

# СТАН РИНКУ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУВАННЯ НА ФОНІ ВОЄННИХ ПОДІЙ В УКРАЇНІ

Штельмашук М. С.<sup>1</sup>, Ольвінська Ю. О.<sup>2</sup>

1 – студентка, кафедра статистики та ММЕ,

2 – канд. екон. наук, доцент, кафедра статистики та ММЕ  
Одеський національний економічний університет, м. Одеса

## АНОТАЦІЇ

**Штельмашук М. С., Ольвінська Ю. О. Стан ринку морського транспортування на фоні воєнних подій в Україні** Проаналізовано сучасний стан ринку морського транспортування. Виявлено вплив на сферу транспорту воєнних дій в Україні. Наведено низьку основних проблем у логістичній сфері України.

**Ключові слова:** ринок, морські перевезення, транспортування.

**Shtelmashuk M. S., Olvinskaya J. O. State of the sea transportation market against the background of military events in Ukraine** The current state of the sea transportation market is analyzed. The impact of military operations in Ukraine on the transport sector has been revealed. A number of main problems in the logistics sphere of Ukraine are given.

**Keywords:** market, sea transportation, transportation.

## ПОСИЛАННЯ НА РЕСУРС

**Штельмашук, М. С. Стан ринку морського транспортування на фоні воєнних подій в Україні** [Текст] / М. С. Штельмашук, Ю. О. Ольвінська // Статистика – інструмент соціально-економічних досліджень : збірник наукових студентських праць. Випуск 8. Частина II – Одеса, ОНЕУ. – 2022. – С. 61 – 63.

Транспортна концепція України ніколи не була статичною. Ринкові та політичні причини змушували постійно змінювати напрями, номенклатури вантажів, види транспорту та тари. Масові вантажі було вигідно відправляти морським транспортом, до портів їх довозили залізницею чи вантажівками.

Вивезення зерна з України у довоєнний період здійснювався переважно морськими шляхами. Після анексії Криму у 2014 році та до початку війни в Україні діяли 13 морських портів, 7 із яких знаходяться в Одеській області (Білгород-Дністровський, Одеський, Чорноморський, Ренійський, Ізмаїльський, Усть-Дунайський, Південний), 2 – у Миколаївській (Миколаївський та Ольвія), 2 – у Херсонській (Херсонський та Скадовський), 1 у Запорізькій (Бердянський) та 1 у Донецькій області (Маріупольський) [1]. 95% зернових вантажів, що вивозилися морськими шляхами приходились через порти Миколаєва, Південної Одеси та

Чорноморська.

Умови воєнного стану повністю змінили налагоджену систему транспортування. Закриття морських торгових портів заблокувало можливість морських перевезень через Україну. Проте потреби у вантажних перевезеннях нікуди не ділися, у перші два місяця 2022 року було експортовано 10,4 млн. тон зерна.

До війни відсоток вивозу зерна до Європейського союзу залізничним та автомобільним транспортом становив всього 5%, решта відправлялася морським транспортом [1]. Аби оговтатися, ринку знадобився приблизно місяць. Вже наприкінці березня більшість експедиторів «пропрацювали» нові шляхи, ввівши в активне використання найближчих портів Польщі та Румунії. Найбільшим попитом користувався порт в Констанці, що спричинило його високе навантаження та затори на початкових етапах, поки термінал не пристосувався до більшого попиту та пропускної здатності.

Вивозилися контейнери переважно автомобільним та залізничним транспортом, в травні 2022 набули популярності баржеві перевезення в Ізмаїльському порту, що призвело до створення нових робочих місць для тих працівників галузі, що втратили роботу в Одеському, Чорноморському, Південному та інших портах України.

В другому кварталі 2022 року постала нова проблема – дефіцит контейнерного обладнання на території України. Усі порожні контейнери, що зберігалися на складах були швидко використані під експорт, а контейнери з імпортом вантажем заходили в країну рідше (вантажі часто пересипали у тентові машини ще у портах) та мали бути поверненими на склад за межами території України якомога швидше. Контейнерні лінії з метою перестрашування від воєнних дій віддавали контейнери для їх використання на території України під відповідальність вантажовласника, агенту чи експедитора, при цьому беручи так званий «депозит» за контейнерне обладнання (така практика досі актуальна). Депозит дорівнює вартості контейнеру та повертається вантажовласнику після повернення контейнерного обладнання на склад в безпечному районі.

Залізничним транспортом вигідніше перевозити масові вантажі, ніж автомобільним. Саме так в більшості випадках вони довозяться до кордонів з Євросоюзом. Але там існує перепона: різниця у ширині залізничних колій. В Україні вона складає 1520 мм, а в країнах, що мають з нею спільний кордон, – 1435 мм [2]. Виключенням є лише Молдова, але через неї найчастіше проходять лише транзитні маршрути.

Стандартизація колій України до міжнародних Європейських стандартів хоча б за основними напрямками вирішила б цю проблему, проте за умови воєнних дій держава не в стані виділити кошти на такий дорогий та довготривалий процес. Тому користується популярністю логістичний ланцюг, коли залізничною колією вантаж дістається кордону, а далі рухається автомобільним транспортом, чому сприяє гарно розвинена

дорожня інфраструктура країн ЄС. Перевезення автотранспортом там складають майже половину (49%) усіх вантажних перевезень, у той час, коли на залізничний транспорт припадає лише 11% вантажів [3].

На сьогоднішній день в логістичній галузі України існує низка актуальних проблем:

- низька пропускна здатність залізничних станцій на кордоні з Європейськими країнами;
- бюрократичні державні перепони країн Європи щодо імпорту та сертифікації зернових культур;
- обмеженість вантажоперевезень сухопутними шляхами;
- відсутність достатньої кількості європейських вагонів для перевезення зерна;
- обмеження пропускної спроможності європейських логістичних центрів;
- нестача водіїв для міжнародних перевезень автотранспортом.

22 липня у Стамбулі була підписана «зернова угода», що передбачає розблокування роботи трьох українських портів: Одеського, Чорноморського та порту «Південний» для експорту українського продовольства. В наслідок цього з моменту відкриття «зернового коридору» тоннаж поставок української с/г продукції морем перетнув рубіж в 10 млн тон, 430 кораблів вже покинули одеські порти, з яких 279 були завантажені кукурудзою та пшеницею [4]. 21% від загальної кількості експортованого зерна, було направлено в країни, що вкрай потребують споживчу продукцію.

Воєнні дії в Україні значно змінили ланцюги перевезень українських експортерів, а ринок логістики розширив коло своїх міжнародних партнерів. Хоча підписання зернової угоди полегшило напружену ситуацію з експортом в країні, воно не вирішило в повній мірі проблему задоволення попиту та потреб українських виробників та споживачів, тож ринок морських вантажних перевезень в Україні сьогодні продовжує працювати на умовах гнучкості, оперативності рішень, швидкої адаптації та активної міжнародної співпраці.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Суворий експорт 2022: як під час війни продати українське зерно та запобігти продовольчій катастрофі у світі? URL: <https://latifundist.com/spetsproekt/969-suvorij-eksport-2022-yak-pid-chas-vijni-prodati-ukrayinske-zerno-ta-zapobigti-prodovolchij-katastrofi-u-sviti> (дата звернення: 21.11.2022).

2. Пащенко Г.С., Шульдінер Ю.В. Перевезення вантажів у контейнерах за умов військового стану та блокування морських портів України. Міжнародна національна транспортна інфраструктура. С. 97 - 98. – URL: <http://lib.kart.edu.ua/bitstream/123456789/11124/1/Pashchenko.pdf> (дата звернення: 21.11.2022).