду вантажів.

З метою повного використання потенціалу українських портів Дунайського регіону та забезпечення вільного доступу вітчизняних виробників до світового ринку необхідно вжити заходів щодо збільшення обсягів транспортної системи в Дунайському регіоні України, координувати розвиток транспорту та логістики в регіоні та забезпечити сприятливий інвестиційний клімат, зміцнити обороноздатність порту та збільшити його потужність.

Нагадаємо, у 2021 році обсяг перевалки руди в українських морських портах скоротився на 14,8% порівняно з 2020 роком і становив 37,75 млн тонн. Всього за 12

місяців порт Сан-Дієго перевантажив 153,07 млн тонн вантажів, що на 3,8% менше, ніж у минулому році [25].

У минулому році порт «Південний» перевіз морем 78% загального обсягу вітчизняного експорту залізної руди. За рік порт перевантажив 29,14 млн. тонн залізо-марганцевої руди, що на 15,3% менше, ніж у попередньому році.

У січні 2022 року «Південний» переробив 2,247 млн тонн ЗРС, при цьому перевалка сировини зросла на 5% порівняно з січнем минулого року. Перевезення вантажів тривали від початку війни до кінця. У середині березня Міністерство інфраструктури повідомило, що порти Миколаїв і Південний продовжили частково транспортувати руду і металопродукцію, але пізніше припинили перевалку через мінування на морських шляхах і загрози піратства з кораблів росії.

Через блокаду морського порту українські металурги фактично втратили експортні можливості. За 11 місяців 2022 року експорт ЗРС впав на 42,9% порівняно з аналогічним періодом 2021 року – до 23,2 млн тонн, при цьому основна частина цього обсягу – 10,6 млн тонн – була експортована в першому кварталі.

Фактичні дані Департаменту організації портів Адміністрації морських портів України (ДП «АМПУ») свідчать, що за 11 місяців цього року порти Дунайського регіону (Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ) перевантажили всього 14,5 млн тонн вантажів. Показник демонструє підвищену динамічність, обсяги перевалки вантажів зросли в 2,9 рази (+294%) порівняно з аналогічним періодом 2021 року.

З них обсяг вантажообігу Ізмаїльського порту в 2022 році очікується на рівні 7,7 млн тонн (+210,6%) порівняно з аналогічним періодом 2021 року, порт Рені має прогнозований обсяг 6,1 млн тонн (+508,3%), порт Усть-Дунецьк має прогнозований обсяг 662 тис. тонн (+1314,7%) [34].

За обсягом перевалок у 2022 році перше місце займає зерно.

За 11 місяців поточного року з портів Дунайського регіону експортовано сільськогосподарської продукції (олія, хліб) 6,1 млн. тонн, що майже в 4 рази перевищує обсяг експорту товарів у 2021 рік.

З початку 2023 року експорт сільськогосподарської продукції (хліб, олія) з українських прибережних портів становив приблизно 24% від загального обсягу

українських морських портів. Про це прокоментував керівник ДП «АМПУ» Олексій Востріков. Незважаючи на те, що сьогодні порти Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ мають практично всі наявні потужності для перевалки вантажів, все ще є можливості для розширення. А саме: модернізація та оновлення портових потужностей, залучення інвесторів до будівництва нових терміналів, днопоглиблення тощо.

Також варто зазначити про те, що після російського вторгнення в Україну, блокування українських морських портів в Азовському басейні, а також блокування чорноморських портів більшість транспортних і вантажних компаній переорієнтували свою логістику в портовий регіон Дунаю. Сьогодні більшість флоту використовує український маршрут Дунай-Чорне море до та з українських портів на Дунаї.

У зв'язку із блокадою портів, обсяги ринку в Чорноморському регіоні значно впали, а триваюча війна призвела до різкого падіння обсягів вантажів на 28,4% (майже 690 000 TEU) у 2022 році. Згідно з останніми даними неофіційної BG, обсяги імпорту регіону впали на 25%, а експорту вантажів – на 33%. Хоча загальний регіональний вантажообіг значно впав, румунські та грузинські контейнерні порти зазнали збільшення вантажопотоку після початку російської війни.

Лінійні оператори, які хочуть транспортувати контейнери в Україну напрямку, уникаючи наземного транспорту, мають два потенційних варіанти: українські порти Рені та Ізмаїл на Дунаї. Незважаючи на те, що вони не планувалися для перевезення морських контейнерів, оператори цих портів співпрацювали з місцевими компаніями, які спеціалізуються на судноплавстві, щоб змінити існуючу інфраструктуру та створити логістичні моделі, які відповідатимуть вимогам країни щодо контейнерних перевезень.

Наприкінці липня 2022 року компанія Turkish company AKKON Line стала першою власником судна для перевезення вантажів між Туреччиною та українським портом Ізмаїл. У березні 2023 року Maersk оголосила про офіційний запуск нового контейнерного сервісу, який забезпечить прямі морські маршрути в Україну через порт Рені на річці Дунай. Послуга буде оцінена на початку 2022 року, вона

надаватиметься спільно зі сторонніми транспортними постачальниками. Послуга використовує можливості кораблів і барж третіх сторін на річці, щоб забезпечити більшу кількість напрямків, ніж Рені, після того, як їй доводиться мати справу з контейнерами в порту Констанца. Обидва ці альтернативні рішення вимагають однакової базової інфраструктури з точки зору наземного транспортування з Румунії в Україну, що раніше було основним варіантом.

Попередні спроби використовувати баржі для участі в контейнерних перевезеннях на Дунаї були менш ефективними, ніж використання малих контейнеровозів або генеральних вантажних суден, здатних плавати Чорноморсько-Дунайським каналом (Бистре і Суліна). Крім того, відкриття зернового коридору зменшило хронічні затори в каналі, що призвело до пришвидшення контейнерного руху на маршруті. Незважаючи на переваги суден «ріка-море» з точки зору ефективності та стабільності, їх використання все ще залежить від сезонних змін рівня води в річці [6].

Індустрія транспортування контейнерів в Україні намагається подолати найбільший виклик у своїй історії. І навпаки, у галузі вантажних перевезень спостерігається зростання попиту та прибутковості. Перехід на автомобільні перевезення як найпопулярніший вид подорожей в Україну та з України призвів до значного зростання тарифів на вантажні перевезення та до обмежень на ринку. Крім того, відсутність міжнародних лінійних перевезень призвела до того, що багато учасників галузі зосередилися на Європейському Союзі як на життєздатному варіанті як для українських експортерів, так і для імпортерів.

Збільшення перевезень вантажів в Україні та пошук альтернативних рішень для морських портів, які наразі забиті, є багатообіцяючими ознаками кращого майбутнього. Здійснюючи кроки, які сприяють інноваціям та адаптації, транспортний сектор України може подолати ці важкі часи та стати потужнішим та стійкішим. Так, очікується, що угода, яка поширюватиметься на звичайних моряків в Україні, також буде завершена найближчим часом. З 1 жовтня 2020 року українські моряки на судах під юрисдикцією Датського міжнародного суднового

реєстру (DIS) матимуть можливість скористатися колективним договором. Це підсумок багатомісячної цілеспрямованої дискусії між сторонами [15].

Наскільки нам відомо, лише іноземні моряки з Філіппін та Індії скористалися DIS. Угода щодо українських моряків подібна до інших угод, але їй бракує гнучкості для розширення окремих умов, за яких українські моряки беруть участь в угоді.

У поєднанні з величезною кількістю продовольства, яке російська федерація вивезла з України, виглядає так, ніби вони шантажують країну та решту світу. Руйнування інфраструктури та створення фіктивної загрози голоду (як наслідок, вимушеної міграції з країн з низькими ресурсами) розглядаються як форма тероризму, так і як спроба вивести Україну з позицій лідерів у виробництві зерна.

Незважаючи на бомбардування та важкі умови, український експорт сприяє цілеспрямованим зусиллям логістів, трейдерів і фермерів, які займаються сільським господарством, а також усіх, хто до цього причетний.

Велика війна змінила курс вантажів і збільшила обсяг вантажів у портах Дунайського регіону. Українські порти на Дунаї вже встановили історичний рекорд за обсягами вантажів, це було в травні, коли вони перевалили понад 3 мільйони тонн вантажів. За оцінками Міністерства інфраструктури, до кінця 2023 року обсяги перевалки вантажів у регіоні зростуть до 20 млн. тонн проти 16 млн тонн у 2022 році. Це втричі більше, ніж раніше витрачалося на проєкт [37].

Враховуючи, що більшість українських портів були побудовані за часів радянської влади та експлуатуються понад 30-40 років, не важко повірити в необхідність негайного розвитку інфраструктури та створення гідротехнічних споруд, які задовольнять існуючий попит на портові послуги.

2.2. Ризики та загрози, що впливають на перевалку міжнародних морських вантажів портами України в умовах воєнних дій

Одним із перших викликів був пошук альтернативних методів транспортування імпорتنих контейнерів, призначених для України. На жаль, до початку війни тисячі імпорتنих контейнерів були заблоковані. Однак до середини

березня більшість гравців галузі були мобілізовані для пошуку альтернативних рішень. Тому з'явилися різні шляхи транспортування цих вантажів із портів Констанца, Гданськ та Гдиня. Оскільки спочатку не було потягів, які сполучали ці порти з Україною (особливо із Західною), упор був зроблений на автомобільний транспорт, але навіть тут компанії зіткнулася з нестачею автомобілів і водіїв. Структура експорту товарів у жовтні 2022 року за видами транспорту зображено у додатку А.

Що стосується залізничних перевезень, контейнерні перевізники стикаються з проблемою відсутності регулярних поїздів з Констанци. Але є інші технічні проблеми, наприклад, різна ширина колії в Україні та Європі. І все-таки вихід був знайдений. Зокрема, Західний термінал відкрив регулярні поїзди з Тернополя до Констанци, що полегшило переміщення багатьох контейнерів, особливо важливих імпорتنих продуктів і товарів першої необхідності, структура імпорту товарів у жовтні 2022 року за видами транспорту наведено у додатку Б.

Наступна проблема виникла під час перевалки в порту Констанца. Судячи з усього, порт не розраховував на таку велику пропускну спроможність і, як наслідок, зазнав перевантаження. Наприклад, термінал "DP World" був перевантажений на 80%, і компанія тижнями намагалася вирішити проблему. Така ситуація збільшує навантаження на митницю. Проте надія є, оскільки компанії-члени Європейської Бізнес Асоціації продовжують шукати можливі альтернативи та працювати, незважаючи на всі перераховані вище труднощі.

З боку експорту відсутність експортного обладнання створила додаткові проблеми, оскільки імпорт контейнерів значно скоротився. Ми бачимо величезний попит на експорт сільськогосподарської продукції, але кількості контейнерів в обігу недостатньо, щоб гарантувати нормальний обсяг експорту з України. Схематично основні перешкоди експортерів на початку 2023 року, схематично зображено на рисунку 2.3.

Перешкоди для експортерів у травні 2023 (% опитаних)

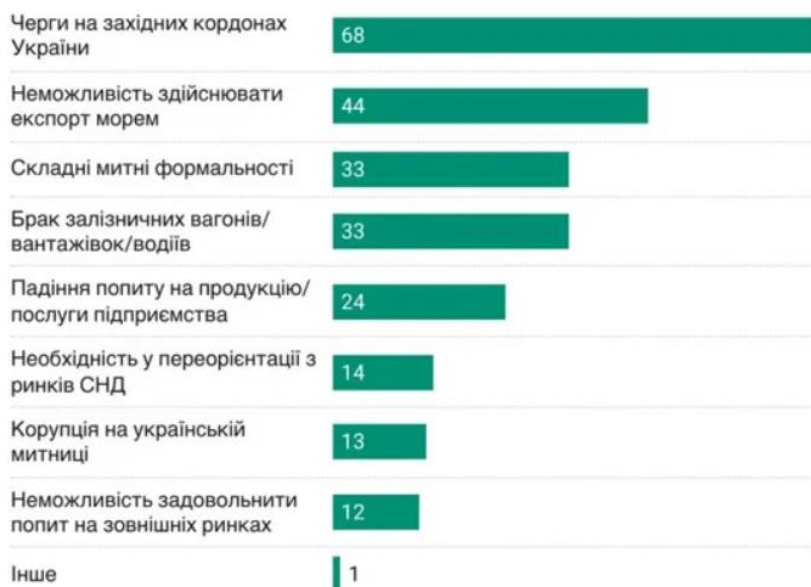


Рисунок 2.3. Основні перешкоди експортерів на початку 2023 року.

Джерело: складено за [46]

За статистикою акціонерної компанії «Укрзалізниця», через початок війни в Україні припинили роботу понад 80 виробничих підприємств, а також припинилися внутрішні залізничні вантажні перевезення. Другим ударом по залізничній галузі стала блокада морських портів. В даний час діють лише 4 порти, серед яких: Усть-Даунайський, Кілійський, Ізмаїльський, Ренійський. Однак їхня перевантажувальна потужність становила лише одну десяту від довоєнної. Внаслідок цього також були втрачені зовнішні комунікації.

Порти «Рені» та «Ізмаїл» вийшли на максимальну завантаженість, але щоб потрапити в порт Ізмаїл, потрібно проїхати через територію Молдови. Також є затримки в порту через неритмічні навантаження на Рені. Портові термінали просто не справляються з навантаженням. А щоб доїхати потягом до Ізмаїла, потрібно проїхати Трансністрівським мостом, який вп'яте знищили загарбники.

Існують труднощі, пов'язані з логістикою, а також труднощі, пов'язані з вжиттям деяких обмежувальних регуляторних заходів. У перші дні вторгнення

заходи суден в українські порти були скасовані, а вантажопотоки перенаправлені в інші порти Румунії та Туреччини, пропускна здатність яких ще не була готова.

Це призвело до затримок з митним оформленням товарів та збільшення тарифів на складування. Крім того, кожна країна має свої локальні правила щодо порядку доставки вантажів, оформлення транзитних вантажів, які можуть відрізнятися від звичайних в Україні.

Крім того, в середині березня Головнокомандувач ЗСУ видав наказ про примусову передачу частини майна (товарів) юридичних осіб під нагляд контейнерних терміналів. Звичайно, це викликає занепокоєння терміналів і експедиторів, які там розміщують вантажі. Однак ця процедура є законною в умовах воєнного часу. Водночас на експедиторів і термінали покладено завдання захистити себе від можливих претензій вантажовласників і забезпечити дотримання процедур передачі [18, с. 221].

Варто зазначити, що росія не лише вийшла з Продовольчої угоди, а й почала масовані ракетні обстріли портової інфраструктури – портів, терміналів, зернових складів та перевалочних об'єктів. Зазначена ціль не мала нічого спільного з враженням військового об'єкта, причиною її варварської поведінки стала спроба зруйнувати портову інфраструктуру та елеватори.

Різні сектори вітчизняної економіки страждають від перебоїв у морському експорті. Фермери відчують проблеми зі зберіганням та реалізацією врожаю; перебої з постачанням трейдерам; логістичні проблеми та великі черги при транспортуванні зерна залізницею та автотранспортом; загалом постраждав морський комплекс, усі гравці ринку зерна, стивідори та стивідори та порт оператори відчують це. Через блокаду морських портів вони позбавлені можливості виконувати свою найважливішу функцію – обслуговування суден і вантажів. Тому нині дуже багато проблем з використанням державної портової інфраструктури та платою за її використання. У разі закриття портів ФДМУ та ДП «АМПУ» вимагають від портових операторів повної плати за користування причалами, що зараз є непосильним фінансовим тягарем для непрацюючих

терміналів. Це призвело до значної кількості судових спорів між учасниками орендних відносин [32].

Вищезазначені проблеми не лише негативно вплинули на сільське господарство, транспорт і морську промисловість України, а й призвели до зростання цін на світових ринках продуктів харчування та можуть призвести до штучного створення голоду в деяких країнах. Через обмежену кількість річкової води, яка може бути використана для транспортування такого ж обсягу зерна, використання морської інфраструктури інших держав є занадто дорогим. У результаті ситуація, що склалася, в першу чергу вплине на рентабельність виробництва сільськогосподарських культур.

Дунайські річкові порти, включаючи Ізмаїл і Рені, перевантажені (рис. 2.4). Також цей варіант недосконалий через постійну загрозу ракетних обстрілів, в результаті чого знищуються і продукти, і техніка, і необхідні будівлі.

Крім того, загроза пожежі на судах зменшила кількість бажаючих брати участь у діяльності Дунайського річкового порту.

Крім того, погрози росіян обстрілювати судна зменшили кількість охочих заходити до річкових портів Дунаю. До всіх цих проблем була можливість даним каналом експортувати близько 2 мільйонів тонн з потенціалом розширення до 3 мільйонів тонн щомісяця.



Рисунок 2.4. Канали експорту для зерна в Україні у 2023 році.

Джерело: складено за [49]

Щодо західних рубежів нашої держави, то їх місячна виробнича потужність ще недостатня для забезпечення 1,5 млн. тонн. Для порівняння, за час роботи «зернового коридору» Україна змогла перевезти 33 млн. тонн зерна. За нинішньої потужності Україні знадобиться приблизно 2,5 роки, щоб експортувати таку ж кількість товарів наземним транспортом.

2.3. Економічні втрати від скорочення обсягів перевалки міжнародних морських вантажів портами України, обумовлені воєнними діями

Конфлікт, що триває між Україною та Росією, серйозно впливає на судноплавство та вантажні авіаперевезення в Україні. Війська росії перекривають судноплавні шляхи, що ще більше впливає на міжнародну морську перевалку вантажів через порти України. Незважаючи на те, що Україна досягла домовленостей, які дозволяють їй експортувати зерно через Чорне море, більше інформації щодо поточного стану міжнародної морської перевалки вантажів через порти України не надається. Збої в регіональній логістиці та припинення роботи портів позначаються на стані міжнародної морської перевалки вантажів через порти України. Морська перевалка вантажів через порти України стикається з судноплавними та транспортними перешкодами в Чорноморському регіоні, що створює серйозну проблему для зацікавлених сторін галузі.

Обсяги перевалки міжнародних морських вантажів через порти України значно скоротилися через низку факторів. Одним із таких факторів є триваюча війна між Росією та Україною, яка призвела до широкомасштабних збоїв у світовому судноплавстві та, ймовірно, посилила збої в ланцюзі поставок і перевантаження портів.

Війна також призвела до перешкод у судноплавстві та транспорті в Чорноморському регіоні, що призвело до припинення портових операцій. Проте місяці дипломатії привели до низки угод, які дозволяють Україні експортувати зерно через Чорне море, що може стати позитивним кроком для портових операцій

країни. Крім того, Україна експортує понад 70 відсотків своїх вантажів із власних морських портів, з річним оборотом близько 47 мільярдів доларів.

Морська блокада з боку росії сильно вплинула на морську торгівлю України, завдавши значних збитків економіці країни. Відомо, що збройні конфлікти мають значні наслідки для судноплавної галузі, включаючи закриття портів і підвищені ризики для судноплавства, що ще більше погіршує ситуацію. Ця ситуація негативно вплинула на логістичні компанії та авіап перевезення, оскільки російські війська перекрили судноплавні маршрути. Як наслідок, відбулося значне зниження обсягів перевалки міжнародних морських вантажів через порти України [9, с. 65].

Зменшення обсягів перевалки міжнародних морських вантажів через порти України матиме значні економічні наслідки, оскільки понад 70 відсотків вантажів Україна експортує з власних морських портів на суму приблизно 47 мільярдів доларів. Український ринок був одним із найкращих напрямків для контейнерних перевезень серед чорноморських країн із річним вантажообігом. Перевантаження часто є дешевшим варіантом для доставки вантажу, оскільки вона зменшує витрати, уникаючи прямої доставки через порти. Порушення морської перевалки може призвести до збільшення судноплавства та транспортних перешкод у Чорноморському регіоні. Збройні конфлікти, подібно до конфлікту в Україні, мають значні наслідки для судноплавної галузі, такі як підвищення ризиків у суднопластві та закриття портів, що може вплинути на обсяги перевалки міжнародних морських вантажів. Ці проблеми можуть призвести до економічних втрат для України та її торгових партнерів. Крім того, ситуація може мати ширші наслідки для світової економіки, як це спостерігалось в минулому з санкціями та конфліктами, що впливають на міжнародну торгівлю та фінанси.

Війна перенаправила вантажопотік і значно збільшила навантаження на порти Дунайського регіону. У травні українські порти на Дунаї перевантажили понад 3 мільйони тонн вантажів, встановивши рекорд.

За оцінками Міністерства інфраструктури, до кінця 2023 року обсяги перевалки вантажів у регіоні можуть зрости до 20 млн тонн проти 16 млн тонн у 2022 році. Це втричі більше, ніж було до початку війни [21, с. 72].

Війна росії в Україні підкреслює вирішальну роль транспортної системи для економіки та суспільства країни. Коли загарбники почали наступ на українську територію, повітряне сполучення з рештою було повністю порушено, а морські порти зупинені. У підсумку всю важку роботу розподілили між залізничниками та машиністами, які з перших днів конфлікту сприяли безпеці мільйонів українців, виїжджаючи до найближчих країн чи районів країни, які були більш стабільними, таким чином рятуючи життя багатьох людей.

Загалом минулого року в Україну було перевезено близько 30 млн. тонн імпорتنих вантажів, з них близько 11 млн. тонн – автотранспортом. Залізниця є другим за обсягом доставкою в країну з майже 10 млн. тонн вантажів, які були доставлені в країну.

Незважаючи на злочинну обструкцію українських портів російськими загарбниками, морський транспорт залишався основним видом транспортування товарів, яким було експортовано близько 54 млн. тонн вантажів.

Критичним елементом стала угода по зерну, яка з серпня 2022 року відкрила частину наших портів для поставок українського зерна на світові ринки.

Друге місце посіла залізниця, якою перевезено понад 33 мільйони тонн вантажів. Ми маємо автомобільні перевезення, які оцінюються в 12 мільйонів тонн. Загалом минулого року Україна експортувала майже 100 млн тонн товарів. Якби перевізники не змогли, незважаючи на труднощі, вивезти все це за кордон, то падіння гривні і весь економічний спад у минулому році був би більш серйозним.

Також важливо, що на кінець 2022 року вартість українського експорту становила майже 44,2 млрд. доларів, а імпорту – 54,5 млрд. доларів. Непогані результати для країни, яка бере участь у війні.

Окупанти з Росії усвідомили вирішальне значення транспортних артерій в Україні, одразу почали масовані удари по матеріально-технічних центрах, військових і цивільних аеродромах, залізничних коліях, вокзалах, дорогах і мостах.

Експерти Київської школи економіки вважають, що загальна грошова оцінка збитків, пов'язаних з інфраструктурою в Україні, становить понад 35 мільярдів

доларів. Із загальної суми 26,6 мільярда доларів припадає на пряме руйнування доріг, а ще 4,4 мільярда – це втрати Укрзалізниці [5].

Таким чином, неможливо переоцінити значення українських портів для національної економіки, оскільки вони є важливими воротами для міжнародної торгівлі та експорту цінних ресурсів. Проте під час війни економіка України зазнала колосальних втрат через російську збройну агресію. Вітчизняна економіка впала на третину протягом першого року конфлікту, але наполеглива праця мільйонів українців допомогла країні вистояти.

Європейський Союз став основним реципієнтом українського експорту, враховуючи блокаду чорноморських портів і важливість коротких транспортних шляхів. Незважаючи на стійкість економіки України, війна, що триває, продовжує завдавати значних економічних збитків країні.

Війна, що триває, мала руйнівний вплив на українські порти, завдавши значної шкоди портовій інфраструктурі. Внаслідок атак Росії лише за дев'ять днів було пошкоджено та частково знищено 26 об'єктів портової інфраструктури та п'ять цивільних суден. Особливо постраждали порти Одеса, Чорноморськ, Південне, Ізмаїл, Рені, які перебували в зоні головного удару. Ці атаки не тільки порушують фізичну інфраструктуру, але й перешкоджають ефективності та здатності цих портів здійснювати щоденну роботу.

Крім руйнування інфраструктури, війна також порушила торгівлю та судноплавство в українських портах. Блокада морських портів призвела до різкого скорочення обсягів експорту – на 35%. В результаті країна постраждала від втрати потенційних доходів і зниження економічної активності. Для боротьби з цими викликами Україні довелося шукати альтернативні шляхи розширення експортних коридорів і відновлення судноплавства.

Економічні наслідки війни виходять за межі прямої шкоди портам і зриву торгівлі, оскільки конфлікт також призвів до зниження загальної економічної активності та ділових очікуван. Війна призвела до високих ризиків та вимушеної міграції мільйонів українців, що ще більше сприяло падінню економічної активності.

Аграрний сектор, критична складова економіки України, стикається зі значними ризиками через триваючий конфлікт, включаючи втрату виробничих потужностей. Оскільки економіка продовжує нести втрати від війни, вона залишається вразливою до ризиків безпеки, таких як атака на Каховську ГЕС. Ця вразливість підкреслює нагальну потребу в дипломатичних зусиллях та економічних заходах для пом'якшення згубного впливу конфлікту на економіку України та її життєво важливу інфраструктуру [34].

Реконструкція та ремонт пошкоджених портів в Україні є критичним кроком до пом'якшення економічних втрат, спричинених триваючою війною. Важливо замінити та відремонтувати зруйновану інфраструктуру, щоб сприяти відновленню торгівлі та транспортної діяльності, що може допомогти стимулювати економічне зростання в постраждалих регіонах.

У зв'язку з цим реконструкція сільськогосподарського виробництва, у тому числі заміна та ремонт пошкодженої техніки та споруд, є ще одним важливим аспектом відновлення економічної стабільності країни.

Висновки до розділу 2

Конфлікт, що триває між Україною та Росією, серйозно впливає на судноплавство та вантажні авіаперевезення в Україні. Російські війська перекривають судноплавні шляхи, що ще більше впливає на міжнародну морську перевалку вантажів через порти України.

Незважаючи на те, що Україна досягла домовленостей, які дозволяють їй експортувати зерно через Чорне море, більше інформації щодо поточного стану міжнародної морської перевалки вантажів через порти України не надається. Збої в регіональній логістиці та припинення роботи портів позначаються на стані міжнародної морської перевалки вантажів через порти України. Морська перевалка вантажів через порти України стикається з судноплавними та транспортними перешкодами в Чорноморському регіоні, що створює серйозну проблему для зацікавлених сторін галузі.

Економічні втрати українських портів через війну приголомшливі. Безперервний конфлікт між Україною та Росією призвів до втрати доходів для галузі морських і повітряних перевезень вантажів. Блокада російськими військами судноплавних шляхів ще більше загострила ситуацію, що значно вплинуло на міжнародну морську перевалку вантажів через порти України. Незважаючи на зусилля України щодо експорту зерна через Чорне море, збої в регіональній логістиці та закриття портів серйозно вплинули на стан міжнародних морських перевалок вантажів через порти України. Це призвело до зменшення кількості зацікавлених сторін у галузі, оскільки вони зазнали збитків через судноплавство та транспортні перешкоди в Чорноморському регіоні. Економічні втрати українських портів через війну також вплинули на економіку країни. Втрата доходів від галузі морських і повітряних вантажних перевезень вплинула на загальне економічне зростання України. ВВП країни зазнав удару, а рівень безробіття зріс в результаті збитків, понесених портами.

РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ПЕРЕВАЛКИ МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ВАНТАЖІВ ПОРТАМИ УКРАЇНИ

3.1. Визначення успішних стратегій здійснення перевалки міжнародних морських вантажів портами для протидії викликам воєнних дій

Повномасштабне вторгнення Росії до України вже завдало та продовжує завдавати величезної шкоди людям та інфраструктурі України. Враховуючи це, виникає об'єктивна необхідність оперативно перебудовувати логістичну систему, формувати нові ланцюги доставки вантажів, змінювати напрямки торговельних потоків через блокаду українських морських портів та часткову втрату залізничної мережі. На логістичні ланцюги, міжнародну торгівлю та купівельну спроможність українського споживача впливають не тільки перемоги на фронті, але й валютні коливання, адаптивність та професійна гнучкість фахівців, які працюють в сфері логістики, стійкість українського народу на підтримка світової спільноти. Відкрите протистояння з росією стало для нашої країни серйозним викликом, який потребує загальної консолідації й оптимізації всіх суспільних процесів загалом та переформатування логістики зокрема.

Звіти МВФ World Economic Outlook дозволяють провести оціночні прогнози щодо розвитку національної економіки (за допомогою показників темпів зростання ВВП та обсягів міжнародної торгівлі) та на цій основі здійснити прогнози обсягів перевалки товарів в морських портах за трьома сценаріями, що зображені на рис 3.1:

оптимістичний сценарій, що має показник росту на рівні країн зі швидкими темпами зростання ВВП (середньорічне зростання – 7%)	2022	202 млн т, в тому числі 870 тис. TEU
	2030	347 млн т, в тому числі 1 494 тис. TEU
	2038	596 млн т, в тому числі 2 567 тис. TEU
песимістичний сценарій поєднує циклічні періоди падіння та росту національної економіки (середньорічне зростання – 0,5%)	2022	139 млн т, в тому числі 597 тис. TEU
	2030	144 млн т, в тому числі 621 тис. TEU
	2038	150 млн т, в тому числі 647 тис. TEU
ймовірний сценарій згідно якого береться середньосвітові темпи зростання економіки - (2017-2022 - прогноз МВФ, надалі - середньорічне зростання – 3%)	2022	165 млн. т, в тому числі 710 тис. TEU
	2030	209 млн т, в тому числі 899 тис. TEU
	2038	265 млн т, в тому числі 1 139 тис. TEU

Рис 3.1. Сценарії обсягів перевалки товарів в морських портах в Україні.

Джерело: складено за [16]

Для оптимістичного сценарію обсягів перевалків товарів в морських портах України, на наш погляд необхідно розробити ефективні стратегії, що будуть характеризуватися ефективними протидіями виликам воєнних дій.

Як зазначалося в попередніх розділах міжнародні морські перевезення вантажів є важливим аспектом світової торгівлі, а порти є життєво важливими воротами для переміщення товарів у всьому світі. В умовах воєнного часу перевезення вантажів стає все більш складним і ризикованим. Україна, завдяки своєму стратегічному розташуванню на Чорному морі, стала критично важливим центром для міжнародних морських перевезень товарів. Розглянемо заходи, які можна вжити для забезпечення безпеки вантажу під час морської перевалки в умовах воєнного часу, а також проаналізуємо стратегії, які можна застосувати, щоб максимально підвищити доцільність морської перевалки в цих складних обставинах.

Перевалка міжнародних морських вантажів через порти України відіграє вирішальну роль в економіці країни та міжнародній торгівлі. Як наслідок, зростає потреба в оптимізації цього процесу для забезпечення ефективності та конкурентоспроможності на світовому ринку.

Україна має розвинену портову інфраструктуру, але вона не оптимізована для перевалки міжнародних морських вантажів навіть у до воєнні часи. Це пов'язано з обмеженими глибинами деяких портів і небажанням портових операторів працювати з каботажним флотом, а також не готовністю України до початку війни. Крім того, основними перешкодами є технологічні обмеження в деяких портах і недостатня глибина морських портів. Миколаївський порт є найбільш часто використовуваним портом для перевалки міжнародних морських вантажів в Україні, має два діючих перевалочних пункти на проїзді. Однак він обмежений глибиною, і експортерам доводиться шукати альтернативні шляхи формування великих партій відвантаження [30, с. 18].

Поширеною стратегією в Україні є завантаження частини партії судна безпосередньо в порту з подальшим перевантаженням далеко від причалу. Рейди пропонують потенційне рішення для оптимізації річкової логістики в Україні, оскільки вони дозволяють річковим портам і терміналам обробляти морські судна,

таким чином підвищуючи ефективність і пропускну здатність для перевалки. Одеський морський порт і Чорноморськ також використовують рейди для завантаження великогабаритних суден до повної осадки, а зовнішній рейд Миколаївського порту є найбільш розвиненим і потужним рейдом України. Рейдовий перехід також необхідний в Ізмаїлі, Білгород-Дністровському та інших морських портах України, де вантажі завантажуються з інших барж на повну осадку, щоб ефективно пройти решту шляху. Проте небажання портового оператора «ділитися тоннами» та технологічні обмеження деяких портів продовжують перешкоджати оптимізації перевалки міжнародних морських вантажів через порти України.

Незважаючи на потужність портової інфраструктури України, перевалку морських вантажів можна зробити більш ефективною за допомогою рейдів. Рейди є економічно ефективним способом перетину вантажу між кораблями та портом або між двома суднами, і їх можна використовувати по-різному в різних портах. Рейди можуть бути внутрішніми або зовнішніми щодо порту, і їх можна використовувати для виконання різних функцій. Така практика використання рейдів є економічно ефективною та зменшує потребу у дорогій портовій інфраструктурі, якщо вантаж вже знаходиться на воді, що призводить до більш ефективної перевалки морських вантажів через порти України. Крім того, рейди також можна використовувати для переміщення вантажу між двома кораблями, таким чином допомагаючи уникнути необхідності проходження вантажу через порт і додатково зменшуючи потребу в портовій інфраструктурі. Тому зрозуміло, що рейди можуть бути корисним інструментом для зниження вартості та підвищення ефективності перевалки морських вантажів через порти України.

Окрім того важливо щоб Міністерство інфраструктури України подало на розгляд Кабінету Міністрів ефективні плани розвитку морських портів на коротко-, середньо- та довгострокову перспективу [3]. Це сприятиме збільшенню частки державних стивідорних компаній – морських торговельних портів у загальному обсязі перевалки вантажів, яка нині становить лише 25 відсотків. Це зумовлено

низькою ефективністю існуючої портової інфраструктури та необхідністю подальшої модернізації та розвитку портової системи України.

Інвестиції приватного сектору та модернізація порту, який є одним із найбільших у Чорноморському регіоні, дозволять Україні збільшити обсяги перевалки вантажів. Проте важливо також враховувати, чи може річковий, залізничний та автомобільний транспорт компенсувати Україні заблоковані морські порти, у зв'язку з чим важливо розуміти, що сьогодні практично всі великі морські порти України мають власні вантажні рейди – внутрішні чи зовнішні. Така практика може призвести до більш ефективної перевалки морських вантажів через порти України [47].

Оптимізація перевалки міжнародних морських вантажів через порти України є критично важливим аспектом прискорення економічного зростання країни. Дослідження показує, що хоча в Україні є розвинена портова інфраструктура, вона не оптимізована для перевалки міжнародних морських вантажів через обмежену глибину деяких портів і небажання портових операторів працювати з каботажним флотом. Використання рейдів для завантаження великих суден до повної осадки пропонує потенційне рішення для оптимізації морської логістики в Україні, тим самим підвищуючи ефективність і потужність для перевалки. Варто відзначити, що Миколаївський порт є найбільш часто використовуваний портом для перевалки міжнародних морських вантажів в Україні, з двома активними перевантажувальними пунктами. Крім того, Одеський морський порт і Чорноморськ також використовують рейди для завантаження великогабаритних суден до повної осадки. Зовнішній рейд Миколаївського порту є найбільш розвиненим і потужним рейдом України. Однак у визнається, що, незважаючи на потужність портової інфраструктури України, перевалку морських вантажів можна зробити більш ефективною за допомогою рейдів. Такою нашою думкою є необхідність для портових операторів в Україні співпрацювати з каботажними флотами та інвестувати в технологічний прогрес, щоб подолати обмеження деяких портів і оптимізувати перевалку міжнародних морських вантажів. Також на нашу думку є важливим, щоб майбутні дослідження були зосереджені на визначенні найбільш економічно

ефективних стратегіях оптимізації перевалки міжнародних морських вантажів через порти України [7].

Переваги та ризики міжнародних морських перевалок вантажів через порти України в умовах воєнного часу є важливими міркуваннями для бізнесу. У статті Н. Т. Гриніва, опублікованій у 2022 році, розглядається можливий ступінь впливу на вантажообіг Херсонського та Скадовського морських портів, а також логістичні витрати та економічна доцільність перевезень вантажів. Однією з ключових переваг морських перевезень через порти України є зниження вартості перевезення вантажів порівняно із залізничним або автомобільним транспортом. Крім того, наявність складських приміщень і можливість транспортування великогабаритних і важких вантажів робить морський транспорт життєздатним варіантом для бізнесу. Морський транспорт також вигідний при перевезенні гуманітарної допомоги та вантажів, які необхідно переміщувати на великі відстані. Проте існують ризики, пов'язані з морським транспортом, такі як зміна якості вантажу через температурні коливання, крадіжка або неправильне оформлення вантажу. Іншим ризиком є момент переходу права власності на вантаж. Стаття Н. Т. Гриніва містить комплексний огляд переваг і ризиків міжнародних морських перевалок вантажів через порти України в умовах воєнного часу та буде цікава суб'єктам господарювання, які розглядають такий варіант транспортування своїх вантажів.

У воєнний час безпека вантажу значною мірою залежить від належного дотримання суворого протоколу безпеки. Щоб забезпечити безпеку вантажів, уряди переорієнтовують експорт на застраховані державою залізничні перевезення, які є життєво важливою складовою логістичного процесу. Особливо це важливо для таких морських портів, як Херсонський і Скадовський, оскільки ступінь впливу на вантажопотік у цих районах є значним. Крім того, важливо знайти баланс між логістичними витратами та економічною доцільністю перевезення вантажу, оскільки ці два фактори крокують разом. Щоб захистити вантаж від крадіжки, важливо обмежити доступ до вантажу та шляхи його транспортування. Це включає використання озброєної охорони, а також встановлення камер спостереження та контрольно-пропускних пунктів. Крім того, важливо належним чином зберігати

вантаж на складах, які мають достатній простір і контроль температури, щоб гарантувати, що якість товарів не погіршується. Крім того, важливо використовувати правильну упаковку під час транспортування вантажу, оскільки це захистить речі під час транспортування. Нарешті, гуманітарна допомога повинна надаватися тим, хто постраждав від конфлікту, щоб зменшити ризик крадіжки та пошкодження вантажу. Усі ці заходи допоможуть забезпечити збереження вантажів під час морської перевалки в умовах воєнного часу.

Уряд прийняв рішення про виділення коштів з бюджету [2] на страхування вантажоперевезень залізничним транспортом, і це рішення мало значний вплив на логістику морських перевалок. У Херсонському та Скадовському морських портах спостерігається підвищений рівень вантажообігу. Враховуючи умови воєнного часу, необхідно було ретельно продумати вартість логістики та загальну економічну доцільність транспортування вантажів. Щоб максимізувати доцільність морської перевалки, важливо забезпечити наявність складських приміщень і здатність транспортної інфраструктури впоратися зі збільшеним попитом. Крім того, рішення уряду про страхування залізничного транспорту дозволило доставляти гуманітарну допомогу у важкодоступні регіони. Таким чином, морські порти були переорієнтовані на експорт товарів та імпорт основних ресурсів. Це дозволило підвищити ефективність служб доставки та транспортування товарів у безпечний та економічно ефективний спосіб.

Важливе уявлення про переваги та ризики морської перевалки вантажів через порти України в умовах воєнного часу містить наукова робота Гриніва Н.Т. . Дослідження показує, що у Херсонському та Скадовському морських портах спостерігався підвищений рівень вантажопотоків, що вказує на їх важливість як ключових портів для міжнародної морської перевалки вантажів. Дослідження також підкреслює переваги морського транспорту, такі як можливість перевозити великі та важкі вантажі на великі відстані, що робить його життєздатним варіантом для бізнесу. Проте в дослідженні визнається необхідність суворих протоколів безпеки для забезпечення безпеки вантажів у воєнний час, а також потенційні ризики, пов'язані з морським транспортом. Дослідження також проливає світло на

економічну доцільність вантажних перевезень, де зниження вартості перевезення вантажу порівняно з залізничним або автомобільним транспортом є значною перевагою.

Окремої уваги заслуговує пропускна здатність морських портів. Так, в умовах воєнного часу пропускна здатність морських портів стає ще більш важливою для транспортування вантажів і ресурсів. Україна, будучи країною, яка значною мірою залежить від своїх морських портів, повинна мати стратегії для збільшення пропускної здатності своїх морських портів під час війни [19].

На наш погляд, необхідно розробити стратегії збільшення пропускної спроможності українських морських портів. У Дунайському портовому кластері пропускна здатність транспортної системи має бути максимально збільшена. Це можна зробити шляхом посилення транспортної логістики регіону в цілому та покращення інтеграції та оснащення українських портів Дунайського кластеру. Більше того, необхідно гарантувати сприятливий інвестиційний клімат, а також реалізовувати інвестиційні проекти в польських портах, щоб збільшити портову інфраструктуру для українського експорту та імпорту. Подібним чином слід використовувати існуючі сполучення для покращення потоку імпорتنих перевезень в Україну, тоді як прямі інтермодальні сполучення для експорту українських товарів мають бути запущені в таких портах, як Гдиня. Для забезпечення ефективної роботи дунайських портів України необхідно посилити двостороннє співробітництво з Румунією з метою усунення вузьких місць у транспортній взаємодії та подолання технічних і бюрократичних бар'єрів, які перешкоджають інтенсифікації вантажопотоків у межах Дунайського регіону. Крім того, підтримка розвитку відповідної інфраструктури в рамках загальноєвропейських проектів, таких як Дунайська стратегія та Фонд відновлення та стійкості, також може виявитися корисною для збільшення пропускної спроможності українських морських портів. З іншого боку, збільшити обсяги переробки українських вантажів у Констанці неможливо через перевантаження внутрішньої інфраструктури порту, яке в основному спричинене місцевими зерновими вантажами. Для подолання цієї проблеми рекомендується оптимальне використання наявного вантажного

обладнання та рухомого складу, а також покращення синхронізації робочих процесів. Нарешті, нині польські порти нарощують потужності за рахунок власних вантажопотоків, не враховуючи обсяги українського експорту-імпорту. Усі ці стратегії можуть сприяти збільшенню пропускної спроможності українських морських портів.

Під час війни безпеку морських портів можна покращити, переконавшись, що портові операції працюють ефективно та результативно. Це можна зробити, інвестуючи в криті сховища. Такі об'єкти забезпечать гнучкість використання наявної потужності портів, а також убезпечать від зриву ритмічності перевезень через військові дії, сезонні фактори чи погодні умови. Крім того, необхідно розробити стратегії для збільшення пропускної здатності транспортної системи кластеру Дунайського порту, щоб уникнути затримок і вузьких місць. Це можна зробити шляхом забезпечення сприятливого інвестиційного клімату, чого можна досягти шляхом надання стимулів для компаній інвестувати в порт. Крім того, слід посилити заходи безпеки порту, щоб гарантувати, що порт залишається безпечним і надійним. Це можна зробити, встановивши камери спостереження, залучивши додатковий персонал охорони та встановивши передові системи безпеки. Нарешті, адміністрація порту також повинна зосередитися на розробці ефективного плану реагування на випадок надзвичайних ситуацій у разі нападу, який може допомогти мінімізувати збитки та збої [32].

Щоб забезпечити ефективне транспортування товарів і ресурсів, компанії повинні ретельно вибирати найбільш підходящі логістичні маршрути. Оптимальний маршрут транспортування визначається з урахуванням таких факторів, як довжина маршруту, вартість, умови доставки, наявність перешкод. Наприклад, Ferrexpo використовує румунський порт Констанца для морських перевезень до певних регіонів. Однак логістична ланка на цьому маршруті настільки довга, що це збільшує вартість доставки на тонну вантажу. Так само вибір європейських портів, відмінних від поточного, також може негативно вплинути на вартість доставки вантажу. Це, у свою чергу, може зробити експорт економічно не вигідним. З іншого боку, уникнення маршрутів, які можуть спричинити логістичні труднощі, може

забезпечити ефективне транспортування товарів і ресурсів. Наприклад, будівництво глибоководного контейнерного терміналу у зовнішньому порту Свіноуйсьце, розширення інфраструктури, включаючи залізничну мережу та швидкісну магістраль, а також реалізація інвестиційного проекту в два етапи можуть знизити вартість доставки вантажів. Крім того, використання «сухого порту» поблизу кордону може допомогти накопичити кораблі залізної руди. При виборі маршрутів транспортування вантажів і ресурсів необхідно також враховувати існуючу пропускну здатність портів. На жаль, порти не готові впоратися з раптовим сплеском попиту. Крім того, європейські порти зараз стикаються з проблемою обмеженої пропускну спроможності. Такі компанії як «Нібулон», «Аскет Шиппінг», агрохолдинг «Кернел» намагаються збільшити складські потужності та налагодити перевалку вантажів. Однак портової та залізничної інфраструктури недостатньо, щоб впоратися зі збільшенням вантажів. Це підкреслює важливість належної підготовки та інфраструктури для ефективного транспортування товарів і ресурсів [12, с. 54].

Доступні потужності для перевалки в морських портах України на даний момент оцінюються в 240 млн. тонн, але цього недостатньо для забезпечення необхідної потужності для наземної інфраструктури, в результаті розвиток нових можливостей має бути узгоджено зі створенням доступу дороги до морських портів. Питання недостатньої пропускну спроможності портових залізничних станцій та незадовільного сполучення із залізницею найбільш гостро стоїть у морських портах Одеси, Миколаєва, Маріуполя, Бердянська та Рені. На даний момент вирішення цього питання досягнуто завдяки низькому відсотку використання наявних ресурсів (131,7 млн. тонн на рік, або 54% проектної потужності). Однак це є недовгим і не відповідає загальній картині розвитку українських морських портів.

Подібна проблема виникає з будівництвом доріг. Зокрема, це стосується морських портів, які розташовані в містах. Рух вантажного автотранспорту містами призводить до руйнування міських доріг, шляхопроводів і мостів, утворення заторів, а також негативно впливає на екологічну ситуацію в населених пунктах. Важливо розглянути всю проблему транспортної інфраструктури, призначеної для двигунів,

зберігаючи суворий контроль. Через відсутність можливості накопичення вантажного транспорту перед розвантаженням на комплексах і терміналах велика черга транспорту створює небезпечні ситуації на входах в порт.

Окрім розвитку під'їзних шляхів та ефективного використання наявних перевантажувальних можливостей, гостро стоїть питання щодо відновлення інфраструктури стратегічного значення – пристаней, каналів, акваторій та громадської інфраструктури, зокрема внутрішньопортових магістралей, кранів, колії, залізниці, системи зв'язку тощо [25].

З огляду на вищезазначене варто виділити наступні проблемні питання у даній сфері:

1. Низький рівень координації діяльності між видами транспорту та місцевою владою із забезпечення розвитку припортової інфраструктури, організації руху транспорту в напрямку морських портів;

2. Низька ефективність використання потенціалу існуючих перевантажувальних потужностей (близько 50% від загальної пропускної здатності всіх портів);

3. Відсутність дієвого механізму залучення приватних інвестицій для розвитку об'єктів портової інфраструктури;

4. Недостатньо розвинута транспортна інфраструктура в морських портах та на акваторіях (відсутність достатньої кількості глибоководних якірних місць, накопичувальних майданчиків для транспорту тощо);

5. Недостатній рівень та невідповідність глибин в окремих морських портах та на каналах паспортним характеристикам;

Визначивши проблемні аспекти, ми пропонуємо наступні стратегії їх розв'язання:

1. Створення генерального плану розвитку морських портів, який враховує потенційний розвиток акваторій, автомобільних доріг та залізниць, а також кластеризацію способів транспортування.

2. Стандартизація розвитку залізничної інфраструктури в портах (залізниць, вокзалів, автомобільних доріг) та пропускної спроможності цих об'єктів

по відношенню до національної та місцевої транспортної інфраструктури, включаючи ПАТ «Укрзалізниця» та Державне агентство автомобільних доріг України;

3. Спільно з ПАТ «Укр.залізниця» розроблено ефективні методи фінансування розвитку вокзалів та доступу до залізничних колій.

4. Будівництво сучасних об'єктів з метою ефективного обслуговування вантажів і суден у морських портах;

5. Перетворення існуючих портових потужностей, які не є частиною виробничого процесу, на ефективні комплекси з переробки вантажів (за участю приватних інвесторів у формі державно-приватного партнерства).

6. Розвиток інвестиційних об'єктів у морських портах, що перебувають у державній, комунальній та приватній власності;

7. Забезпечення законодавчих дій щодо створення механізмів залучення приватних інвестицій для розвитку портової інфраструктури та відповідного під'їзду доріг у контексті державно-приватного партнерства;

8. Створення спеціально відведених місць для тимчасового зберігання вантажів, що відповідають чинним еколого-гігієнічним нормам;

9. Забезпечення перевірки фактичної глибини морських портів України, яка має дорівнювати або перевищувати 10 метрів. Підхідні канали мають бути з'єднані з морськими портами сучасними методами, створюючи глибоководні морські порти та модернізуючи їх інфраструктуру.

10. Модернізація вітчизняного флоту для виконання днопоглиблювальних завдань;

11. Впровадження «розумної» інфраструктури та технологій, які сприяють автоматизації та роботизованій перевалці вантажів на терміналах морського транспорту, а також «зелених» технологій, які зменшують шкідливий вплив виробничих процесів у портах та отримують енергію з альтернативних джерел;

12. Перевірка використання інноваційних рішень для створення належної інфраструктури для прийому та обслуговування суден, що працюють на зрідженому газі;

При виконанні зазначених стратегій, на наш погляд, очікуються наступні результати:

1. Схвалення та затвердження генерального плану створення морських портів як багатогранних центрів і кластерів.
2. Модернізація та розширення системи перевалки в морських портах у довгостроковій перспективі з відповідним узгодженням з планами та створенням додаткового перевантажувального терміналу в середньостроковій перспективі.
3. Розвиток та злагоджене функціонування морських портів з урахуванням інших видів транспорту.
4. Створення нових глибоководних якірних стоянок (місць) і майданчиків для зберігання вантажних транспортних засобів поблизу морських портів;
5. Залучення щонайменше \$500 млн. від приватного сектору в середньостроковій перспективі має виходити з наявних можливостей державних підприємств у галузі та відповідати сучасним технологіям, зокрема в процесі їх приватизації.
6. Створення та модернізація не менше 15 додаткових причалів з осадкою 15 метрів і більше) для суден типу «Панамакс», «Кейпсайз» та інших типів суден;
7. Збільшення пропускної спроможності судноплавних каналів;
8. Введення в експлуатацію нових сучасних і великих за обсягом перевантажувальних комплексів загальною потужністю не менше 100 млн. тонн на рік, що забезпечить сумарну пропускну спроможність морських портів у межах 300 млн. тонн;
9. Підвищення мінімального рівня ефективності перевантажувальних комплексів у морських портах до 70%, що дозволить у найближчій перспективі забезпечити обсяг перевалки вантажів не менше 165 млн. тонн щороку.
10. Здійснення морськими портами інноваційної діяльності з використанням новітніх технологій, ресурсозбереження та зменшення негативного впливу на довкілля (зелений порт);
11. Надання державних гарантій та захист прав інвестора.

Також важливо враховувати існуючу систему управління та правового регулювання діяльності та розвитку морських портів, ця система передбачає участь державних посадових осіб у процесі прийняття рішень щодо розпорядження державним майном, координацію місцевих посадових осіб щодо питання землевідведення, та прийняття цих рішень протягом тривалого періоду часу. У цьому контексті приватні інвестиції в розвиток державних підприємств є вкрай обмеженими порівняно з іншими країнами, які мають більш складну та менш прозору систему прийняття рішень.

Крім того, позитивна міжнародна тенденція модернізації існуючих перевантажувальних потужностей і створення нових за допомогою приватного капіталу активно реалізується у вітчизняній портовій галузі. Крім того, земельна інфраструктура, яка сприяє стивідорній діяльності, створюється приватним інвестором, який також є землевласником (власником землі). Стратегічну інфраструктуру (підхідні канали, експлуатаційні акваторії, причали) створює Адміністрація морських портів України. Така спільна реалізація проектів сприяє підвищенню ефективності як державних, так і приватних інвестицій, гарантує їх повернення. Досі не вирішена суперечка щодо участі місцевих чиновників у розвитку морських портів, зокрема щодо вилучення землі для розміщення перевантажувальних потужностей та організації шляхів сполучення портів з основними комунікаціями. Ця обставина створює проблему використання в Україні найефективніших глобальних стратегій, зокрема підходу «порт-лендлорд» до інвестування в галузь морських портів [37].

Відповідно до вище зазначеного виникають наступні проблемні питання:

1. Норми Закону України «Про морські порти» [1] не виконуються в повному обсязі, а саме:

1) відсутній практичний спосіб фінансової компенсації інвестицій суб'єктів господарювання у важливі стратегічні об'єкти портової інфраструктури;

2) межі території морських портів не визначені;

3) відсутні практичні проекти приватного інвестування в прибережну інфраструктуру на основі концесійних договорів.

4) умови, необхідні для приватизації портової інфраструктури, нормативно-правова база, що стосується майна та землі морського порту, документально не підтверджена.

2. Незавершеність процесу розмежування повноважень державного нагляду, регулювання, операційної та господарської діяльності у транспортній сфері між виконавчою владою та Адміністрацією морських портів України, державними компаніями, що входять до конкурентного ринку;

3. Обмежена конкуренція в морських портах через неефективність процесу розподілу власності між державними компаніями та Адміністрацією морських портів України;

4. Складність повної оптимізації діяльності державних підприємств морської галузі через високу вартість утримання соціальної інфраструктури, бюрократію та довгостроковість рішень щодо розпорядження державним майном.

5. Недосконалість реальних інструментів впливу Адміністрації морських портів України на процеси заволодіння земельними ділянками морських портів, передачі земельних ділянок у суборенду та нецільове використання цих процесів суб'єктами господарювання.

6. Недосконалість систем контролю ефективності державних рішень щодо транспорту, недостатня прозорість діяльності державних органів та суб'єктів державного сектору у сфері транспорту;

7. Відсутність функціональної системи зв'язку та зворотного зв'язку між органами управління перевезеннями, транспортними компаніями та споживачами транспортних послуг, що погіршує ефективність управління перевезеннями та якість транспортно-логістичних послуг;

8. Надмірне податкове навантаження на збори в порту.

Вирішити вищезазначені проблемні питання, на наш погляд, передбачає вирішення наступних завдань:

1. Розмежування обов'язків із забезпечення безпеки на морі, державного нагляду та надання адміністративних послуг через капітана морського порту;
2. Створення на законодавчому рівні умов, що сприятимуть розвитку морських портів, у тому числі їх акваторій та земельних ресурсів, шляхом застосування європейської моделі управління «port-landlord»;
3. Повний розподіл об'єктів між державою та Адміністрацією морських портів України в контексті здійснення, зокрема, підготовки до приватизації державних компаній, які займаються мореплавством;
4. Проведення спільно з місцевими посадовими особами обстеження земельних ділянок на предмет їх використання з метою розвитку портового господарства та під'їзних шляхів.
5. Підготовка до подання конкурсних пропозицій на управління портовими об'єктами нестратегічної державної власності, що сприяють порядку діяльності порту;
6. Забезпечення законодавчих умов для поступової приватизації державних компаній у морських портах;
7. Реалізація або передача у комунальну власність активів галузевих підприємств, які не є основними для їх діяльності;
8. Реалізація спільних з ЄС процедур, які сприяють безпеці на водному шляху, моніторинг руху суден, надання допомоги під час подорожі, передача морської інформації, реагування на забруднення від суден та створення національного компоненту інформаційної системи SafeSeaNet щодо руху суден та надзвичайних ситуацій;
9. Створення служб доступу до публічної інформації;
10. Допуск працівників державних підприємств до різних видів підготовки, перепідготовки та працевлаштування це включає як формальні, так і неформальні програми;
11. Підвищення прозорості та відповідальності управлінських рішень, зокрема щодо:

1) впровадження елементів корпоративного керівництва на підприємствах державного сектору економіки (створення наглядових рад, впровадження систем управління ресурсами підприємства тощо) або їх оформлення відповідно до законодавства.

2) впровадження інформаційної системи відкритих даних, електронних послуг та інших заходів, спрямованих на запобігання та протидію корупції у транспортній галузі;

3) впровадження електронного уряду для зменшення навантаження та спрощення адміністративних процесів для бізнесу;

4) посилення діалогу між споживачами послуг морських портів та органами місцевого самоврядування, а також громадськістю.

Вирішення поставлених завдань дозволить:

1. Поступовий вихід із стану стивідорної діяльності, особливо в портах з невеликим або безвантажним, але значним водотоком;

2. Створення механізму залучення місцевої влади до планування розвитку морських портів;

3. Запровадження «портленлордського» стилю управління Адміністрацією морських портів України у поєднанні з розвитком морських портів;

4. Затвердження меж морських портів України;

5. Усунення немайнових функцій з управління морськими портами України, покладених на нього Урядом у рамках виконання окремого завдання з управління морською територією України;

6. Впровадження ERP-систем на підприємстві та використання найефективніших світових методів корпоративного управління державними підприємствами морської галузі;

7. Передача активів не менше 3 державних компаній;

8. Метою використання портових зборів має стати зменшення суми грошей, витраченої на транзакції, які не є необхідними.

9. Реалізація спільних процедур з ЄС, які сприяють безпеці на водному шляху, моніторинг руху морських суден, надання допомоги під час подорожі, передача

морської інформації, реагування на забруднення від суден і створення національний компонент інформаційної системи SafeSeaNet щодо руху суден та надзвичайних ситуацій.

Таким чином запропоновані нами стратегії включають покращення транспортної логістики, покращення інтеграції та оснащення українських портів, реалізацію інвестиційних проектів у польських портах та ретельний вибір найбільш прийнятних логістичних маршрутів, що дозволить оптимально протидіяти викликам воєнних дій. Також нами підкреслюється важливість належної підготовки та інфраструктури для ефективного транспортування товарів і ресурсів [35, с. 113].

Крім того, ми наголошуємо на важливості використання існуючих сполучень і започаткування прямих інтермодальних сполучень для експорту українських товарів у таких портах, як Гдиня. Такі компанії, як «Нібулон», «Аскет Шиппінг» та агрохолдинг «Кернел», намагаються збільшити складські потужності та налагодити перевалку вантажів, що ще більше підкреслює важливість цих стратегій.

Подальші дослідження мають бути зосереджені на цих сферах, щоб забезпечити більш повне розуміння пропускну здатності морських портів України. Загалом, ця дослідницька стаття містить цінну інформацію про стратегії, які можна застосувати для збільшення пропускну здатності українських морських портів у воєнних умовах, що може сприяти постійному розвитку знань у цій галузі.

3.2. Перспективи залучення іноземних інвестицій у відновлення портової інфраструктури

Сучасний стан портової інфраструктури є вирішальним фактором залучення іноземних інвестицій для її відновлення та розвитку. Комплексна оцінка існуючої інфраструктури має важливе значення для визначення територій, які потребують відновлення та потенційного впливу на торгівлю та економічне зростання. Останніми роками намагаються сприяти залученню іноземних інвестицій в інфраструктурний сектор через державно-приватне партнерство (ДПП). Такий підхід виявився успішним у залученні інвестицій від іноземних інвесторів та банків, що може значно сприяти відновленню портової інфраструктури.

Для ефективного вирішення потреб у відновленні портової інфраструктури вкрай важливо визначити конкретні ділянки, які потребують уваги. Деякі пріоритетні об'єкти дорожньої інфраструктури, які потребують будівництва або реконструкції, включають:

- Будівництво ділянок автомобільних доріг категорії 1В в окремих випадках - розвиток стратегічних об'єктів для забезпечення конкурентоспроможності
- Інвестиції в стійкі компанії та інфраструктуру для збільшення експорту та поглиблення ланцюжків поставок.

Завдяки визначенню пріоритетів у цих областях процес відновлення може бути більш цілеспрямованим і призвести до більш значного впливу на торгівлю та економічне зростання.

Інвестиції в портову інфраструктуру відіграють важливу роль у стимулюванні економічного зростання та збільшення обсягів торгівлі. Станом на кінець 2022 року найбільші обсяги прямих інвестицій були спрямовані у вже розвинені сфери економічної діяльності. Подальша реалізація інвестиційних проектів з розвитку портової інфраструктури сприятиме зростанню обсягів перевалки транзиту та експорту. Однак важливо враховувати потенційні виклики та обмеження, такі як вплив пандемії COVID-19 на світову торгівлю, що призвело до зменшення обсягів торгівлі на 10,1%. Вирішуючи ці проблеми та продовжуючи інвестувати у відновлення портової інфраструктури, можна створити більш міцну та стійку економічну основу для майбутнього зростання [38].

Залучення іноземних інвестицій для відновлення портової інфраструктури пропонує численні переваги, однією з яких є доступ до капіталу та технологій. Такий приплив ресурсів може значно прискорити процес реконструкції, дозволяючи впроваджувати передові технології та інноваційні рішення. Деякі переваги доступу до капіталу та технологій включають:

1. Модернізація портових споруд, що призводить до підвищення ефективності та продуктивності;
2. Впровадження стійких практик, сприяння екологічному підходу до розвитку інфраструктури;

3. Передача знань і досвіду від міжнародних партнерів, сприяння розбудові місцевого потенціалу.

Такий доступ до капіталу та технологій може зрештою допомогти Україні відновити свою портову інфраструктуру, підвищивши її довгострокову конкурентоспроможність на світовій арені.

Іншою перевагою залучення іноземних інвестицій є створення робочих місць і стимулювання економічного зростання. У міру відновлення портової інфраструктури з'являться нові можливості працевлаштування в різних секторах, таких як будівництво, машинобудування та логістика. Приплив іноземних інвестицій також може сприяти:

1. Збільшення експортного потенціалу, що призводить до позитивного впливу на торговий баланс;
2. Залучення додаткових інвестицій у суміжні галузі, подальше прискорення економічного зростання;
3. Посилення загального економічного розвитку шляхом продуктивного перерозподілу ресурсів і міжнародної допомоги [43].

Створення нових робочих місць та стимулювання економічного зростання сприятиме загальному добробуту та процвітання України, позиціонуючи її як більш привабливий напрям для подальших інвестицій.

Нарешті, потенціал для збільшення торгівлі та інвестицій є ключовою перевагою залучення іноземного капіталу для відновлення портової інфраструктури. У міру реконструкції та зміцнення портових потужностей України розширяться можливості країни для обробки більших обсягів торгівлі, що призведе до:

1. Більш широка інтеграція в глобальні ланцюги поставок, що забезпечує доступ до нових ринків і торгових партнерів;
2. Підвищення конкурентоспроможності на світовому ринку, залучення додаткових інвестицій з-за кордону;
3. Поліпшення регіонального сполучення, сприяння розвитку транскордонної торгівлі та економічного співробітництва.

Даний збільшений торговельний потенціал не лише сприятиме зростанню економіки України, а й допоможе відновити її позиції як головного гравця в міжнародній торгівлі.

Урядові ініціативи відіграють вирішальну роль у залученні іноземних інвестицій для відновлення портової інфраструктури. В умовах обмежених державних ресурсів уряду важливо створити імідж країни, що реформується, щоб залучити іноземний капітал. Однією з таких ініціатив є створення в Держінвестпроекті Департаменту «Єдиного інвестиційного вікна», відповідального за залучення прямих іноземних інвестицій. Крім того, розроблено унікальний електронний майданчик Advantage Ukraine, на якому представлено понад 500 інвестиційних проектів, спрямованих на залучення іноземних інвесторів в економіку України [17 с. 8].

Іншою ефективною стратегією залучення іноземних інвестицій у відновлення портової інфраструктури є партнерство з міжнародними організаціями. Одним

із прикладів такої співпраці є ініціатива «Східне партнерство», до якої входять 28 держав-членів ЄС і шість східноєвропейських сусідів, включаючи Україну. Активізація співпраці з міжнародними організаціями, які надають допомогу в залученні інвестицій країнам-партнерам, може істотно вплинути на перспективи іноземного інвестування в портову інфраструктуру. Інше важливе партнерство – це партнерство з Урядом Великої Британії, який підтримує Україну у збереженні та відновленні енергетичного, транспортного та інших критичних секторів.

Маркетинг і просування інвестиційних можливостей у відновлення портів має важливе значення для залучення іноземних інвестицій. Однією з ініціатив, спрямованих на досягнення цієї мети, є ReBuild Ukraine – громадська платформа, яка об'єднує державні структури, міжнародні донорські та фінансові організації та територіальні громади для спільної розробки та реалізації проектів. План реконструкції, розроблений Радою національного відновлення, передбачає 750 мільярдів доларів інвестицій протягом наступних 10 років, з яких 60-65 мільярдів мають бути спрямовані на інфраструктурні проекти. Для створення привабливого

інвестиційного клімату необхідно заохочувати до участі в цих проектах як іноземних, так і вітчизняних інвесторів. У 2023 році Світовий банк оцінив потреби України у реконструкції та реабілітації приблизно в 411 мільярдів доларів США на наступне десятиліття, ще більше підкреслюючи важливість маркетингу та сприяння інвестиційним можливостям у відновленні портової інфраструктури.

Підсумовуючи, відновлення портової інфраструктури має вирішальне значення для зростання торгівлі та економіки. Поточний стан портової інфраструктури потребує значного відновлення, і залучення іноземних інвестицій є життєздатним рішенням. Іноземні інвестиції забезпечують доступ до капіталу та технологій, створюють робочі місця та мають потенціал для збільшення торгівлі та інвестицій. Стратегії залучення іноземних інвестицій включають урядові ініціативи, партнерство з міжнародними організаціями, а також маркетинг і просування інвестиційних можливостей. При правильному підході залучення іноземних інвестицій може призвести до успішного відновлення портової інфраструктури та сприяти зростанню економіки [22].

Портова інфраструктура України гостро потребує відновлення та модернізації, щоб відповідати вимогам міжнародної торгівлі. Для досягнення цієї мети вкрай важливим є залучення іноземних інвестицій у відновлення портової інфраструктури України. Однак залучення іноземних інвестицій не є легким завданням, і при розробці стратегії для цього необхідно враховувати різні фактори. Таким чином вважаємо за необхідне дослідити стратегії, які можна використовувати для залучення іноземних інвестицій у відновлення портової інфраструктури України, стимули, які можна надати іноземним інвесторам, і стратегії, які можна застосувати для забезпечення успіху проєкту та максимізувати вигоди для української економіки. Аналізуючи ці аспекти, ми прагнемо надати корисну інформацію про стратегічне планування залучення іноземних інвестицій для відновлення портової інфраструктури України.

Відновлення портової інфраструктури в Україні є вигідною можливістю для іноземних інвесторів. Наприклад, Закон України «Про морські порти України» дозволяє передачу в оперативне управління інвесторам об'єктів портової

інфраструктури без приватизації державного майна. У порту «Южний» інвесторам буде представлено проєкт розвитку терміналів для наливних, хімічних вантажів і рослинних олій. Так само Іллічівський порт пропонує проєкти будівництва контейнерного терміналу-складу для перевалки контейнерних рефрижераторів і окремо для перевалки зернових вантажів і рослинних олій на умовах концесії. Крім того, об'єкти портової інфраструктури, в тому числі засоби механізації, можуть бути передані в оперативне управління інвесторам для їх розвитку за їх рахунок. Однак механізми розподілу ризиків повинні бути забезпечені відповідно до обраних моделей ДПП. Крім того, необхідно запровадити механізми стимулювання розвитку ринку ДПП та схем проєктного фінансування. Міністерство економічного розвитку і торгівлі України працює над визначенням таких моделей та інструментів у партнерстві з іншими міністерствами та установами. Національний проєкт «Дунайський коридор» включає інвестиційні проєкти з відновлення портової інфраструктури України. Цей перелік інвестиційних проєктів погоджується Держінвестпроект, МЗС та Міністерством інфраструктури України. Крім того, необхідно провести переговори з потенційними інвесторами з Дунайського регіону.

Стимули для залучення іноземних інвесторів до відновлення портової інфраструктури України необхідно розробляти з метою забезпечення територіальної цілісності України. Затвердження переліку інвестиційних проєктів покладається на Держінвестпроект, МЗС та Міністерство інфраструктури України. Міністерством інфраструктури реалізовано Стратегію Уряду України щодо розвитку морських портів України на 2020-2030 роки. Ця стратегія була розроблена з метою забезпечення інвестицій в альтернативні джерела енергії, модернізації транспортної інфраструктури в Україні та надання їй привабливості для приватних інвесторів. Крім того, Закон України «Про морські порти України» розмежовує функції державного управління та господарської діяльності з метою забезпечення можливості передачі об'єктів портової інфраструктури в оперативне управління інвесторам без приватизації державного майна. Приватним інвесторам пропонується інвестувати пасажирські комплекси для розвитку круїзного сполучення в Севастопольському та Ялтинському портах. Це допоможе зробити інфраструктуру

України великим ринком для міжнародних фінансових організацій, банків, приватних інвесторів і підрядників. Такі стимули необхідні для підвищення привабливості портової інфраструктури України для іноземних інвесторів та сприяння відновленню територіальної цілісності країни [40].

Щоб забезпечити успіх проекту та максимізувати вигоди для української економіки, необхідно розробити декілька стратегій. Доцільно залучати приватних інвесторів для інвестування пасажирських комплексів для розвитку круїзного сполучення в Севастопольському та Ялтинському портах. Крім того, розвиток портової інфраструктури може фінансуватися за рахунок коштів, залучених інвесторами.

Також необхідно розмежувати функції державного управління та господарської діяльності, що уможливить передачу об'єктів портової інфраструктури в оперативне управління інвесторам без приватизації державного майна. Крім того, проекти з будівництва контейнерних терміналів і складів, а також терміналів для сипучих, хімічних вантажів і рослинних олій можуть бути реалізовані на умовах концесії для отримання максимальної вигоди для української економіки.

Послуги Укравтодору також позиціонуються для міжнародної спільноти під брендом «InvestUkraine», а послуга «єдиного інвестиційного вікна» значно скорочує шлях інвестора до українського ринку. Для залучення прямих іноземних інвестицій в Україні створено Департамент «Єдиного інвестиційного вікна». Модернізація автомобільних доріг в Україні також спрямована на отримання максимальної вигоди для української економіки, і Укравтодор має намір розвивати в Україні швидкісні магістралі.

Для успішної реалізації проекту департаментом розроблено проект Закону України «Про швидкісні автомобільні дороги», для успішної реалізації проектів важливим є створення правових засад. Крім того, мають бути передбачені державні гарантії під час реалізації національних проектів, а також у законі мають бути визначені залучення партнерів, механізми фінансування, використання бюджетних коштів та процедури контролю під час реалізації проектів.

Нарешті, необхідно розробити та прийняти спеціальний Закон України «Про національні проекти», який би визначив загальні вимоги та умови для національних проектів.

Для спрощення передачі портових потужностей інвесторам в оперативне управління були прийняті різні закони, зокрема «Про морські порти України» та «Про національні проекти». Крім того, Національний проект «Дунайський коридор» включає інвестиційні проекти з відновлення портової інфраструктури України, погоджені Держінвестпроектом, Міністерством закордонних справ та Міністерством інфраструктури України. Для сприяння прямим іноземним інвестиціям в Україні створено Департамент «Єдиного інвестиційного вікна». Однак кілька проблем можуть перешкодити успіху цих ініціатив. Наприклад, інвесторів можуть стримувати політична нестабільність і корупція в Україні, що може вплинути на інвестиційний клімат. Крім того, відсутність прозорості інвестиційного процесу та неадекватна правова база можуть перешкоджати притоку прямих іноземних інвестицій [29, с. 113].

Таким чином, існує потреба в тому, щоб уряд запровадив ефективну політику та законодавчу базу для вирішення цих проблем і створення сприятливого середовища для іноземних інвесторів. Крім того, уряд має брати участь у широких консультаціях із зацікавленими сторонами, щоб визначити конкретні потреби та переваги інвесторів для ефективного залучення прямих іноземних інвестицій. Вирішуючи ці виклики, Україна може використати свій потенціал як стратегічного місця для розвитку портової інфраструктури та залучити вкрай необхідні прямі іноземні інвестиції для прискорення економічного зростання та розвитку.

У випадку України післявоєнний розвиток морських портів має вирішальне значення для економічного зростання та стабільності країни. Український уряд визнав цю потребу та активно шукає іноземні інвестиції для підтримки реконструкції та модернізації своїх портів. Іноземні інвестиції відіграють життєво важливу роль у розвитку інфраструктури, оскільки вони приносять необхідний капітал, технології та досвід. Це особливо важливо для післявоєнного розвитку українських портів, оскільки країні необхідно відновити та модернізувати свої

портові потужності, щоб відповідати зростаючим вимогам міжнародної торгівлі. Стратегічне розташування України з виходом до Чорного та Азовського морів робить її ідеальним місцем для іноземних інвесторів, які бажають розширити свій бізнес у регіоні. Країна має довгу берегову лінію з кількома великими портами, включаючи Одесу, Южний і Чорноморськ, які потребують значних інвестицій для модернізації та оновлення своїх потужностей.

Морські порти України мають великий потенціал для розвитку, але їм не вистачає необхідного капіталу, технологій та досвіду, щоб повністю розкрити свій потенціал. Післявоєнний період дає можливість залучити іноземні інвестиції в українські морські порти, які можуть забезпечити необхідні ресурси для розвитку інфраструктури, принести нові технології та досвід, а також покращити відносини з іншими країнами. Однак існує також занепокоєння щодо потенційного негативного впливу іноземних інвестицій, включаючи експлуатацію ресурсів і робочої сили, загрози національній безпеці, а також корупцію та нестабільність в українському уряді. У цьому есе досліджуватимуться аргументи за та проти залучення іноземних інвестицій у післявоєнний розвиток українських морських портів [40].

Залучення іноземних інвестицій може забезпечити необхідний капітал для розвитку інфраструктури. Морські порти України потребують значних інвестицій для модернізації та розширення інфраструктури, включаючи порти, термінали та транспортні системи. Іноземні інвестиції можуть допомогти фінансувати ці проекти, покращуючи ефективність і конкурентоспроможність українських морських портів. Це, у свою чергу, може залучити новий бізнес і збільшити дохід, надаючи більше коштів для подальшого розвитку. Наприклад, розширення терміналів в Одеському порту за рахунок іноземних інвестицій призвело до збільшення обсягів вантажів і доходів.

Іноземні інвестиції можуть призвести до експлуатації українських ресурсів і робочої сили. Існують занепокоєння, що іноземні інвестори можуть віддавати перевагу власним інтересам над інтересами української економіки та народу. Вони можуть видобувати ресурси без відповідної компенсації чи захисту навколишнього середовища, а також експлуатувати українських працівників без відповідних

трудових прав. Це може призвести до концентрації багатства в руках іноземних інвесторів, а не до користі для української економіки та народу. Наприклад, були випадки, коли іноземні інвестори експлуатували природні ресурси в Україні без належного захисту навколишнього середовища чи компенсації для місцевих громад.

Іноземні інвестиції можуть принести нові технології та досвід. Морські порти України можуть скористатися новими технологіями та досвідом в управлінні та експлуатації. Це може покращити безпеку та екологічну стійкість українських морських портів, а також репутацію українських морських портів, залучивши більше бізнесу. Наприклад, застосування нових технологій і досвіду в порту «Южний» сприяло підвищенню безпеки та екологічності, а також збільшенню обсягу вантажів і прибутку [31, с. 179].

Іноземні інвестиції можуть загрожувати національній безпеці України. Є побоювання, що іноземний контроль над українськими морськими портами може загрожувати національній безпеці. Іноземні організації можуть отримати контроль над стратегічними активами, впливаючи на українську політику та формування політики. Це може призвести до залежності українських морських портів від іноземних інвесторів, а не від українського контролю. Наприклад, є побоювання, що іноземний контроль над Одеським портом може призвести до загроз національній безпеці України.

Залучення іноземних інвестицій може покращити відносини з іншими країнами. Іноземні інвестиції в українські морські порти можуть сприяти посиленню торгово-економічної співпраці, що призведе до покращення політичних відносин. Це може призвести до більшої стабільності та безпеки, що принесе користь як Україні, так і її іноземним партнерам. Наприклад, розширення порту Чорноморськ за допомогою іноземних інвестицій призвело до збільшення торгівлі з Туреччиною та іншими країнами, покращення політичних та економічних відносин.

Корупція та нестабільність українського уряду можуть перешкоджати іноземним інвестиціям. Корупція та нестабільність в українському уряді можуть завдати шкоди репутації українських морських портів, перешкоджаючи іноземним інвестиціям. Корупція може призвести до неправильного управління та незаконного

використання інвестиційних коштів, тоді як нестабільність може призвести до невизначеності та ризику для інвесторів. Наприклад, були випадки корупції та безгосподарності в українських морських портах, що завдало шкоди репутації українських морських портів і перешкоджало іноземним інвестиціям.

Підсумовуючи, залучення іноземних інвестицій у післявоєнний розвиток морських портів України має як потенційні вигоди, так і ризики. Незважаючи на те, що іноземні інвестиції можуть забезпечити необхідні ресурси для розвитку інфраструктури, принести нові технології та досвід, а також покращити відносини з іншими країнами, існує також занепокоєння щодо потенційних негативних наслідків іноземних інвестицій, включаючи експлуатацію ресурсів і робочої сили, загрози національній безпеці, корупція та нестабільність в українському уряді. Для України важливо ретельно розглянути ці ризики та переваги та забезпечити управління іноземними інвестиціями таким чином, щоб це приносило користь українській економіці та громадянам.

3.3. Шляхи мінімізації ризиків перевалки міжнародних морських вантажів портами України

Міжнародна морська перевалка вантажів через українські порти стала важливим аспектом світової торгівлі, але вона також представляє потенційні ризики, які необхідно оцінити та вирішити. Поточний стан військових дій в Україні додає додатковий рівень складності до безпеки цих портів, що робить вкрай важливим зрозуміти, як ці умови впливають на них. Так вважаємо за необхідне дослідити потенційні ризики, пов'язані з міжнародною морською перевалкою вантажів через українські порти, вивчити вплив військових дій на їх безпеку та оцінити заходи, які можна вжити для зменшення цих ризиків. Розглядаючи дані питання, ми надамо цінну інформацію та рекомендації для політиків, портових операторів та інших зацікавлених сторін щодо покращення безпеки міжнародної морської перевалки вантажів через українські порти в умовах воєнних дій [49].

Міжнародна морська перевалка вантажів через порти України має потенційні ризики. Це пов'язано з тим, що Міністерство оборони України розглядає всі судна,

які прямують до українських портів у Чорному морі, як потенційні перевізники військових вантажів. Це призвело до фактичної блокади судноплавства в Чорному морі з боку Росії та України, при цьому деякі судновласники відмовляються працювати в акваторії Чорного та Азовського морів, а ті, хто погоджуються на це, підвищують ставки фрахту вдвічі і вище.

Вантажовласникам, можливо, також доведеться понести витрати на транспортування, але доступної дуже мало конкретної інформації про ризики. Крім того, чорноморські та азовські порти Новоросійськ, Тамань і Азов використовуються росією для експорту скрапленого газу, зерна та нафти, причому на порт Тамань припадає 7,5% усього експорту. Це, разом із заявами Москви та Києва про можливу морську блокаду, піддає найбільшому ризику гравців, які працюють із зерном, через те, що потужності з перевалки зерна зосереджені в Азовському та північно-східній частині Чорного морів.

Щоб зменшити ці ризики та максимізувати потенціал морських портів, 23 грудня 2020 року було замовлено дослідження найближчих терміналів. Було запропоновано подальшу автоматизацію та роботизацію всіх операцій, які здійснюються в портах, а також порушувалося питання портових зборів. На підтвердження цього згадувалося державне підприємство портів, що переробляє 15 млн тонн вантажів на рік.

22 липня 2023 року було опубліковано, що всі судна, які прямують до українських портів у Чорному морі, розглядатимуться як потенційні перевізники військових вантажів, а 9 травня 2023 року морська перевалка вантажів через українські порти зросла. Ці події розкрили організаційно-економічні засади функціонування морських портів України, дозволили портам конкурувати з іншими міжнародними портами та отримати доступ до конкурентоспроможної зони для обробки та перевалки вантажів. Таким чином, безпека цих портів сильно залежить від військових дій, що проводяться в регіоні, що потенційно може збільшити ризик, пов'язаний з міжнародною морською перевалкою вантажів [16].

Морські порти мають перспективи значно збільшити обсяги перевалки вантажів, але перспективи залежать від здатності морських портів зменшувати ризики.

В останні роки Чорне море, і зокрема річка Дунай, відіграють важливу роль у міжнародних морських перевезеннях. 9 травня 2023 року росія оголосила про рішення припинити судноплавство в морі та перенаправила вантажопотоки в українські морські порти на Дунаї. Отже, першочерговим є питання про можливість в умовах бойових дій вжити заходів щодо зниження ризиків міжнародних морських перевалок вантажів через українські порти. Проте основним фактором, який ускладнює реалізацію заходів щодо зниження ризиків, є відсутність інвестицій в порти України.

Винесення портів за межі населених пунктів для зменшення ризиків наразі в Україні недоцільно, оскільки порти розташовані в густонаселених районах. Щоб зменшити ризики, Україні необхідно здійснити значні інвестиції у свої порти, включаючи підвищення безпеки портової інфраструктури та персоналу, встановлення сучасних систем спостереження, а також розробку та впровадження протоколів безпеки [23, с. 98].

Отримані дані свідчать про те, що Україні необхідно здійснити значні інвестиції у свої порти, включаючи підвищення безпеки портової інфраструктури та персоналу, встановлення сучасних систем спостереження, а також розробку та впровадження протоколів безпеки для зниження ризиків.

Перевалка міжнародних морських вантажів через українські порти викликала серйозне занепокоєння через потенційні ризики пов'язані із воєнним вторгненням росії на територію України. Таким чином, на нашу думку, є доцільність розглянути та визначити найбільш оптимальні стратегії та найкращі практики, які можна застосувати, щоб мінімізувати ці ризики. Зокрема, ми розглянемо заходи, які можна вжити для зниження ризику перевантаження, перенаправлення вантажу та неправильного декларування в українських портах. Крім того, ми вважаємо, що є необхідність обговорити важливість забезпечення безпечної та надійної обробки міжнародних морських вантажів у цих портах. Аналізуючи ці фактори, ми

сподіваємось надати розуміння ефективних стратегій зниження ризиків, пов'язаних з перевалкою в українських портах.

В Україні морські порти стикаються з кількома проблемами, найсуттєвішою з яких є техніко-технологічна відсталість. Це призводить до втрати транзитних потоків, оскільки застарілі технічні характеристики морських портів країни не відповідають вимогам. Що ще гірше, якість і технічні характеристики українських морських портів залишаються на рівні кінця XX століття. Це безпосередньо впливає на собівартість продукції, оскільки висока частка транспортних витрат зумовлена цією відсталістю. Щоб подолати ці проблеми та мінімізувати ризик перевалки, необхідно прийняти певні стратегії та передові практики. Однією з таких стратегій є забезпечення оснащення морських портів найсучаснішими технологіями та обладнанням. Це не тільки підвищить продуктивність морських портів, але й зробить їх безпечнішими та зменшить шанси на перевалку [19].

Крім того, необхідно забезпечити, щоб робоча сила в морських портах була добре навченою та здатною працювати з сучасним обладнанням. Це також гарантуватиме, що порти зможуть надавати ефективні послуги та працювати з максимальною ефективністю. Разом з цим, також важливо мати чіткі та чітко визначені політики та процедури для належного управління портами. Це допоможе звести до мінімуму ризику перевалки.

Міністерство інфраструктури України прагнуло покращити ситуацію, розробляючи плани розвитку українських морських портів. Міністерство також запропонувало внести зміни до Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року. Ця стратегія спрямована на перетворення державних морських торгових портів на конкурентоспроможні та ефективні об'єкти. Міністерство інфраструктури України також має на меті покращити якість послуг, що надаються українськими морськими портами, та зменшити ризик перенаправлення вантажу та неправильного декларування. З цією метою дане Міністерство запровадило нові заходи, такі як удосконалення інфраструктури морських портів, забезпечення впровадження новітніх технологій та впровадження автоматизованих систем.

Міністерство інфраструктури також запропонувало вдосконалити нормативно-правову базу морських портів, зокрема запровадити вдосконалені процедури митного оформлення та контролю. Крім того, Міністерство прагнуло підвищити ефективність роботи портів та підвищити конкурентоспроможність українських морських портів. Очікується, що такі заходи здешевлять продукцію та сприятимуть економічному зростанню країни. Впроваджуючи ці заходи, Міністерство інфраструктури сподівається зменшити ризики перенаправлення вантажів та неправильного декларування в українських портах.

З метою забезпечення безпечної та надійної обробки міжнародних морських вантажів в українських портах Міністерство інфраструктури України зобов'язане подати Кабінету Міністрів України плани розвитку морських портів на найближчу, середньострокову та довгострокову перспективу. Крім того, уряд має забезпечити реалізацію «Стратегії розвитку морських портів України до 2038 року» з метою перетворення державних морських торговельних портів на конкурентоспроможні національні порти. Ця стратегія включає такі заходи, як підвищення ефективності роботи перевалки та зберігання, технічного стану причалів та обладнання, а також вимог безпеки до перевалки вантажів і послуг [45].

Крім того, вибір найкращої стратегії забезпечення безпечної та надійної обробки міжнародних вантажів в портах України потребує використання методу під назвою «Стратегія вибору», який ґрунтується на ризику невдачі в реалізації стратегії. Такий спосіб вибору найкращої стратегії підвищує ймовірність реалізації кожної конкретної стратегії. Ця стратегія також усуває необхідність тривалих і дорогих досліджень з метою вибору найкращих стратегій.

Нарешті, Міністерство інфраструктури України має внести зміни до Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року, щоб переконатися, що порти залишаються конкурентоспроможними та безпечними.

Вважаємо наголосити на необхідності впровадження певних стратегій і найкращих практик для мінімізації ризиків перевалки. Ми пропонуємо Міністерству інфраструктури України внести зміни до Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року, щоб порти залишалися конкурентоспроможними та

безпечними. Також рекомендуємо уряду перетворити державні морські торгові порти на конкурентоспроможні національні порти. Проте в дослідженні також визнається, що якість і технічні характеристики українських морських портів залишаються на рівні кінця XX століття, що призводить до втрати транзитних потоків. Таким чином, ми наголошуємо на необхідності подальших досліджень для усунення обмежень і прогалин, виявлених у дослідженні. Майбутні дослідження можуть бути зосереджені на визначенні конкретних стратегій і найкращих практик, які можна застосувати для покращення технічних характеристик українських морських портів. Крім того, дослідження могли б вивчити вплив цих стратегій на конкурентоспроможність і безпеку українських морських портів, а також економіку країни в цілому. Загалом ми підкреслюємо важливість розробки та впровадження ефективних стратегій для зменшення ризиків перевалки міжнародних морських вантажів через українські порти.

В останні роки Україна зіткнулася зі значними викликами безпеці через триваючі бойові дії у східних регіонах країни. Це сильно вплинуло на транспортну інфраструктуру країни, включаючи морські порти, які є критично важливими компонентами міжнародних транспортних коридорів. Розуміння ризиків безпеці, пов'язаних з перевалкою міжнародних морських вантажів через порти України під час бойових дій, має вирішальне значення для мінімізації потенційних негативних наслідків [32].

Ризики, пов'язані з перевалкою міжнародних морських вантажів через порти України під час бойових дій, численні. Ці ризики включають:

1. Пошкодження або руйнування портової інфраструктури та обладнання внаслідок військових дій;
2. Збільшення орендних ставок та зменшення наявності складських приміщень;
3. Порушення транспортного сполучення, в тому числі залізничного та автомобільного, через військові дії;
4. Перенаправлення експортних потоків до інших портів або видів транспорту.

Щоб мінімізувати ці ризики, важливо мати комплексний план управління ризиками, який враховує конкретну ситуацію з безпекою в Україні та потенційний вплив на роботу порту. Цей план повинен включати заходи щодо забезпечення безпеки вантажу, персоналу та обладнання, а також плани дій на випадок надзвичайних ситуацій.

Наслідки порушення безпеки під час портових операцій можуть бути серйозними, включаючи пошкодження вантажу, втрату доходу та репутаційну шкоду. Тому важливо віддавати пріоритет безпеці в усіх аспектах портових операцій, від обробки вантажів до управління персоналом.

Уряд України розробив стратегію розвитку морських портів, яка включає заходи щодо підвищення безпеки та безпеки портової діяльності. Впроваджуючи ці заходи та тісно співпрацюючи з міжнародними партнерами, Україна може мінімізувати ризики, пов'язані з перевалкою міжнародних морських вантажів через порти під час бойових дій, та забезпечити безпечне та безпечне транспортування вантажів [14].

Одним із способів мінімізації ризиків перевалки міжнародних морських вантажів через порти України під час бойових дій є пріоритетність заходів безпеки в портах. Адміністрація морських портів України як державне підприємство несе відповідальність за забезпечення функціонування морських портів і може вживати заходів щодо посилення заходів безпеки. Це включає впровадження заходів фізичної безпеки, таких як камери відеоспостереження, персонал служби безпеки та системи контролю доступу. Крім того, морські порти можуть визначити пріоритетність заходів кібербезпеки, щоб запобігти кібератакам, які можуть поставити під загрозу безпеку вантажу. Завдяки пріоритетним заходам безпеки морські порти можуть зменшити ризик пошкодження або втрати вантажу під час військових дій.

Іншою стратегією мінімізації ризиків перевалки міжнародних морських вантажів через порти України під час бойових дій є впровадження ефективних стратегій управління ризиками. Це включає визначення потенційних ризиків і розробку планів на випадок непередбачених ситуацій для їх пом'якшення. Морські порти також можуть створювати групи екстреного реагування для швидкого

реагування у випадку надзвичайної ситуації. Крім того, морські порти можуть проводити регулярні оцінки ризиків для виявлення потенційних загроз і вразливостей і вживати проактивних заходів для їх усунення. Впроваджуючи ефективні стратегії управління ризиками, морські порти можуть мінімізувати ризики, пов'язані з перевалкою міжнародних морських вантажів під час військових дій.

Співпраця з правоохоронними органами та органами безпеки також має вирішальне значення для мінімізації ризиків перевалки міжнародних морських вантажів через порти України під час бойових дій. Морські порти можуть налагоджувати партнерські стосунки з правоохоронними органами та органами безпеки для посилення заходів безпеки та швидкого реагування в разі надзвичайної ситуації. Це включає обмін інформацією про потенційні загрози та вразливі місця та координацію зусиль реагування. Крім того, морські порти можуть співпрацювати з цими агентствами для розробки планів на випадок надзвичайних ситуацій і проведення регулярних навчань для забезпечення готовності. Співпрацюючи з правоохоронними органами та органами безпеки, морські порти можуть підвищити безпеку перевантажувальних операцій під час військових дій.

Регулярні оцінки безпеки мають вирішальне значення для мінімізації ризиків перевалки міжнародних морських вантажів через порти України під час бойових дій. Ці оцінки повинні проводитися кваліфікованим персоналом, який навчений визначати потенційні ризики та небезпеки. Оцінки повинні включати ретельний огляд фізичної інфраструктури порту, включаючи його приміщення, обладнання та заходи безпеки. Крім того, оцінки повинні оцінювати план реагування на надзвичайні ситуації порту та його здатність реагувати на різні сценарії. Регулярно проводячи оцінки безпеки, порти можуть виявити потенційні недоліки безпеки та вжити відповідних заходів для їх усунення [39].

Навчання персоналу протоколам безпеки та процедурам реагування на надзвичайні ситуації є ще одним важливим кроком у мінімізації ризиків під час перевалки міжнародних морських вантажів через порти України. Усі працівники повинні бути знайомі з планом реагування на надзвичайні ситуації порту та навчені

тому, як реагувати на різні надзвичайні ситуації. Крім того, співробітники повинні бути навчені протоколам безпеки, включаючи виявлення підозрілої діяльності та повідомлення про неї відповідним органам. Проводячи регулярне навчання персоналу, порти можуть гарантувати, що їхні співробітники готові реагувати на надзвичайні ситуації та мінімізувати ризики під час перевалки.

Впровадження передових технологій безпеки та систем спостереження також є важливим для мінімізації ризиків під час перевалки міжнародних морських вантажів через порти України. Ці технології можуть включати передові системи відеоспостереження, системи контролю доступу та інші засоби безпеки. Крім того, порт повинен мати централізований командний центр безпеки, який може контролювати потенційні загрози безпеці та реагувати на них у режимі реального часу. Інвестуючи в передові технології безпеки та системи спостереження, порти можуть покращити свою здатність виявляти потенційні загрози безпеці та реагувати на них, тим самим мінімізуючи ризики під час перевантаження [35, с. 113].

На нашу думку оптимальними шляхами мінімізації ризиків перевалки міжнародних морських вантажів портами України є:

1. Запровадження ретельних перевірок безпеки. Щоб мінімізувати ризики перевалки міжнародних морських вантажів через порти України під час бойових дій, вкрай важливо запровадити жорсткі перевірки безпеки та процедури скринінгу. Це включає проведення комплексних перевірок персоналу, який бере участь у обробці вантажів, використання передових технологій для сканування вантажу та забезпечення суворого дотримання міжнародних протоколів безпеки, таких як Міжнародний кодекс безпеки суден і портових засобів (ISPS).

2. Встановлення ефективної комунікації та координації з відповідними органами. Налагодження ефективної комунікації та координації з відповідними органами, такими як українська митна служба, берегова охорона та військово-морські сили, є важливими. Це гарантує наявність спільних зусиль для моніторингу та пом'якшення ризиків безпеки, пов'язаних із діяльністю з перевантаження. Обмін інформацією та розвідданими про потенційні загрози та підозрілу діяльність може допомогти запобігти проходженню незаконних вантажів через порти.

3. Використання технології для відстеження та моніторингу вантажу. Використання технологій для відстеження та моніторингу вантажу може значно підвищити безпеку перевантажувальних операцій. Впровадження таких систем, як електронні пломби, GPS-відстеження та платформи моніторингу вантажу в реальному часі, може забезпечити кращу видимість і контроль за рухом вантажу. Це дозволяє завчасно виявити будь-який несанкціонований доступ або спроби втручання та негайно реагувати.

4. Застосування суворих заходів контролю доступу. Впровадження суворих заходів контролю доступу має вирішальне значення для мінімізації ризиків перевалки під час військових дій. Це включає проведення перевірок осіб, які входять на територію порту, впровадження надійного процесу ідентифікації та верифікації та обмеження доступу до чутливих зон. Необхідно також проводити регулярні перевірки систем контролю доступу, щоб переконатися в їх ефективності.

5. Розширення співпраці з міжнародними партнерами. Співпраця з міжнародними партнерами, такими як судноплавні компанії, експедитори та інші порти, може допомогти посилити заходи безпеки. Обмін найкращими практиками, розвідувальними даними та інформацією про потенційні ризики може покращити колективні зусилля по боротьбі з ризиками, пов'язаними з перевантаженням. Участь у міжнародних ініціативах і організаціях, які зосереджені на морській безпеці, наприклад, Ініціатива безпеки контейнерів (CSI) або Ініціатива захисту від розповсюдження (PSI), також може надати цінну інформацію та підтримку в мінімізації ризиків, пов'язаних з перевантаженням. Важливо зазначити, що надані поради та найкращі практики слід адаптувати до конкретного контексту та вимог портів в Україні, беручи до уваги будь-які місцеві правила та вказівки. Регулярні оцінки та постійне вдосконалення заходів безпеки є важливими, щоб випереджати нові загрози безпеці [46].

Підсумовуючи, ризики перевалки міжнародних морських вантажів через порти України під час бойових дій є значними та можуть мати тяжкі наслідки. Важливо визначити пріоритетність заходів безпеки в портах, запровадити ефективні стратегії управління ризиками та співпрацювати з правоохоронними органами та

службами безпеки, щоб мінімізувати ці ризики. Регулярні оцінки безпеки, навчання персоналу протоколам безпеки та реагування на надзвичайні ситуації, а також впровадження передових технологій безпеки та спостереження є одними з найкращих методів запобігання ризикам під час військових операцій. Реалізуючи ці стратегії, Україна може забезпечити безпеку своїх портів і захистити міжнародні морські вантажі, що проходять через них.

Висновки до розділу 3

Проводячи дослідження перспектив розвитку перевалки міжнародних морських вантажів портами України нами були зроблені наступні висновки. Перевалка міжнародних морських вантажів через порти України є життєво важливою для економіки країни та міжнародної торгівлі, але інфраструктура не оптимізована для перевалки, а технологічні обмеження перешкоджають цьому. Використання рейдів для завантаження великих суден до повної осадки є потенційним рішенням для оптимізації морської логістики в Україні.

Нами встановлено, що під час війни безпека вантажу значною мірою залежить від належного дотримання суворого протоколу безпеки. Пропускна здатність морських портів України має вирішальне значення для транспортування вантажів і ресурсів у воєнний час. Необхідно розробити стратегії збільшення пропускної спроможності українських морських портів, такі як посилення транспортної логістики Дунайського портового кластеру, покращення синхронізації робочих процесів та встановлення передових систем безпеки.

Мід час дослідження нами зроблено висновок, що портова галузь України стикається з декількома проблемами, включаючи недостатні інвестиції, нерозвинену транспортну інфраструктуру та застарілі основні фонди. Для вирішення цих проблем в даному розділі ми рекомендували такі стратегії, як розробка генерального плану розвитку порту, перепрофілювання існуючих об'єктів та залучення приватних інвестицій через державно-приватне партнерство.

Також нами було розглянуто перспективи залучення іноземних інвестицій у відновлення портової інфраструктури. Під час розгляду даного питання ми

встановили, що іноземні інвестиції мають вирішальне значення для відновлення та модернізації портової інфраструктури України, що має важливе значення для економічного зростання та збільшення обсягів торгівлі. Український уряд шукає іноземні інвестиції для підтримки реконструкції та модернізації своїх портів після війни. Ми визначили, що стратегії залучення іноземних інвестицій включають державно-приватне партнерство, партнерство з міжнародними організаціями, а також маркетинг і просування інвестиційних можливостей. Створення робочих місць і стимулювання економічного зростання є іншими перевагами іноземних інвестицій. Однак занепокоєння щодо експлуатації ресурсів і робочої сили, загроз національній безпеці, а також корупції та нестабільності в українському уряді залишаються. Ми встановили, що, Україна має ретельно проаналізувати ризики та переваги іноземних інвестицій, щоб переконатися, що вони приносять користь економіці та громадянам.

Також ми дослідили шляхи мінімізації ризиків перевалки міжнародних морських вантажів портами України, що дозволило зробити наступні висновки. Бойові дії, що тривають в Україні, призвели до потенційних ризиків при перевалці міжнародних морських вантажів через українські порти. Щоб мінімізувати ці ризики, Україні необхідно інвестувати у свої порти шляхом покращення інфраструктури безпеки та персоналу, впровадження сучасних систем спостереження та розробки протоколів безпеки. Міністерство інфраструктури України прагне перетворити державні морські порти на конкурентоспроможні та ефективні об'єкти. Ефективні стратегії управління ризиками, регулярні оцінки безпеки, навчання персоналу та передові технології безпеки мають вирішальне значення для мінімізації ризиків. У даному розділі ми запропонували запровадити ретельні перевірки безпеки, зв'язок та координацію з відповідними органами, відстеження та моніторинг вантажів, суворі заходи контролю доступу та розширення співпраці з міжнародними партнерами для охорони портів.

ВИСНОВКИ

У ході дослідження було проаналізовано та зроблено теоретичне узагальнення проблем та перспектив перевалки міжнародних морських вантажів портами України в умовах воєнних дій.

У процесі вивчення теоретичних і практичних аспектів проблеми відповідно до окресленої мети та завдань, викладених у вступі, зроблено такі основні висновки.

Повномасштабне вторгнення росії до України вже завдало та продовжує завдавати величезної шкоди людям та інфраструктурі України особливих випробовувань. Враховуючи це, виникає об'єктивна необхідність оперативно перебудовувати логістичну систему, формувати нові ланцюги доставки вантажів, змінювати напрямки торговельних потоків через блокаду українських морських портів та часткову втрату залізничної мережі. На логістичні ланцюги, міжнародну торгівлю та купівельну спроможність українського споживача впливають не тільки перемоги на фронті, але й валютні коливання, адаптивність та професійна гнучкість фахівців, які працюють в сфері логістики, стійкість українського народу на підтримка світової спільноти. Відкрите протистояння з росією стало для нашої країни серйозним викликом, який потребує загальної консолідації й оптимізації всіх суспільних процесів загалом та переформатування логістики зокрема портової.

Виходячи з інформації, яка була наведена в попередніх розділах хочемо зазначити, що пандемія COVID-19, війна в Україні, зміна клімату та геополітика спричинили хаос у сфері морських перевезень та логістиці, заблокувавши одні порти і заклавши інші, змінивши конфігурацію марш-рутів, збільшивши затримки і підштовхнувши до зростання вартості перевезень. Кораблі забезпечують понад 80% світової торгівлі, тому перебої в роботі портів і судноплавних шляхів означають, що продовольство, енергія, зерно, ліки та інші товари першої необхідності не потрапляють до тих, хто їх потребує. Підприємства залишаються без поставок, а ціни для виробників і споживачів стрімко зростають. Хоча затримки зменшилися, а тарифи на сухі вантажі знижуються, морський транспорт – а отже, і світова торгівля – залишається вразливою. Галузь повинна інвестувати зараз, щоб підвищити свою стійкість до майбутніх криз і зміни клімату. Порти, судноплавні

компанії і транспортні оператори повинні розширювати потужності, оновлювати і розширювати флот і обладнання, забезпечувати достатню кількість кваліфікованої робочої сили, покращувати зв'язок і продуктивність, скорочувати викиди і захищати конкуренцію, щоб морський транспорт міг пережити наступний шторм.

З метою розкриття теми дослідження ми намагалися досягти поставленої мети. Тому опрацьований нами матеріал дає змогу зробити певні висновки.

У першому розділі « Теоретичні основи організації перевалки міжнародних морських вантажів в портах» нам вдалось охарактеризувати роль портів в організації перевалки міжнародних морських вантажів, що дозволило зробити такі висновки. Морські перевезення мають вирішальне значення для світової торгівлі, оскільки понад 80% усіх товарів перевозяться морем. Проте вітчизняні морські порти стикаються з такими проблемами, як недостатня інфраструктура та сучасне вантажно-розвантажувальне обладнання. Основні порти в усьому світі впроваджують цифрові технології для підвищення ефективності та оптимізації логістичних операцій. Морська портова галузь безпосередньо впливає на світову економіку, і від статусу морської портової галузі залежить ефективність логістики великих експортних підприємств. Міжнародні морські перевезення регулюються багатосторонніми міжнародними договорами та національним законодавством. Незважаючи на невідповідний термін доставки та загрозу піратства, морський транспорт залишається потужним засобом ведення зовнішньої торгівлі та розвитку міжнародних економічних зв'язків.

Також у даному розділі ми визначили особливості логістики здійснення перевалки міжнародних морських вантажів в портах в умовах воєнних дій, що дозволило зробити наступні висновки. Блокада українських портів росією завдала значних економічних збитків європейським країнам. Підприємства України, зокрема металургійні та гірничодобувні, сильно постраждали від блокади Чорного моря. Через закриття морських портів значна частина логістики була передана залізниці та автотранспорту [4]. Альтернативою прямим морським перевезенням з Китаю та інших країн Південно-Східної Азії є варіанти логістики доставки. Сьогодні морські

вантажопотоки України реорганізовані внаслідок військових дій. Морський транспорт перенаправляється з портів Чорного моря в порти Балтійського моря.

Окрім того у першому розділі ми описали сучасні тенденції у перевалці міжнародних морських вантажів в портах країн світу та зробили такі висновки. Морський транспорт є значним внеском у міжнародну торгівлю, понад 80% фізичного обсягу та 70% вартості перевозиться за допомогою морських перевезень. Пандемія COVID-19 перервала доставку, але галузь виявилася більш стійкою, ніж очікувалося, через різну швидкість і шляхи поширення пандемії в регіонах і на ринках. Торговельні потоки відновилися завдяки масштабним пакетам стимулів, збільшенню споживчих витрат на товари та розширенню електронної комерції. Однак вузькі логістичні місця та брак потужностей призвели до перевантаженості портів, зниження рівня обслуговування та надійності, а також збільшення фрахту та додаткових зборів. Старіючий флот також викликає занепокоєння, оскільки старі судна менш ефективні та викидають більше викидів.

У другому розділі «Аналіз сучасного стану перевалки міжнародних морських вантажів портами України в умовах воєнних дій» ми дослідили структурні зміни в перевалці міжнародних морських вантажів та обсягах роботи портів України в умовах воєнних дій та зробили наступні висновки. Незважаючи на блокаду українських морських портів, порт Рені показав найкращий результат роботи у 2022 році зі збільшенням перевалки вантажів у 6,5 разів. Українські порти на Дунаї відчують сплеск вантажопотоку через блокаду портів Азовського басейну та Чорного моря. Обсяг перевалки вантажів у регіоні до кінця 2023 року може зрости до 20 млн тонн. Такі результати критично важливі для забезпечення інтеграції економіки України у світову економічну систему та збереження цілісності вітчизняного господарського механізму.

Також у даному розділі ми оцінили ризики та загрози, що впливають на перевалку міжнародних морських вантажів портами України в умовах воєнних дій, що дало можливість зробити наступні висновки. Війна, що триває в Україні, спричинила значні збої в транспортній та морській галузях країни, що призвело до дефіциту експортного обладнання та зменшення кількості перевалці морських

вантажів портами України. Блокада морських портів призвела до затримок митного оформлення вантажів і підвищення тарифів на складування. Порти Рені та Ізмаїл досягли своєї максимальної пропускної здатності, а логістичні проблеми та обмежувальні регуляторні заходи викликають додаткові проблеми. Крім того, ракетні удари росії по портовій інфраструктурі, включаючи зернові склади та перевантажувальні потужності, спричинили зростання цін на продовольство на світових ринках і можуть призвести до штучного голоду в деяких країнах.

Окрім того у другому розділі нами проаналізовано економічні втрати від скорочення обсягів перевалки міжнародних морських вантажів портами України, обумовлені воєнними діями, в процесі даного аналізу ми зробили висновки, що триваючий конфлікт між Україною та росією серйозно впливає на морські та авіаційні вантажні перевезення в Україні. Російські війська блокують судноплавні шляхи, що ще більше впливає на міжнародну морську перевалку вантажів через порти України. Обсяги перевалки міжнародних морських вантажів через порти України суттєво зменшилися через ряд факторів. Збройний конфлікт в Україні, має значні наслідки для судноплавної галузі, такі як підвищення ризиків судноплавства та закриття портів, що може вплинути на обсяги перевалки міжнародних морських вантажів. Відбудова та ремонт пошкоджених портів України є критично важливим кроком до пом'якшення економічних втрат, спричинених триваючою війною.

У третьому розділі: «Перспективи розвитку перевалки міжнародних морських вантажів портами України» було визначено успішні стратегії здійснення перевалки міжнародних морських вантажів портами для протидії викликам воєнних дій. Так Перевалка міжнародних морських вантажів через порти України має вирішальне значення для її економіки та міжнародної торгівлі, але обмежені глибини та небажання працювати з каботажним флотом перешкоджають оптимізації. Використання рейдів для завантаження великих суден до повної осадки є потенційним рішенням для оптимізації морської логістики в Україні. Стратегії збільшення потужності під час війни включають розвиток критичних складських приміщень, покращення транспортної логістики та посилення заходів безпеки портів. Уряд прагне підвищити ефективність і залучити щонайменше \$500 млн

приватних інвестицій шляхом розробки генерального плану розвитку порту, модернізації потужностей і проведення концесійних конкурсів на об'єкти державної інфраструктури.

Також у даному розділі ми проаналізували перспективи залучення іноземних інвестицій у відновлення портової інфраструктури, в процесі аналізу даного питання нами були зроблені наступні висновки. Україна шукає іноземні інвестиції для відновлення та модернізації своїх портів, які мають вирішальне значення для економічного зростання та стабільності. Державно-приватні партнерства успішно залучають інвестиції від іноземних інвесторів і банків, але такі проблеми, як політична нестабільність, корупція та відсутність прозорості, можуть перешкоджати прямим іноземним інвестиціям. Хоча іноземні інвестиції можуть забезпечити необхідні ресурси для розвитку інфраструктури та покращення відносин з іншими країнами, існують занепокоєння щодо експлуатації ресурсів і робочої сили, загроз національній безпеці, корупції та нестабільності в уряді. Україна повинна ретельно управляти іноземними інвестиціями, щоб принести користь економіці та громадянам.

Окрім вищезазначених питань, у третьому розділі ми з'ясували шляхи мінімізації ризиків перевалки міжнародних морських вантажів портами України, та зробили наступні висновки. Перевалка міжнародних морських вантажів через українські порти під час бойових дій становить значні ризики для безпеки. Міністерство інфраструктури України прагне покращити якість послуг, що надаються українськими морськими портами, та зменшити ризик перенаправлення вантажів та неправильного декларування шляхом запровадження нових заходів та вдосконалення нормативно-правової бази. Щоб мінімізувати ці ризики, слід розробити та впровадити комплексні плани управління ризиками, приділяючи пріоритет таким заходам безпеки, як кібербезпека, ефективні стратегії управління ризиками, співпраця з правоохоронними органами та органами безпеки, регулярні оцінки безпеки та навчання персоналу з безпеки протоколи та реагування на надзвичайні ситуації.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про морські порти України. Офіційний вебпортал парламенту України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text> (дата звернення: 01.11.2023).
2. Про виділення коштів з резервного фонду державного бюджету для гарантування безпеки судноплавства в акваторії українських портів у Дунайському регіоні та перевезень залізничним транспортом: Постанова Кабінету Міністрів України від 31.05.2022 № 642. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/642-2022-%D0%BF> (дата звернення: 28.10.2023).
3. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року. Офіційний вебпортал парламенту України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-п#Text> (дата звернення: 24.09.2023).
4. Про закриття морських портів: Наказ Міністерства інфраструктури України від 28.04.2022 № 256. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0470-22> (дата звернення: 15.09.2023).
5. Про затвердження Порядку оцінки шкоди, заподіяної внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України та воєнних дій на території України, у сферах безпеки судноплавства в акваторії українських портів у Дунайському регіоні та перевезень залізничним транспортом: Наказ Міністерства інфраструктури від 09.07.2022 № 503. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1279-22> (дата звернення: 18.09.2023).
6. Про затвердження переліку морських портів України, відкритих для заходження іноземних суден: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 26.06.2013 № 466-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/466-2013-%D1%80#Text> (дата звернення: 16.09.2023).
7. Агровини. Заблоковані порти: логістика агропродукції здорожчала в 4 рази - agroportal.ua. AgroPortal.ua. URL: <https://agroportal.ua/news/ukraine/zablokovani-porti-logistika-agroprodukciji-zdorozhchala-v-4-razi> (дата звернення: 04.10.2023).
8. Артем'єв О. С. Державне регулювання господарських відносин у діяльності морських портів. Вісник Херсонського національного технічного університету. 2020. № 4. С. 117–123.

9. Березовий М. І., Болжеларський Я. В., Гревцов С. В., Боричева С. В. Аналіз логістичних ризиків перевезення вантажів зернової групи в європейські порти з використанням контрейлерної технології. «Транспортні системи та технології перевезень» збірник наукових праць ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна. 2023. № 25. С. 61–68.

10. Від 22 до 50%. У Dragon Capital оцінили падіння ВВП України – все залежить від розблокування портів. Новости бізнеса, економіки, финансов, рынков и компаний – НВ Бизнес. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/economics/naskilki-znizitsya-vvp-ukrayini-cherez-rosiyske-vtorgnennya-ocinka-dragon-capital-50247043.html> (дата звернення: 06.10.2023).

11. Війна в Україні: економіка, бізнес, логістика, допомога [22.04.2022] [LIVE]. Trans.INFO. URL: <https://trans.info/ru/viyna-v-ukrayini-ekonomika-biznes-logistika-dopomoga-279148> (дата звернення: 02.10.2023).

12. Власова В. Г, Єдемський Є. В. Проблеми та перспективи розвитку морських портів на Дунаї. Збірник наукових праць Державного університету інфраструктури та технологій. Серія : Економіка і управління. 2019. Вип. 43–44. С. 52–60.

13. Григоренко Ю. Д., Шніцер М. А. Як після війни україна має відновлювати економіку та бізнес. велике дослідження – forbes.ua. Forbes.ua | Бізнес, мільярдери, новини, фінанси, інвестиції, компанії. URL: <https://forbes.ua/money/yak-pisslya-viyni-ukraina-mae-vidnovlyuvati-ekonomiku-ta-biznes-velike-doslidzhennya-deloitte-15122022-10501> (дата звернення: 23.09.2023).

14. Григоренко Ю. Д. Воєнна логістика: проблеми українського експорту залишаються невирішеними – Статті – GMK Center. GMK. URL: <https://gmk.center/ua/posts/voennaya-logistika-problemy-ukrainskogo-eksporta-ostajutsya-nereshennymi-2/> (дата звернення: 23.09.2023).

15. Григоренко Ю. Д. Жовтень став найгіршим місяцем для експорту продукції ГМК України у 2022 році – Статті – GMK Center. GMK. URL:

<https://gmcenter.com.ua/posts/zhovten-stav-najhirshym-misiatssem-dlia-eksportu-produktsii-hmk-ukrainy-u-2022-rotsi/> (дата звернення: 23.09.2023).

16. Гринів Н. Т., Равліковська А. А. Перебудова логістики в умовах воєнного стану в Україні. *Академічні візії*. 2022. № 13. URL: <https://doi.org/10.5281/zenodo.7411975> (дата звернення: 07.10.2023).

17. Гришова І. Ю., Дяченко О. П. Державна політика розвитку морських портів України в контексті розвитку міжнародних транспортних коридорів. *Інвестиції: практика та досвід*. 2019. № 13. С. 5–11.

18. Гуренко А. В., Щеникова Е. В., Євсік М. С. Дослідження сучасного потенціалу морегосподарського комплексу України. *Вісник Приазовського технічного університету*, 2017. Вип. 33. С. 218–224.

19. Директиви делегації Уряду України для участі у багатосторонніх переговорах з підготовки та узгодження проекту Ініціативи щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 22 липня 2022 р. № 626-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/626-2022-%D1%80#n13> (дата звернення: 19.09.2023).

20. Дослідження та аналітика - european business association. European Business Association. URL: <https://eba.com.ua/research/doslidzhennya-ta-analytyka/> (дата звернення: 25.09.2023).

21. Дяченко О. П., Габ О. Г. Методичний інструментарій стратегічного розвитку та нарощення конкурентоздатності морських портів України. *Наукові записки Інституту законодавства Верховної Ради України*. 2019. № 4. С. 69–77.

22. Інвестиційні механізми структурних трансформацій у транспортній галузі. Аналітична записка. Національний інститут стратегічних досліджень. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/investiciyni-mekhanizmi-strukturnikh-transformacij-u-transportnij-galuzi> (дата звернення: 08.11.2023).

23. Короленко Н. В. Міжнародна конкурентоспроможність морських портів України в умовах глобалізації: шляхи підвищення. *Науковий вісник Одеського національного економічного університету*. 2017. № 10. С. 96-107.

24. Круглий Д. Г. Дослідження стану економічної ситуації галузі морських перевезень під час пандемії. Збірник наукових праць Державного університету інфраструктури та технологій. Серія : Транспортні системи і технології. 2020. Вип. 36. С. 143-149.
25. Логістика війни. Як змінились вантажні перевезення в Україні. Новості бізнеса, економіки, фінансов, ринков и компаний – НВ Бізнес. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/perevezennya-v-ukrajini-pid-chas-viyni-gumanitarni-vantazhi-obmezhennya-na-perevezennya-50231625.html> (дата звернення: 05.10.2023).
26. Логутова Т. Г. Морські порти як ключові логістичні центри у розвитку світової торгівлі. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Міжнародні економічні відносини та світове господарство». 2018. № 20(2). С. 96-101.
27. Нарис про відбудову України / Бекер Т. та ін.; Centre for Economic Policy Research. London, UK. С. 22–32. URL: https://cepr.org/sites/default/files/news/BlueprintReconstructionUkraine_ukr.pdf. (дата звернення: 30.09.2023)
28. Оперативний звіт АМПУ: Зведена таблиця підходу суден до морських портів України. URL: <https://www.uspa.gov.ua/project/zvit-zerno> (дата звернення: 20.09.2023).
29. Оршанська М. І. Залучення прямих іноземних інвестицій в інфраструктуру України на умовах державно-приватного партнерства. Науковий вісник НЛТУ України. 2019. Т. 29, № 9. С. 110–114.
30. Пархоменко І. Н. Морський транспортний комплекс у системі міжнародних економічних відносин. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. 2018. № 2(63). С. 16-23
31. Петренко О. І. Морські контейнерні перевезення: світові тенденції. Бізнес Інформ. 2019. № 12. С. 177-184.
32. Питання Національної ради з відновлення України від наслідків війни: Указ Президента України від 21 квітня 2022 р. № 266/2022. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/2662022-42225> (дата звернення: 01.10.2023).

33. Побоченко Л. М. COVID-2019 як нова загроза світовій економіці. Сучасні міжнародні відносини: актуальні проблеми теорії і практики. 2020: міжнародна науково-практична конференція, 17 квітня 2020 року: тези доп. Київ, 2020. С. 465-469
34. Реалізація проекту "rail baltica": можливості для України. Національний інститут стратегічних досліджень. URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/realizatsiya-proyektu-rail-baltica-mozhlyvosti-dlya-ukrayiny> (дата звернення: 07.10.2023).
35. Розвиток транспорту з метою відновлення і зростання української економіки : наукова доповідь / за ред. д-ра екон. наук О.І. Никифрук ; НАН України, ДУ "Ін-т екон. та прогнозув. НАН України". К., 2018. 200 с.
36. Свириденко Я. Д. Як буде відновляватися Україна? Українська правда. 2022. 21 квітня 2022 URL: <https://www.pravda.com.ua/columns/2022/04/21/7341214/>(дата звернення: 29.09.2023).
37. Складне питання: як український ритейл переживає втрату частини складів, та як це змінює логістику. Асоціація ритейлерів України – The profile association of retail market players. URL: <https://rau.ua/novyni/sklad-ritejl-vtratu-logistiku/> (дата звернення: 03.10.2023).
38. Українська інфраструктура має широкий потенціал для інвестицій іноземних партнерів. URL: <https://restoration.gov.ua/press/news/55759.html> (дата звернення: 26.10.2023).
39. Фліппова В. Д., Шепетовський О.С. Базові моделі державного управління розвитком морських портів. Теорія та практика державного управління і місцевого самоврядування. 2019. № 2. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ttpdu_2019_2_22 (дата звернення: 14.09.2023).
40. Фінплан та звітність | АМПУ. АМПУ | Адміністрація морських портів України. URL: <https://www.uspa.gov.ua/pro-pidpryyemstvo/finplan-ta-zvitnist> (дата звернення: 01.11.2023).
41. Шенгер М., Гринько І. Залучення прямих іноземних інвестицій у будівельну галузь України в період повоєнного відновлення економіки.

SWorldJournal. 2019. № 16-02. С. 35–38. URL: <https://doi.org/10.30888/2663-5712.2022-16-02-034> (дата звернення: 29.10.2023).

42. Шенгер М., Грінько І. Залучення прямих іноземних інвестицій у фінансування будівельної галузі України в період повоєнного відновлення економіки: порівняльний аналіз з країнами ЄС. European science. 2023. Sge21-03. С. 39–55. URL: <https://doi.org/10.30890/2709-2313.2023-21-03-007> (дата звернення: 30.10.2023).

43. Щодо стану інвестиційних процесів в економіці України та шляхів їх активізації. LB.ua. URL: https://lb.ua/blog/bogdan_danylysyn/503439_shchodo_stanu_investitsiynih_protseviv.html (дата звернення: 07.11.2023).

44. Global competitiveness report 2020. World Economic Forum. URL: <https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2020> (дата звернення: 13.09.2023).

45. Kindzerskyi Y. Postwar recovery of ukraine's industry: challenges and features of policy. Economic analysis. 2022. № 32(2). С. 101–117. URL: <https://doi.org/10.35774/econa2022.02.101> (дата звернення: 27.09.2023).

46. Pidorycheva I. Yu., Antoniuk V. P. Modern development trends and prospects for innovation in the technologyintensive sectors of Ukraine's industry. Science and Innovation. 2022. Vol. 18, No. 1. P. 3–19. URL: <https://doi.org/10.15407/sci ne18.01.003>. (дата звернення: 28.09.2023).

47. Raicheva L. State regulation of seaport activity in the system of economic security of ukraine. *Problems of systemic approach in the economy*. 2022. № 3(89). URL: <https://doi.org/10.32782/2520-2200/2022-3-25> (дата звернення: 10.10.2023).

48. Seven key trends shaping maritime transport. UNCTAD. URL: <https://unctad.org/press-material/seven-key-trends-shaping-maritime-transport> (дата звернення 10.09.2023).

49. Shults S. L., Lutskevych O. M. Problems of functioning of transport infrastructure and logistics of Ukraine in wartime conditions. Regional economy. 2022. No. 2(104). P. 85–93. URL: <https://doi.org/10.36818/1562-0905-2022-2-9> (дата звернення 11.10.2023).

ДОДАТКИ

Додаток А

Структура експорту товарів у вересні 2022 року за видами транспорту [25]



Структура імпорту товарів у вересні 2022 року за видами транспорту [25]

