

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

Допущено до захисту
Завідуюча кафедрою
к.е.н., доцент Уханова І.О.



«29» листопада 2024 р.

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

НА ТЕМУ «МОРСЬКІ ПОРТИ УКРАЇНИ В СИСТЕМІ
ОБСЛУГОВУВАННЯ МІЖНАРОДНОГО ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕННЯ В
УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ»

Виконавець:

студентка ЦЗФН гр. 6 зф 13

Акіліна Вікторія Ігорівна



/ підпис /

Науковий керівник:

д.е.н., професор

Єрмакова Ольга Анатоліївна



/ підпис /

ОДЕСА – 2024

АНОТАЦІЯ

Акіліна В.І., «Морські порти України в системі обслуговування міжнародного вантажоперевезення в умовах воєнного стану».

Кваліфікаційна робота на здобуття освітнього ступеня магістра зі спеціальності 292 «Міжнародні економічні відносини» за освітньою програмою «Міжнародні економічні відносини». – Одеський національний економічний університет. – Одеса, 2024 р.

Кваліфікаційна робота магістра складається з трьох розділів. Об'єктом дослідження є морські торговельні порти України в системі обслуговування міжнародного вантажоперевезення.

У роботі розглядаються поняття та класифікація морських портів як складової інфраструктури міжнародних перевезень вантажів, узагальнено функції та послуги морських портів в системі обслуговування міжнародного вантажоперевезення, досліджено чинники впливу на розвиток та функціонування сучасних морських вантажних портів.

Проаналізовано показники розвитку та функціонування морських портів України у довоєнний період, проведено аналіз чинників впливу на розвиток та функціонування морських портів України в системі обслуговування міжнародного вантажоперевезення, визначено вплив воєнного стану на показники функціонування морських портів України в системі обслуговування міжнародного вантажоперевезення.

Визначено перспективи розвитку морських портів України в системі обслуговування міжнародного вантажоперевезення в умовах воєнного стану, у тому числі окреслено перспективи та напрямки розвитку морських портів України в умовах зміни логістичних маршрутів, визначено напрямки розвитку інвестиційних та партнерських програм як чинник активізації розвитку морських портів України.

Ключові слова: морський торговельний порт, морські вантажні перевезення, логістика, логістичні шляхи, обсяги вантажоперевалки, обслуговування міжнародних вантажів.

ANNOTATION

Akilina V.I., “Seaports of Ukraine in the system of servicing international cargo transportation under martial law”.

Qualification work for obtaining a master's degree in specialty 292 “International economic relations” under the educational program “International economic relations”. – Odessa National Economic University. – Odessa, 2023.

The master's qualification work consists of three sections. The object of the study is the sea trade ports of Ukraine in the international cargo transportation service system.

The work examines the concept and classification of sea ports as a component of the infrastructure of international cargo transportation, summarizes the functions and services of sea ports in the international cargo transportation service system, and investigates the factors influencing the development and functioning of modern sea cargo ports.

The indicators of the development and functioning of sea ports of Ukraine in the pre-war period are analyzed, the factors influencing the development and functioning of sea ports of Ukraine in the international cargo transportation service system are analyzed, and the impact of martial law on the indicators of the functioning of sea ports of Ukraine in the international cargo transportation service system is determined.

The prospects for the development of seaports of Ukraine in the system of servicing international cargo transportation under martial law have been determined, including the prospects and directions for the development of seaports of Ukraine in the context of changing logistics routes, and the directions for the development of investment and partnership programs as a factor in activating the development of seaports of Ukraine have been determined.

Keywords: sea trade port, sea freight transportation, logistics, logistics routes, cargo handling volumes, international cargo handling.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ МОРСЬКИХ ПОРТІВ В СИСТЕМІ ОБСЛУГОВУВАННЯ МІЖНАРОДНОГО ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕННЯ.....	6
1.1. Поняття та класифікація морських портів як складової інфраструктури міжнародних перевезень вантажів.....	6
1.2. Функції та послуги морських портів в системі обслуговування міжнародного вантажоперевезення.....	14
1.3. Чинники впливу на розвиток та функціонування сучасних морських вантажних портів.....	19
Висновки до розділу 1.....	27
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ.....	29
2.1. Аналіз показників розвитку та функціонування морських портів України у довоєнний період.....	29
2.2. Аналіз чинників впливу на розвиток та функціонування морських портів України в системі обслуговування міжнародного вантажоперевезення.....	36
2.3. Вплив воєнного стану на показники функціонування морських портів України в системі обслуговування міжнародного вантажоперевезення.....	45
Висновки до розділу 2.....	55
РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ В СИСТЕМІ ОБСЛУГОВУВАННЯ МІЖНАРОДНОГО ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕННЯ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ.....	57
3.1. Перспективи та напрямки розвитку морських портів України в умовах зміни логістичних маршрутів.....	57
3.2. Розвиток інвестиційних та партнерських програм як чинник активізації розвитку морських портів України....	64
Висновки до розділу 3.....	70
ВИСНОВКИ.....	72
Список використаних джерел.....	76

ВСТУП

Актуальність теми кваліфікаційної роботи. Морські порти це середовище, яке забезпечує зв'язок між морем і сушею для комплексної морської діяльності. Порти є основним промисловим і торговим інструментом економічного і соціального розвитку країн. Наразі портовий сектор зазнає впливу соціально-економічних змін, що характеризуються розвитком вимог у країнах через нові контексти та виклики глобалізації, впровадження нових торговельних обмежень та тенденції розвитку економіки, інституцій, технологій, екології та самого морського транспорту. Ці трансформації створюють дуже невизначене та складне середовище для портів і докорінно змінюють концепцію їх функціонування.

Для України статус морської держави продовжує бути невід'ємною складовою, хоча сьогодні, коли Україна знаходиться у стані війни з російською федерацією, підтримувати діяльність та забезпечувати ефективність морських портів стало набагато складніше. Між тим, незважаючи на складні умови, наша країна має значний потенціал для розвитку морського транспорту, оскільки в неї наразі розблоковано доступ до Чорного моря, а також все більше активну роль грають порти, розташовані біля річки Дунай. Забезпечення відновлення діяльності та забезпечення ефективного функціонування портів є критично важливим для забезпечення інтегрованості національної економіки України у світову економічну систему та збереження цілісності вітчизняного господарського механізму. Вищевикладене обґрунтовує актуальність обраної теми кваліфікаційної роботи магістра.

Питання ролі морських портів у національній економіці та проблеми їх функціонування в сучасних умовах розвитку світової економіки привертали увагу багатьох науковців. Серед актуальних закордонних наукових робіт можна відмітити останні дослідження сучасних організаційних підходів до ефективного управління портами [1, С. 1055]; дослідження ролі контейнерних портів у регіональному розвитку [2, С. 886]; приділено увагу питанню

перерозподілу трафіку морських портів [3, С. 806], а також проблемам, пов'язаним із переходом портів від одного покоління до іншого [4]. Українські дослідники аналізували морегосподарський комплекс України та можливі напрямки удосконалення роботи галузі [5, С.219]; також приділено увагу основним чинникам впливу на сферу морських вантажних перевезень та визначенню ефективності морських портів України [6, С.92]. На сучасному етапі українських вчених більше цікавить питання дослідження основних практик, які можуть бути використані при реформуванні портової галузі України [7] та перспективи розвитку морського транспорту в умовах війни [8].

Метою кваліфікаційної роботи є дослідження ролі морських портів України в системі обслуговування міжнародного вантажоперевезення в умовах воєнного стану та визначення перспектив активізації їх діяльності.

Досягнення мети обумовлює виконання таких **завдань**:

- дослідити поняття та класифікацію морських портів як складової інфраструктури міжнародних перевезень вантажів;
- дослідити функції та послуги морських портів в системі обслуговування міжнародного вантажоперевезення;
- узагальнити чинники впливу на розвиток та функціонування сучасних морських вантажних портів;
- проаналізувати показники розвитку та функціонування морських портів України у довоєнний період;
- проаналізувати чинники впливу на розвиток та функціонування морських портів України в системі обслуговування міжнародного вантажоперевезення;
- визначити вплив воєнного стану на показники функціонування морських портів України;
- визначити перспективи розвитку морських портів України в умовах зміни логістичних маршрутів та за рахунок розвитку інвестиційних та партнерських програм.

Об'єктом дослідження виступають морські торговельні порти України в системі обслуговування міжнародного вантажоперевезення.

Предмет дослідження становлять теоретичні та економіко-організаційні напрямки активізації діяльності морських портів України в системі обслуговування міжнародного вантажоперевезення в умовах воєнного стану.

У процесі підготовки кваліфікаційної роботи застосовано такі **наукові методи**: аналіз та синтез, метод узагальнення – для дослідження теоретичних засад діяльності морських портів, їх функцій та чинників розвитку; графічний метод, табличний метод, статистичний інструментарій – для наочного представлення результатів аналізу діяльності морських портів України, чинників, що впливають на їх діяльність та перспективних напрямків їх розвитку.

Інформаційна база кваліфікаційної роботи складається з наукових праць українських і зарубіжних дослідників питань проблем функціонування морських портів, чинників, що впливають на їх діяльність та розвиток, офіційних даних та звітності Міністерства інфраструктури України, Адміністрації морських портів України, Інтернет видань новин.

Публікації та апробація результатів дослідження. За результатами виконання кваліфікаційної роботи опубліковано тези:

Акіліна В.І. Тенденції діяльності морських портів України в умовах воєнного стану. Збірка тез Всеукраїнської науково-практичної конференції «Глокалізаційні аспекти інноваційного розвитку економіки», 18 жовтня 2024 р. Одеса, ОНЕУ (у друці).

Структура та обсяг роботи. Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків загальним обсягом 77 сторінок, списку використаних джерел зі 77 найменувань. Загальний обсяг роботи становить 82 сторінки.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ МОРСЬКИХ ПОРТІВ В СИСТЕМІ ОБСЛУГОВУВАННЯ МІЖНАРОДНОГО ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕННЯ

1.1. Поняття та класифікація морських портів як складової інфраструктури міжнародних перевезень вантажів

Морські порти мають довгу історію, але незважаючи на те, що технологія морського транспорту значно розвинулася з часів виникнення портів, їх роль і функції залишаються відносно незмінними. В самому загальному сенсі порт визначається як транзитна зона, ворота, через які вантажі та люди переміщуються з моря та до моря, це місце контакту між сушею та морським простором, вузол, де взаємодіють океанські та внутрішні транспортні системи, а також місце конвергенції для різних видів транспорту. Оскільки морські та внутрішні види транспорту мають різну пропускну здатність, порт бере на себе роль пункту розвантаження, де вантаж зберігається, консолідується або деконсолідується. Якщо давати більш конкретне визначення, то морський порт — це логістичний і промисловий вузол у глобальних ланцюгах поставок із функціональним і просторовим кластеризуванням діяльності, пов'язаної з транспортуванням, трансформацією та інформаційними процесами [9].

Сучасний морський порт не розглядається виключно як точка розриву навантаження в різних ланцюгах поставок, але його слід розглядати як транзитний пункт, що додає вартість. Як вузли транспортних і логістичних мереж, порти мають розташування, відносна важливість якого може коливатися в залежності від економічних, технічних і політичних змін. Це розташування намагається використати переваги порту, що характеризується основними фізичними особливостями, що впливають на морський профіль, такими як глибина води, під'їзні канали та доступна земля. Морський профіль координує розташування основних фізичних елементів, які складають порт,

включаючи навігаційні канали, поворотні басейни, причальні басейни, причали, пірси та причали. Морський порт є одним з елементів морської індустрії, який включає всі види діяльності, що сприяють і підтримують морське судноплавство. Він включає галузь судноплавства, таку як перевізники та судновласники, портову галузь, таку як портові органи та оператори терміналів, управління та нагляд за вантажем і допоміжною діяльністю, такою як фінанси, страхування та бункерування. Галузь покладається на основи, пов'язані з її похідним попитом, капіталомісткістю та економією на масштабі. Таким чином, економісти розглядають морські порти як центри економічної діяльності, пов'язаної з будь-яким видом прибуття (туристичних або вантажних), обслуговуванням суден і вантажів [10, С.138].

Визначення порту змінювалося з часом, для першого покоління порти були по суті сполученням між сухопутними і морськими вантажними перевезеннями. Потім їхня роль була зосереджена завантаженні та розвантаженні суден, зберіганні та доставці/отриманні товарів. Порти першого покоління – це організації, потужності яких, стратегія та діяльність зосереджені на надання основних послуг – обробка вантажів та суден, безпека. Для другого покоління портів характерно те, що вони стали вважатися центрами обслуговування в транспортній сфері, промисловості та торгівлі, які можуть впроваджувати та пропонувати своїм користувачам промислові чи комерційні послуги, які не пов'язані безпосередньо з традиційною діяльністю завантаження/розвантаження. Порти другого покоління аналізують тенденції світового ринку та спеціалізуються на створенні або розширенні терміналів з особливих видів вантажів, використовуючи при цьому нові методи та прийоми управління, засновані на плануванні та маркетингу. Порт стає і вантажообробним, і сервісним центром. Порти третього покоління створені завдяки глобальному розширенню контейнеризації та інтермодалізму, що поєднується зі зростаючими вимогами міжнародної торгівлі. Порт вже розглядають як динамічну ланку міжнародної системи виробництва та розподілу. Робота портів третього покоління спрямована не тільки на обробку

вантажів та надання супутніх послуг. Їхнє завдання – розширюючи спектр послуг, створити ефективну платформу для повноцінної логістики. Такі підприємства зміцнюють зв'язки з містом та користувачами послуг, використовують комплексну систему збору та аналізу інформації, які намагаються налагоджувати партнерські взаємини з усіма компаніями, які працюють у порту. Типовою діяльністю портів третього покоління можна назвати традиційні портові послуги, промислово-екологічні послуги, адміністративно-комерційні, організаційні, створення інформаційної структури, додаткової вартості вантажу, інтеграція з працюючими на території компаніями, спрощення митних та прикордонних процедур. Порти четвертого покоління характеризуються інтернаціоналізацією та диверсифікацією на основі мережевої системи, яка об'єднує багато портових зон і дозволяє співпрацювати з іншими портами. Вони називаються мережевими портами. Ці порти об'єднані в міжнародний транспортно-логістичний ланцюг, який надає послуги «від дверей до дверей» разом з іншими логістичними операторами, які працюють у кількох географічних районах поблизу портів. Порти четвертого покоління – це не одна структура, а комплекс (мережа) фізично не пов'язаних між собою портів, об'єднаних загальним управлінням чи співробітництвом із оператором. З іншого боку, такі порти характеризуються розширенням зв'язків з іншими видами транспорту, диверсифікації, інтернаціоналізації та автоматизацією діяльності; вони оптимально інтегровані в логістичні ланцюжки та світові ланцюги постачання. Як показує досвід, до четвертого покоління еволюціонують порти, що спеціалізуються на контейнерних, ро-ро перевезеннях [11]. Крім того, виділяють навіть порти п'ятого покоління, це нова концепція морського порту – обслуговування клієнтів. Такий порт надає послуги на більш високому рівні, використовуючи ринкові механізми, стимули та державну політику. Орієнтація на споживача, а також сервіс і технології є життєво важливими факторами для портів п'ятого покоління [12, С.497-499]. Порт п'ятого покоління має сильніший фокус на вимогах клієнта, пропускній здатності порту, логістиці та мережах ланцюга поставок. Це вимагає розробки

комунікаційних стратегій, які чітко формулюють пропозицію портових послуг і ціннісних пропозицій для клієнтів, а також структуру портового маркетингу, спрямовану на підвищення лояльності клієнтів у дуже динамічному та конкурентному середовищі [13, С.502-503]. Існує багато критиків такої класифікації, які зазначають, що не кожен порт має прагнути перейти до третього чи четвертого покоління, не кожному це доступно через об'єктивні умови. Еволюцію покоління портів зображено на рис. 1.1, де можна визначити історичний період, у якому народилося кожне покоління портів.

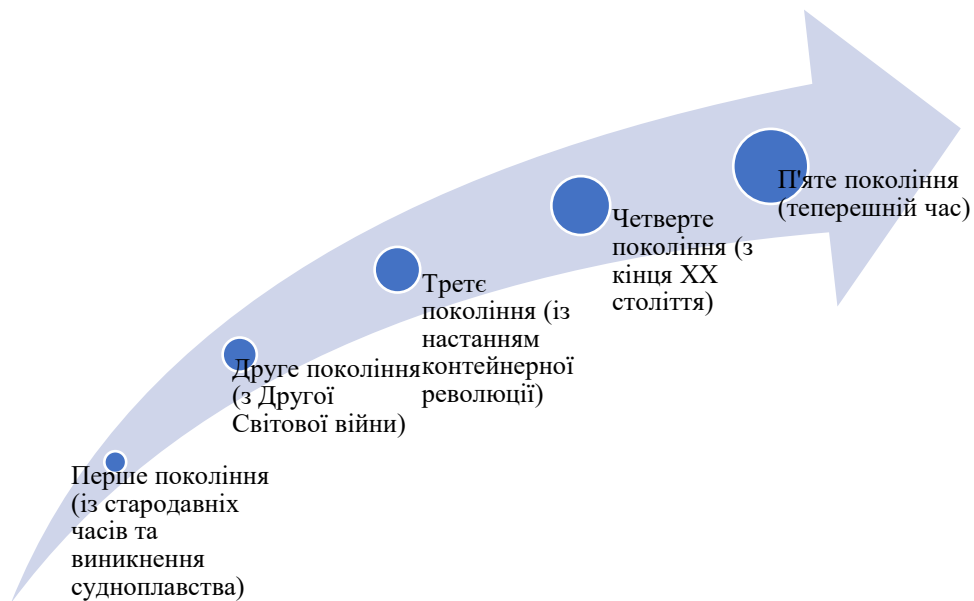


Рис. 1.1. Еволюція поколінь морських портів

Джерело: складено за [14]

Що стосується підходів до класифікації морських портів, то найпоширеніші порти можна розділити на комерційні/промислові порти [15, С.120], порти контейнерних терміналів та інтермодальні порти [16]. В іншій класифікації порти класифікуються на три типи, такі як місцеві порти, національні порти та міжнародні порти. Ці класифікації базуються на характеристиках портів, регіоні порту, об'ємі вантажів, які він обслуговує, типі судна, роботі порту та послугах, річній кількості пасажирів і річній кількості суден, що причалюють і виходять з порту. Різні типи портів та їхні характеристики наведені в таблиці 1.1.

Класифікація портів

Тип порту	Характеристики	
Місцевий порт	Служить для місцевих потреб	Обмежений простір і місткість Невеликий розмір Відсутня логістична діяльність Не підтримує круїзні лайнери Човни, судна, яхти та маломірні судна < 500 пасажирів
Національний порт	Обслуговує потреби країни	Середнього розміру (більший за місцевий порт) Охоплює всі типи суден з невеликими логістичними та круїзними заходами Кораблі середнього розміру < 2500 пасажирів, вантажні перевезення середнього рівня
Міжнародний порт	Обслуговує міжнародні потреби	Найбільший розмір Забезпечує суттєву логістичну інфраструктуру Круїзні судна > 2500 пасажирів, різноманітні вантажі, контейнеровози, газовози тощо

Джерело: складено за [17, С. 54-62].

Ще один підхід до розуміння різноманітності портів полягає в їх класифікації за типологіями для аналізу їхньої специфічної ролі та функцій. Традиційно порти можна класифікувати на основі великої кількості параметрів, таких як [17, С. 104-117]:

- Масштаб. Відноситься до оцінки розміру порту з точки зору його площі, річного обсягу вантажів, розміру його внутрішніх районів, кількості судноплавних служб, до яких він підключений, або кількості клієнтів. Масштаб порту зазвичай асоціюється з його економічним і комерційним значенням на ринку, який він обслуговує. Великі порти, як правило, диверсифіковані, тоді як малі порти переважно спеціалізовані.
- Географічний контекст. Відноситься до основних характеристик порту та ситуації. Умови прибережної та внутрішньої географії створюють різноманітність у розташуванні портів та їхніх гаваней, наприклад, уздовж берегової лінії, на річці чи в гирлі. Багато портових ділянок мають природні переваги, тоді як інші потребують покращення шляхом днопоглиблення. Деякі з них є повністю штучними утвореннями. Незважаючи на те, що порт є

фіксованим у просторі, його положення залежить від основних судноплавних шляхів і внутрішніх районів, або від його близькості та взаємодії з містами чи міськими агломераціями.

- Управління та інституційні налаштування. Посилається на умови власності на землю та ролі інституційних механізмів між державним і приватним секторами. Багато портів є державною власністю, але мають термінали, якими керують приватні організації.
- Функції порту. Відноситься до спектру послуг, які пропонує порт, таких як обробка вантажів, логістика та розподіл, промислові та морські послуги. Вони піддаються конкурентному тиску, оскільки послуги, які пропонує один порт, можуть пропонуватися іншим портом.
- Спеціалізація. Відноситься до вантажу, який обробляється, наприклад, контейнерів, звичайних генеральних вантажів, наливних вантажів, сухих наливних вантажів або вантажів, що перевозяться. Деякі порти спеціалізуються на обслуговуванні пасажирських перевезень, а саме круїзних суден і поромів. Інша спеціалізація стосується портоцентричних галузей, таких як металургійні заводи, енергетичні заводи, автомобільна чи хімічна промисловість. Крім того, логістична діяльність є важливим фактором спеціалізації порту.

Послідовні етапи розвитку портів, частково координовані різними економічними можливостями, сприяли встановленню ієрархії портів, починаючи від невеликих портів, що обслуговують ринкову нішу (іноді один товар), до великих шлюзів, що обслуговують величезну територію, що складається з великого діапазону господарської діяльності. Як і в більшості ієрархій, існує невелика кількість дуже великих портів, на які припадає значна частка загального трафіку, а багато малих портів мають обмежений трафік. Наприклад, у 2022 році на 20 найбільших контейнерних портів припадало 45,9% загального обсягу перевезень, що відображає добре налагоджену ієрархію, а у 2023 році вони ще укріпили свої позиції (Рис. 1.2).

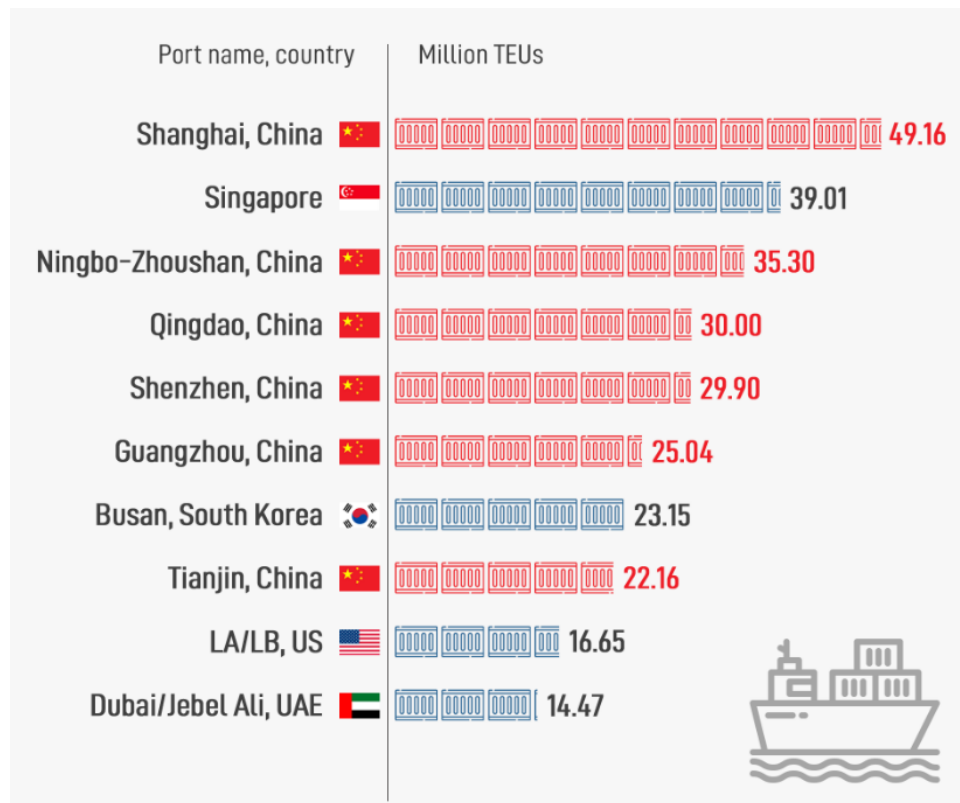


Рис. 1.2. Найбільші контейнерні порти світу, 2023 р.

Джерело: [18]

З точки зору ланцюга постачання, морські порти дедалі більше функціонують не як окремі місця, де обробляють судна, а як поворотні столи в глобальних ланцюгах постачання та глобальних транспортних мережах. Сучасний порт характеризується як платформа, яка керує потоками вантажів і вимагає наукомісткої координаційної діяльності. Морський порт не є самодостатнім, оскільки портова діяльність сприяє розвитку промисловості та логістики в районах порту та його внутрішніх районах. Таким чином, порти виступають як центри обслуговування та логістичні платформи для міжнародної торгівлі та транспорту.

В останні десятиліття порти зазнали хвилі реформ, які відображають дедалі більший бізнес і ринковий підхід до управління портом. З точки зору управління та інституційної точки зору, багато портів стали незалежними комерційними організаціями, які прагнуть до прибутковості, відшкодування витрат та обслуговування клієнтів. Морські порти є частиною системи зі

специфічними просторовими та функціональними характеристиками, що підтримує глобальні логістичні та транспортні мережі. Це означає, що порти є частиною ряду морських зон, де держави мають певний суверенітет і юрисдикцію, наприклад, територіальні води та виключні економічні зони. Ці зони взаємодіють з іншими вузлами, такими як закордонні та сусідні морські порти, інтермодальні термінали та внутрішні логістичні платформи. Морські порти підпорядковуються трьом типам функціональних взаємозалежностей з іншими вузлами:

- **Ланцюгові мережі.** Порти — це вузли, що є частиною послідовності потоків, де вихід одного вузла в мережі є входом для іншого. Прикладом є зв'язок між контейнерними портами та внутрішніми центрами завантаження. Роттердам обслуговує ланцюг внутрішніх терміналів уздовж річки Рейн, роль, яку аналогічно взяв на себе Шанхай для внутрішніх терміналів уздовж річки Янцзи. Мережі ланцюгів також застосовуються до трансокеанських відносин, включаючи глибоководні лайнерні послуги, такі як мережа Роттердам – Сінгапур, що підтримує торгівлю між Європою та Далеким Сходом.
- **Ієрархічні мережі.** Порти — це вузли, що належать до різних рівнів зв'язку, що означає, що до деяких місць можна дістатися опосередковано, а не безпосередньо. Прикладом є відносини між хабом і фідерним портом у контейнерних перевезеннях, наприклад, південнокорейський контейнерний порт Пусан і менші фідерні порти в Північно-Східній Азії.
- **Трансакційні мережі.** Порти є вузлами в системі комерційних відносин, де вони можуть конкурувати або взаємодоповнювати один одного. Вони використовують такі переваги, як розташування, вартість і продуктивність, щоб залучити або утримати транспортні служби та трафік.

Вищенаведене підкреслює, що порти рідко працюють ізольовано від інших портів, а є частиною складних мереж взаємодії. Портова система може бути визначена як система двох або більше портів, розташованих поруч у певній зоні. Це може стосуватися повної берегової лінії, наприклад, західного узбережжя Північної Америки. Діапазон портів є однією з найбільших

узгоджених систем портів. Діапазон портів можна визначити як групу портів, розташованих уздовж одного узбережжя та потенційно мають спільний доступ до внутрішніх районів. Типовими прикладами є дельта Рейну-Шельди (Бельгія та Нідерланди), дельта річки Янцзи та дельта річки Чжуцзян у Китаї. Діапазон портів може бути домом для кількох багатопортових шлюзів. Наприклад, ланцюг Гданськ-Гавр включає багатопортові шлюзи в Гданській затоці в Польщі, Північній Німеччині, дельті Рейну-Шельди та естуарії Сени у Франції. Внутрішні вузли та фідерні порти також вважаються частиною портової системи. Вони конкурують за залучення економічної діяльності, пов'язаної з морськими портами, що призводить до функціональних змін у портовій системі. Ці вузли також можуть співпрацювати та координувати свій розвиток, об'єднуючи транспортні потоки та пропонуючи землю для розвитку. Це надає економічній діяльності, такий як виробництво та логістика, ряд варіантів розташування для вузлів, які найбільше підходять для їхніх операційних потреб і потреб доступу до ринку [19].

1.2. Функції та послуги морських портів в системі обслуговування міжнародного вантажоперевезення

Географічно морський порт — це точка взаємодії суші та моря, яка включає два види транспорту (водний та сухопутний) з різними характеристиками. З цієї точки зору територію морського порту можна розділити на приморську, берегову та проміжну зони. Кожен простір використовується для різних типів діяльності. Рисунок 1.3 ілюструє найпоширенішу діяльність, що виконується в районі морського порту.

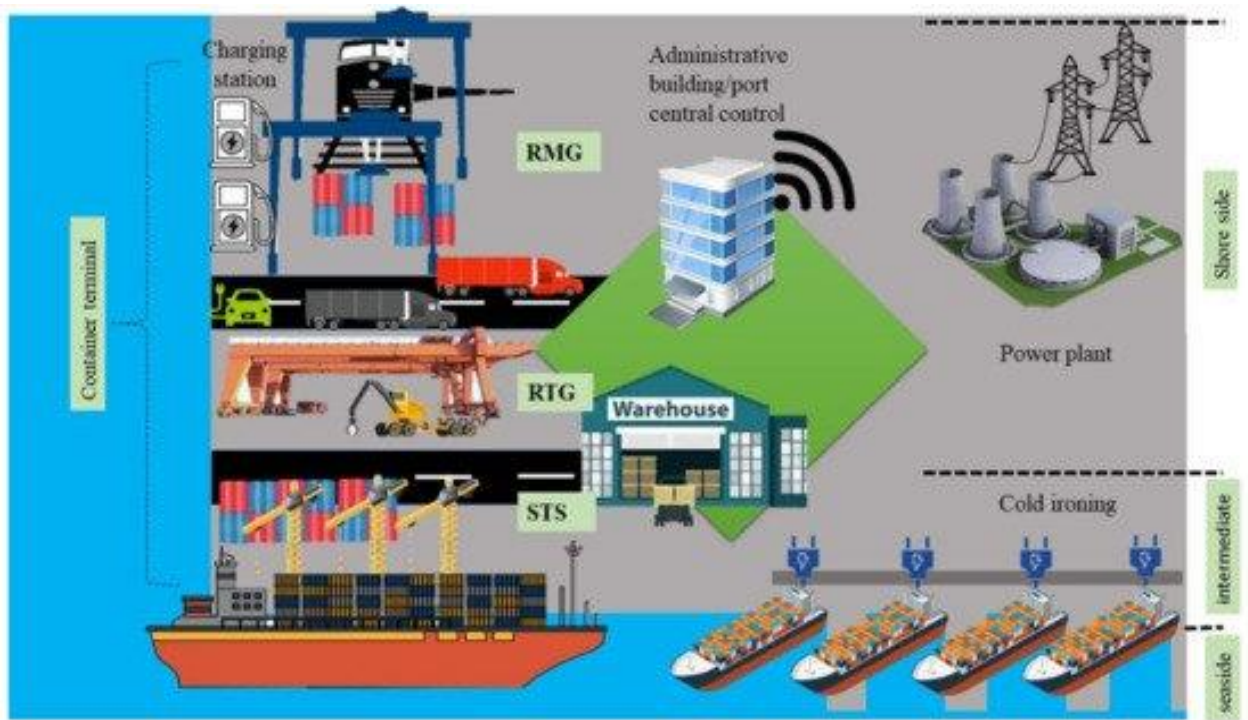


Рис. 1.3. Діяльність морського порту та компоненти навантаження (аббревіатури: рейковий портал (RMG), гумовий портал (RTG) і корабель до берега (STS).

Джерело: [17].

Послуги портів, як правило, пропонуються судну та товарам. Портові послуги - це послуги комерційного характеру, які надаються за винагороду користувачам портів. Ціна цих послуг, як правило, не включається в збори, які стягуються за дозвіл заходити або маневрувати в порту. Якість, ефективність і економічність портових послуг визначають загальний рівень послуг, що надаються портом. Ці елементи є аспектами вирішальних факторів конкуренції в портах для залучення клієнтів. Портові послуги завжди надаються в режимі виключних прав та/або монополій державного чи приватного характеру. Надання портових послуг комерційного характеру регулюється правилами конкуренції, а також правилами, що встановлюють основні свободи, свободу заснування та свободу пересування працівників, товарів і послуг. Однак існує ряд аспектів, характерних для портів:

- порти можуть бути обмежені в просторі;
- порти відіграють особливу роль у здійсненні митних процедур;
- порти несуть відповідальність за безпеку на морі, суші та захист навколишнього середовища;
- порти надають послуги судну та вантажам, що транспортуються до порту (розвантажувально-розвантажувальні, складські, митні, страхування тощо).

Таким чином, загальні послуги порту включають: суднові послуги, товарні послуги, адміністративні послуги, послуги з обробки, послуги наземного транспорту. У таблиці 1.2 узагальнено різні послуги морського порту з їх поясненнями.

Таблиця 1.2.

Послуги морського порту

Послуги морського порту	Характеристика та основні актори послуг
суднові послуги	Послуги, спрямовані на допомогу судну під час його зупинки, їх здійснюють буксири, планери, вантажоодержувачі або суднові агенти, які представляють у порту власника судна або фрахтувальника судна, це заправка паливом і бункерування, судноремонт, обслуговування контейнерів, переробка судових відходів і берегові послуги для моряків
товарні послуги	Це допомога в логістиці (фізичній, інформаційній та фінансовій) товарів (їх надають експедитори, вантажоодержувачі товарів, митні брокери, компанії з угруповання, зберігання, тестування, аналізу зразків, спостереження та безпеки).
адміністративні послуги	Вони складаються як з послуг адміністрації порту, відповідальної за управління портовими спорудами та обладнанням, так і з послуг інших адміністрацій, що представляють державу (митниця, прикордонна поліція, охорона здоров'я, соціальна допомога, служби пожежної безпеки та безпеки тощо).
послуги обробки	Це також називається «Стивідорні послуги», які відносяться до всіх завантажувальних і розвантажувальних операцій торговельних суден, у портах операції з обробки повинні здійснюватися підприємствами, які забезпечують взаємодію між водою та землею, вони також здійснюють прийомні операції, визнання та охорону товарів.
послуги наземного транспорту	Їх надають транспортні компанії автомобільного, залізничного транспорту та внутрішніх водних шляхів.

Джерело: [20].

Слід також відмітити, що традиційні функції морських портів сьогодні змінюються. В епоху глобалізації, коли у світі немає жодного недоступного пункту призначення, технологія полегшує передачу інформації до кожного пункту призначення, і немає фізичних перешкод до потоку знань, капіталу, інформації, людей, товарів тощо, сфера логістики також зазнає постійних змін. Цей розвиток призводить до зміни традиційних функцій морських портів, які досі виконували переважно транспортні, торговельні та промислові функції.

Тому на сьогодні виокремлюють такі групи функцій морських портів [21, С. 45; 22, С.80; 23]:

- Функція трафіку. Основною функцією порту є функція трафіку, щоб справлятися з транспортною функцією, порт потребує: достатніх потужностей, що включають відповідну інфраструктуру морського порту та супраструктуру; гарне транспортне сполучення з внутрішніми районами та хороше морське сполучення. Весь потенціал морського порту та оптимальне виконання ним функцій перевезення може бути досягнуто лише за умови відповідності пропускної здатності морського порту, транспортного потенціалу наземної інфраструктури, а також достатньої кількості ліній і послуг.
- Обслуговування вантажів. Порт повинен займатися завантаженням, розвантаженням, транспортуванням, експедируванням, переміщенням, збереженням, зберіганням, переробкою, пакуванням і розподілом вантажів в країну та з країни. Порт також є місцем, де здійснюються процедури імпорту та експорту, а також є початковою точкою, продовженням або завершенням транспортного процесу.
- Торговельні функції. У портах є велика концентрація товарів для національних потреб, а також для інших країн. Щоб задовольнити комерційну функцію, морський порт потребує: хорошого сухопутного та морського сполучення, концентрації вантажів у районі морського порту та достатніх складських потужностей. У морському порту торговельні функції включають:

- купівлю-продаж товарів, а також додаткові послуги до товарів, що збільшують їх вартість.

- Промислова функція. Після Другої світової війни в морських портах була запроваджена промислова діяльність. Першими галузями промисловості в морських портах були суднобудування і виробництво військової техніки. За ними пішли нафтопереробні заводи, хімічна промисловість, цементні заводи та виробництво добрив. Сьогодні великі міжнародні морські порти світового значення підтримують розвиток промислових зон і різних митних об'єктів, що дозволяє їм бути конкурентоспроможними на світовому ринку. Великі промислові комплекси були побудовані в численних міжнародних морських портах, таких як Роттердам, Антверпен, Марсель-Ла-Фос-Ліон, Вен-айс-Местре тощо. Концентрація промисловості у морських портах пропонує численні економічні переваги, зокрема: збільшує товарообіг і забезпечує зайнятість, сприяє включенню країни в міжнародний обмін, покращує конкурентоспроможність галузей, розташованих у морських портах, у порівнянні з індустрією, розташованою на території країни. Основною передумовою відповідної промислової функції морського порту є його задовільна функція руху. Сьогодні промислові морські порти або морські портові зони з усіма основними зручностями для ефективної роботи плануються вже під час будівництва нових морських портів.

- Логістична та розподільна функція. У сучасній логістиці та управлінні ланцюгами поставок до традиційної групи функцій приєдналася нова функція – логістична та розподільча. Примітно, що морські порти діють не лише як пункти обробки або перезавантаження товарів на транспортному маршруті, але також як логістичні та розподільчі центри, які функціонують як інтермодальні центри в ланцюгах постачання, пропонуючи послуги «від дверей до дверей». Тенденція розвитку логістичних та розподільних центрів, а отже, і розвиток логістичної та розподільчої функції в морських портах сягає кінця 80-х років минулого століття, коли підприємці почали шукати нові виробничі потужності із задовільною внутрішньою інфраструктурою,

зв'язками з внутрішньою територією, зручні об'єкти з точки зору трудового, податкового та фіскального законодавства. Такі логістичні та розподільчі центри є організаціями, які координують діяльність або послуги для одного чи кількох ланцюгів постачання від точки походження до точки призначення, додаючи нову вартість товарам у цьому процесі. У морських портах логістична та розподільча функція формується в інтегральному логістичному ланцюзі поставок. Існують два типи логістичних і розподільних центрів, які лежать в основі цієї функції в морських портах: логістичні та розподільні центри, з яких товари розподіляються не до кінцевого та відомого покупця, а до меншого логістичного та розподільчого центру, з яких розподіл до місцевого споживача набагато зручніший, і логістичні та розподільчі центри, що розподіляють товари безпосередньо до кінцевого та відомого покупця. Логістична та розподільча функція може бути створена в морських портах за умови відповідної організації та управління. Успішний розвиток цієї функції в першу чергу залежить від перерахованих вище функцій та хорошого інфраструктурного зв'язку морського порту з внутрішніми районами.

1.3. Чинники впливу на розвиток та функціонування сучасних морських вантажних портів

Перші дослідження чинників, що впливають на розвиток, ефективність та конкурентоспроможність морських портів можна знайти в наукових роботах, опублікованих ще в 1960-х роках, у 1980-х роках почалася еволюція портових досліджень, потім значний сплеск наукових робіт спостерігався у 2000-х роках. Деякі роботи визначають детермінанти розвитку та конкурентоспроможності з точки зору конкретної групи інтересів, тоді як інші роблять спільне визначення на основі різних відповідей груп інтересів. Узагальнено це представлено в Таблиці 1.3.

Підходи авторів до визначення чинників ефективності та
конкурентоспроможності морських портів

Автор(и)	Визначені фактори
Френч	Внутрішні фактори: термінальні засоби, тарифи, завантаженість порту, рівень обслуговування, зв'язок і портові оператори Зовнішні фактори: економіка внутрішніх регіонів, економічний стан країни, торгова політика та світові економічні тенденції.
Коллісон	Середній час очікування судна в порту, впевненість у розкладах порту, пропускна здатність порту.
Брукс	Портові витрати, частота заходу суден, репутація порту та/або лояльність, прямий захід судна, пошкодження вантажу.
Мерфі та ін.	Об'єкти для великого та/або нестандартного вантажу, великого об'єму відправлення, плата за обробку, втрата та пошкодження, наявність обладнання, отримання та доставка, інформація про відправлення, розгляд претензій, спеціальна обробка.
Хайзендонк та ін.	Фактори були розділені на дві групи: 1) функціональна діяльність, що виконується в порту, 2) ресурси, необхідні для виконання пов'язаної діяльності (факторні умови, умови попиту, стратегія фірм, структура та конкуренція, уряд, суміжні та допоміжні галузі).
Тонгзон та Хенг	Рівень ефективності роботи порту (терміналу), портові збори за обробку вантажів, надійність, глибина навігаційного каналу, адаптованість до мінливого ринкового середовища, доступність території, диференціація продукту.
Йео та ін.	Портове обслуговування, стан внутрішніх районів, доступність, зручність, вартість логістики, регіональний зв'язок.
Юен та ін.	Розташування порту, витрати в порту, портові засоби, послуги доставки, оператори терміналів, портові інформаційні системи, сполучення з внутрішніми районами.
Дайк і Ісмаель	Ефективність і продуктивність порту, політична стабільність, портові витрати, портова інфраструктура, розташування порту, обсяг вантажів.
Парола та ін.	Портові витрати, близькість до внутрішніх районів, сполучення з внутрішніми районами, географічне розташування порту, портова інфраструктура, ефективність роботи, якість портових послуг, морське сполучення, морська доступність і розташування порту.
Халес та ін.	Фактори конкурентоспроможності, орієнтовані на клієнта: розташування порту, рівень обслуговування, портові збори, портові засоби та обсяг вантажу. Фактори конкурентоспроможності, орієнтовані на інвестора: репутація порту, фінансові ресурси, інституційна структура, ціна, правова база.

Джерело: складено за [25, С. 12; 26, С. 101; 27, С. 145; 28, С. 238; 29, С. 70; 30, С. 407; 31, С. 912; 32, С. 35; 36, С. 116; 37, С. 365]

Таким чином, автори виокремлюють різні набори та кількість факторів, що впливають на вибір порту клієнтами та його ефективність. Наприклад, в

процесі вибору конкретного порту судноплавні компанії враховують такі фактори як відстань плавання, близькість до внутрішніх районів, сполучення портів, портові засоби, наявність портових послуг і портові тарифи, наявність інформації про діяльність порту, розташування порту, час обороту судна в порту, наявні засоби, управління портом, портові витрати та зручність для клієнтів [34, С. 72] Фізична інфраструктура (включаючи глибину), географічне розташування (близькість до ринків, основних маршрутів), портова адміністрація та обслуговування суден (час обороту), вартість обслуговування часто називають ключовими факторами [35, С. 170], причому деякі опитування судновласників виявили, що вартість порту та асортимент портових послуг є єдиними значущими факторами у виборі порту судноплавними лініями [36, С. 479].

Не слід також забувати, що цілий комплекс демографічних, технологічних та екологічних факторів, які впливають на повсякденну діяльність та формують низку важливих тенденцій привів до змін традиційного укладу портової галузі. Саме тому слід розглянути таку тенденцію розвитку та функціонування сучасних портів як фокус на стратегії територіального розвитку. Наростаюча складність портових операцій призводить до диверсифікації та інтенсифікації землекористування. Так, наприклад, порт Амстердам, другий за величиною в Нідерландах, зіткнувся з серйозним викликом у вигляді стрімкого розростання міста. Прогнозується, що у 2030 році успішними стануть ті порти, які підвищать ефективність використання своїх територій, а порти, які не впораються з цим завданням, припинять своє існування та будуть поглинені містами; порти створюватимуть нові екосистеми з містами та продовжуватимуть отримувати вигоди від синергії між містами та портами в існуючих кластерах; порти стануть ще потужнішим драйвером інновацій та джерелом доходів для прилеглих міст. Також називають важливим трендом наближення до моделі "порт-лендлорд" для розвитку та керування портами та якості інфраструктури та послуг. Суть її полягає у тому, що держава в особі портової адміністрації розвиває стратегічну

інфраструктуру та встановлює правила гри, а суб'єкти господарювання – надають послуги на конкурентних засадах [37].

Що стосується загальних світових тенденцій та чинників, що впливають на діяльність та розвиток морських портів, то слід сказати про те, що морський транспорт продовжує лавірувати в умовах тенденцій, що сформувалися після пандемії COVID-19, наслідків збоїв у глобальних виробничо-збутових ланцюжках у 2021–2022 роках, погіршення кон'юнктури на ринку контейнерних перевезень та зрушень у структурі морських перевезень та торгівлі, викликаних війною в Україні. При цьому у 2022 році морські перевезення скоротилися всього на 0,4%, і, відповідно за даними ЮНКТАД, у 2023 році їхнє зростання зафіксовано на 2,4 %. Галузь зберігає життєздатність, і, за оцінками ЮНКТАД, у середньостроковій перспективі (2024–2028 роки) очікується безперервне, хоч і помірне зростання обсягу морських перевезень (Таблиця 1.4).

Таблиця 1.4

Прогноз обсягу морських перевезень, 2024–2028 роки (зміна у % до попереднього року)

Рік	Загальний обсяг морських перевезень	Обсяг морських контейнерних перевезень
2024	2,1	3,2
2025	2,2	3,2
2026	2,2	3,2
2027	2,1	3,0
2028	2,1	2,9

Джерело: [38]

У світовому судноплавстві спостерігається також низка тенденцій, які ускладнюють для перевізників завдання збалансування попиту та пропозиції. У 2022 року обсяг контейнерних перевезень у метричних тоннах скоротився на 3,7%. Згідно з даними ЮНКТАД, у 2023 році він збільшився на 1,2%, а в 2024–2028 роках його зростання буде понад 3% на рік, що, однак, нижче за довгострокові темпи зростання, які склали близько 7% за останні три

десятиліття. З погляду пропозиції тоннажу в контейнерних перевезеннях очікується, ймовірно, період, що характеризується надмірною провізною здатністю, внаслідок чого перевізникам доведеться регулювати пропозицію провізної здатності за допомогою таких заходів, як відстрочення постачання нових судів, постановку судів на прикол чи здавання судів на злам. Протягом багатьох років час перебування суден у портах поступово скорочувався. Однак під час пандемії COVID-19 усі досягнуті раніше результати були втрачені, оскільки тривалість стоянки всіх типів суден у портах збільшилася. У 2022 році середня тривалість знаходження контейнеровозів та суден для перевезення наливних вантажів у портах залишилася незмінною порівняно з 2021 роком. З іншого боку, тривалість знаходження суден для перевезення генеральних вантажів у портах знизилася на 3%, тоді як аналогічний показник для балкерів збільшився на 3,4%. У другій половині 2022 року вдалося частково подолати збої, пов'язані з пандемією, та тривалість стоянки суден зменшилася у разі більшості типів судів. На рис. 1.4 представлені показники ефективності роботи портів у 2022 році, що відображають одночасно час знаходження суден у порту і кількість перестановок контейнерів і вимірювані в хвилинах розрахунку одну перестановку контейнера в портах країни.

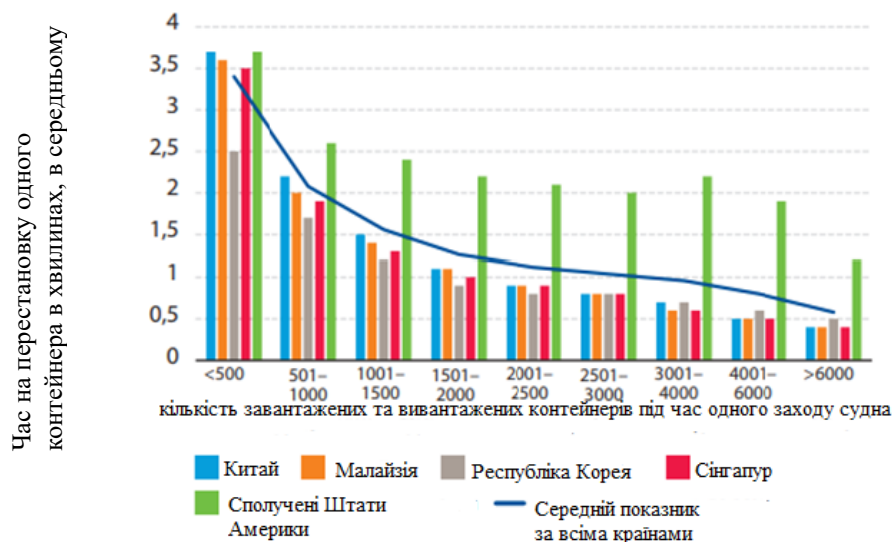


Рис. 1.4. Показники ефективності роботи портів 5 країн з найбільшою кількістю заходів суден у порти

Джерело: [38]

Відмічається, що серед п'яти країн із найбільшою кількістю заходів контейнеровозів у порти найкращі показники були у Республіки Корея за п'ятьма категоріями, визначеними залежно від кількості завантажених та вивантажених контейнерів у розрахунку на один захід судна, у той час як у Сполучених Штатах були відзначені самі низькі темпи навантаження та вивантаження. Відмінності у показниках ефективності роботи портів пов'язані з рівнем автоматизації портових операцій та типом оброблюваних вантажів; у великих портах, як правило, використовується більше засобів автоматизації на кранах і контейнерних площадках. У Сполучених Штатах основний обсяг вантажних операцій припадає на контейнери з імпор্তними вантажами, тоді як в інших чотирьох країнах, що розглядаються, більше контейнерів з транзитними та експортними вантажами. Середній час перебування контейнеровозів у портах країн, що розвиваються, як правило, більше, ніж у портах розвинених країн. Це пов'язано з сукупністю факторів, включаючи більш швидке митне оформлення вантажів, більш досконалу інфраструктуру та більш високу продуктивність праці. Однак під час пандемії COVID-19 час очікування більшою мірою зріс в розвинених країнах і навіть перевищив на початку 2022 року відповідні показники в країнах, що розвиваються. У разі зростання попиту перевезення контейнерних вантажів, особливо під час запровадження суворих санітарно-епідеміологічних обмежень через пандемію при одночасному вжитті пакетів заходів щодо стимулювання економіки, порти, зокрема у Північній Америці і в деяких європейських країнах не справлялися з різко збільшеним обсягом вантажів і стикалися з проблемою перевантаженості. Ці збої позначилися на динаміці вантажообігу та доходах портів. У 2019-2020 роках темпи зростання цих показників сповільнилися, у 2021 році суттєво зросли, а 2022 року знову знизилися. Частка видатків на заробітну плату від загального обсягу доходів скоротилася, що свідчить про обмежене зростання заробітної плати та обережний підхід до найму працівників. Частка витрат на професійну підготовку в рамках загальних

витрат на заробітну плату також залишалася невеликою (у 2016–2022 роках вона становила від 0,3% до 1,1%) за найнижчого рівня у 2022 році. Хоча деякі програми професійної підготовки були переведені в онлайн-формат, загальний обсяг виділених коштів є недостатнім з урахуванням трансформаційних процесів у галузі [38].

Затримки в портах часто свідчать про їхню неефективну роботу. Зазвичай це пояснюється адміністративними та організаційними проблемами, пов'язаними з митним оформленням товарів. Виділення коштів на впровадження цифровізації та використання технологій може допомогти підвищити передбачуваність та надійність роботи портів шляхом підвищення її ефективності та скорочення часу затримок. Забезпечення безперебійного функціонування портів, що є запорукою ефективності, залежить від налагоджених регулюючих процесів. Поліпшенню операцій можуть сприяти деякі заходи щодо спрощення процедур перевезень. Якщо порівняти значення індексу ефективності роботи контейнерних портів, розробленого Світовим банком, між країнами залежно від ступеня виконання ними відповідних положень статей Угоди Світової організації торгівлі про спрощення процедур торгівлі, то спостерігається позитивна кореляція щодо деяких заходів, таких як управління ризиками (стаття 7.4), спрощення процедур для уповноважених операторів (стаття 7.7), координування діяльності прикордонних відомств (стаття 8) та механізм «єдиного вікна» (стаття 10.4), які можуть мати ключове значення для підвищення ефективності роботи портів [39].

У 2024 році ІМО впровадить систему «єдиного морського електронного вікна», що стане важливим етапом у розвитку портової інфраструктури. Це рішення матиме значні наслідки і вимагатиме покращення функціональної сумісності систем різних установ, що працюють у порту і злагодженої взаємодії між ними. Механізм «єдиного морського електронного вікна» має стати надійною цифровою платформою для оптимізації портових операцій. Впровадження цифрових технологій у портах передбачає налагодження зв'язків між різними платформами та створення єдиного електронного порталу

для представлення даних. Взаємопов'язана робота платформ для здійснення зовнішньоторговельних та митних операцій з використанням стандартних форматів даних дозволяє оптимізувати процеси та знизити операційні витрати. Механізм «єдиного вікна» дозволяє учасникам торгівлі представляти імпорتنі та експортні документи в електронному вигляді, використовуючи єдиний інтерфейс. Це спрощує процедури, що підвищує ефективність роботи портів та сприяє забезпеченню прозорості як для учасників торгівлі, так і для співробітників митних органів.

Нові екологічні вимоги можуть призвести до додаткової бюрократичної тяганини та додаткових перевірок при імпорті товарів. Механізм прикордонного коригувального вуглецевого податку є одним із інструментів у рамках програми «зеленого курсу» ЄС, покликаний забезпечити мобілізацію фінансових ресурсів для галузей, діяльність яких призводить до зміни клімату. Починаючи з 1 жовтня 2023 імпортери повинні будуть платити імпортне мито на вуглеродомісткі товари, що ввозяться до Європейського Союзу. Прикордонні відомства мають надавати дані про викиди вуглецю під час виробництва продукції, використовуючи при цьому передбачені сертифікати, які відповідають одній тонні викидів вуглекислого газу. Ці нові механізми, пов'язані з викидами вуглецю, можуть призвести до змін у процесах спрощення процедур торгівлі та збільшення кількості вимог, які необхідно дотриматися до митного оформлення товарів.

Важливою подією останнього часу стало прийняття у липні 2023 року у Сполученому Королівстві закону, згідно з яким електронні торгові документи, включаючи електронні еквіваленти оборотних коносаментів, мають таку ж юридичну силу, як і паперові документи. Оскільки в міжнародних договорах за згодою сторін часто застосовуються принципи англійського права, новий Закон про електронні торгові документи 2023 року, як очікується, сприятиме розширенню використання електронних коносаментів та скорочення затримок у глобальних торгових механізмах. У низці інших країн відповідні закони були розроблені на основі Типового закону ЮНСІТРАЛ про електронні переданих

записах та національним директивним органам рекомендується розглянути можливість внесення аналогічних змін до національного законодавства. У той же час в умовах дедалі більшого розвитку технологій директивним органам та зацікавленим сторонам у галузі, ймовірно, доведеться приділяти дедалі більшу увагу кіберрискам, що зростають, пов'язаними з електронними угодами.

Під егідою Робочої групи VI ЮНСІТРАЛ ведеться також підготовка нового правового інструменту щодо оборотних документів змішаного перевезення. Це дозволить задовольнити зростаючу потребу у фінансуванні міжнародної торгівлі та забезпечить юридичне визнання оборотних документів змішаного перевезення (у тому числі електронних документів) як товаророзпорядчих документів.

Важливою подією стало ухвалення Переглянутої стратегії щодо скорочення викидів парникових газів на вісімдесятій сесії Комітету ІМО із захисту морського середовища (КЗМС) у липні 2023 року, а також просування до завершення роботи над планами щодо скорочення викидів парникових газів. Перед судноплавною галуззю поставлено завдання здійснити декарбонізацію у найкоротші терміни, що обумовлено поєднанням нормативно-правових та комерційних факторів, зростаючими вимогами з метою забезпечення стійкості, а також пильною увагою з боку клієнтів, партнерів та громадськості [38].

Висновки до розділу 1

Таким чином, можна зробити висновок, що морський порт є складною системою з багатофункціональними операціями, концепція морського порту еволюціонувала з часом із відносною зміною світової економіки, технологій та навколишнього середовища. Послуги транспортних галузей є особливостями кількох характеристик, які складають послуги морського портового комплексу.

Протягом багатьох поколінь розвитку порту функції порту змінювалися та розширювалися, реагуючи на технічний, економічний та соціальний розвиток. Завдяки створюваному трафіку в морських портах виникли такі функції, як торгівля, розподіл і промисловість. В останні десятиліття

основними рушійними силами є контейнеризація, диверсифікація типів вантажів і обладнання, інтермодальні перевезення та інформаційні технології. Функції порту поширюються на торгові, логістичні та виробничі центри з широким портфелем операцій, включаючи виробництво, торгівлю та сфери послуг. Деякі морські порти перетворилися на промислові комплекси, що включають велику кількість промислових видів діяльності.

Світове судноплавство, як і раніше, стикається з численними викликами, включаючи посилення напруженості в торговельній політиці та геополітичних тертях, намагаючись адаптуватися до змін у моделях глобалізації. Крім того, морської галузі слід переорієнтуватися у майбутньому на більш екологічно стійкі моделі, скоротити викиди вуглецю та запроваджувати цифрові технології. Від того наскільки морській галузі вдасться забезпечити облік усіх цих взаємопов'язаних факторів, залежатиме те, яким чином вона зможе адаптуватися до мінливого операційного та нормативно-правового середовища, продовжуючи в той же час ефективно задовольняти потреби міжнародної торгівлі.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

2.1. Аналіз показників розвитку та функціонування морських портів України у довоєнний період

Україна відноситься до числа країн, які доволі суттєво інтегровані в міжнародну торгівлю, наприклад, до війни у 2019 році відношення обсягу міжнародної торгівлі до ВВП складало 29,7%, причому до повномасштабної війни 2022 р. близько 75% зовнішнього українського товарообігу припадало на морські порти [40]. Ці факти підкреслюють важливе значення портової галузі для економіки України, крім того, такі тенденції відбивають загальносвітові тренди, тому що в цілому саме морський транспорт є основою світової економіки, а 80% обсягів світової торгівлі проходить через ворота морських портів [41].

Морські торговельні порти (МТП) як суб'єкти міжнародних відносин відіграють провідну роль у забезпеченні безпеки судноплавства в територіальному морі та внутрішніх водах України.

Розглянемо, яку роль відігравали українські державні морські порти до повномасштабного вторгнення, перш за все, з точки зору їх вантажної спрямованості, що дозволить надалі визначити тенденції розвитку портової галузі та особливості економіки (Табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Класифікація державних морських портів України

Класи портів	Характеристика вантажопотоку			Спеціалізація
	Наливні	Сипучі	Тарно-штучні	
Хаб Одеса	+	+	+	середня
Диверсифікований				висока
Маріуполь	-	+	+	
Чорноморськ	+	+	+	
Миколаїв	+ —	+	+ —	
Рені	+	+	+	

Нішевий				дуже висока
Південний	-	+	-	
Керч	+ —	+	-	
Ізмаїл	ні	+	-	
Херсон	-	+	+ —	
Бердянськ	-	+	-	
Октябрськ	ні	ні	+	
Євпаторія	ні	+	+ —	
Білгород-Дністровський	ні	-	+	
Феодосія	+	ні	-	
Ялта	ні	+	-	
Скадовськ	ні	-	+	
Севастополь	-	+	-	

Джерело: складено за даними [42]

Можна зробити висновки про класи морських портів та рівень їх спеціалізації до періоду повномасштабного вторгнення. Одеський порт приділяв увагу кожному виду вантажу: приблизно по третині займали наливні, тарно-штучні, сипучі вантажі, у вантажопотоках порту переважали нафта та нафтопродукти, зерно та руда, контейнери та чорні метали. Прагнув стати інтермодальним хабом Українського Півдня порт Миколаєв, але в цілому він залишався диверсифікованим підприємством морської транспортної галузі за групами вантажів, проте можна було відмітити спеціалізацію вантажопотоку на нафті, чорних металах, вугіллі і зерні. Порти Маріуполя, Іллічівська (сьогодні – Чорноморськ) та Рені показували високий рівень концентрації на кількох видах вантажів: для Маріуполя це були чорні метали та вугілля, Іллічівська (Чорноморська) – руда, олія, контейнери та чорні метали, Рені – нафта, зерно, чорні метали. Найбільше в Україні було нішевих портів, серед яких особливо чітко виділялися такі порти: Південний, основний вантаж якого руда, Ізмаїл – вугілля та руда, Херсон – сипучі вантажі, Октябрськ – автомобілі, Білгород-Дністровський – ліс, Євпаторія та Ялта – будівельні матеріали, Феодосія – нафта та нафтопродукти.

Якщо охарактеризувати українські порти в умовах до початку війни, можна підсумувати, що спостерігалось скорочення обсягів перевалки вантажів морським транспортом України, що можна було пояснити у 2021 році

загальним спадом світової економіки, у тому числі - через пандемію коронавірусу. Окрім того, слід враховувати російську окупацію частини території України, яка відбувалась із 2014 року, тому падіння цього показника починаючи з 2014 року пов'язане ще з тим, що з 18 морських торговельних портів України залишилось 13. Між тим в цілому з 2016 року показник обсягів перевалки вантажів у морських портах починав зростати, особливо динамічно у 2018 році, однак пандемія негативно сказала на тенденції до зростання обсягів вантажоперевалки морським транспортом. Так, у 2020 році обсяг перевезення вантажів морським транспортом склав 1719,4 тис. тон, у той час як у 2019 році – 2120,2 тис. т. [43].

Порт Одеса займав перше місце по поєднанню вантажообігу та інфраструктурних показників, на друге місце перед війною вийшов Іллічівський (Чорноморський) МТП, обігнавши порти Маріуполя та Південного, це вдалося за рахунок потенціалу його глибин та площі складів, які явно використовувалися не на повну потужність. Ренійський порт був об'єктом, що мав велику протяжність причалів, глибини навколо них, складські території, різноманітність оброблюваних вантажів, однак із скорочення російських вантажів, через відсутність залізничного вантажного сполучення з більшістю територією України, призвела до того, що проектна потужність підприємства використовувалась трохи більше ніж на 20%. Спеціалізований морський порт Октябрськ називали одним із найуспішніших в Україні, він спеціалізувався на перевалці чорних металів.

Таким чином, в Україні морські порти можна розділити за географічною ознакою на п'ять регіональних груп, які обслуговують навколишні промислові підприємства, національні та міжнародні транспортні коридори:

1) найбільшою за масштабами групою є порти Великої Одеси – Одеса, Південний та Іллічівськ (Чорноморськ), що давали разом близько 54% всього вантажообігу державних морських портів;

2) Азовський регіон, що поєднував порти Маріуполя та Бердянська, за рахунок розвиненої промисловості Сходу України вони забезпечували близько 15% вантажообігу;

3) до Дніпро-Бузького регіону входять порти Миколаїв, Херсон, Олександрівськ, Скадовськ (забезпечували близько 13% оброблення вантажів), що спеціалізувалися на поставках зернових, металу та автомобілів;

4) порти Кримського регіону – Керч, Феодосія, Ялта, Севастополь, Євпаторія, хоч і були самою численною групою, забезпечували тільки 11% вантажообігу та в основному перевалювали будівельні вантажі, хоча МТП Феодосії був другим після Одеського МТП з переробки нафти та нафтопродуктів;

5) Придунав'я – українська брама до Європи – об'єднує порти Рені, Ізмаїла, Білгород-Дністровського та Усть-Дунайська. На жаль, незважаючи на великий потенціал, підприємства тривалий час відчували нестачу вантажопотоків. Наслідком цього була мала частка вантажообігу, що припадала на них (близько 7%), і фінансові проблеми (тільки Ізмаїльський порт показував прибутковість) [44].

Щодо значущості зазначених портів як важливих ланок транспортної артерії експортних, імпорتنих та транзитних потоків, слід зазначити, що, наприклад, Бердянський МТП – єдиний морський вузол Запорізького регіону, який обслуговував місцеві металургійні та агропромислові підприємства; Одеса – вузловий порт трьох міжнародних транспортних коридорів, що з'єднують Північну Європу з Чорним морем та Азією, Південний – обслуговує хімічну промисловість країни; Маріуполь – обслуговував експортні та імпорتنі вантажопотоки металургії; Євпаторійський МТП спеціалізувався на перевалці піску з Донузлава; порти Севастополя, Ялти та Феодосії, крім того, що є вантажними, приймали також і круїзні лайнери, що в майбутньому мало стати пріоритетним напрямом їхньої роботи.

Продемонструємо ситуацію із вантажооброкою вантажів у роки до повномасштабного вторгнення на прикладі основних портів (таблиця 2.2).

Таблиця 2.2

Загальні обсяги переробки вантажів в основних морських портах
України у 2020-2021 роках (у тис. т)

Морські порти	2020	2021	Зміна, %
Білгород-Дністровський морський порт	75,35	2,35	3,1
Ізмаїльський морський порт	3 244,60	4 070,60	125,5
Одеський морський порт	23 370,17	22 565,48	96,6
Морський порт "Південний"	61 664,81	53 470,41	86,7
Ренійський морський порт	785,98	1 370,20	174,3
Морський порт "Усть-Дунайськ"	24,40	64,30	263,5
Морський порт Чорноморськ	23 887,60	25 638,68	107,3

Джерело: складено за [42].

Можна відзначити зростання вантажоперевалки у Ізмаїльському МТП (+25,5%), Ренійському МТП (+74,3%), МТП Усть-Дунайськ (+63,5%), МТП Чорноморськ (+7,3%), натомість порти Одеса, Південний та особливо Білгород-Дністровський демонстрували падіння показників вантажоперевалки.

Також на прикладі портів (без врахування тих, що до повномасштабного вторгнення знаходилися на окупованій території Криму) продемонструємо динаміку обсягу перевалки вантажів та доходів (Таблиця 2.3).

Таблиця 2.3

Динаміка обсягу перевалки вантажів та доходів державних морських портів
України, 2014-2020

Порт	Роки							
	2014		2018		2019		2020	
	Доходи від обробки вантажів, тис грн		Доходи від обробки вантажів, тис грн		Доходи від обробки вантажів, тис грн		Доходи від обробки вантажів, тис грн	
	Обсяг перевалки, тис т	Дохідна ставка, грн/т	Обсяг перевалки, тис т	Дохідна ставка, грн/т	Обсяг перевалки, тис т	Дохідна ставка, грн/т	Обсяг перевалки, тис т	Дохідна ставка, грн/т
Бердянський	113391,00		486347,20		137444,80		76593,10	
	1145,40	99,00	3461,50	140,50	889,70	154,48	532,30	143,89
Білгород-Дністровський	51854,00		-		21815,00		19315,00	
	667,36	77,70	-	-	128,00	170,42	178,00	108,51
Ізмаїльський	110691,75		465966,0		437314,00		394523,00	

	2132,65	51,90	5418,00	86,00	4461,20	98,03	4092,3	96,41
Маріупольський	867412,26		1087889,00		874591,00		861432,00	
	10329,0	83,98	6958,80	156,33	5303,60	164,91	5770,90	149,27
СМП «Ольвія»	147278,52		369978,00		301094,00		254831,00	
	2217,27	66,42	2213,20	167,17	2170,90	138,70	2520,00	101,12
Ренійський	32959,00		17154,00		26403,00		17143,00	
	305,52	107,9	201,50	85,13	236,50	111,64	241,70	70,93
Скадовський	3634,00		2912,00		579,60		321,00	
	51,90	70,01	42,10	69,17	8,40	69,00	4,70	68,30
Усть-Дунайський	870,87		1178,00		1108,80		934,00	
	27,10	32,14	25,40	46,38	23,10	48,00	19,90	46,93
Херсонський	71855,49		170285,00		123007,00		151217,30	
	1833,23	39,20	1214,00	140,27	1155,20	106,48	1079,40	140,09
«Чорноморськ»	477955,13		866 514,00		950 138 ,00		847 059,00	
	8428,13	56,71	15942,00	54,35	13 437,9	70,70	13 869,2	61,07
«Південний»	607620,00		1402445,00		1499279,00		1781056,00	
	6295,00	96,52	12317,20	113,86	12311,50	121,78	15 152,3	117,54

Джерело: складено за [45]

Можна зробити наступні основні висновки на основі даних таблиці: спостерігалась неоднозначна динаміку зростання обсягу перевалки вантажів. Так, у Бердянському ТП спостерігався спад обсягу перевалки, що можна пояснити відсутністю проведення днопоглиблювальних робіт, що призвело до замулювання дна моря і неможливості завантаження суден на повну осадку, відповідно відбулась переорієнтація вантажопотоків у більш глибоководні порти Чорного моря, на протязі 2019–2020 рр. у порту зник вантажопотік імпорного вугілля, зменшено обсяги переробки основних експортних вантажів. ДП «Білгород-Дністровський морський торговельний порт» також продемонстрував різке падіння обсягів перевалки вантажів, що призвело до збитковості. Основними причинами стали критичний стан глибин, відсутність можливості повноцінної роботи та розвитку виробничих потужностей приватних операторів, введенням з 2017 р. десятирічного мораторію на експорт лісу необробленого, переробка якого силами підприємства доходила в окремі роки до 92%; економічною кризою у Туреччині, на яку була орієнтована діяльність підприємства. Білгород-Дністровський морський торговельний порт втрачав вантажопотоки і став збитковим портом. Складна політична й економічна ситуація, проведення

АТО в Донецькій та Луганській областях негативно вплинули на роботу Маріупольського порту, де із 2014 р. спостерігалось зниження вантажопереробки, зруйнована інфраструктура, обмежена пропускна спроможність залізничної дороги не дали змоги доставляти вантажі до Маріупольського порту, вантажовласники переорієнтувалися на інші порти. Однак порт із групою підприємств «Метінвест» запустив 4 судноплавні лінії в країни Європи та відправляв вантажі замовникам до Італії, Іспанії, Туреччини і Болгарії. Спеціалізований МП «Ольвія» мав відносно стабільну вантажопереробку, чого не можна сказати про його доходи. Зменшення доходів відбулося за рахунок зменшення переробки сипучих вантажів. Ускладнювалось становище ДП «Ренійський морський торговельний порт», зменшення доходів порту відбулося переважно через відсутність реалізації металобрухту. Втрачав позиції Скадовський МТП, що пояснюється падінням переробки вантажів. Зменшення доходів ДП «МТП Усть-Дунайськ» пов'язано також зі зменшенням вантажопереробки. Перспективні ринкові позиції мали два порти – Чорноморськ та Південний. Порт Південний узагалі був лідером та з кожним роком мав тенденцію до збільшення вантажопереробки. Це можна пояснити конкурентними перевагами порту, у якого глибина каналів (21 м) дають змогу обробляти великотоннажні судна, також слід відмітити зручне розташування залізничної станції Берегова, де в наявності є розвинута інфраструктура автомобільних та залізничних шляхів для безперебійної доставки та відвантажування вантажів [45].

Також слід відзначити, що і в довоєнних умовах економічного розвитку морські порти України відставали за показниками ефективності від портів багатьох інших країн регіону, про що свідчать значення показника, визначеного у рейтингу ефективності морських портів у різних країнах за шкалою від нуля до семи, наведеного у Звіті про глобальну конкурентоспроможність Всесвітнього економічного форуму (Рис. 2.1).

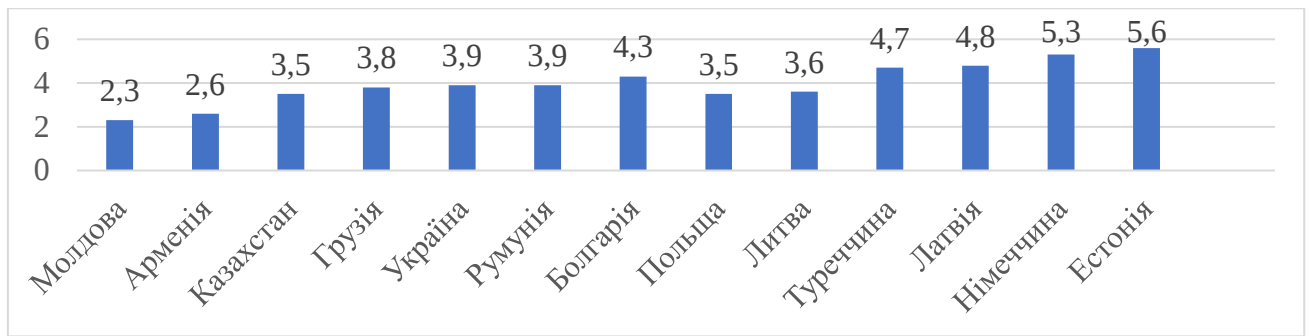


Рис. 2.1. Показники ефективності морських портів до повномасштабного вторгнення

Джерело: складено за [41]

Відзначимо, що українські порти отримали нижчі оцінки, ніж їхні європейські сусіди та торговельні партнери, за ефективністю вони посідали 78 місце у світовому рейтингу у 2019 році, залишаючи позаду лише такі країни, як Вірменія, Грузія та Молдова з набагато меншою залежністю від експорту; тоді як Німеччина, Польща та інші країни демонструють вищі показники. Між тим, слід сказати, що у довоєнний час українські порти демонстрували позитивну динаміку щодо ефективності (наприклад, у 2017 р. посідали 92-ге місце зі 137 країн, а в 2018 році вже 77-ме).

2.2. Аналіз чинників впливу на розвиток та функціонування морських портів України в системі обслуговування міжнародного вантажоперевезення

Для початку проаналізуємо глобальні тенденції, які будуть мати вплив на всю портову галузь світу, а потім перейдемо до тих специфічних факторів, які характерні безпосередньо для портової галузі України і в період до повномасштабного вторгнення, і особливо після початку повномасштабної російської інвазії.

Так, якщо казати про глобальні портові тренди, можна привести основні висновки, що були зроблені аналітиками компанії «Делойт» у звіті Global Port

Trends 2030 [46]. У звіті відмічається, що торгові шляхи, конкурентна позиція гравців, екосистеми та розподіл вантажопотоків змінюються під впливом глобальних факторів, тому портам слід підготуватися до розробки нових стратегій, які будуть забезпечувати ефективність з урахуванням впливу окремих тенденцій та назрілих змін у портовій галузі. В цілому автори звіту виокремлюють декілька основних тенденцій (Рис. 2.2).

Тенденція 1: фокус на стратегію територіального розвитку

- Зростання складності портових операцій призводить до диверсифікації та інтенсифікації землекористування. Необхідно знайти нові можливості синергії між портом та містом

Тенденція 2: посилення протекціоністських заходів

- Протекціонізм, зумовлений зростанням нерівномірності та зміною балансу сил, може призвести до переорієнтації галузей, що негативно позначиться на торгівлі та значно ускладнить багато процесів

Тенденція 3: фокус на країни Азії

- У країнах Азії підвищується рівень технологічності виробництва та запит на дешеву робочу силу. Це впливає на зміни попиту на торгові маршрути, судна та розташування портів.

Тенденція 4: технології

- Внаслідок старіння населення очікується розширення застосування автоматизації у нових галузях, що призведе до збільшення кібербезпекових ризиків та необхідності поширення технологічних знань.

Тенденція 5: пошук можливостей на нішевих ринках

- Внаслідок реалізації політики протекціонізму та ширшого використання технологій найближчими роками зберігатиметься надлишковість потужностей на контейнерному ринку, що призведе до зміщення акценту на нішеві ринки

Тенденція 6: формування нових ланцюгів створення цінності продукту

- Внаслідок посилення регулювання з боку суспільства (moral social license to operate), очікувано зростатиме інтерес до сталого розвитку як конкурентної ціннісної пропозиції. Парадигма «великий, більший, найбільший» буде заміщена на «зелений, зеленіший, найзеленіший».

Тенденція 7: використання альтернативних торгових шляхів

- Внаслідок глобального потепління Північний морський шлях та Трансполярний прохід можуть стати гідною альтернативою для морських перевезень.

Тенденція 8: збільшення стратегічних інвестиційних програм

- У зв'язку з економічним балансом, що змінюється, світові держави, такі як Китай, вже реалізують певні ініціативи щодо зміцнення своєї позиції в глобальних торгових мережах, тим самим впливаючи на наявні

Тенденція 9: оптимізація стратегії для створення нової конкурентної переваги

- Порти, орієнтовані на сталий розвиток та використання високотехнологічних рішень, забезпечують собі нові конкурентні переваги, тим самим знижуючи важливість їхнього розташування.

Тенденція 10: більш тісна співпраця

- Збільшення зарегульованості, тиск на маржу та технологічний прогрес ведуть порти та перевізників до необхідності розширеного співробітництва.

Рис. 2.2. Глобальні портові тренди за «Делойт» Global Port Trends 2030

Джерело: складено за [46].

Якщо коротко прокоментувати виокремлені тенденції та їх прояв для портів України, то слід сказати наступне. Фокус на стратегію територіального розвитку означає зростання інтенсифікації землекористування, що призводить до необхідності знайти нові можливості синергії між портом та містом. Розвиток європейських портів обмежений житловою забудовою, в Україні спостерігаються такі самі обмеження, винятком можна назвати лише порт «Південний», він спроектований під небезпечні вантажі, тому має потенціал для зростання. Однак це справа не найближчих років, тому що наразі в Україні відсутні інвестиції такого розміру, щоб порти зростали так, щоб це заважало розвитку міст. Однак слід відзначити, що для розвитку нових виробничих та логістичних ланцюгів, а також отримання значної доданої вартості необхідне стимулювання виробництва на портових територіях. Тенденція на посилення протекціоністських заходів говорить про те, що в майбутньому може спостерігатись переорієнтація галузей, що негативно позначиться на торгівлі та значно ускладнить багато процесів. Наприклад, торгові війни 2019 року між Китаєм та США безпосередньо вплинули на завантаження основних міжнародних портів, а також призвели до зниження тарифів на основних контейнерних маршрутах. Для України у довгостроковій перспективі важливим фактором впливу буде низький (один із найнижчих у Європі) рівень контейнеризації вантажопотоків, що обробляються в українських портах, а фактор контейнеризації вантажопотоків має велике значення. Також як тенденція відмічається те, що у країнах Азії підвищується рівень технологічності виробництва та запит на дешеву робочу силу, що впливає на зміни попиту на торгові маршрути та розташування портів, тим більше, що Китай спрямовує зусилля на те, щоб знизити свою залежність від Заходу. Це стимулюватиме інтенсивність діяльності портів у країнах Азії, куди все більше буде здійснюватися перевезення сировини та напівфабрикатів, а не готової продукції. В якості ще однієї тенденції називають розширення застосування автоматизації у нових галузях, що призведе до збільшення кібербезпекових

ризиків та необхідності поширення технологічних знань. Термінали по всьому світу автоматизуються – це проявляється у формуванні мега-терміналів, проєктів за технологією «інтернет речей», портових смартплатформ, унікальних систем відстеження та контролю за проходженням суден. Також дослідники відмічають, що поступово буде відбуватись зміщення акценту на нішеві ринки, тому спостерігається збільшення інвестицій в інфраструктуру, яка обслуговує місцеві нішеві потреби, наприклад, для перевезення певних видів вантажів місцевого виробництва (ринки сипучих вантажів). Також до тенденцій відносять те, що зростатиме інтерес до сталого розвитку як конкурентної ціннісної пропозиції, тому порти Антверпена та Амстердама активно інвестують у розвиток інфраструктури з використанням водневої енергетики для підвищення своєї екологічності. В Україні на сьогодні відсутня стратегія та політика діяльності портів та портових підприємств, яка була б спрямована на зниження негативного впливу на навколишнє середовище. Ще один тренд майбутнього полягає у тому, що внаслідок глобального потепління Північний морський шлях може стати альтернативою для морських перевезень, розвиватимуться й нові порти, що призведе до посилення економічних та геополітичних інтересів, однак кілька розвинених регіонів можуть постраждати, зокрема Єгипет, Сінгапур, порти в Центральній та Південно-Східній Європі. Також аналітики відмічають, що у зв'язку з економічним балансом, що змінюється, світові держави, такі як Китай, вже реалізують ініціативи щодо зміцнення своєї позиції в глобальних торгових мережах, наприклад, ініціатива «Один пояс, один шлях» допомагає розвивати нові морські торговельні шляхи за участю країн, що розвиваються, де активно покращують портову інфраструктуру. Ще одна тенденція - оптимізація стратегії для створення нової конкурентної переваги, наприклад, через цифровізацію, використання відновлюваних джерел енергії. На жаль, сталий розвиток з орієнтацією на максимальну екологічність поки що не настільки акцентується в цілому в Україні. Остання тенденція полягає у необхідності розширеного співробітництва, наприклад, порти Антверпена та Зебрюгге

перейшли до злиття, порт Гент та морські порти Зеландії об'єдналися у кластер Порти Північного моря, тобто порти тісніше співпрацюватимуть, об'єднуючись у синергічні кластери [46].

Що стосується чинників, що впливали на портову галузь України до повномасштабного вторгнення та продовжують свій вплив зараз, слід назвати суттєве відставання інфраструктури портів від існуючих світових тенденцій та потреб судно- та вантажовласників. Проблема полягає і в нездатності портів приймати максимальні вантажопотоки, оскільки формально наявна навіть до вторгнення росії інфраструктура, допоміжні портові об'єкти перебували у незадовільному стані та не мали змогу забезпечити потреби морських портів повному обсязі. Саме реконструкцію, модернізацію та технічне переозброєння портів вже давно вважають одним із першочергових завдань розвитку морської транспортної галузі та запорукою успішної конкуренції. Крім того, відмічались проблеми з фінансуванням, плануванням та управлінням, своєчасним технічним обслуговуванням, якістю надання послуг, прозорістю проведення адміністративних процедур, нестача кваліфікованого управління, розуміння важливості морського транспорту у міжнародній торгівлі, у якій активно брала участь Україна [47].

Доречним вважається здійснити аналіз чинників за окремими групами, щоб сформулювати аналітичні таблиці, в яких можна буде продемонструвати як позитивний, так і негативний вплив зовнішнього та внутрішнього середовища на розвиток та функціонування портової галузі України.

Серед першорядних факторів, що впливають на морські порти України, називають географічні чинники, вони характеризуються позитивним впливом на розвиток та функціонування портів та вантажоперевезення на міжнародному рівні. До цих факторів природного характеру відноситься географічне розташування на Чорного та Азовського морях, на Дунаї, короткий період, коли можливий льодовий режим, практично повна відсутність прояву природних катаклізмів, географічна близькість світових ринків (тут слід виокремити ринок ЄС), можливість реалізувати

транспортування в межах маршрутів Азія-Європа. В якості негативних чинників слід назвати посилення конкуренції саме в цій географічній локації, тобто серед портів Азово-Чорноморського басейну, відмітити негативний вплив географічної близькості портів України до портів-конкурентів Болгарії, Румунії, Грузії [48, С.93-95].

Важливо також надати характеристику чинникам економічного характеру, в якій негативними є низька включеність морських портів України в світові морські перевезення вантажів, невисоку ступінь розвитку судноплавства на внутрішніх водних шляхах країни. Позитивним є те, що через активне співробітництво для України є можливості залучати іноземні інвестиції з країн та фондів ЄС, активно впроваджувати державно-приватне партнерство, щоб підвищити ефективність портового комплексу, є високий експортний потенціал у вантажопевезенні, наприклад, чорних металів, вугілля, залізної руди та зернових. Важливо також відмітити, що ще з 2020 року спростили процедури реєстрації маломірних суден, але тарифна політика формування портових зборів та невеликий обсяг капітальних інвестицій у розвиток портів, звісно, є чинниками негативного впливу [49, С. 111-112]. Ми виокремлюємо чинник капітальних інвестицій, тому що питання інвестицій у засоби морського транспорту є головним чинником зростання їх інвестиційної привабливості. На сьогоднішній день в Україні є одно із найбільших державних підприємств, яке має стратегічне значення для економіки України – Державне підприємство «Адміністрація морських портів України», але не можна сказати, що інвестиційні вливання є достатніми (табл. 2.5).

Таблиця 2.5

Інвестиційна діяльність ДП «АМПУ»

Показник	2019	2020	2021	Відхилення, % 2020/2019; 2021/2020
Капітальні інвестиції, усього, в тому числі:	1 406 845	1 176 270	628 469	83,6/53,41
капітальне будівництво	147 275	273 239	90 5051	85,5/33,02
придбання основних засобів	147 192	11 999	31 876	8,1/28,03
придбання (створення) нематеріальних активів	15 532	38 682	14 437	249,0/37,0
модернізація, модифікація	1 094 130	748 029	482 771	68,3/65,0
Капітальний ремонт	2 716	2 321	8880	85,4/383,0

Джерело: складено та розраховано автором [50]

Серед чинників техніко-технологічного характеру дослідники називають недостатні природні глибини в портових акваторіях, тому постійно виникає необхідність проводити днопоглиблювальні роботи. техніко-технологічний стан транспортної інфраструктури, у тому числі не лише самого портового господарства, але й залізничного, автомобільного та внутрішнього річкового транспорту. Безумовно це суттєво знижує ефективність та можливості морських портів України у здійсненні мультимодальних перевезень. Також слід сказати, що сьогодні світовою тенденцією є підвищення контейнеризації вантажів та збільшення розмірів суден, а обслуговування таких суден більшість портів України не може забезпечити. В цілому позитивним моментом можна назвати технічні можливості здійснювати доволі широкий асортимент портових послуг (банківські, митні, логістичні) у таких морських торговельних портах як Одеса, Південний, Миколаїв, Чорноморськ. Між тим серед негативних моментів слід відмітити невисоку розвиненість послуг із судноремонту, зношеність основних фондів, у тому числі терміналів, наземної транспортної інфраструктури, низькі стандарти екологічності, утилізації відходів, автоматизації та цифровізації [51, С. 193].

Соціально-політичні фактори, перш за все, представлені впливом соціально-політичної ситуації в Україні, впливом військових дії, обстрілів, російської тимчасової окупації. Внаслідок цього були окуповані порти як Криму, так і порти Бердянськ, Маріуполь, зупинено роботу порту Херсон, Миколаїв, регулярно відбуваються обстріли портів Одеського регіону, що спричиняє руйнування та людські втрати. Серед позитивних факторів слід назвати наявність кваліфікованого персоналу, підготовку нових кадрів спеціалізованими ВНЗ [52, С. 54-55].

Серед факторів організаційно-адміністративного характеру необхідно відмітити те, що все ще таке існує інтеграція морських портів з іншими видами наземного транспорту, але не розроблено законодавчу базу, що мала б стимулювати комплексний розвиток транспортної галузі України. Поступово, внаслідок посилення інтеграції, відбувається імплементація законодавства Європейського Союзу у транспортній галузі, але недостатньо швидко [53].

Таким чином, можемо підсумувати вищевикладене у вигляді таблиці 2.6.

Таблиця 2.6

Аналіз чинників впливу на розвиток та функціонування морських портів України

Позитивні	Негативні
Географічні чинники	
Географічне розташування. Природні гавані. Наявність розгалуженої мережі внутрішніх водних шляхів. Кліматичні умови. Географічна близькість до світових ринків експорту та імпорту вантажів (ЄС) Розгалужена портова мережа України, різноманітні послуги.	Конкуренція на ринку портових послуг Азово-Чорноморського басейну (порти Румунії, Болгарії, Грузії. Зміни транспортних маршрутів через переорієнтацією зовнішньоторговельних відносин. Протока Босфор має обмежену пропускну спроможність.
Економічні фактори	
Можливість залучення іноземних інвестицій за рахунок програм ЄС. Впровадження концесії. Високий експортний потенціал. Спрощено процедури реєстрації маломірних суден.	Низька включеність МПУ в міжнародні транспортні коридори. Низький розвиток судноплавства на внутрішніх водних шляхах. Стан економіки України. Тарифна політика щодо портових зборів.
Техніко-технологічні (інфраструктурні) фактори	

Розвинені райони хінтерланда портів. Асортимент портових послуг у великих морських портах України.	Не достатні природні глибини в акваторіях портів та на підходах до них. Стан транспортної інфраструктури. Зношеність основних фондів близько 70%. Низькі показники енергоефективності та екологічності роботи МПУ. Недостатня розвиненість портової інфраструктури, що забезпечує безпеку мореплавання, обслуговування суден, перевалку вантажів та утилізацію відходів з суден згідно норм і стандартів міжнародних організацій та ЄС. Рівень автоматизації та цифровізації є досить низьким.
Соціально-політичні фактори	
Наявність кваліфікованого персоналу	Суспільно-політична ситуація в Україні. Військові дії.
Організаційно-адміністративні (інституційні) фактори	
Посилення інтеграції з ЄС, поступова імплементація європейських норм	Низький рівень кооперації МПУ з іншими видами транспорту. Недостатньо розвинена нормативно-правова база щодо регулювання діяльності МПУ. Незадовільний стан імплементації міжнародного законодавства.

Джерело: авторська розробка

Таким чином, можна відзначити, що серед позитивних географічних чинників виокремлюється географічне розташування України, наявність природних гаваней, розгалуженої мережі внутрішніх водних шляхів, довгий період судноплавства через кліматичні умови, сформована система портів та географічна близькість до європейських ринків експорту та імпорту вантажів. Між тим відмічається наявність факторів географічного характеру, преш за все, це конкуренція з іншими портами Азово-Чорноморського басейну. Позитивні фактори економічного характеру включають можливість залучення іноземних інвестицій за рахунок програм ЄС, розвиток інструментів концесії та в цілому високий експортний потенціал України в морському переміщенні вантажів. Однак негативний вплив мають чинники стану економіки України та неконкурентна тарифна політика щодо портових зборів. Серед інфраструктурних факторів можна назвати такі позитивні чинники як асортимент портових послуг, однак слід сказати, що природні глибини в

акваторіях портів є недостатніми, зношеність основних фондів складає близько 70% при низьких показниках цифровізації, енергоефективності та екологічності. Позитивний вплив серед соціально-політичних факторів мають наявність кваліфікованого персоналу в галузі портового господарства, але ситуація ускладнюється військовими діями. Серед позитивних організаційно-адміністративних факторів називають посилення інтеграції з ЄС, поступову імплементацію європейських норм, але серед негативних слід назвати низький рівень кооперації портів з іншими видами транспорту та недостатню на сьогодні розвинену нормативно-правову базу регулювання діяльності морських портів.

2.3. Вплив воєнного стану на показники функціонування морських портів України в системі обслуговування міжнародного вантажоперевезення

Блокада українських портів почалась одразу після анексії Криму в 2014 році, тоді росія використовувала її для гібридної тактики, яка створила різноманітні перешкоди для свободи судноплавства не тільки поблизу Кримського півострова, але й в цілому в акваторії Чорного та Азовського морів. Спочатку росія застосовувала «гібридну» тактику, яка включала захоплення морських нафтогазових активів України, обмеження судноплавства в Керченській протоці та Керченському каналі, регулярне закриття для судноплавства значної кількості зон в Чорному та Азовському морях, затримання українських кораблів в Азовському морі. Така ситуація врешті-решт створила дедалі більший тиск на морську галузь України, зокрема морські порти. Обсяг вантажів, оброблених в українських портах у 2021 році, скоротилося на 6% порівняно з 2020 р. Зменшення обсягів транзитних вантажів було особливо відчутно та становило – 16,7% [54].

До війни більше 75% зовнішньої торгівлі України відбувалося морем, вантажі оброблялись в 13 морських портах України. Наразі Чорне море і порти

Азовського моря або закриті через окупацію (Бердянськ, Маріуполь, Скадовськ, Херсон) або частково обмежують свою діяльність через морську блокаду росії (Південний, Миколаїв, Ольвія, Одеса, Чорноморськ, Білгород-Дністровський) (Рис. 2.3).



Рис. 2.3. Статус портів України під час повномасштабного вторгнення
Джерело: [55]

В цілому відмічається, що станом на кінець липня 2024 року в результаті атак РФ пошкоджено та частково знищено 262 об'єкти портової інфраструктури, скорочено обсяг щомісячного експорту зернових вантажів до країн Азії, Африки та Європи.

Загальні прямі збитки портової інфраструктури та дотичних до неї підприємств оцінюються у 0,85 млрд. дол. США. До даної оцінки входить як інфраструктура морських портів, так і об'єкти внутрішньо-водного транспорту, які зазнали руйнувань внаслідок війни. У загальні збитки увійшли також збитки завдані портовій інфраструктурі від аварії на Каховській ГЕС. Загалом від початку війни зруйновано або пошкоджено майно в щонайменше чотирьох портах, наприклад, зруйновано зерновий термінал в миколаївському порту “Ніка-Тера”, також зазнали ушкоджень термінали “Нібулону” [56].

Між тим, підвищилась роль портів Дунайського регіону – для них цей показник становить майже 35% або близько 490 тисяч тон на місяць. В цілому,

портам вдається відновлювати потужності. Так, вантажообіг морських портів з тих, що працюють та не опинилися в окупації, за підсумками 2023 року склав 62 млн т., що краще, ніж в 2022 році, (51,2 млн т), але не йде у порівняння з обсягами перевалки до повномасштабного вторгнення - 153,3 млн т в 2021 році.

У 2023 році перевалка вантажів в українських портах зросла на 5% в порівнянні з аналогічним періодом минулого року. 5,9% загального вантажообігу складала перевалка залізної руди – 1,9 млн. тонн. У 2023 році українські порти збільшили перевалку вантажів на 5% – до 62 млн тонн. Це можна вважати початком відновлення галузі після важкого 2022 року, коли портовий вантажообіг впав у 2,6 рази порівняно з довоєнним 2021 роком. Головною подією для портової галузі стало відкриття тимчасового морського коридору. В результаті під навантаження через коридор прийнято 430 суден, відправлено 400 суден, які вивезли 12,8 млн тонн вантажу. Між тим динаміка перевалки по портах у порівнянні з 2022 роком неоднозначна (Рис. 2.4):

Одеса

- зростання на 9%, до 8,4 млн тонн;

Чорноморськ

- зниження на 3%, до 11,4 млн тонн;

Південний

- зниження на 34%, до 10,1 млн тонн.

Рис. 2.4. Динаміка перевалки в портах України, 2023

Джерело: складено за [57]

Найдинамічніше зростання перевалки спостерігається в портах Дунаю (Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ). У 2023 році загальний вантажообіг у цих портах зріс майже вдвічі – до 32 млн тонн, у 2022 році – втричі, до 16,5 млн тонн з 5,5 млн тонн у 2021 році. Зокрема, 2022 року обсяг перевалки в порту

Ізмаїл склав 20,2 млн. тонн (зростання до 2022 року в 2,3 рази), у Ренійському порті – 10,1 млн. тонн. Хоча значну частину в структурі перевалки Дунаєм становлять зернові вантажі (62,5% у 2023 році), ці порти також важливі для експорту продукції з заліза та сталі. У 2023 році перевалка залізної руди склала 1,9 млн тонн (5,9% від загального вантажообігу). В абсолютному вираженні перевалка залізної руди порівняно з 2022 роком скоротилася на 9,5%, а чорних металів зросла в 2,1 рази (до 1,7 млн тонн). Валову частку вантажів, що оброблюються сьогодні в морських портах України, становлять експортні вантажі – 91,4%, імпорتنі вантажі через блокаду суттєво скоротились – наразі вони складають всього 8,6%. Також можна відзначити, що сукупний обсяг оброблюваних вантажів не досяг показників 2021 року (Рис. 2.5)

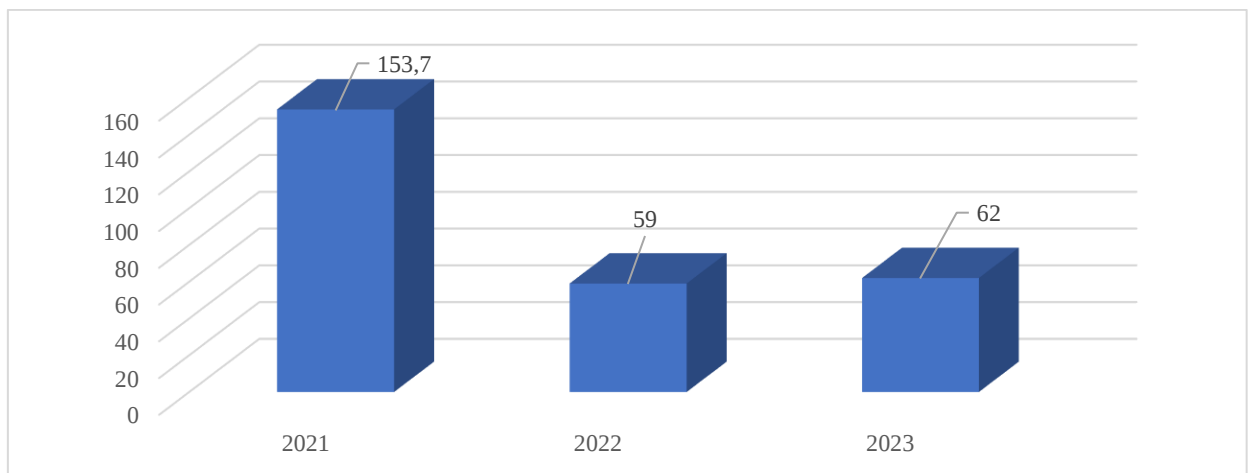


Рис. 2.5. Сукупний обсяг оброблюваних вантажів морськими портами України, 2021-2023 рр.

Джерело: складено за [57]

Ключовий експортний вантаж (зернові) суттєво покращив показники порівняно з 2022 роком, в 2023-му зафіксовано показник у 45,5 млн, що за останнє десятиліття менше лише за показники 2019-2021 рр. [58] (Рис. 2.6).

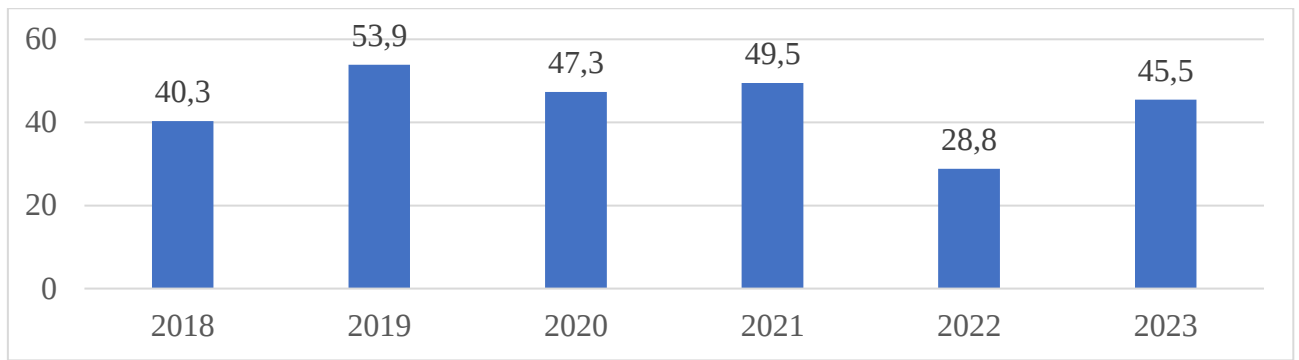


Рис. 2.6. Обсяги перевалки зернових вантажів морськими портами України, млн.т. (2018-2023).

Джерело: складено за [58]

В цілому ситуація почала змінюватись на краще влітку 2022 року, коли у Стамбулі була підписана «Ініціатива щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів» (Grain Deal) та започаткувала так званий зерновий коридор з портів Великої Одеси (Одеса, Південний, Чорноморськ), до країн Азії, Європи та Африки. Наразі порт Ізмаїл перевищує виконання плану на 274 %.

За даними ДП «АМПУ» у 2022 року вантажообіг усіх портів Великої Одеси та Дунайського регіону значно покращився в порівнянні з 2021 роком (рис.2.7). Суттєвому покращенню показників портів Дунайського регіону сприяли днопоглиблювальні роботи у Ізмаїльському та Ренійському портах (рис. 2.8). У лютому 2023 року Ізмаїльський морський порт обробив 1,345 млн тонн вантажів, що на 24% перевищує показник попереднього місяця. У порівнянні з показником лютого 2022 р. цей показник зріс значно суттєвіше – на 274%, повідомило ДП «Адміністрація морських портів України».

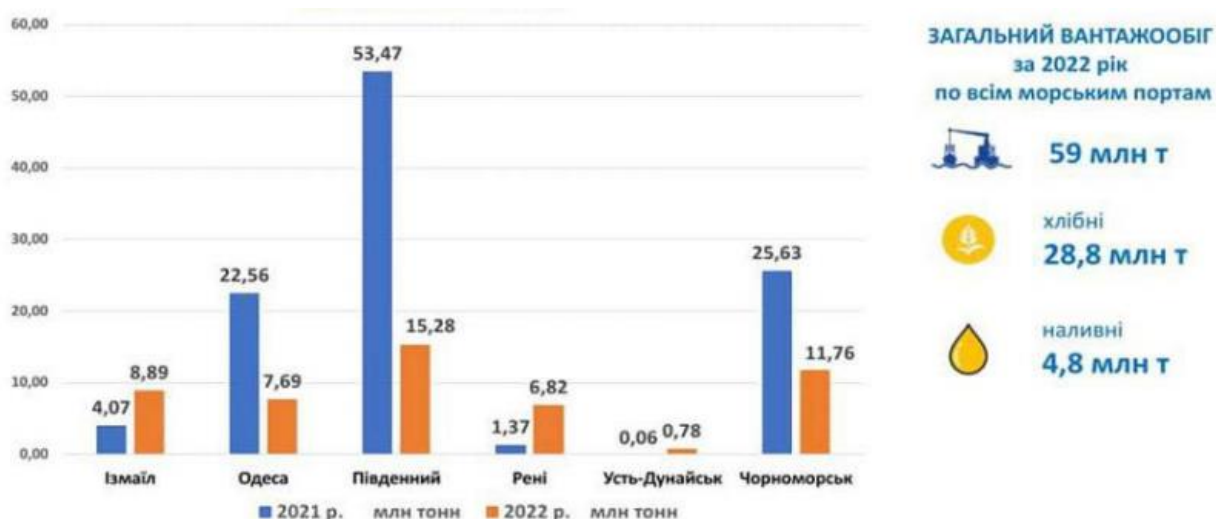


Рис. 2.7. Вантажообіг портів Великої Одеси та Дунайського регіону у 2021 – 2022 роках

Джерело: [59]

Окремо слід виокремити порти Дунайського регіону оскільки їх роль в сучасних умовах значно підвищилась (Рис. 2.8.).



Рис.2.8. Вантажообіг портів Дунайського регіону у 2021 – 2022 роках та результати днопоглиблювальних робіт в портах Ізмаїл та Рені

Джерело: [59]

За даними Адміністрації морських портів відмічають також помісячне зростання вантажоперевалки у 2023 році (Рис. 2.9).

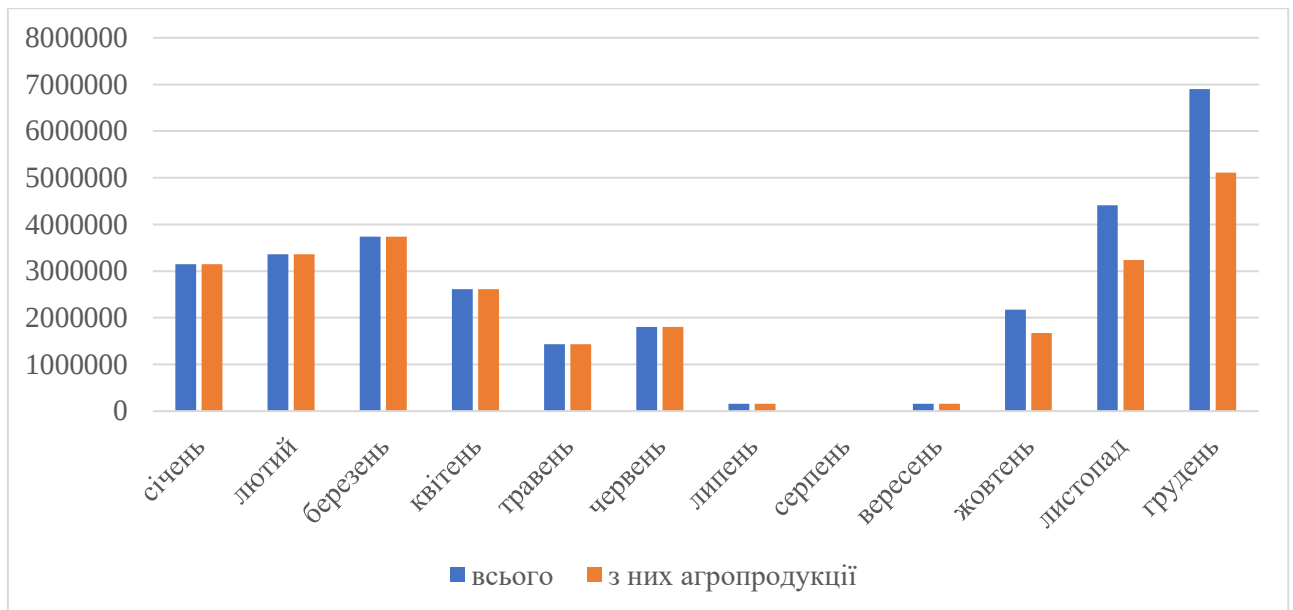


Рис.2.9. Вантажоперевалка морських портів України, тон, 2023 (щомісячні дані)

Джерело: [59]

Можна відзначити, що здебільшого вантажоперевалку складають аграрні вантажі, лише у жовтні, листопаді та грудні минулого року було зафіксовано перевалку інших типів вантажів морськими портами України.

Мінінфраструктури планує збільшити пропускну спроможність українських портів на Дунаї в 1,7 раза – до 25 млн т на рік. Очікується модернізація портів Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ, будівництво нових терміналів, хабів та залучення приватних інвестицій для будівництва терміналів. Важливо відмітити, що за 2023 рік сплата податків на користь держави складає 1 573 876 тис. грн., що становить 157% планового показника та 76% фактичного показника 2022 року [59]. Збільшення фактичного показника за 2023 рік на 157 % відносно планового зумовлене відкриттям «гуманітарного коридору» в Чорному морі для торговельних суден, що прямують до та з українських портів, зокрема портів «Великої Одеси».

Відкриття Українського морського коридору в серпні 2023 року стало визначною подією в морській галузі. Судноплавний маршрут із портів Великої Одеси проходить територіальними водами Румунії, Болгарії та Туреччини до

Босфору. Запуск коридору розблокував діяльність трьох глибоководних одеських портів. Завдяки цьому шість морських портів торік забезпечили понад 40% усього довоєнного вантажообігу, було оброблено майже 62 млн тонн вантажів проти 59 млн тонн у 2022 році.

Слід також відмітити, що поживавлення діяльності морських портів у 2023 році сприяло підвищенню їх доходів (Таблиця 2.7).

Таблиця 2.7

Доходи морських портів України, тис.грн. (2023 р.)

Показник	2022	2023	%
Чистий дохід	3265241	4063530	124
Інші операційні доходи	565166	207387	37
Інші фінансові доходи	43821	52613	120
Інші доходи	51319	19592	38
Доход з податку на прибуток	87875	-	-
Доходи всього	4013422	4343122	108

Джерело: [59]

Доходи всього за 2023 рік склали 4 343 122 тис. грн, що на 1 039 335 тис. грн або на 31 % більше планового показника та на 329 700 тис. грн або на 8% більше отриманих доходів за 2022 рік. Чистий прибуток за даними Адміністрації морських портів України за 2023 рік склав 816 631 тис. грн., що на 816 433 тис. грн. більше планового показника та на 1 313 686 тис. грн. більше факту минулого року [59]. На покращення чистого фінансового результату підприємства вплинуло функціонування у I півріччі 2023 р. ініціативи «Зерновий коридор» та початок функціонування проходу до портів України через район північно-західної частини Чорного моря в умовах дії режиму воєнного стану.

У 2024 році українські порти продовжували нарощувати потужності, наприклад, Адміністрація морських портів України повідомила, що за січень – липень 2024 року порти України обробили 59,9 млн тон вантажів, а за січень-вересень 2024 року перевалили 74 млн т вантажів, що суттєво перевищує

аналогічний період минулого 2023 року, коли обсяги становили 41,1 млн т. Значна частина вантажної перевалки портів України продовжує припадати на аграрну продукцію – 46,3 млн т, 27,7 млн т склали інші вантажі, зокрема, гірничо-металургійного комплексу. Таким чином, вересень 2024 року показав зростання оброблених вантажів до 7 млн т, що майже вдвічі перевищує показники вересня 2023 року, коли було оброблено 3,4 млн т. вантажів, оброблених портами країни. Аграрний сектор залишається лідером експорту, зокрема у вересні 4,1 млн т аграрної продукції було доставлено на міжнародні ринки. Оброблено 8630 суден проти 11 038 у 2023 році. Окремо слід відмітити активну діяльність порту Ізмаїл, роль якого суттєво зросла із морською блокадою - накопичення вагонів з зерном в порту Ізмаїл досягло рекордного зростання на 131%. Також значно збільшився середньодобовий показник вивантаження, на 75,76%. В цілому кількість вагонів, що прямують у напрямку портів великої Одеси, збільшилася на 16,85% — до 7150 одиниць. Середньодобовий показник вивантаження вагонів знизився на 6,65% — до 1 334 вагонів на добу [60].

Звісно, щоб підтримувати таку динаміку, в морську портову інфраструктуру необхідно підвищувати капітальні інвестиції на ремонт та відновлення причалів, доріг, залізничних шляхів, будівель, які зазнали пошкоджень унаслідок ракетних ударів [61].

Якщо говорити о перспективах розвитку морських портів України в цілому, то слід відмітити, що незважаючи на всі виклики та труднощі, пов'язані із повномасштабним вторгненням, поступово стабілізується як робота морських портів, так і товарна структура вантажоперевезень, зростає частка комерційних вантажів, які поступово витісняють гуманітарну допомогу, збільшуються обсяги перевезень зернових вантажів морем. Ключові позиції в експорті традиційно посідають сільськогосподарська та металургійна продукція, в імпорті — паливно-мастильні матеріали та продукція машинобудування. Продовольчі вантажі в основному представлені зерновими та олійними культурами, рослинною олією, цукром та ін., зрозуміло, що

зростає попит на перевезення військових вантажів. Також слід сказати, що «дунайський шлях» продовжує відігравати важливу роль в умовах повномасштабного вторгнення, особливо він був затребуваний з початку 2022 року до середини осені 2023 року, коли оператори перевалили через дунайські порти майже 52% усіх морських вантажів. Потім попит на пропускну спроможність на дунайському маршруті дещо знизився через відновлення перевезень українським Чорноморським коридором, однак на даний момент він підтримує стабільний попит на загальний потік 250-300 тис. тонн на місяць, використовуючи всі локальні потужності портів Рені, Ізмаїл і Орлівка.

Серед ключових трендів галузі можна виокремити такі тенденції [62]:

- відновлення транспортно-логістичної інфраструктури країни;
- активний розвиток логістичних перевантажувальних комплексів;
- підвищений попит на послуги доставки та обробки консолідованих вантажів;
- зростання обсягів виконання;
- висока затребуваність складської логістики;
- відновлення контейнерних перевезень;
- подальша автоматизація та цифровізація галузі.

Серед позитивних аспектів необхідно назвати те, що логістичні компанії, що працюють в портах, прагнуть об'єднати різні логістичні послуги – складські, транспортні та митні – в єдину платформу, що дозволяє операторам ефективніше керувати ланцюгами поставок, зростає тенденція до створення стратегічних партнерств і альянсів між постачальниками логістичних послуг, виробниками та роздрібними торговцями.

Але в цілому морська портова галузь стикається із проблемами не лише, пов'язаними із війною, але і із її економічними наслідками. Так, 2024 рік приніс зростання дефіциту робочої сили та енергоресурсів для логістики. Ще одна не менш складна проблема виникла через перебої з електропостачанням підприємств, основним напрямком зусиль компаній для подолання цього

виклику має стати впровадження енергоефективних рішень на складах для забезпечення безперебійної обробки вантажів. Порти мають бути готові інвестувати у підвищення своєї енергетичної безпеки та зменшення залежності від постачання електроенергії традиційною генерацією.

Висновки до розділу 2

Таким чином, можна відмітити, що морські порти України – важлива ланка логістичного ланцюжка збуту продукції гірничо-металургійного, агропромислового комплексів; підтримки ефективного партнерства зі світовим економічним співтовариством; це підприємства, що забезпечують зайнятість у своїх регіонах та економічну підтримку; це конкурентоспроможна галузь, що вимагає великої уваги з боку державної влади, широкомасштабних стратегій та програм реформування, інвестиційних вкладень та грамотного управління. залучення приватних інвесторів до цього процесу та трансформування ролі держави для комплексного планування розвитку системи морських портів.

До початку повномасштабного вторгнення можна відзначити зростання вантажоперевалки у Ізмаїльському МТП (+25,5%), Ренійському МТП (+74,3%), МТП Усть-Дунайськ (+63,5%), МТП Чорноморськ (+7,3%), натомість порти Одеса, Південний та особливо Білгород-Дністровський демонстрували падіння показників вантажоперевалки. Також слід відзначити, що і в довоєнних умовах економічного розвитку морські порти України відставали за показниками ефективності від портів багатьох інших країн регіону, українські порти посідали 78 місце у світовому рейтингу у 2019 році, залишаючи позаду лише такі країни, як Вірменія, Грузія та Молдова з набагато меншою залежністю від експорту; тоді як Німеччина, Польща та інші країни демонструють вищі показники.

Можна відзначити, що серед позитивних географічних чинників виокремлюється географічне розташування України, наявність природних гаваней, сформована система портів та географічна близькість до

європейських ринків експорту та імпорту вантажів. Між тим відмічається наявність негативних факторів географічного характеру, перш за все, це конкуренція з іншими портами Азово-Чорноморського басейну. Позитивні фактори економічного характеру включають можливість залучення іноземних інвестицій за рахунок програм ЄС, розвиток інструментів концесії, однак негативний вплив мають чинники стану економіки України та неконкурентна тарифна політика щодо портових зборів. Серед інфраструктурних факторів можна назвати такі позитивні чинники як асортимент портових послуг, однак слід сказати, що зношеність основних фондів складає близько 70%. Позитивний вплив серед соціально-політичних факторів мають наявність кваліфікованого персоналу, але ситуація ускладнюється військовими діями. Серед позитивних організаційно-адміністративних факторів називають посилення інтеграції з ЄС, але серед негативних слід назвати низький рівень кооперації портів з іншими видами транспорту.

Станом на кінець липня 2024 року в результаті атак РФ пошкоджено та частково знищено 262 об'єкти портової інфраструктури, скорочено обсяг щомісячного експорту зернових вантажів до країн Азії, Африки та Європи. Загальні прямі збитки портової інфраструктури та дотичних до неї підприємств оцінюються у 0,85 млрд. дол. США. Але в цілому вантажообіг морських портів з тих, що працюють та не опинилися в окупації, за підсумками 2023 року склав 62 млн т., що краще, ніж в 2022 році, (51,2 млн т), але не йде у порівняння з обсягами перевалки до повномасштабного вторгнення - 153,3 млн т в 2021 році. Найдинамічніше зростання перевалки спостерігається в портах Дунаю (Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ).

РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ В СИСТЕМІ ОБСЛУГОВУВАННЯ МІЖНАРОДНОГО ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕННЯ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

3.1. Перспективи та напрямки розвитку морських портів України в умовах зміни логістичних маршрутів

Безумовно основним логістичним шляхом в умовах повномасштабного вторгнення, як можна зробити висновок на основі аналізу, зробленого в Розділі II кваліфікаційної роботи, є Дунайський водний шлях, тому з метою забезпечення стабільної зовнішньоекономічної діяльності слід зосередити увагу на підвищенні ефективності Дунайського морського кластеру. Річка Дунай є одним із найважливіших транспортних шляхів у Європі: вона не лише перетинає десять країн, але й з'єднується з Чорним морем. Дунай має важливе економічне значення для всіх придунайських країн. Річка судноплавна на 2500 км від гирла. Для поліпшення умов судноплавства була побудована мережа каналів, на окремих ділянках поглиблено фарватер, проведено берегоукріплення та інше. Дунай з'єднаний каналами з басейнами Рейну, Ельби, Одри та Чорного моря (канал Дунай-Чорне море). Останніми роками вихід до Чорного моря через українську частину Дунаю поступово втрачає своє значення. Єдиним прийнятним наскрізним шляхом до Чорного моря через Дунай довгий час були румунські канали – Сулінський і Чорнавода-Констанца. Раніше через українські порти Усть-Дунай, Ізмаїл і Рені в порти Середземномор'я і назад щорічно перевозилося понад 1 млн тонн вантажів. Проте ці позиції України поступово були втрачені. З початком війни, через неможливість використання традиційних морських перевезень через Чорне море, значення дунайської логістики зросло [63].

Сьогодні порти Дунайського регіону (Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ) працюють у штатному режимі, нарощуючи вантажну базу, збільшуючи обробку суден у причалів, та збільшують обсяги перевалки вантажів і потенціал на дунайському напрямку великий щодо ситуації з іншими портами.

Наприклад, ПАТ «Українське Дунайське пароплавство» збільшує залучення власного флоту до експортно-імпортних перевезень, прискорює його ремонт, щоб найближчим часом ввести в експлуатацію максимальну кількість суден на Дунаї [64]. Обсяг перевалки в Ізмаїльському порту склав 202 млн т (зростання в 2,3 рази порівняно з 2022 р.), в Ренійському – 10,1 млн. тонн (+47% у річному обчисленні), таким чином з початком війни обсяги перевезень України значно зросли за рахунок можливості використання портів Рені, Ізмаїл та Усть-Дунай. Щодо Ізмаїла, то вантажообіг зріс до 20,2 тисяч тонн у 2023 році, у Рені спостерігалось різке зростання до 10,1 тис. тонн у 2023 році, в Усть-Дунаї вантажообіг досяг 1,7 тис. тонн у 2023 році. Мінінфраструктури планує збільшити пропускну спроможність українських портів на Дунаї в 1,7 рази – до 25 млн т на рік. Очікується модернізація портів Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ, будівництво нових терміналів та хабів та залучення приватних інвестицій для будівництва терміналів [65]. Вантажоперевезення через ці порти здійснювалися за маршрутами, наведеними на рис. 3.1 і 3.2.

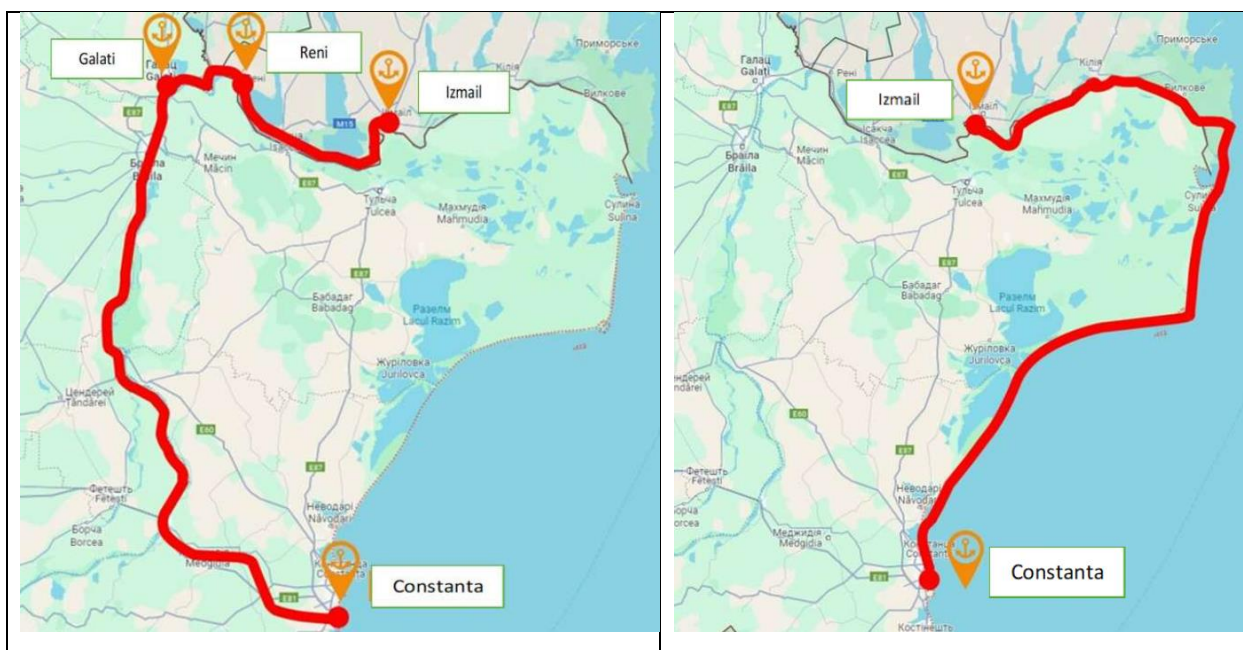


Рис. 3.1 та 3.2. Дунайський та Дунайсько-Чорноморський шляхи до порту Констанца

Джерело: [66]

За таких умов є всі підстави приділити особливу увагу розвитку судноплавства на Дунаї, що стає тим більш актуальним через періодичні блокування західного кордону України з Польщею. Вже сьогодні Українське Дунайське пароплавство (УДСП) запропонувало перенаправити вантажівки, які вантажними автомобілями перевозили до країн ЄС, на річковий транспорт та розробило три лінії для барж [67]:

1. Україна – Галац.

- Найшвидший маршрут переправлення вантажів через західний кордон до країн ЄС. Річковий караван може здійснювати 5-7 поїздок до Галаца на місяць, термін доставки контейнерів становить лише кілька днів.

2. Україна – Регенсбург.

- Маршрут дозволяє доставити вантаж в будь-який порт на Середньому і Верхньому Дунаї.

3. Україна – Констанца.

- Доставка вантажу до одного з найбільших морських портів Європи з можливістю подальшого експорту в будь-яку точку світу.

Рис.3.3. Лінії барж Українського Дунайського пароплавства

Джерело: складено за [67]

Безумовно, слід розуміти, що таке транспортування має як переваги, так і недоліки, в тому числі ризики, наприклад, існує загроза сезонного зниження рівня води в Дунаї, що може вплинути на транспортування. Між тим переваг набагато більше, враховуючи те, що Дунай у 2022-2023 роках замінив значні обмеження українських чорноморських портів. Тим більше слід враховувати, що зернові вантажі проходять транзитом переважно до країн Балтії та Німеччини, а подальша доставка вантажу з них можлива в будь-яку точку світу.

Між тим для досягнення мети підвищення ефективності морських Дунайських портів України в умовах війни та ускладнення логістичних процесів слід звернути увагу на наступні ключові аспекти:

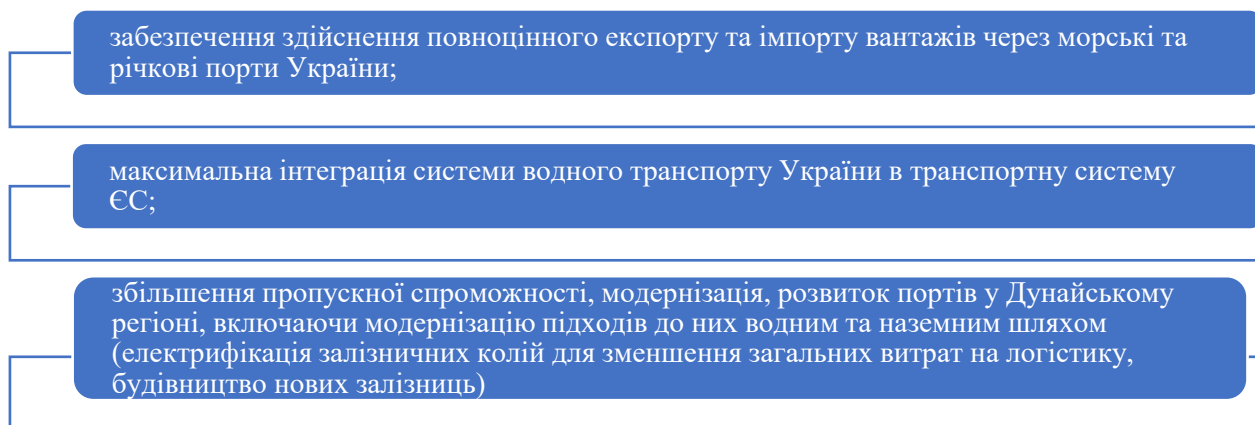


Рис. 3.4. Ключові аспекти підвищення ефективності морських Дунайських портів України в умовах війни

Джерело: складено за [68]

Морська транспортна галузь України також стикається із викликами, на яких слід зосередити увагу. До них відносять [68]:

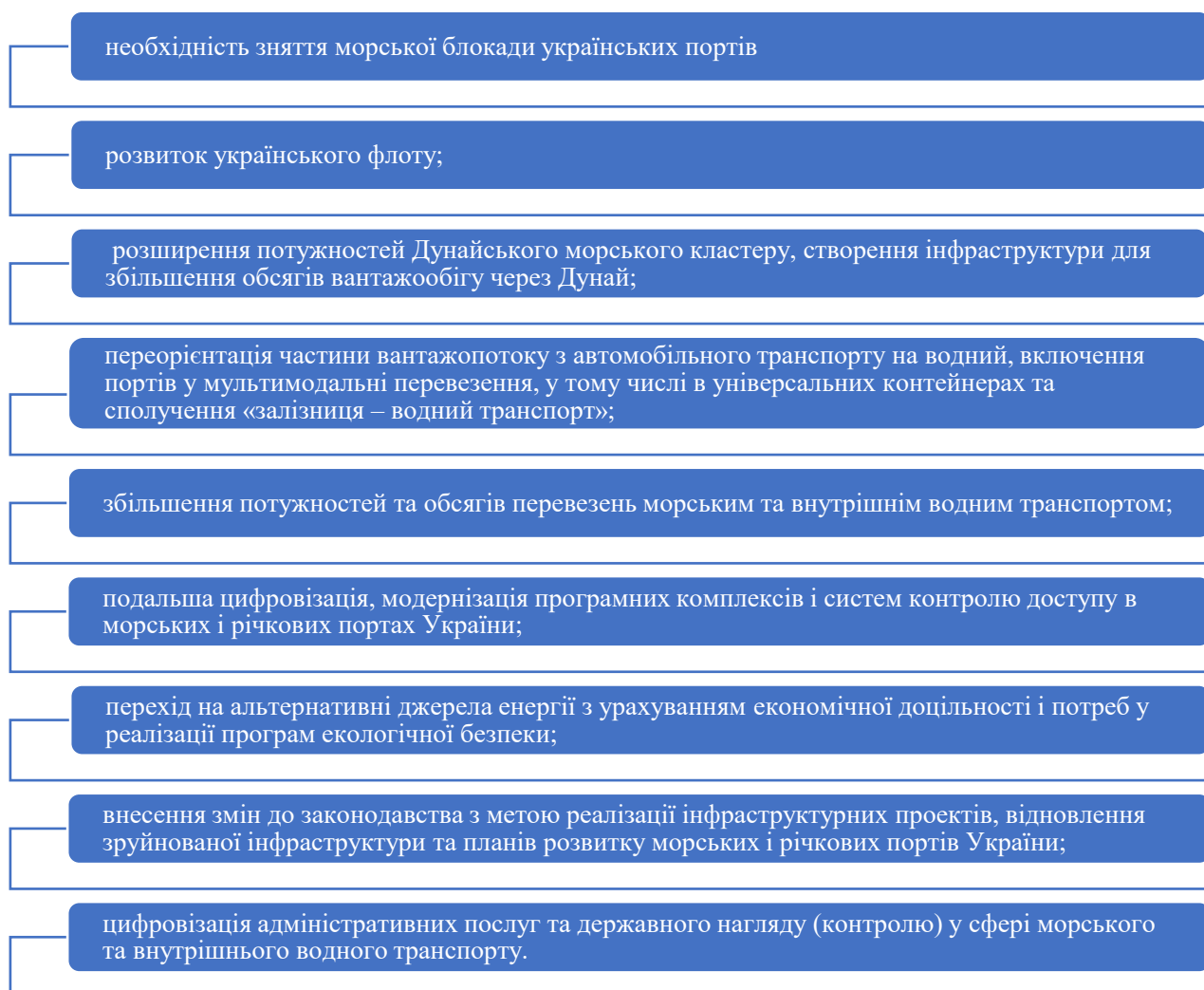


Рис. 3.5. Виклики морської транспортної галузі України

Джерело: складено за [68].

Таким чином, можна відзначити, що незмінними залишились як ті основні напрямки розвитку морського вантажоперевезення в Україні, які були актуальними до початку періоду повномасштабного вторгнення, серед яких модернізація портової інфраструктури, щоб збільшити їхню місткість, покращити технічну оснащеність і зменшити час обробки вантажів; розвиток логістичних центрів, спрямованих на забезпечення зберігання вантажів, обробку і розподіл; впровадження сучасних інформаційних технологій і систем управління логістикою, щоб підвищити ефективність морських вантажоперевезень; розвиток мультимодальних транспортних мереж, що поєднують морський, залізничний, автомобільний транспорт [69]. Проте варто розуміти, що окрім того, що повномасштабна військова агресія росії проти України спричинила безпрецедентні наслідки руйнування інфраструктури, збереглись обмеження, що не дають змоги повноцінного розвитку морських портів України, серед яких в сучасних умовах необхідно назвати (Рис. 3.6):

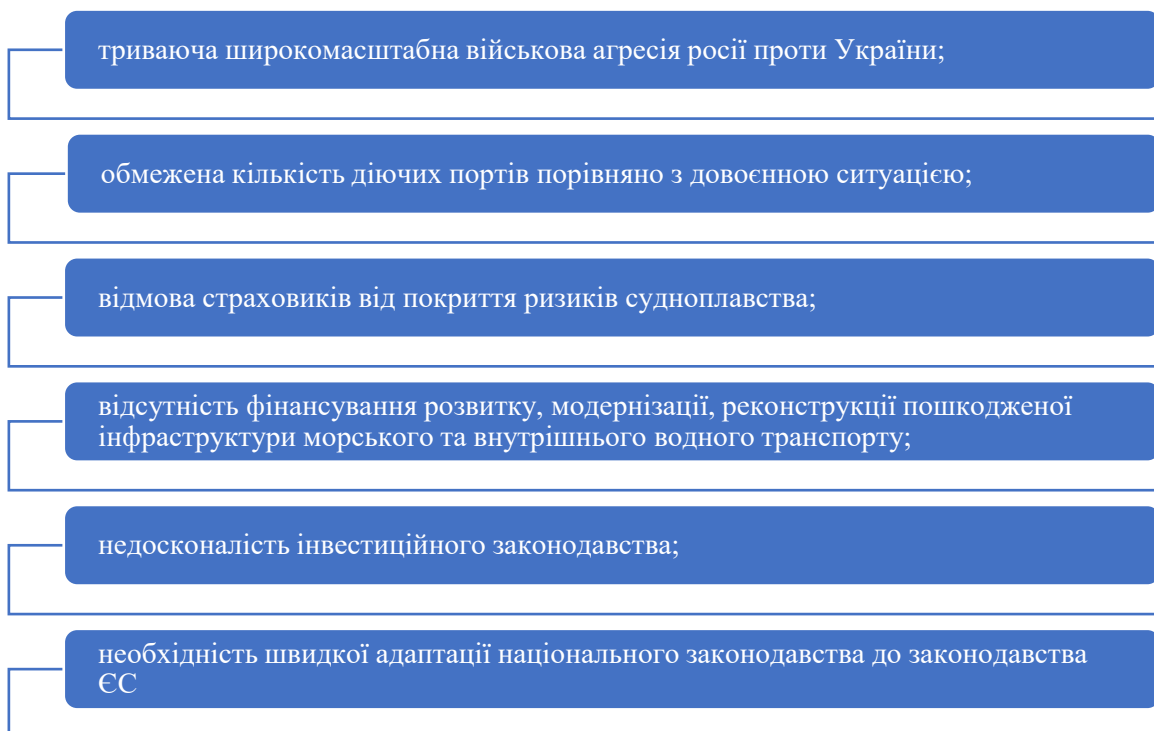


Рис. 3.6. Обмеження, що не дають змоги повноцінного розвитку морських портів України

Джерело: складено за [68]

Основною метою розвитку та забезпечення діяльності морських портів України на сьогодні є створення умов для розвитку та відновлення перевезень морським та внутрішнім водним транспортом, збільшення обсягів перевезень, відновлення та розвитку інфраструктури морського та внутрішнього водного транспорту, у зв'язку із чим можна сформулювати наступні основні завдання (Таблиця 3.1).

Таблиця 3.1

Напрямки розвитку морських портів України в умовах воєнного стану та зміни логістичних маршрутів

Завдання	Напрямки реалізації
1) Відновлення та розвиток перевезень морським та внутрішнім водним транспортом	● зняття морської блокади українських морських портів та звільнення окупованих портів; ● розмінування під'їзних каналів, морських і внутрішніх водних шляхів; ● розвиток і модернізація портів Дунайського регіону; ● здійснення днопоглиблення; ● включення української частини Дунаю до мережі TEN-T; ● ремонт та модернізація суден великих державних перевізників для залучення до вантажоперевезень з країнами ЄС; ● створення мультимодального хабу на базі дунайських портів (Рені чи Ізмаїл); ● розробка економічного механізму модернізації та відновлення конкурентоспроможного суднобудівного кластеру з використанням інструментів податкової та фінансово-кредитної політики; ● подальша цифровізація, модернізація програмних комплексів в морських і річкових портах України.
2) Відновлення та модернізація інфраструктури морського та внутрішнього водного транспорту	● відновлення зруйнованих об'єктів, необхідних для нормального функціонування морського та внутрішнього водного транспорту; ● створення ефективного механізму залучення приватних інвестицій для фінансування робіт з ремонту, модернізації, реконструкції або будівництва об'єктів портової інфраструктури; ● покращення транспортного сполучення морських та річкових портів на території України.
3) Розширення мережі річкових портів та підвищення ефективності використання наявних потужностей	● створення умов для залучення приватних інвестицій; ● покращення інвестиційного клімату (спрощення механізму будівництва); ● будівництво нових терміналів та місць зберігання;

4) Розвиток портової інфраструктури (залізниць, автомобільних доріг тощо) та потужності морських портів	● будівництво інфраструктури морських портів (залізничні під'їзні колії та автомобільні дороги); ● здійснення експлуатаційного днопоглиблення акваторій портів; ● перехід на альтернативні джерела енергії; ● удосконалення законодавства щодо розвитку морських портів.
---	---

Джерело: складено за [68]

Також слід відзначити, що ДП «АМПУ» бере участь в онлайн засіданнях логістичної платформи у рамках ініціативи Європейської Комісії DG “MOVE” «Шляхи солідарності». З початку року забезпечено участь більш ніж у 15 онлайн засіданнях. 09.03.2023 забезпечено організацію та особисту участь у візиті Заступника Гендиректора ГД ЄК MOVE М. Бакран, щодо вдосконалення експортних потужностей через українські та румунські канали р. Дунай. На постійній основі ведуться зустрічі з представниками Уряду США, Румунії, Молдовської Республіки, Європейської Комісії (DG MOVE). Наразі обговорюються шляхи вирішення наявних проблем забезпечення використання потужностей транспортування українського зерна у рамках Дунайського кластера, зокрема включення української частини Дунаю до мережі TEN-T, необхідність проведення днопоглиблення на українській частині р. Дунай, потреба в безпечних рейдових стоянках, прохід через Сулінський канал 24/7, підвищення ефективності роботи поромної переправи Орлівка-Ісакча, лоцманське проведення.

Протягом 2023 року через військову агресію РФ проти України, що безперервно продовжується з 24.02.2022, і діючі з 2022 року по теперішній час обмеження в роботі морських портів та торговельного судноплавства у південно-західній частині Чорного моря, майже всі зусилля ДП «АМПУ» були спрямовані на підтримання оголошених глибин в акваторіях морських портів Дунайського регіону шляхом виконання експлуатаційного днопоглиблення. Експлуатаційне днопоглиблення виконувалося власними силами ДП «АМПУ» при безпосередній участі філій «Днопоглиблювальний флот» та «Дельта-лоцман» ДП «АМПУ» за допомогою як власного, так і орендованого

днопоглиблювального обладнання. Так, з метою підтримки досягнутих у минулому році глибин в акваторії морського порту Ізмаїл протягом 2023 року було виконано експлуатаційне днопоглиблення, зокрема біля глибоководних причалів ВПК-2 №№ 19-21, у внутрішній акваторії затону (90 км), а також на лімітуючих ділянках акваторії порту, визначеної згідно додатку до постанови КМУ від 11.11.2022 №1273. Обсяг експлуатаційного днопоглиблення склав понад 950 тис. м³. В акваторії морського порту Рені протягом 2023 року виконано експлуатаційне днопоглиблення в обсязі понад 150 тис. м³ біля причалів порту, у внутрішній акваторії затону порту та на вході до нього. Крім того, протягом 2023 року виконано експлуатаційне днопоглиблення на морському підхідному каналі ГСХ «р. Дунай – Чорне море» з метою підтримання необхідних глибин для забезпечення безпечного проходу суден в обсязі понад 770 тис. м³ [58].

3.2. Розвиток інвестиційних та партнерських програм як чинник активізації розвитку морських портів України

Перспективи розвитку портової галузі, в тому числі, ДП «АМПУ» визначені Стратегією розвитку морських портів України на період до 2038 року, що затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 23.12.2020 № 1634. Актуалізована Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року визначає три чітких пріоритети:

- 1) оптимізація системи управління в галузі;
- 2) збалансований розвиток причальних фронтів з наземними шляхами сполучення;
- 3) поліпшення сервісу, що надається в портах.

Проте, внаслідок військової агресії РФ проти України значної шкоди завдано портовій галузі України. Частина морських портів у Запорізькій та Донецькій областях опинились в окупації. Решта портів на узбережжі Чорного моря, БДЛК та ХМК не можуть повноцінно здійснювати свою діяльність

внаслідок блокади морських шляхів та мінування морських територіальних вод. Так, Бердянська, Маріупольська, Скадовська та Херсонська філії ДП «АМПУ» припинили свою роботу, опинившись під окупацією та у зонах проведення бойових дій, внаслідок чого їх було закрито відповідно до наказу Міністерства інфраструктури України від 28 квітня 2022 року № 256 «Про закриття морських портів», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 29 квітня 2022 року за № 470/37806. Значну важливість, внаслідок таких дій, отримали морські порти розташовані на р. Дунай, що до недавнього часу вважалась одним з безпечних водних шляхів для експортних потреб країни. Внаслідок постійних інтенсивних бомбардувань знищується та зазнає значних руйнувань портова інфраструктура. Для її відновлення, а також забезпечення подальшого сталого розвитку морських портів є необхідність в реалізації та фінансуванні ряду інфраструктурних проектів. При цьому, підприємство зберігає тенденцію до подальшого розвитку відповідно до стратегічних напрямів, цілей та завдань, визначених у Стратегічному плані розвитку ДП «АМПУ» на 2021-2025 роки, затвердженому наказом Мінінфраструктури від 10.08.2020 № 445 (зі змінами та доповненнями) з урахуванням умов воєнного стану та потенційних загроз з боку країни-агресора, зокрема спрямованих на трансформацію ДП «АМПУ» в сучасну, ефективну і конкурентоспроможну компанію, що розвиває морські порти [58].

Інвестування в портову галузь є пріоритетом багатьох країн світу, які розвивають галузь морських транспортних перевезень. Так, у 2023 році 68 країн збільшили інвестиції в розвиток інфраструктури, а згідно з дослідженням Світового банку, інвестиції приватного капіталу в інфраструктуру у 2023 році склали 86 млрд дол США, що на 0,5 млрд дол США більше середньорічного обсягу за попередні п'ять років. Слід зазначити, що кількість інфраструктурних проектів у світі також динамічно зростає, наприклад, якщо у 2022 році інвестори профінансували 260 проектів, то у 2023 році їх було вже 322, в окремих регіонах, серед яких країни Європи та

Центральної Азії, інфраструктурний портфель за рік збільшився більш ніж удвічі до 35 проектів [64].

Україна має намір залучати приватних інвесторів для кредитування проектів з ремонту, модернізації, реконструкції та будівництва стратегічних об'єктів портової інфраструктури, положення щодо цих ініціатив містяться в проекті постанови Кабінету Міністрів «Деякі питання компенсації інвестицій суб'єктів господарювання в стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що перебувають у державній власності» [70]. Документ передбачає затвердження порядку та умов укладання договорів, на підставі яких компенсуються інвестиції суб'єктів господарювання в стратегічні об'єкти портової інфраструктури, зазначається, що розмір інвестиційного відшкодування не повинен перевищувати суму фактично сплачених інвестором коштів для фінансування проектування або будівництва об'єктів портової інфраструктури, а також те, що інвестором може бути юридична особа або фізична особа-підприємець. Очікується, що прийняття означеної постанови сприятиме відновленню стратегічних об'єктів портової інфраструктури, прискоренню розвитку морських перевезень, підвищенню конкурентоспроможності морських портів та підвищенню їх інвестиційної привабливості. Актуальність проекту визначається тим, що наразі існує проблема недостатнього фінансування морської галузі у ДП «Адміністрація морських портів України», але одночасно гостро стоїть питання необхідності реконструкції та утримання портової інфраструктури.

В українських реаліях, незважаючи на виклики повномасштабного вторгнення, більшість іноземних компаній також заявляють про готовність відновити судноплавство після деблокування українських портів, однак і деякі українські компанії створюють власні флотилії, інвестуючи мільярди гривень у розвиток, а тому потребують налагодження ефективного державно-приватного партнерства та чекають подальших євроінтеграційних реформ. Такі кроки можуть створити умови для залучення в українську логістичну галузь іноземних інвестицій для виходу на новий рівень розвитку. Відновлення

концесій, приватизаційних конкурсів, орендних угод означає, що в цілому портові активи є об'єктом особливої уваги як вітчизняних, так і міжнародних інвесторів, незважаючи на високі ризики, пов'язані з війною. Українські компанії, наприклад, агрохолдинг «Кернел», вже інвестував понад 44 млн доларів США в розширення експортних потужностей соняшникової олії в портах Рені та Чорноморськ. Однак в процесі приватизації є й негативні приклади. Так, на початку 2023 року було оголошено про завершення конкурсу з приватизації порту Усть-Дунай (Кілія), однак перша в Україні приватизація порту опинилася під загрозою, оскільки переможець аукціону не зміг почати експлуатацію об'єкта через те, що об'єкт не мав повного права власності. Приватизація Білгород-Дністровського морського торговельного порту не відбулась, тому що переможець не сплатив лот. Концесія порту Чорноморськ привернула найбільшу увагу інвесторів, зокрема, зацікавленість висловила компанія A.P.Moller-Maersk [71].

Серед найбільш прогресивних форм інвестування у портову інфраструктуру називають концесію, яка широко використовується в усьому світі. Її відмінністю від приватизації є те, що після закінчення дії договору об'єкт повертається державі разом із майном, створеним концесіонером. У концесію можуть надаватися як цілісні майнові комплекси, так і об'єкти державної власності, які використовуються для здійснення діяльності у сфері будівництва та експлуатації морських портів. Як форма державно-приватного партнерства концесія має цілу низку переваг, наприклад до них можна віднести прозорість процедури залучення інвесторів, ефективний контроль із боку держави, правовий захист інвестицій, цільовий розвиток об'єктів портової інфраструктури, а також гарантії виконання зобов'язань сторонами договору. Безумовно, слід відзначити ризик того, що механізм концесії не забезпечить ефективність функціонування вітчизняних портів, адже у порти можуть прийти або звичайні орендарі, поставивши за мету отримати максимум прибутку за весь термін дії оренди за мінімуму витрат. Отже, важливо, щоб концесія відбувалася за прозорим та відкритим конкурсом, а компанії-

учасники повинні мати інвестиційний досвід у портовій сфері і стратегічний план розвитку об'єктів концесії [72, С.32].

В цілому ж концесійні договори передбачають набагато більший контроль за виконанням інвестиційних зобов'язань та неодноразово доводила свою ефективність у всьому світі. Наприклад, портові оператори розробляють термінали в ЄС само на умовах концесії, такі угоди для портів Мексики у 1990-х роках допомогли їм конкурувати з південними портами США, а турецькі порти, які впровадили концесійну модель, стали лідерами в Чорноморському регіоні за обсягами перевалки та фінансовими показниками. У 2006 р. концесію між адміністрацією порту Барселони та компаніями Hutchison Port Holdings і Grupo Mestre із інвестиційними вкладеннями у розмірі 500 млн євро; за рахунок цього договору порт наростив вантажопотік до 4 млн TEU [73]. У 2019 р. компанія Yilport Holding, яка є представником ТОП-10 контейнерних операторів світу, отримала у концесійний договір на 49 років італійський порт Таранто та інвестувала 75 млн дол. США протягом 5 років, а за весь період договору має інвестувати 450 млн дол. США для модернізації портових кранів, вантажного обладнання та системи керування контейнерними терміналами [74]. Надання для користування приватною компанією частини бельгійського порту Антверпен у концесію на 40 років у 2004 р. дозволило збільшити потужності з переробки контейнерів на 3,5 млн TEU [75]. Саме тому навіть під час війни концесії можуть залучити в Україну великих інвесторів із міжнародним досвідом.

Наразі до уваги інвесторів можна запропонувати наступні проекти у морських портах України (Таблиця 3.2).

Актуальні концесійні можливості портів у Чорноморському регіоні

Порт	Характеристика
Чорноморськ	Розташований на північно-західному березі Чорного моря. 4,5 млн. тонн вантажів у залізничних вагонах 150 000 важких вантажівок 250 000 одиниць транспортних засобів Доступна глибина 9,7 м Ключові моменти інвестицій • Унікальний в Україні об'єкт, який обслуговує залізничні та автопоромні лінії, а також судна «ро-ро». • Високомаржинальний операційний бізнес із невикористаними потужностями • Існуючі приміщення в хорошому стані, включаючи 3 спальні місця • Доступний залізничний та автомобільний доступ, а також глибина 9,7 м • Комплекс є частиною залізничних поромних ліній, що працюють на Чорному морі та торговельного коридору «Новий шовковий шлях».
Південний	Розташований на північно-західному узбережжі Чорного моря, в Малому Аджалицькому (Григор'ївському) лимані, за 30 км на північний схід від Одеси. Вантажообіг 11,6 млн. тонн Ключові моменти інвестицій ✓ Попереднє техніко-економічне обґрунтування оплачено ЄС, підготовлено компанією Egis ✓ Глибина основних пірсів 14 метрів, є два глибоководних причали глибиною 18,5 метрів, здатні приймати судна Capesize. ✓ Має 7 причалів з якорною стоянкою 24 судна ✓ Відкриті складські майданчики займають 185 500 м², закриті склади – 2 000 м² (ємність зберігання 1 млн т) ✓ Інтенсивність навантаження 40 000 т/добу, 650 авто/добу ✓ Основні вантажі: хімікати, руда та генеральні вантажі, включаючи вугілля, метал, чавун, окатиші, пальмову олію, карбамід, аміак, метанол, сиру нафту та зерно
Ізмаїл	Ключові моменти інвестицій • Дунайське пароплавство – одна з найбільших судноплавних компаній як в Україні, так і в Дунайському регіоні. • Має морські та річкові судна, працює поблизу портів Рені, Ізмаїл та Усть-Дунай, що дозволяє створити транспортний вузол на Чорному морі

Джерело: складено за [76; 77].

Безумовно, в цілому завданнями морської транспортної галузі України слід назвати не лише залучення іноземних інвестицій для модернізації та відновлення повноцінної роботи морських портів, але й підвищення конкурентоспроможності портової галузі, що можливо якщо підвищити

ефективність, якість і швидкість обробки вантажів, забезпечити розвиток інфраструктури загального користування, тобто автомобільних та залізничних під'їзних шляхів, довести до ладу та підвищити ефективність державного регулювання послуг, що надаються в морському порту, удосконалити систему документообігу, спростити дозвільні процедури, зменшити час обробки вантажів, створити умови для розвитку добросовісної конкуренції між морськими портами. Актуальним здається повернутися до мети, яка раніше обговорювалась в експертних та урядових колах, а само – створити мережу портових кластерів. Так само необхідно продовжувати активну участь у міжнародних організаціях з метою створення умов для транскордонних перевезень вантажів, продовжувати роботу із приведення стандартів роботи морських портів у відповідність з європейськими. Для досягнення мети залучення іноземного капіталу у портову галузь необхідним вважається створення сприятливих умов для залучення приватних інвестицій для розвитку об'єктів портової інфраструктури та забезпечення державних гарантій та захисту прав інвесторів.

Висновки до розділу 3

Таким чином, одним із напрямків відродження портової галузі України в умовах переорієнтації логістичних шляхів є створення додаткових умов для розвитку транспортної логістики в Дунайському регіоні. Сьогодні порти Дунайського регіону (Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ) працюють у штатному режимі, нарощуючи вантажну базу, збільшуючи обробку суден у причалів, та збільшують обсяги перевалки вантажів і потенціал на дунайському напрямку великий щодо ситуації з іншими портами.

Україна має намір залучати приватних інвесторів для кредитування проектів з ремонту, модернізації, реконструкції та будівництва стратегічних об'єктів портової інфраструктури. Зміни в українському законодавстві повинні сприяти залученню великих інвесторів, особливо актуальною є передача портів у концесію, яка спрямована на сталий і довгостроковий розвиток портів.

Як форма державно-приватного партнерства концесія має цілу низку переваг, наприклад до них можна віднести прозорість процедури залучення інвесторів, ефективний контроль із боку держави, правовий захист інвестицій, цільовий розвиток об'єктів портової інфраструктури, а також гарантії виконання зобов'язань сторонами договору.

ВИСНОВКИ

Таким чином після проведення у кваліфікаційній роботі дослідження ролі морських портів України в системі обслуговування міжнародного вантажоперевезення в умовах воєнного стану можна зробити наступні висновки.

Можна зробити висновок, що морський порт є складною системою з багатофункціональними операціями, концепція морського порту еволюціонувала з часом із відносною зміною світової економіки, технологій та навколишнього середовища, тому сучасний морський порт не розглядається виключно як точка розриву навантаження в різних ланцюгах поставок, але його слід розглядати як транзитний пункт, що додає вартість.

Загальні послуги порту включають: суднові послуги, товарні послуги, адміністративні послуги, послуги з обробки, послуги наземного транспорту, але традиційні функції морських портів в епоху глобалізації змінюються, тому на сьогодні виокремлюють такі групи функцій морських портів: функція трафіку, обслуговування вантажів, торговельні функції, промислову функцію, логістичну та розподільну функцію.

В останні десятиліття основними рушійними силами розвитку портів є контейнеризація, диверсифікація типів вантажів і обладнання, інтермодальні перевезення та інформаційні технології. Що стосується загальних світових тенденцій та чинників, що впливають на діяльність та розвиток морських портів, то морський транспорт продовжує лавірувати в умовах тенденцій, що сформувалися після пандемії COVID-19, наслідків збоїв у глобальних виробничо-збутових ланцюжках у 2021–2022 роках, погіршення кон'юнктури на ринку контейнерних перевезень та зрушень у структурі морських перевезень та торгівлі, викликаних війною в Україні. Світове судноплавство стикається з численними викликами, включаючи посилення напруженості в торговельній політиці та геополітичних тертях, намагаючись адаптуватися до змін у моделях глобалізації. Крім того, морській галузі слід

переорієнтуватися у майбутньому на більш екологічно стійкі моделі, скоротити викиди вуглецю та запроваджувати цифрові технології.

Морські порти України – важлива ланка логістичного ланцюжка збуту продукції гірничо-металургійного, агропромислового комплексів; підтримки ефективного партнерства зі світовим економічним співтовариством; це підприємства, що забезпечують зайнятість у своїх регіонах та економічну підтримку; це конкурентоспроможна галузь, що вимагає великої уваги з боку державної влади, широкомасштабних стратегій та програм реформування, інвестиційних вкладень та грамотного управління.

До початку повномасштабного вторгнення можна відзначити зростання вантажоперевалки у Ізмаїльському МТП (+25,5%), Ренійському МТП (+74,3%), МТП Усть-Дунайськ (+63,5%), МТП Чорноморськ (+7,3%), натомість порти Одеса, Південний та особливо Білгород-Дністровський демонстрували падіння показників вантажоперевалки. Також слід відзначити, що і в довоєнних умовах економічного розвитку морські порти України відставали за показниками ефективності від портів багатьох інших країн регіону, українські порти посідали 78 місце у світовому рейтингу у 2019 році, залишаючи позаду лише такі країни, як Вірменія, Грузія та Молдова з набагато меншою залежністю від експорту; тоді як Німеччина, Польща та інші країни демонструють вищі показники.

Можна відзначити, що серед позитивних географічних чинників виокремлюється географічне розташування України, наявність природних гаваней, сформована система портів та географічна близькість до європейських ринків експорту та імпорту вантажів. Між тим відмічається наявність негативних факторів географічного характеру, перш за все, це конкуренція з іншими портами Азово-Чорноморського басейну. Позитивні фактори економічного характеру включають можливість залучення іноземних інвестицій за рахунок програм ЄС, розвиток інструментів концесії, однак негативний вплив мають чинники стану економіки України та неконкурентна тарифна політика щодо портових зборів. Серед інфраструктурних факторів

можна назвати такі позитивні чинники як асортимент портових послуг, однак слід сказати, що зношеність основних фондів складає близько 70%. Позитивний вплив серед соціально-політичних факторів мають наявність кваліфікованого персоналу, але ситуація ускладнюється військовими діями. Серед позитивних організаційно-адміністративних факторів називають посилення інтеграції з ЄС, але серед негативних слід назвати низький рівень кооперації портів з іншими видами транспорту.

Станом на кінець липня 2024 року в результаті атак РФ пошкоджено та частково знищено 262 об'єкти портової інфраструктури, скорочено обсяг щомісячного експорту зернових вантажів до країн Азії, Африки та Європи. Загальні прямі збитки портової інфраструктури та дотичних до неї підприємств оцінюються у 0,85 млрд. дол. США. Але в цілому вантажообіг морських портів з тих, що працюють та не опинилися в окупації, за підсумками 2023 року склав 62 млн т., що краще, ніж в 2022 році, (51,2 млн т), але не йде у порівняння з обсягами перевалки до повномасштабного вторгнення - 153,3 млн т в 2021 році. Найдинамічніше зростання перевалки спостерігається в портах Дунаю (Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ).

Основною метою розвитку та забезпечення діяльності морських портів України на сьогодні є створення умов для розвитку та відновлення перевезень морським та внутрішнім водним транспортом, збільшення обсягів перевезень, відновлення та розвитку інфраструктури морського та внутрішнього водного транспорту. Одним із напрямків відродження портової галузі України в умовах переорієнтації логістичних шляхів є створення додаткових умов для розвитку транспортної логістики в Дунайському регіоні. Сьогодні порти Дунайського регіону (Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ) працюють у штатному режимі, нарощуючи вантажну базу, збільшуючи обробку суден у причалів, та збільшують обсяги перевалки вантажів і потенціал на дунайському напрямку великий щодо ситуації з іншими портами.

Між тим для досягнення мети підвищення ефективності морських Дунайських портів України в умовах війни та ускладнення логістичних

процесів слід звернути увагу на наступні ключові аспекти: забезпечення здійснення повноцінного експорту та імпорту вантажів через морські та річкові порти України; максимальна інтеграція системи водного транспорту України в транспортну систему ЄС; збільшення пропускної спроможності, модернізація, розвиток портів у Дунайському регіоні, включаючи модернізацію підходів до них водним та наземним шляхом (електрифікація залізничних колій для зменшення загальних витрат на логістику, будівництво нових залізниць)

Україна має намір залучати приватних інвесторів для кредитування проектів з ремонту, модернізації, реконструкції та будівництва стратегічних об'єктів портової інфраструктури. Зміни в українському законодавстві повинні сприяти залученню великих інвесторів, особливо актуальною є передача портів у концесію, яка спрямована на сталий і довгостроковий розвиток портів. Як форма державно-приватного партнерства концесія має цілу низку переваг, наприклад до них можна віднести прозорість процедури залучення інвесторів, ефективний контроль із боку держави, правовий захист інвестицій, цільовий розвиток об'єктів портової інфраструктури, а також гарантії виконання зобов'язань сторонами договору.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Roa I., Peña Y., Amante B., Goretti M. Ports: definition and study of types, sizes and business models. *Journal of Industrial Engineering and Management*, 2013, 6(4), 1055-1064. <http://dx.doi.org/10.3926/jiem.770>.
2. Hong H., Wang B., Xue D.. Impact of Hinterland Manufacturing on the Development of Container Ports: Evidence from the Pearl River Delta, China. 2024. *Chin. Geogr. Sci.* 34, 886–898. <https://doi.org/10.1007/s11769-024-1458-1>.
3. Ducruet C., Itoh H. Regions and material flows: investigating the regional branching and industry relatedness of port traffics in a global perspective. *Journal of Economic Geography*, 2016. 16(4): 805–830. <https://doi.org/10.1093/jeg/lbv010>.
4. Chen K., Guo J., Xin X., Zhang T., Zhang W. Port sustainability through integration: A port capacity and profit-sharing joint optimization approach. *Ocean & Coastal Management*, Volume. 2023. 245. <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2023.106867>.
5. 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.
6. Латкіна С. А., Елль М. П. Проблеми оптимізації організаційних процесів портової діяльності в Україні. *Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії*, 2016. Вип. 3(03). С. 92–95.
7. Гринів, Н., Скопцов, К., Петренко, О. Розвиток морських портів: світові практики та основні уроки. *Економіка та суспільство*, 2022, (40). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-40-53>
8. Horoshkova L. A., Horoshkov, S. V., Korniiichuk, Y. D. The development of Danube Ports amid war and post-war recovery of the Ukraine. *Man and Environment. Issues of Neoeology*, 2024 (41), 70-82. <https://doi.org/10.26565/1992-4224-2024-41-05>
9. Логутова Т. Г., Полторацький М. М. Морські порти як ключові логістичні центри у розвитку світової торгівлі. *Науковий вісник Ужгородського*

національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство. 2018, Випуск 20, частина 2. URL: http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/20_2_2018ua/22.pdf

10. De Langen, P.W. Governance in Seaport Clusters; Palgrave Macmillan: London, UK, 2015, pp. 138–154

11. Russo, F., Musolino, G. Case studies and theoretical approaches in port competition and cooperation. In: Gervasi, O., et al. (eds.) ICCSA 2021. LNCS, 2021, vol. 12958, pp. 198–212. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-030-87016-4_15

12. Flynn M., Lee P.T., and Notteboom T.. The Next Step on the Port Generations Ladder: Customer-Centric And Community Ports. T. Notteboom, Ed., Current Issues in Shipping, Ports and Logistics., University Press Antwerp: Brussels, pp. 497-510.

13. Notteboom T. Current Issues. Shipping Ports And Logistics, ASP., Academic & Scientific Publishers, pp. 502-509.

14. Russo, F., Musolino, G. State of the Art of Factors Affecting Times of Ships in Container Ports: Characteristics Identification of Port Generations. In: Gervasi, O., Murgante, B., Garau, C., Tanar, D., C. Rocha, A.M.A., Faginas Lago, M.N. (eds) Computational Science and Its Applications. ICCSA Workshops. Lecture Notes in Computer Science, 2024, vol 14823. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-031-65329-2_19

15. Hlali, A., Hammami, S. Seaport concept and services characteristics: Theoretical test. Open Transp. J. 2018, 11, 120–129.

16. Bintiahamad, N.B. Integration of Microgrid Technologies in Future Seaports. 2019. URL: <https://www.forskningsdatabasen.dk/en/catalog/2471559831>.

17. Sifakis, N., Tsoutsos, T. Planning zero-emissions ports through the nearly zero energy port concept. J. Clean. Prod. 2021, 286.

18. Global Times. Top 10 busiest container ports in 2023, Jul 30, 2024. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202407/1317032.shtml>

19. Notteboom T. Athanasios Pallis and Jean-Paul Rodrigue. Port Economics, Management and Policy, New York: Routledge, 2022, 690 pages.

20. Hlali A., Hammami S.. Seaport Concept and Services Characteristics: Theoretical Test. The Open Transportation Journal, 2017. URL: <https://opentransportationjournal.com/VOLUME/11/PAGE/120/FULLTEXT>
21. Bottasso A., Conti M., Ferrari C., Tei A. Ports and regional development: a spatial analysis on a panel of European regions. Transp Res A Policy Pract, 2014, 65:44–55.
22. Ducruet, C., Notteboom, T. Developing Liner Service Networks in Container Shipping, in: SONG, D.W., PANAYIDES, P. (eds.), Maritime Logistics: A complete guide to effective shipping and port management, Kogan Page, London, 2012, p. 77-100.
23. Munim, Z.H., Schramm, HJ. The impacts of port infrastructure and logistics performance on economic growth: the mediating role of seaborne trade. J. shipp. trd. 2018, 3. <https://doi.org/10.1186/s41072-018-0027-0>
24. French R.A. Competition among selected Eastern Canadian ports for foreign cargo, Marit. Pol. Manag. 1979, 6 (1), 5–13. <https://doi.org/10.1080/03088837900000042>
25. Collison, F. M. North to Alaska: Marketing in the Pacific Northwest–Central Alaska linear trade. Maritime Policy & Management, 1984, 11(2), 99–112. <https://doi.org/10.1080/03088838400000003>
26. Brooks M. An alternative theoretical approach to the evaluation of liner shipping - part 2: choice criteria, Marit. Pol. Manag. 1985, 12 (2), 145–155, <https://doi.org/10.1080/03088838500000050>.
27. Murphy P., Daley J., Dalenberg D. Port selection criteria: an application of a transport research framework, Logist. Transport Rev. 1992, 28 (3), 237–255.
28. Haezendonck E., Pison G., Rousseeuw P., Struyf A., Verbeke A. The competitive advantage of seaports, Int. J. Marit. Econ. 2000, 2 (2), 69–82, <https://doi.org/10.1057/ijme.2000.8>
29. Tongzon J.L., Heng W. Port privatization, efficiency and competitiveness: some empirical evidence from container ports terminals, Transport. Res. Part, 2005, A 39 (5), 405–424. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2005.02.001>.

30. Yeo G., Roe M., Dinwoodie J. Evaluating the competitiveness of container ports in Korea and China, *Transport. Res.* 2008, Part A 42 (6), 910–921. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2008.01.014>
31. ChA. Yuen, A. Zhang, W. Cheung. Port competitiveness from the users' perspective: an analysis of major container ports in China and its neighbouring countries', *Res. Transport. Econ.* 2012, 35 (1), 34–40, <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2011.11.005>.
32. Parola F., Risitano M., Ferretti M., Panetti E. The drivers of port competitiveness: a critical review, *Transport Rev.* 2016, 37 (1), 116–138. <https://doi.org/10.1080/01441647.2016.1231232>.
33. Hales D.N., Chang Y.T., Lam J.S.L., Desplebin O., Dholakia N., Al-Wugayan A. An empirical test of the balanced theory of port competitiveness, *Int. J. Logist. Manag.* 2017, 28 (2), 363–378. <https://doi.org/10.1108/IJLM-06-2015-0101>
34. Lirn T.C., Thanopoulou H.A., Beynon M.J., Beresford A.K.C. An application of AHP on transshipment port selection: a global perspective, *Marit. Econ. Logist.* 2004, 6 (1), 70–91, <https://doi.org/10.1057/palgrave.mel.9100093>
35. Guy E., Urli B. Port selection and multicriteria analysis: an application to the Montreal-New York alternative, *Marit. Econ. Logist.* 2006, 8 (2), 169–186. <https://doi.org/10.1057/palgrave.mel.9100152>.
36. Tongzon J.L., Sawant L. Port choice in a competitive environment: from the shipping lines' perspective, *Appl. Econ.* 2007, 39 (4), 477–492. <https://doi.org/10.1080/00036840500438871>.
37. Haezendonck E. *Port Strategy for Sustainable Development*. Basel, 2021. <https://doi.org/10.3390/books978-3-0365-0091-1>
38. UNCTAD. *Review of Maritime Transport* 2023. URL: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023#:~:text=Maritime%20trade%20is%20expected%20to,resilient%20future%20for%20maritime%20transport>
39. WTO. *Trade Facilitation Agreement Facility (TFAF) database*, URL: <https://www.tfadatabase.org/>.

40. Мельник М.І., Лещух І.В. Розвиток інфраструктури мультимодальних перевезень в Україні у контексті зміни транспортно-логістичних маршрутів в умовах війни: наукова доповідь. ДУ «Інститут регіональних досліджень ім. М.І. Долішнього НАН України». Львів, 2023. 51 с. URL: <https://ird.gov.ua/irdp/p20230032a.pdf>
41. United Nations Conference on Trade and Development. Review Of Maritime Transport. New York: United Nations Publications. 2019. URL: <http://surl.li/zybghs>
42. Адміністрація морських портів України: офіційний сайт. URL: <https://www.uspa.gov.ua/>
43. Державна служба статистики України: офіційний сайт. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
44. Кушнір Л. В. Економічна оцінка доходності державних морських портів України. Економічний простір, 2020, (163), 85-91. URL: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/163-15>
45. Внутрішні дані звітності Адміністрація морських портів України.
46. Deloitte: офіційний сайт. Портові тренди до 2030 року у світі та Україні. URL: <https://www2.deloitte.com/ua/uk/pages/press-room/expert/infrastructure-interview-port-trends.html>.
47. Іванов Г.С. Аналіз стану та показників розвитку морських портів України // Державне управління: удосконалення та розвиток. 2017. No 5. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur_2017_5_13
48. Kudrytska N. Simulation of the assessment of the competitiveness of sea ports of Ukraine using the Harrington function. University Economic Bulletin, Hryhorii Skovoroda University in Pereiaslav, Faculty of Financial, Economic and Vocational Education, 2021, issue 48, pages 92-97.
49. Ненно І. М. Передумови та чинники розвитку морської портової галузі України. Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління. 2017. Т. 16, вип. 3. С. 110-124.
50. АМПУ: офіційний сайт. Пояснювальна записка до фінансового плану АМПУ (2019, 2020, 2021) . URL: <https://mtu.gov.ua/files/>.

51. Габ О. Аналіз економічного потенціалу морських портів України в умовах реалізації інноваційних можливостей. Економічний аналіз. 2019. Том 29. № 1. С. 192-199.
52. Бабаченко М., Голубкова І., Яворська А., Лисенко Н., Кучер І. Управління підприємствами морського транспорту в умовах невизначеності. Вчені записки. 2024. № 35(2). С. 49-63.
http://doi.org/10.33111/vz_kneu.35.24.02.05.033.039.
53. Аляб'єва О. М. Аналіз сучасного стану морських портів України. Бізнес Інформ. 2019. №2. С. 240–246.
<https://doi.org/10.32983/2222-4459-2019-2-240-246>
54. Fink, M. The War at Sea: Is There a Naval Blockade in The Sea Of Azov? Lieber Institute. 2022. West Point. URL: <https://lieber.westpoint.edu/war-at-sea-naval-blockade-sea-of-azov/>
55. UA War Infographics. URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2024/04/01.01.24_Damages_Report.pdf
56. Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії Росії проти України станом на початок 2024 року. URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2024/04/01.01.24_Damages_Report.pdf.
57. GMK.center. URL: <https://gmk.center/en/infographic/sargo-transshipment-in-ukrainian-ports-increased-by-5-y-y-in-2023/>
58. Центр транспортних стратегій. Портова галузь України 2023: другий рік роботи в умовах війни. 22 лютого 2024. URL: https://cfts.org.ua/infographics/portova_galuz_ukrani_2023_drugiy_rik_roboti_v_umovakh_viyeni
59. Українська аграрна федерація. URL: <http://agroconf.org/content/cherez-ukrayinski-porti-za-rik-proyshlo-59-milyoniv-tonn-vantazhivpidsumki-roku-vid-ampu>
60. Rail.insider. URL: <https://www.railinsider.com.ua/u-veresni-vantazhoobig-portiv-ukrayiny-zris-ponad-udvichi/>

61. Фонд Демократичні ініціативи. Морські порти України: потужності, втрати, перспективи. 13 серпня 2024. URL: <https://dif.org.ua/article/morski-porti-ukraini-potuzhnosti-vtrati-perspektivi>
62. Industry trends. The state of logistics in Ukraine: trends and features. URL: <https://gol.ua/en/industry-trends-the-state-of-logistics-in-ukraine-trends-and-features/>.
63. Horoshkova L. A., Horoshkov, S. V., Korniiichuk, Y. D. The development of Danube Ports amid war and post-war recovery of the Ukraine. Man and Environment. Issues of Neocology, 2024. (41), 70-82. <https://doi.org/10.26565/1992-4224-2024-41-05>
64. Horoshkova L., Ryzhikov I. The role of river transportation in the "greening" of the transport industry of Ukraine . Proceedings of III International Internet-conference: Current Issues of Formal and Non-formal Education in Environmental Monitoring and Conservation, Kharkiv, April 26, 2024.. Kharkiv: V. N. Karazin Kharkiv National University, 102-103. URL: <https://ecology.karazin.ua/wp-content/uploads/2024/06/akt-probl-form-i-neform-osv-z-monit-dovk-ta-zapov-spr-2024.pdf>)
65. Ізмаїльський порт у січні 2023 року перевалив майже 38 тис. т чавуну. 24 Лютого 2023. URL: <https://gmcenter.ua/news/izmailskij-port-u-sichni-2023-roku-perevaliv-majzhe-38-tis-t-chavunu/>.
66. Українська зернова асоціація. URL: <https://uga.ua/meanings/sergij-kalkutin-pro-osvoyennya-dunajskih-marshrutiv-eksport-ukrayinskoyi-agroproduktiyi-cherez-konstantsu-osoblivosti-richkovoyi-logistiki-nyuansi-tsinoutvorennya-ta-bezpekovi-riziki-dlya-ukrayinskog/>
67. Міністерство інфраструктури України. Українське Дунайське пароплавство направило пропозиції з перевезення найбільшим експедиторам автомобільних вантажоперевезень. URL: <https://mtu.gov.ua/news/35328.html?PrintVersion>.
68. Draft Ukraine Recovery Plan Materials of the “Recovery and development of infrastructure” working group. July 2022. URL:

<https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/eng/recovery-and-development-of-infrastructure-eng.pdf>.

69. Kuzmenko O., Kuzmenko V., Bezuhlova I. Main directions of sea freight development in ukraine: formation of new logistics hubs. *Municipal Economy of Cities*, 2023, 6(180), 237–243. URL: <https://doi.org/10.33042/2522-1809-2023-6-180-237-243>.

70. Міністерство інфраструктури України. Проект постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності». 28 Березня 2024. URL: <https://mtu.gov.ua/news/35464.html?PrintVersion>.

71. Investments in Ports in 2024: Format Determines Content. 17 January 2024. URL: https://en.cfts.org.ua/articles/investments_in_ports_in_2024_format_determines_content.

72. Лосевська О. Концесія в українських портах у світлі Закону України «Про морські порти України». *Юридична газета*. 2012. № 48. С. 31–33.

73. Концесії в морських портах. URL: <http://investinports.com/concessions/>.

74. Yilport holding moves forward for the Taranto container terminal concession. URL: <https://www.yilport.com/en/media/detail/YILPORT-HOLDING-MOVES-FORWARD-FOR-THE-TARANTO-CONTAINER-TERMINAL-CONCESSION/55/2005/0>.

75. An analysis of the trend in concessions and privatisation in ports : the case of Kenya and Tanzania. URL: https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1407&context=all_dissertations)

76. Україна готує до перезапуску концесійні проекти в портах. URL: <https://biz.liga.net/ua/all/all/novosti/ukraina-hotuie-do-perezapusku-kontsesiini-proiektu-v-portakh>.

77. Міністерство інфраструктури України. Концесійні проекти в морській галузі. URL: <https://mtu.gov.ua/content/koncesiyni-proekti-v-morskiy-galuzi.html>.