

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»
НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ МОРСЬКОГО ПРАВА ТА
МЕНЕДЖМЕНТУ

Кафедра економічної теорії та
підприємництва на морському транспорті

Мішина Тетяна Олегівна

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА МАГІСТРА
НА ТЕМУ

ОСОБЛИВОСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НЕЗАЛЕЖНОСТІ МОРСЬКОГО
ТРАНСПОРТУ В ЕКСПОРТІ УКРАЇНИ

Спеціальність – 073 «Менеджмент»

Освітня програма – «Менеджмент в галузі морського та річкового
транспорту»

Науковий керівник

к.е.н., доцент

Примачова І. М.

Здобувач вищої освіти

Науковий керівник

Завідуючий кафедрою

Нормоконтроль

Одеса, 2024 рік

ЗАВДАННЯ

на розробку кваліфікаційної роботи магістра

за темою:

ОСОБЛИВОСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НЕЗАЛЕЖНОСТІ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В ЕКСПОРТІ УКРАЇНИ

	Зміст окремих частин дослідження	Строк виконання	Фактично виконано
1	2	3	4
1	Мета дослідження:	18.11.24	18.11.24
2	Об'єкт дослідження	18.11.24	18.11.24
3	Предмет дослідження	18.11.24	18.11.24
4	ВСТУП	18.11.24	18.11.24
5	РОЗДІЛ 1.	19-23.11.24	23.11.2024
6	РОЗДІЛ 2.	24-28.11.2024	28.11.2024
7	РОЗДІЛ 3.	29.11-04.12.2024	04.12.2024
8	ВИСНОВКИ	05.12.2024	05.12.2024
9	СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	19.11-04.12.2024	04.12.2024
10	Анотація	05.12.2024	05.12.2024
11	Формування ілюстративного матеріалу	19.11-04.12.2024	04.12.2024
12	Відгук керівника	до 15.12.24	
13	Рецензування	до 7-15.12.24	
14	Дата захисту	17-23.12.24	

Здобувач вищої освіти

Керівник

Завідувач кафедри

ЗМІСТ

ВСТУП.....	4
РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ЕЛЕМЕНТА ГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ	8
1.1. Поняття, склад та значення морського транспорту	8
1.2. Принципи стійкого розвитку морської транспортної індустрії	19
1.3. Критерії розвитку спеціалізованих сегментів торговельного судноплавства	27
РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН ЕКСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ АГРАРНОЇ ПРОДУКЦІЇ МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ В УКРАЇНІ	38
2.1. Оцінка стану морської транспортної галузі України	38
2.2. Динаміка, структура та географія експорту аграрної продукції України	49
2.3. Проблеми експорту аграрної продукції через морські порти України ...	59
РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕНЬ	69
3.1. Напрямки підвищення конкурентоспроможності підприємств морського транспорту України на ринку морських вантажоперевезень	69
3.2. . Удосконалення управління процесами міжнародної доставки зернової продукції підприємствами морського транспорту	81
3.3. Концептуальні засади розвитку морських портів України з урахуванням міжнародного досвіду.....	86
ВИСНОВКИ.....	91
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	95

ВСТУП

Актуальність теми. Морський транспорт відіграє ключову роль у забезпеченні експортного потенціалу України, оскільки країна має доступ до міжнародних морських шляхів через Чорне море. Більшість зовнішньоторговельних операцій України здійснюється саме морським транспортом, що дозволяє доставляти великі обсяги вантажів, таких як зерно, метали, хімічна продукція, енергетичні ресурси, до країн Європи, Азії, Африки та інших регіонів світу. Дослідження незалежності морського транспорту в експорті є важливим для розробки ефективних стратегій розвитку національної економіки та зміцнення її позицій на міжнародних ринках. Слід відзначити, що незалежність морського транспорту прямо впливає на економічну стабільність України. Забезпечення безперебійного функціонування портової інфраструктури, транспортування вантажів і логістичних ланцюгів є критичним для підтримки експорту, який залишається одним із головних джерел валютних надходжень. Ефективний і незалежний морський транспорт може мінімізувати ризики економічних втрат, пов'язаних із зовнішніми кризами, зокрема торговельними обмеженнями, блокадами чи порушенням логістичних маршрутів. Вивчення особливостей незалежності морського транспорту є надзвичайно важливим у контексті геополітичної ситуації. Сьогодні Україна бореться з викликами, пов'язаними з агресивними діями РФ, яка намагається обмежити доступ України до ключових морських шляхів. Незалежність морської галузі, зокрема розвиток власного флоту, модернізація портів та вдосконалення системи управління, дозволить зменшити залежність від іноземних операторів і гарантувати безпеку транспортних коридорів.

Варто зауважити, що питання функціонування морського транспорту вивчалось багатьма науковцями, серед яких необхідно виділити наступних: С. М. Боняр, В. А. Будник, В. В. Вінніков, О. І. Гапонюк, В. В. Голинський, А. В. Гуренко, О. О. Давидюк, В. О. Допілка, М. А. Заєць, С. В. Ільченко, М. В.

Ковбатюк, О. В. Комаров, О. М. Кравченко, Ю. О. Крихтіна, О. А. Липинська, Ю. В. Макогон, В. В. Мандра, О. М. Мельник, Л. І. Муравська, К. В. Новікова, О. І. Панченко, О. М. Парубець, А. Ю. Пеховський, І. В. Познанська, С. А. Попель, Н. М. Примачова, Л. Л. Приходченко, Ю. М. Сафонов, О. В. Собкевич, В. О. Степаненко, Т. А. Стовба, В. А. Устименко. Однак багато питань залишаються недостатньо висвітленими, особливо, що стосуються значення морського транспорту в експортних поставках української держави.

Метою роботи є узагальнення теоретичних засад діяльності морського транспорту та розробка практичних рекомендацій щодо забезпечення незалежності морського транспорту в експорті України.

Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити наступні *завдання*:

- визначити поняття та значення морського транспорту;
- охарактеризувати принципи стійкого розвитку морської транспортної індустрії;
- розглянути критерії розвитку спеціалізованих сегментів торговельного судноплавства;
- провести оцінку стану морської транспортної галузі України;
- проаналізувати динаміку, структуру та географію експорту аграрної продукції України;
- описати проблеми експорту аграрної продукції через морські порти України;
- з'ясувати напрямки підвищення конкурентоспроможності підприємств морського транспорту України на ринку морських вантажоперевезень;
- розробити шляхи удосконалення управління процесами міжнародної доставки зернової продукції підприємствами морського транспорту;
- обґрунтувати концептуальні засади розвитку морських портів України з урахуванням міжнародного досвіду.

Об'єктом дослідження виступає процес функціонування морського транспорту України.

Предметом дослідження є особливості забезпечення незалежності морського транспорту в експорті України.

Використані наукові джерела. Інформаційну базу дослідження становлять наукові публікації та монографічні видання українських і зарубіжних учених, нормативно-правові акти України, матеріали наукових конференцій і досліджень, звіти та аналітичні матеріали державних органів влади (Державної служби статистик України, Адміністрації морських портів України тощо), електронні ресурси світової мережі Internet.

Методи дослідження. Для досягнення поставленої мети та визначених завдань в роботі використана система як загальнонаукових, так і спеціальних методів дослідження. Під час проведення загальної характеристики морського транспорту як елемента господарського комплексу України були застосовані аналіз та синтез, індукції та дедукція, метод ключових понять. При дослідженні сучасного стану експортних перевезень аграрної продукції морським транспортом в Україні застосовувалися економіко-статистичний аналіз, групування, порівняння, графічний та табличний методи. Під час обґрунтування перспектив розвитку морського транспорту України в контексті міжнародних вантажоперевезень були використані метод наукової абстракції та конкретизації, метод експертних оцінок, прогнозний метод, узагальнення.

Елементи наукової новизни отриманих результатів. Вперше комплексно досліджено концепцію забезпечення незалежності морського транспорту України в експортних операціях, із врахуванням сучасних викликів у геополітичній та економічній площинах. Обґрунтовано стратегічну важливість розвитку національного флоту та портової інфраструктури як ключових елементів незалежності морського транспорту в експорті України.

Апробація результатів роботи. Основні результати кваліфікаційної роботи розглядались на засіданні кафедри менеджменту та економіки морського транспорту та опубліковано тези: *Науковий дискурс щодо сутності за значення морського транспорту як елемента господарського комплексу. Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики:*

матеріали Міжнародної студентської науково-практичної конференції, 29 листопада 2024 року. Одеса: ВидатІнформ НУОМА. 2024.

РОЗДІЛ 1.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ЕЛЕМЕНТА ГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

1.1. Поняття, склад та значення морського транспорту

Морський транспорт є одним із найдавніших і найважливіших видів транспорту, що забезпечує міжнародну торгівлю та пасажирські перевезення. Його головна перевага полягає в здатності перевозити великі обсяги вантажів на великі відстані з порівняно низькими витратами.

Слід відзначити, що сьогодні в науковій літературі та на законодавчому рівні не має єдиного підходу до визначення поняття «морський транспорт» як техніко-економічної категорії. Наприклад, О. А. Євтушевська визначає морський транспорт як вид транспорту, який «забезпечує перевезення вантажів і пасажирів виключно морськими суднами» [17, с. 189].

Водночас, А. Ю. Пеховський пропонує розглядати морський транспорт як комплекс, що включає всі механічні засоби, за допомогою яких виконуються перевезення, а також весь виробничо-технологічний комплекс, який забезпечує надання транспортних послуг, включаючи перевезення та інші послуги, споживачам у галузі торговельного мореплавства [39, с. 22].

Ю. О. Крихтіна виділяє такі основні функції, які виконує морський вид транспорту:

- забезпечує міжнародні морські зв'язки країни, що сприяє підтримці та розширенню стабільних транспортних маршрутів з іншими країнами та регіонами світу;
- сприяє підтримці високого рівня зайнятості серед місцевого населення, створюючи робочі місця в галузі;
- здійснює перевезення вантажів для іноземних фрахтувальників, що включає транспортування вантажів між закордонними портами [26, с. 567].

В Україні чітке визначення морського транспорту на законодавчому рівні відсутнє. Правове регулювання транспорту здійснюється згідно із Законом України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року [54], де у статті 1 зазначається, що транспорт є важливою галуззю суспільного виробництва, яка покликана задовольняти потреби населення та економіки у перевезеннях. Цим же законом встановлюються види транспорту, які входять до єдиної транспортної системи країни, і морський транспорт визначається як транспорт загального користування.

Проте Закон «Про транспорт» не надає окремого визначення морського транспорту, а лише у статті 24 описує його склад (рис. 1.1). Наразі спеціального закону, який би чітко визначав поняття, різновиди морського транспорту та правові аспекти його використання, ще не прийнято.

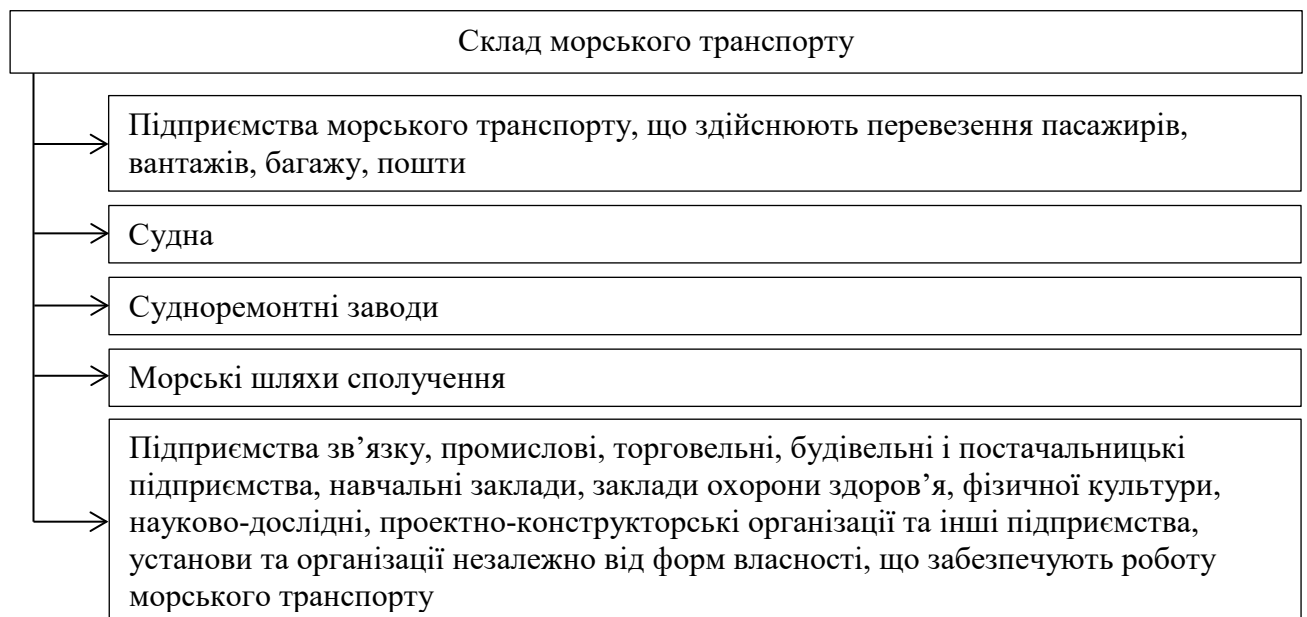


Рис. 1.1. Склад морського транспорту згідно норм Закону України
«Про транспорт»

Джерело: [54]

Розглянемо склад морського транспорту за його видами більш детально. Відзначимо, що підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти, є ключовими учасниками

галузі, забезпечуючи різноманітні види перевезень для задоволення потреб як комерційних, так і приватних клієнтів. Зазвичай такими підприємствами виступають судноплавні компанії.

Відповідно до норм «Положення про синопсис судна», судноплавна компанія – це власник судна або інша організація чи особа, яка взяла на себе відповідальність за експлуатацію судна, а також погодилася виконувати всі обов'язки та нести відповідальність, встановлені Міжнародним кодексом з управління безпекою, цим положенням і/або іншими нормативними актами чинного законодавства [41].

Судноплавні компанії можуть спеціалізуватися на різних видах морських перевезень:

- вантажні судноплавні компанії орієнтовані на транспортування різних видів вантажів, таких як контейнери, сипучі матеріали, рідкі вантажі, швидкопсувні товари тощо;
- пасажирські судноплавні компанії займаються перевезенням пасажирів, включаючи круїзні лайнери та поромні перевезення;
- мультимодальні компанії здійснюють перевезення з використанням кількох видів транспорту (морського, залізничного, автомобільного) для організації доставки «від дверей до дверей»;
- спеціалізовані судноплавні компанії акцентують увагу на перевезенні небезпечних або нестандартних вантажів, таких як хімікати, важка техніка, військові вантажі.

С. В. Ільченко, В. Ф. Грищенко та І. В. Грищенко зазначають, що судноплавні компанії України є складовою частиною багатофункціональної морської транспортної системи, яка здатна надавати повний спектр необхідних транспортних послуг як для бізнесу, так і для державних потреб. До найбільших судноплавних компаній України належать, зокрема, Державна судноплавна компанія «Укртанкер», Судноплавна компанія «Укррічфлот», ТОВ СП «НІБУЛОН», Судноплавна компанія «Укрферрі», ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство», Судноплавна компанія «АРГО» та інші [19, с. 68].

До підприємств морського транспорту, що займаються перевезеннями пасажирів, вантажів, багажу та пошти, належать і морські порти. Відповідно до Закону України «Про морські порти України», морський порт визначається як територія та акваторія, межі яких чітко встановлені, і яка обладнана для обслуговування суден і пасажирів, виконання вантажних, транспортних, експедиційних робіт, а також інших видів господарської діяльності, пов'язаних із цими процесами [51].

В. В. Мандра зазначає, що основними напрямками діяльності українських морських торговельних портів, які виконують функції транспортно-логістичних центрів, є такі:

- організація та проведення вантажно-розвантажувальних робіт, а також обслуговування транспортних засобів;
- перевалка вантажів і надання транспортно-експедиторських та інших послуг, що стосуються організації експортно-імпортних, транзитних і каботажних операцій;
- забезпечення перевезень пасажирів і вантажів різними видами транспорту;
- зберігання вантажів та виконання складських операцій;
- посередницька діяльність у ролі митного брокера та митного перевізника, а також декларування вантажів;
- надання інформаційного, програмного, технологічного, а також конструкторського забезпечення й інших супутніх послуг [30, с. 69].

З наведеного переліку видно, що морський торговельний порт має можливість виконувати широкий спектр функцій і не обмежується лише вантажно-розвантажувальними операціями.

Відповідно до класифікатора видів економічної діяльності [20], морський торговельний порт належить до підприємств, що здійснюють діяльність у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності, зокрема до групи 52.2 «Допоміжна діяльність у сфері транспорту». Ця група охоплює функціонування морських портів і гаваней, а також інші супутні

послуги, такі як будівництво доків, лоцманське обслуговування, розвантаження або навантаження суден за допомогою ліхтерів, рятувальні послуги. Дана категорія включає діяльність, спрямовану на підтримку пасажирських і вантажних перевезень, управління транспортною інфраструктурою, а також виконання вантажно-розвантажувальних робіт до, після або між етапами транспортування.

Як зазначалося вище, крім основної діяльності, пов'язаної з перевезенням вантажів, морські торговельні порти надають додаткові послуги. Це дозволяє віднести такі підприємства до категорії 50.20 «Вантажний морський транспорт» на основі таких функцій:

- транспортування вантажів морськими та прибережними шляхами, включно з регулярними і нерегулярними буксируваннями барж, нафтових платформ тощо;
- оренда морських суден для перевезення вантажів морськими або прибережними водами [20].

Згідно з класифікацією видів економічної діяльності, хоча основною функцією морських портів є вантажні операції, що входять до групи 52.2, їх можна розглядати як транспортні підприємства, враховуючи статутні обов'язки та функції, що відповідають групі 50.20 «Вантажний морський транспорт».

Отже, морський торговельний порт є підприємством, що виконує як основні, так і допоміжні функції у транспортній галузі, об'єднуючи в собі діяльність з перевезення вантажів морським шляхом і комплексне обслуговування та супровід вантажів. Як специфічний об'єкт управління, такий порт включає основні підсистеми, зокрема вантажно-розвантажувальні, транспортні, складські, логістичні та фінансові процеси. Крім того, у межах своїх компетенцій порт здійснює функції з забезпечення безпеки морського транспорту і дотримання принципів державної політики в цій сфері [30, с. 69].

Важливим складовим елементом морського транспорту є судна. На думку В. А. Устименко, І. В. Заблудської та Л. А. Романовської, термін «судно» є узагальненим, що застосовується до усіх видів плавучих засобів, включаючи

неводовитісняючі і гідролітаки, які використовуються або можуть використовуватися як засоби пересування по воді [66, с. 115].

Поняття судна передбачено статтею 15 Кодексу торговельного мореплавства України, а саме судно визначається як самохідна або несамохідна плавуча споруда, яка використовується для різних цілей, зокрема:

- транспортування вантажів, пасажирів, багажу та пошти; виконання рибогосподарських завдань (включаючи риболовні судна); проведення розвідки та видобутку корисних копалин; пошук і порятунок людей, що зазнали лиха на морі; буксирування інших суден та плавучих об'єктів; виконання аварійно-рятувальних, навігаційно-гідрографічних, гідротехнічних робіт; обслуговування суден і пасажирів у морських портах і терміналах; підняття затонулого майна;
- забезпечення державного контролю за безпекою судноплавства, охорони морського середовища та водних біоресурсів;
- наукової, освітньої, культурної діяльності;
- спортивних заходів;
- інших цілей, які відповідають призначенню суден [22].

Отже, судна – це транспортні засоби, призначені для перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти та виконання спеціалізованих завдань на воді (морях, океанах). Вони є основним засобом морського транспорту, що забезпечує економічну, торговельну та туристичну діяльність.

О. А. Євтушевська класифікує морські судна на кілька основних типів: пасажирські, вантажо-пасажирські, суховантажні, наливні, комбіновані, риболовні, службово-допоміжні, технічні та судна соціального призначення. Залежно від призначення, науковець поділяє судна на три категорії: вантажні, пасажирські та вантажо-пасажирські. За характером перевезень між портами виділяються каботажні судна, які здійснюють рейси між портами однієї країни, та закордонні, що виконують перевезення між портами різних країн [17, с. 190].

Більш детальна класифікація суден за різними критеріальними ознаками представлена в табл. 1.1.

Таблиця 1.1

Класифікація суден як основного виду морського транспорту

Ознака	Види суден
За призначенням	Вантажні судна, які призначені для перевезення різних типів вантажів: 1) контейнеровози – використовуються для транспортування контейнерів зі стандартними розмірами, що містять різноманітні товари; 2) балкери – перевозять сипучі вантажі, такі як зерно, вугілля, руда; 3) танкери – це судна для перевезення рідких вантажів (нафти, зрідженого газу, хімічних речовин); 4) рефрижераторні судна – оснащені холодильними установками для перевезення швидкопсувних товарів (продуктів харчування, медикаментів).
	Пасажирські судна, що займаються перевезенням людей: 1) круїзні лайнери – це великі судна, які забезпечують комфортні умови для туристичних подорожей; 2) пороми – здійснюють перевезення пасажирів, а також автомобілів і вантажів на коротких маршрутах; 3) швидкісні судна – використовуються для перевезення пасажирів на короткі відстані з максимальною швидкістю.
	Спеціалізовані судна, які виконують особливі завдання: 1) буксири – призначені для буксирування інших суден або плавучих об'єктів; 2) криголами – здійснюють плавання в замерзлих водах, пробиваючи льодовий покрив; 3) рятувальні судна – використовуються для рятування людей і надання допомоги аварійним суднам; 4) науково-дослідні судна – призначені для океанографічних досліджень, підводних робіт та інших наукових цілей.
За типом вантажу	Суховантажні судна, які перевозять сухі вантажі, такі як контейнери, метал, машини.
	Рідинні судна, що використовуються для транспортування рідких вантажів (нафта, хімічні продукти, зріджений газ).
	Ролкери (Ro-Ro) – це судна для перевезення транспортних засобів (автомобілів, вантажівок, залізничних вагонів), які заїжджають на борт судна по спеціальних рампах.
За типом рухової установки	1. Механічні судна, які оснащені двигунами внутрішнього згоряння або газотурбінними установками. 2. Вітрильні судна, що використовують вітрила для руху та зазвичай є спортивними або історичними суднами. 3. Безмоторні судна, які пересуваються за допомогою буксирування або течії (баржі, плоті).
За розміром та вантажопідйомністю	1. Малі судна. Вони зазвичай мають водотоннажність до 500 тонн. Використовуються для річкових перевезень або прибережних рейсів. 2. Середні судна. Їх водотоннажність становить від 500 до 10000 тонн. Використовуються для регіональних перевезень. 3. Великі судна. Їх водотоннажність понад 10000 тонн. Вони призначені для океанських перевезень і глобальних маршрутів.

Джерело: [12]

Відповідно до Закону України «Про транспорт» до складу морського транспорту входять й судноремонтні заводи. Це спеціалізовані підприємства, які займаються ремонтом, технічним обслуговуванням та модернізацією суден. Вони є важливим елементом інфраструктури морського транспорту, забезпечуючи підтримку працездатності флоту та продовження терміну експлуатації суден. Судноремонтні заводи можуть виконувати як плановий ремонт, так і аварійні роботи, що виникають у разі пошкоджень або поломок.

Вчені М. В. Ковбатюк та Н. Г. Беник зазначають, що сьогодні в Україні залишилося небагато потужних судноремонтних підприємства, яким дуже важко працювати в сучасних ринкових умовах, у зовнішньому середовищі, яке їх оточує [21, с. 76].

Ще один елемент морського транспорту – це морські шляхи сполучення, тобто маршрути, якими здійснюється навігація суден для перевезення вантажів і пасажирів між різними портами та географічними точками. Вони проходять через океани, моря, протоки, канали та внутрішні водні шляхи. Морські шляхи сполучення є важливим елементом світової транспортної системи, забезпечуючи глобальну торгівлю, міжнародні перевезення і зв'язок між країнами та континентами.

Також слід відзначити, що робота морського транспорту забезпечується широким колом підприємств, установ і організацій, які виконують різноманітні функції для підтримки безперебійного функціонування цієї галузі. Вони взаємодіють між собою, забезпечуючи перевезення вантажів, пасажирів, технічне обслуговування, постачання та інші потреби морської індустрії. До таких суб'єктів можна віднести: підприємства зв'язку; промислові, торговельні, будівельні та постачальницькі підприємства; навчальні заклади; заклади фізичної культури; науково-дослідні та проектно-конструкторські організації тощо. Ці підприємства, установи та організації забезпечують ефективну роботу морського транспорту, сприяючи розвитку економіки, міжнародної торгівлі та логістики.

Далі розглянемо значення морського транспорту. Так, українські науковці

С. А. Попель, О. В. Неліпович та К. Д. Мотюк відзначають, що морський транспорт є найбільш універсальним видом транспорту, який спеціалізується на обслуговуванні міжнародної торгівлі. Він широко використовується як для зовнішніх, так і для внутрішніх перевезень, і відіграє ключову роль у розвитку зовнішньоекономічних зв'язків, особливо з віддаленими країнами. Порівняно з іншими видами транспорту, морський транспорт демонструє високу ефективність. Згідно з дослідженням міжнародної організації International Maritime Organization, близько 90 % світових вантажних перевезень здійснюється за допомогою морського і річкового транспорту [42, с. 200].

Вчені О. М. Кравченко, К. О. Лихащенко та О. Д. Белобров стверджують, що сучасний морський транспорт забезпечує переміщення близько 80% усіх вантажів у світі. У міжнародних морських перевезеннях беруть участь не лише прибережні країни, а й держави, що не мають виходу до моря, проте прагнуть мати власний флот. Морські перевезення відіграють ключову роль у транспортуванні товарних вантажів на глобальному рівні. Це один із найдешевших видів транспорту, що дозволяє доставляти продукцію на великі відстані незалежно від її розмірів [25, с. 21].

Науковці О. І. Панченко та Х. І. Штирхун вказують, що морський транспорт є однією з найважливіших складових глобальної транспортної системи. Він значно дешевший порівняно з іншими видами транспорту, оскільки не вимагає значних витрат на підтримку інфраструктури. Крім того, морський транспорт дозволяє перевозити великі обсяги вантажів і пасажирів за відносно короткий час, а також характеризується мінімальним негативним впливом на довкілля [37, с. 239].

О. М. Мельник підкреслює важливість морського транспорту для сучасного суспільства, оскільки він забезпечує мобільність людей і товарів, що сприяє економічному розвитку, розширенню торговельних зв'язків, розвитку промисловості та створенню нових робочих місць. Морський транспорт відіграє ключову роль у міжнародній торгівлі та глобальній економіці, забезпечуючи ефективний розподіл ресурсів, трудових сил, сировини та послуг.

Його стабільна робота є критично важливою для безпеки, надійності та ефективності міжнародних морських перевезень [31, с. 45].

З точки зору О. І. Гапонюк та Д. О. Чаркіної, морський транспорт є ключовим елементом міжнародних транспортних мереж, які забезпечують функціонування виробничо-збутових ланцюгів та сприяють розвитку міжнародної торгівлі. Він підтримує промислове зростання, сприяючи розвитку обробної промисловості, зміцнюючи зв'язки між секторами, що виробляють споживчі товари, проміжну продукцію і засоби виробництва, та стимулюючи економічну та торговельну інтеграцію на регіональному рівні [5, с. 129].

В свою чергу, В. О. Допілка зазначає, що морський транспорт є важливим чинником розвитку міжнародних економічних відносин, сприяючи взаємовигідному обміну між країнами. Він виступає одним із ключових елементів економіки держави, яка базується на розвиненій економічній і соціальній інфраструктурі. Морський транспорт забезпечує стабільне функціонування економіки, підвищуючи ефективність суспільного виробництва. Він створює умови для оптимального розміщення виробничих сил на території країни, враховуючи необхідність наближення підприємств до джерел сировини та ринків збуту. Це сприяє розвитку спеціалізації та кооперації у виробництві, а також підтримує зростання таких галузей, як торгівля та сільське господарство [14, с. 222].

Ю. О. Крихтіна вважає, що головною перевагою морського транспорту є його провідна роль у зовнішньоторговельних перевезеннях, що охоплюють значну частку експортно-імпортних вантажів. Іншою важливою перевагою є можливість транспортування вантажів без обмежень по масі, що відрізняє його від інших видів транспорту. До того ж, морський транспорт має низьку собівартість перевезень завдяки незначним витратам на паливо, оскільки опір руху є мінімальним, і забезпечує високу ефективність перевезень на великі відстані [26, с. 568].

Дослідивши наукові підходи щодо значення морського транспорту, сформулюємо ключові його переваги в табл 1.2.

Таблиця 1.2

Основні переваги морського транспорту

Перевага	Характеристика
Висока вантажо-підйомність	Морські судна здатні перевозити дуже великі обсяги вантажів за один рейс, що робить їх незамінними для масових перевезень. Це дозволяє економити кошти на одиницю вантажу, особливо для великих партій товарів, що є важливим для сировинних матеріалів, таких як руда, вугілля, зерно та нафта.
Економічна ефективність	Морський транспорт є найбільш економічним способом перевезення вантажів на великі відстані. Витрати на паливе та обслуговування суден на тонну вантажу значно нижчі, ніж у інших видів транспорту. Тарифна структура морського транспорту дозволяє зменшувати витрати за рахунок масштабності перевезень, що робить його популярним вибором для глобальної торгівлі.
Глобальний охоплення та доступ до важко-доступних регіонів	Морські перевезення мають можливість обслуговувати порти по всьому світу, забезпечуючи доступ до товарів навіть для регіонів, які не мають розвиненої залізничної або автомобільної інфраструктури. Це особливо важливо для острівних держав і країн з обмеженим доступом до наземного транспорту, де морський транспорт часто є єдиним ефективним способом імпорту та експорту товарів.
Гнучкість у перевезенні різних типів вантажів	Морський транспорт підходить для перевезення широкого спектру товарів, включаючи сипучі матеріали, рідкі вантажі, контейнери з товарами, які потребують специфічних умов, таких як охолодження або вентиляція. Завдяки різним типам суден (балкери, танкери, контейнеровози, рефрижераторні судна) можливо здійснювати перевезення специфічних вантажів, які інші види транспорту перевозити не можуть.
Мінімальний екологічний вплив	Морські перевезення мають відносно низький рівень викидів CO ₂ на тонну вантажу в порівнянні з авіаційним або автомобільним транспортом. Це робить морський транспорт більш екологічно чистим рішенням для перевезення великих обсягів товарів.
Безпека та надійність перевезень	Морський транспорт має нижчий рівень аварійності в порівнянні з автомобільним або авіаційним транспортом. Судна оснащені сучасними системами безпеки, включаючи навігаційні та радіолокаційні системи, що зменшує ризик інцидентів.
Розвиток портової інфраструктури	Морські перевезення стимулюють розвиток портів і супутньої інфраструктури, що сприяє економічному зростанню регіонів, де знаходяться порти.
Зменшення навантаження на інші види транспорту	Використання морського транспорту для масових перевезень дозволяє зменшити навантаження на автомобільний і залізничний транспорт, що може знизити рівень заторів і дорожнього зносу, а також зменшити витрати на ремонт і підтримку дорожньої інфраструктури.

Джерело: [36; 42; 26; 10]

Отже, морський транспорт має численні переваги, які роблять його ключовим компонентом світової логістики та економіки. Морський транспорт є стратегічно важливим для світової економіки, дозволяючи забезпечувати глобальну торгівлю з меншими витратами та екологічним навантаженням.

1.2. Принципи стійкого розвитку морської транспортної індустрії

Морська транспортна індустрія України є важливою складовою національної економіки, яка має стратегічне значення як для внутрішніх, так і для міжнародних перевезень. Її розвиток зумовлений географічним розташуванням країни, доступом до Чорного та Азовського морів, а також наявністю розвиненої портової інфраструктури. Україна відіграє значну роль як транзитна країна, через яку проходять вантажопотоки між Європою, Азією та Близьким Сходом. Розташування портів дозволяє обслуговувати маршрути на південний та східний напрямки.

Водночас, важливо зазначити, що протягом багатьох років морська транспортна індустрія України стикається з низкою системних проблем:

- значний знос морських суден та відсутність державних замовлень на продукцію суднобудівних підприємств;
- незадоволення попиту вітчизняних судноплавних компаній на продукцію суднобудівних заводів через їхню орієнтацію на експортні ринки морських перевезень;
- недостатнє і несвоєчасне фінансування морської галузі, що призводить до хронічної нестачі ресурсів;
- відставання у впровадженні сучасних транспортних, логістичних та інформаційних технологій, що перешкоджає підвищенню ефективності й безпеки морського транспорту;
- невідповідність рівня пропускної спроможності морських портів поточним потребам ринку;
- слабка та нерозвинена логістична інфраструктура, що обслуговує морські порти, а також низька якість припортових послуг;
- тривалі затримки при оформленні вантажів і суден у портах під час здійснення міжнародних перевезень;
- відсутність впровадження мережевих підходів, зокрема процесів кластеризації в морському транспорті та приєднання до міжнародних морських

альянсів;

- невідповідність якості транспортних послуг морського транспорту міжнародним стандартам;
- високі тарифи на перевалку вантажів у морських портах, що робить їх менш конкурентоспроможними;
- скорочення національного морського транспортного флоту, зареєстрованого під прапором України;
- відсутність комплексного підходу до оновлення статистичної бази щодо діяльності морського транспорту, що ускладнює залучення інвестицій, особливо приватних, для його інноваційного розвитку [38, с. 92].

Т. А. Стовба до головних проблем розвитку морської транспортної індустрії України відносить:

- прогресуюче старіння основних фондів, що призводить до невідповідності технічного та технологічного рівня вітчизняного транспорту європейським стандартам, через труднощі у суднобудівній галузі;
- зниження конкурентоспроможності українського транспорту на міжнародних ринках перевезень;
- скорочення обсягів зовнішньоторговельних перевезень українськими судновласниками;
- відставання від світових стандартів у сфері організації та технічного забезпечення контейнерних перевезень;
- повільний розвиток транспортних технологій, таких як інтермодальні перевезення, рівень контейнеризації та логістичні принципи управління вантажопотоками;
- недостатнє використання потенціалу експорту транспортних послуг та транзитних можливостей України [64, с. 253-254].

Вказані проблеми вимагають розробки стратегії стійкого розвитку морського транспортного комплексу України. В загальному вигляді принципи стійкого розвитку морської транспортної індустрії України знайшли своє відображення в Морській доктрині України на період до 2035 року (рис. 1.2).

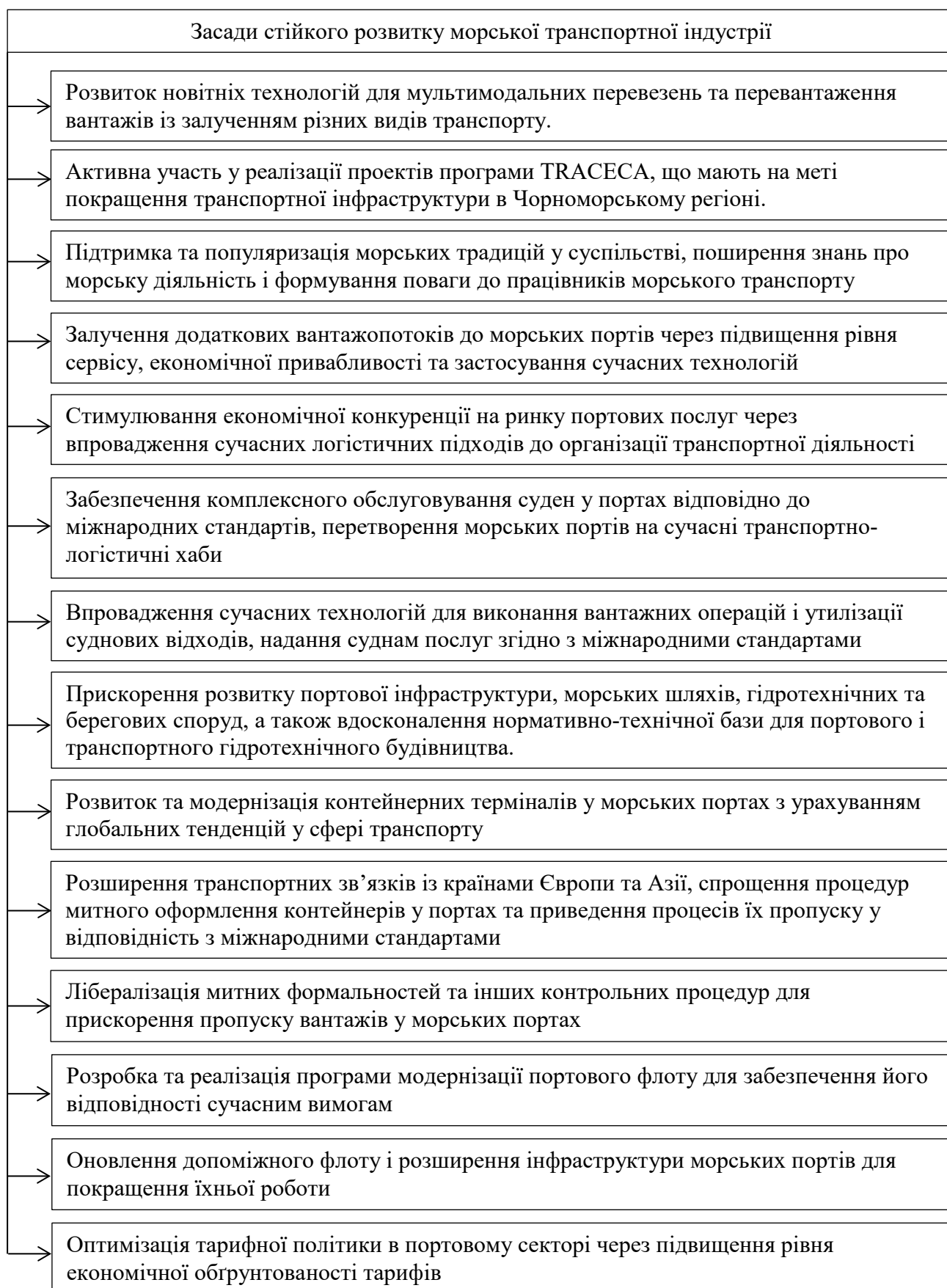


Рис. 1.2. Ключові принципи стійкого розвитку морської транспортної індустрії згідно Морської доктрини України на період до 2035 року

Джерело: [33]

Науковці Л. Л. Приходченко та В. О. Голинський визначають кілька основних принципів для забезпечення стійкого розвитку морської транспортної індустрії України: це принцип рівноваги, конкурентності та урегульованості (керованості).

1. Принципи рівноваги і конкурентності є ключовими для формування методології державного регулювання ринку транспортних послуг. Ці принципи тісно взаємопов'язані: ринок, постійно змінюючись під впливом конкуренції і відхиляючись від рівноваги, все одно залишається стабільною та життєздатною системою. Ця стабільність підтримується за допомогою різноманітних державних регуляторних важелів, таких як механізми ціноутворення, демонополізація та процеси публічної самоорганізації.

2. Принцип урегульованості (керованості) має вирішальне значення, оскільки на його основі формується методологія публічного управління ринком транспортних послуг. Цей принцип передбачає, що ефективне управління морським транспортом повинно сприяти досягненню соціально-економічних результатів, зокрема підвищенню прибутковості та ефективності галузі.

3. Принцип урегульованості (керованості) також є центральним для розуміння підходів до регулювання морської транспортної інфраструктури України. Система публічного управління повинна інклюзивно визначати ролі та завдання різних суб'єктів ринку, надаючи кожному з них відповідні повноваження. Головним елементом цієї багаторівневої системи є публічне управління, яке, як ключовий інструмент реалізації державної політики, найбільше зацікавлене в успішному регулюванні та розвитку морської транспортної індустрії [47, с. 78].

Українські вчені І. Ю. Гришова та О. П. Дяченко підкреслюють, що першочерговими завданнями сьогодні є прискорений розвиток транспортної інфраструктури України, зокрема морських портів. Важливим кроком є створення національної мережі транспортних коридорів, відповідно до міжнародних стандартів, та її інтеграція у транспортні системи Європи, Азії, а також Балтійського та Чорноморського регіонів. Потенційно, транспортна

система України має можливість забезпечити стале зростання транзитних перевезень. Однак, існує проблема невідповідності українських показників транзитних перевезень міжнародним стандартам, зокрема щодо швидкості, безперервності процесів, збереження вантажів, а також тарифної політики та вартості послуг. Це не лише стримує зростання транзитних перевезень, але й не дозволяє стабілізувати їх на наявному рівні. Крім того, розширення обсягів транзиту неможливе без модернізації та розвитку морських портів, що напряду залежить від обсягів інвестицій у цю галузь. Тому, розвиток морських портів має стати основою політики сталого економічного зростання, замість нинішньої тенденції до занепаду. Основні принципи нової політики в цій сфері повинні включати: приватизацію в транспортному секторі, демонополізацію, створення конкурентного середовища, спрощення процедур перетину кордону, зниження портових зборів та інші заходи, які сприятимуть розвитку морських портів у контексті функціонування міжнародних транспортних коридорів [8, с. 11].

Ю. М. Сафонов, аналізуючи принципи сталого розвитку морської транспортної галузі, наголошує на важливості продовження урядової політики щодо залучення не лише внутрішніх, а й зовнішніх інвестицій у розвиток портової інфраструктури через проекти державно-приватного партнерства, зокрема за допомогою механізму концесії. Оскільки морські порти України не підлягають приватизації, це дозволить їхнім адміністраціям гнучко реагувати на швидкі зміни в політичній та економічній ситуаціях, диверсифікувати напрямки діяльності, впроваджувати новітні технології не лише для перевалки вантажів, а й для їх обробки безпосередньо на місці відправлення чи доставки. Особливого значення набуває залучення водно-транспортних підприємств України до міжнародних автоматизованих систем управління перевезеннями, що фактично інтегрує національну транспортну мережу в глобальну. Позитивним прикладом практичної євроінтеграції є включення українських портів до розширеної транс-європейської опорної транспортної мережі TEN-T, що відкриває можливості участі у спільних проектах з ЄС із потенційним обсягом інвестицій у розмірі 4,5 мільярда євро. Максимальне використання

морського транспортного потенціалу України може призвести до зростання національного валового продукту у 3,5 рази, що має стати одним із ключових завдань для України. Це завдання повинно бути тісно пов'язане із захистом територіальної цілісності держави, що робить його особливо актуальним у нинішніх умовах [58, с. 47].

В свою чергу Т. А. Стовба до принципів стійкого розвитку морської транспортної індустрії України відносить:

- поетапний перехід до міжнародних стандартів транспортної політики, розробленої Європейською економічною комісією ООН, що сприятиме гармонізації української транспортної системи з міжнародними вимогами;
- спрощення процедур перетину кордонів для прискорення вантажно-транспортних потоків, що допоможе зменшити затримки і підвищити ефективність перевезень;
- збільшення частки комбінованих перевезень і узгоджена робота між перевізниками для забезпечення плавної взаємодії в транспортній системі;
- гарантування високої швидкості перевезень, дотримання термінів доставки вантажів та забезпечення їхньої цілісності, що підвищить надійність транспортних послуг;
- створення спільних компаній для транзиту вантажів і використання економічно вигідних концесійних механізмів у перспективі, що дозволить оптимізувати транзитну діяльність;
- участь у формуванні міжнародної інформаційної бази, яка забезпечить кращу якість обслуговування споживачів транспортних послуг завдяки спільному доступу до інформації;
- розширення співпраці з міжнародними транспортними організаціями і участь у виконанні міждержавних угод, що сприятиме міжнародній інтеграції України в транспортну сферу;
- запобігання обмеженню конкуренції між перевізниками на внутрішніх транспортних лініях, що забезпечить прозорий ринок транспортних послуг;
- прискорене оновлення рухомого складу морської галузі за допомогою

сучасних інструментів придбання, таких як оренда та лізинг, що допоможе модернізувати інфраструктуру;

- впровадження новітніх транспортних технологій, які підвищують ефективність перевезень і якість обслуговування;
- забезпечення безпеки судноплавства та запобігання забрудненню навколишнього середовища, що є важливою частиною екологічної стратегії;
- підвищення конкурентоспроможності українського морського транспорту на міжнародному ринку, що дозволить залучити більше клієнтів та збільшити обсяги перевезень [64, с. 257-258].

Вчені М. А. Заєць та І. С. Грабар, аналізуючи формування принципів сталого розвитку морської транспортної індустрії, підкреслюють необхідність невідкладного впровадження державного регулювання у сфері міжнародних морських перевезень. Зокрема, вони акцентують на таких заходах:

- завершення формування нормативно-правової бази, що регулює правовідносини в сфері міжнародних вантажних перевезень морським транспортом, а також організацію комбінованих перевезень і функціонування логістичних центрів;
- створення національної системи моніторингу та прогнозування розвитку міжнародного транзиту вантажів морським транспортом;
- розроблення і впровадження поетапного приєднання України до міжнародних конвенцій та багатосторонніх угод у сфері морського транспорту, а також участі в міжнародних транспортних організаціях;
- розроблення заходів для забезпечення безпеки транзитних вантажів, що перевозяться через територію України;
- реалізація державних заходів, спрямованих на стимулювання розвитку міжнародного транзиту морським транспортом через економічне заохочення транспортних компаній [18, с. 62].

На основі проведеного аналізу різноманітних літературних джерел сформулюємо базові принципи стійкого розвитку морської транспортної індустрії в табл. 1.3.

Таблиця 1.3

Основні принципи стійкого розвитку морської транспортної індустрії

Назва	Характеристика
Принцип економічної ефективності	Економічна складова стійкого розвитку полягає у підвищенні ефективності використання ресурсів, забезпеченні конкурентоспроможності портів та транспортних послуг, а також стимулюванні інвестицій у галузь. Це можна здійснити за рахунок таких заходів, як: оновлення портів, доків і логістичних центрів; запровадження нових технологій для оптимізації портових і логістичних процесів; розвиток мультимодальних перевезень.
Принцип екологічної відповідальності	Збереження навколишнього середовища є ключовим аспектом стійкого розвитку. Морська транспортна індустрія повинна мінімізувати свій вплив на екосистеми морів і прибережних територій, що особливо актуально для Чорного та Азовського морів, які є важливими природними ресурсами для України. Головні екологічні принципи: зменшення викидів, контроль за забрудненням води та розробка заходів для зменшення енергоспоживання.
Принцип соціальної сталості	Морська транспортна індустрія повинна забезпечувати не лише економічну вигоду, але й сприяти розвитку суспільства. Це включає такі напрями, як: створення робочих місць, підвищення кваліфікації працівників морської галузі, покращення умов праці та забезпечення безпеки для робітників морської транспортної індустрії через дотримання стандартів охорони праці та інвестування в сучасне обладнання й захисні технології.
Принцип інтеграції в міжнародні транспортні мережі	Стійкий розвиток морської транспортної індустрії України залежить від її здатності інтегруватися в глобальні транспортні системи та співпрацювати з міжнародними партнерами. Це можливо реалізувати за рахунок: участі у міжнародних ініціативах; розвитку транспортних коридорів, оскільки Україна має стратегічне розташування на шляху між Європою та Азією.
Принцип забезпечення морської безпеки	Забезпечення безпеки на морі є важливим аспектом стійкого розвитку. Україна має розвивати як правові, так і технічні механізми для захисту від загроз, таких як піратство, контрабанда чи аварії суден. Це можливо зробити шляхом використання сучасних технологій для моніторингу руху суден, а також розвитку служб берегової охорони для забезпечення безпеки морських шляхів, запобігання незаконній риболовлі, контрабанді або нелегальному транспортуванню вантажів.
Принцип інноваційного розвитку	Стійкий розвиток неможливий без впровадження інновацій. Цифрові технології здатні підвищити ефективність управління транспортними процесами і знизити витрати. Головні напрямки: цифровізація портових операцій та розвиток «розумних портів» (використання технологій штучного інтелекту, інтернету речей та блокчейну для оптимізації логістичних процесів і підвищення прозорості операцій).

Джерело: [47; 38; 8; 58; 64]

Отже, принципи стійкого розвитку морської транспортної індустрії України включають економічну ефективність, екологічну відповідальність, соціальну сталість, інтеграцію в міжнародні транспортні мережі, забезпечення безпеки та впровадження інновацій.

1.3. Критерії розвитку спеціалізованих сегментів торговельного судноплавства

Україна є морською державою, що зумовлено її просторовими та геофізичними характеристиками, а також місцем і роллю в глобальних та регіональних міжнародних відносинах. Цей статус вона здобула завдяки вигідному географічному розташуванню, яке забезпечує вихід до океану, тривалим морським кордонам та значній площі водних територій, а також значному внеску в дослідження Світового океану та розвиток судноплавства. Проте за час свого державного становлення Україна значною мірою втратила свої початкові позиції як морська держава через суттєве зниження конкурентоспроможності свого морегосподарського комплексу. Це сталося, в першу чергу, через недооцінку ролі держави у процесах демократичних реформ, які супроводжують перехід до ринкових відносин, а також важливості морської політики для підтримки та розвитку економічної сили країни й зміцнення її міжнародного авторитету. В умовах сучасності країну з виходом до моря неможливо уявити без пріоритетного розвитку морського сектора та впровадження зваженої і дієвої морської політики. Саме ці чинники формують основу процвітаючого суспільства та ефективної конкурентоспроможної економіки. Навіть держави, які не мають морських кордонів, прагнуть залучитися до освоєння ресурсів Світового океану та створення раціональних і безпечних транспортно-логістичних мереж для доставки вантажів, вироблених у рамках міжнародного поділу праці [59, с. 3].

А. Ю. Стахов зазначає, що, на жаль, у Чорноморському басейні, незважаючи на утворення об'єднання ОЧЕС, спостерігається розподіл активності в морському транспортному бізнесі серед прибережних країн. Від моменту проголошення політичної незалежності Україна не вжила заходів для реалізації політики активної морської держави, попри значний рівень приватизації державної власності. Внаслідок цього не спостерігається припливу іноземних прямих інвестицій, що пояснюється двома основними причинами.

По-перше, країни з відносно вільними інвестиційними ресурсами не зацікавлені в стратегії формування потенційних нових конкурентів. По-друге, наявна негативна ситуація у відсутності ефективних важелів впливу на економічну ситуацію в Україні [60, с. 35].

Спостереження свідчать, що у вітчизняному торгівельному судноплаванні посилюються проблеми сталого розвитку. Це простежуються у скороченні видів діяльності, зменшенні кількості суден, погіршенні рівня інфраструктурного забезпечення, у тому числі ремонтної бази. Головними причинами зниження техніко-економічних показників судноплавного сектору є загострення фінансово-економічних явищ, відсутність дієвої системи державної підтримки, посилення конкуренції з боку закордонних судноплавних компаній тощо. Разом із цим, проблеми на макро- та мезорівнях посилюються недосконалістю існуючої системи менеджменту всередині підприємств морегосподарського комплексу [4, с. 294].

А. В. Гуренко та О. О. Сачко підкреслюють, що аналіз проблем розвитку дозволяє виокремити ключові причини стагнації судноплавного сектору:

- по-перше, зовнішні чинники: недосконалість галузевих програм підтримки судноплавного сектору, зростання кількості закордонних судноплавних компаній та посилення конкуренції з боку розвинутих компаній, посилення фінансово-економічних ризиків, зростання непередбачуваних випадків (форс-мажор) з політичних та інших причин, недостатня інвестиційна підтримка національного флоту з боку держави та бізнесу;

- по-друге, внутрішні чинники: старіння вітчизняного флоту, низький рівень професіоналізму моряків українських суден, неефективна система менеджменту, низький рівень матеріального заохочення екіпажу суден, збитковість роботи судноплавних компаній України, недосконалий вибір інструментів та методів прогнозування, нестача галузевих фахівців [9, с. 135].

Необхідно підтримати думку О. А. Липинської та Л. М. Крисюк про те, що діяльність морського торговельного судноплавства все більше стає ключовим інструментом ефективного використання геостратегічного

положення України. Це включає визначення та реалізацію ефективної міжнародної транспортної політики, а також інтеграцію України в глобальний та європейський економічний простір. Морське судноплавство, як одна з найважливіших галузей суспільного виробництва та послуг, повинно займати своє належне місце в економіці України та в національних, регіональних, європейських і світових транспортних системах [28, с. 99].

Отже, в Україні виникла нагальна потреба в створенні умов для розвитку національного судноплавства відповідно до світових стандартів. Це, у свою чергу, підвищить інвестиційну привабливість галузі, особливо для національних експортерів, які, маючи власний флот, зможуть покращити конкурентоспроможність своїх товарів на основних ринках. Основними перешкодами для цього є низький попит на морські перевезення вантажів з боку національної зовнішньої торгівлі, відсутність в Україні належної інституційної бази в галузі морського права, транспортної логістики та фрахтування суден, а також слабкість національної фінансово-кредитної системи. Додатковими стримуючими чинниками є високий рівень податкового навантаження на судноплавство та поступова втрата існуючих морських традицій в суспільстві. Покращення цих макроекономічних умов стане ключовим фактором для відродження національного судноплавства та ефективного використання транспортного і транзитного потенціалу України. Разом з тим, розвиток судноплавства буде важливим аспектом європейської та світової інтеграції, оскільки на його основі можуть бути створені нові підходи для економічного відновлення України через підвищення ефективності та конкурентоспроможності українського експорту, а також розвиток сучасних технологій [2, с. 53].

У зв'язку з цим, актуалізується питання щодо дослідження критеріїв розвитку торговельного судноплавства України в розрізі його спеціалізованих сегментів. Слід відзначити, що критерії розвитку торговельного судноплавства – це сукупність ключових показників і характеристик, які визначають стан, ефективність та перспективи розвитку судноплавної індустрії, що займається перевезенням вантажів і пасажирів для комерційних цілей. (табл. 1.4).

Таблиця 1.4

Загальні критерії розвитку торговельного судноплавства

Назва	Складові
Технічні критерії	1. Технічний стан флоту (вік суден, їх технічна готовність і відповідність сучасним вимогам). 2. Модернізація флоту (використання новітніх технологій для зменшення енергоспоживання та підвищення екологічності). 3. Безпека суден (відповідність міжнародним стандартам безпеки судноплавства). 4. Інфраструктура портів (технічне оснащення портів для швидкого обслуговування суден і вантажів).
Економічні критерії	1. Прибутковість судноплавних компаній (рентабельність та фінансові показники судноплавного бізнесу). 2. Обсяги перевезень (кількість вантажів і пасажирів, що перевозяться морем). 3. Тарифна політика (рівень і динаміка тарифів на перевезення вантажів і пасажирів). 4. Інвестиційна активність (рівень інвестицій у розвиток морської інфраструктури та флоту, включаючи концесії та державні програми).
Інфра-структурні критерії	1. Пропускна здатність портів (можливість портів обробляти велику кількість суден та вантажів). 2. Логістичні коридори (ефективність інтеграції портів у міжнародні транспортні коридори, наприклад, TEN-T). 3. Інтеграція з іншими видами транспорту (можливість швидкої перевалки вантажів на інші транспортні засоби – залізничний, автомобільний транспорт).
Міжнародні критерії	1. Міжнародні угоди та конвенції (участь у міжнародних транспортних організаціях та підписання відповідних угод – SOLAS, MARPOL тощо). 2. Конкурентоспроможність на світових ринках (здатність судноплавних компаній конкурувати з іноземними компаніями). 3. Міжнародна логістика (включення до міжнародних логістичних ланцюгів і співпраця з іноземними перевізниками).
Екологічні критерії	1. Екологічна безпека (мінімізація забруднення вод і повітря від судноплавної діяльності). 2. Енергоефективність суден (використання технологій для зменшення викидів CO₂ та інших шкідливих речовин). 3. Впровадження «зелених» технологій: перехід на більш екологічні види палива та використання сучасних екологічних стандартів.
Соціальні критерії	1. Забезпечення робочих місць (створення робочих місць для моряків і працівників портової індустрії). 2. Соціальний захист моряків (дотримання стандартів праці та соціальних гарантій для працівників судноплавної галузі). 3. Професійний розвиток (навчання та підвищення кваліфікації працівників).
Інноваційні критерії	1. Цифровізація (впровадження автоматизованих систем управління перевезеннями та логістичними процесами). 2. Впровадження новітніх транспортних технологій: використання безпілотних суден, систем «інтернету речей»). 3. Інформаційні системи (участь в міжнародних автоматизованих системах керування морськими перевезеннями).

Джерело: [9; 26; 27; 58; 67]

Наведені критерії допомагають оцінити прогрес і напрями розвитку торговельного судноплавства на національному та міжнародному рівнях. Вони дозволяють оцінити як поточний стан торговельного судноплавства, так і його перспективи розвитку, зокрема в контексті зростання обсягів перевезень, технічного оновлення та інтеграції до світової транспортної системи.

З огляду на диференціацію стану ринку морської торгівлі, необхідно акцентувати увагу на зміцненні позицій спеціалізованих сегментів національної морської транспортної індустрії. У сучасних умовах особливу увагу приділяють ролі портів у системі експорту, що відображає участь України в міжнародному розподілі праці. Саме тому зберігається статус портів як державної власності. Важливим аспектом також є забезпечення їх відповідності європейським стандартам. Порти Франції, Іспанії, Греції та інших країн ЄС впровадили принцип захисту інтересів працівників, незважаючи на спроби застосування єдиної стратегії регулювання відповідно до принципів Євросоюзу. Отже, у морській транспортній системі неприпустимо надавати відомчим структурам монопольний контроль, особливо в комерційній діяльності.

Крім того, у системі управління діяльністю морських транспортних підприємств не повинні застосовуватися невиправдані економічною доцільністю ускладнення, які створювалися державними органами в ключових сферах функціонування флоту, портів і сектору праці моряків. Пріоритетом стає впровадження паритетних підходів до обслуговування транзитних вантажопотоків, що сприятиме розширенню позицій національної морської транспортної індустрії.

Одним із важливих критеріїв формування морського транспортного потенціалу є ефективне управління інвестиційними ресурсами, які сприяють альтернативному та результативному розвитку системи. Цей підхід успішно застосовано в Євросоюзі для фінансування залізничного транспорту. Система тарифікації складається з двох компонентів: інфраструктурного та вагонного. Власники рухомого складу сплачують інфраструктурну частину, а вагонна частина використовується як джерело фінансування для розвитку. Це

інвестиційне джерело забезпечує оновлення вагонного парку та стимулює підприємницьку діяльність альтернативних власників вагонів. В Україні вагонний парк, як за кількістю, так і за якістю, не відповідає потребам, навіть у зв'язку з морськими торговими портами. Тому важливо переглянути умови правомірності розвитку різних видів транспорту, що беруть участь у обробці експортних вантажопотоків, враховуючи збалансованість підприємницьких і макроекономічних цілей [60, с. 32].

Варто зауважити, що незалежно від того, які принципи оптимізації підприємницької діяльності застосовують окремі учасники глобального ринку морської торгівлі, завжди присутній елемент сили. Це може бути сила монополії, державних стандартів або навіть піратства. У будь-якому разі учасники комерційної діяльності на світовому океані не можуть уникнути ризиків, пов'язаних із подібними ситуаціями.

Одним із ключових принципів для ухвалення рішень та формування стратегії ефективного позиціонування є контроль рівня ризику при реалізації окремих рішень. Наприклад, доцільно оцінювати можливі втрати через дисбаланс у сегменті фрахтового ринку або в межах ренджу за відповідних умов (1.1):

$$V_x = \frac{\bar{P}}{n} \left(\frac{W_x}{M_x} \right) \quad (1.1)$$

де $\bar{P}$ – ймовірність настання найбільшої неузгодженості взаємодії структурних підрозділів транспортного комплексу;

n – кількість підрозділів, які можуть визначити нестандартність ситуації;

W_x – максимальна потужність окремого підрозділу, реалізація якої можлива за погодженої діяльності;

M_x – розрахункова потужність комплексу загалом.

Одним із ключових аспектів оптимального позиціонування національної транспортної системи є постійний моніторинг та аналіз закономірностей

розвитку конкурентоспроможних інноваційних технологій. Важливо звернути увагу на швидкість реакції у зміні пропускної здатності під час диверсифікації умов перевізного процесу. Дослідження Drewry Shipping Consultant, проведені під час фінансових криз 1998 та 2008 років, демонструють швидке погіршення ситуації в сегменті контейнерного флоту. Даний сегмент, як правило, стрімко розвивається у фазі економічного підйому, однак значне накопичення капітальних активів у суднах вимагає ухвалення нестандартних управлінських рішень [60, с. 33].

Це пов'язано з періодичним накопиченням загальних збитків від перевезень на магістральних широтних маршрутах, які досягають 3 мільярдів доларів. Така ситуація, зокрема, була врахована під час розробки ініціативи «Один пояс — один шлях». При цьому слід зазначити, що морські торговельні шляхи залишаються найбільш екологічно безпечними. Їхня перевага також полягає у низькій капіталомісткості, ресурсомісткості та трудомісткості на одиницю перевезеного вантажу. Однак досягнення балансу між інтересами морських транспортних компаній та вантажовласників щодо вибору альтернативних маршрутів залишається ключовим чинником конкурентного позиціонування на ринку транспортних послуг за критеріями ефективності витрат і виробничого потенціалу. У зв'язку з цим логістичні стратегії зазнали суттєвих змін у світлі економічних санкцій 2022 року, що підтверджується негативною реакцією США, яка відображає стратегічні зміни у стандартах морських перевезень.

Одним з ключових елементів досягнення цілей у зазначених умовах залишається планування. Воно повинно базуватися не тільки на середньостроковому і довгостроковому прогнозуванні, яке є важливим інструментом для управління інвестиційною і операційною діяльністю. Наукове та практичне планування певною мірою зменшує негативний вплив циклічних змін. Проте необхідно постійно вдосконалювати та розширювати методи оцінки поточного стану і аргументування подальших результатів.

Одним із критеріїв стабілізації підприємств морського транспортного

комплексу в глобальній системі морської торгівлі є їхня участь у міжнародних угодах, які визначають умови та правила функціонування в єдиному ринковому просторі.

Український сектор суднобудування, на жаль, поступово втратив свої позиції під час періоду державного розвитку не лише через обмеженість фінансових ресурсів, але й через повільну реакцію державних органів на адаптацію до загальносистемних інституційних норм. Протягом тривалого часу, навіть після укладення асоціації з Євросоюзом, фактично ігнорувалась важливість угоди щодо забезпечення справедливих умов конкуренції у сфері комерційного суднобудування та судноремонту, що діє в ЄС, Норвегії, США, Японії та Китаї. Це призвело до втрати конкурентоздатності української суднобудівної галузі.

Цей процес можна пояснити прикладом наміру свого часу будувати порт і нафтопереробний завод у районі озера Донузлав без врахування регіональних особливостей. Аналогічно, створення зернових терміналів у кожному порту призводить до економічних втрат через недостатнє завантаження інших підприємств. Якщо технологічні характеристики терміналів рівні, принцип конкурентоспроможності майже не проявляється. Реальний розмір втрат через наявність надлишкових потужностей можна розрахувати наступним чином (1.2):

$$\eta C_{st} = \eta Q(c_{sq} - c_{sm}) + \eta Q(p_{cm} - c_{sq}) \quad (1.2)$$

де ηQ – величина недостатньо використаної провізної чи пропускнуої спроможності у розрахунковому періоді через зміну умов позиціонування підприємства у регіональному сегменті ринку морської торгівлі;

c_{sq} – собівартість виконання одиниці транспортної роботи за нормальної інтенсивності (q) і за обмеженого тимчасового використання ресурсів (c);

p_{cm} – стандартна фрахтова або стивідорна ставка для умов позиціонування потенціалу.

Пріоритетне і незбалансоване збільшення зернових терміналів за рахунок іноземних інвестицій відбувалося паралельно з переходом до різних форм підприємницької діяльності на основі приватизації державної власності. Однак ці трансформаційні процеси не виконали своєї ролі через слабкість організаційно-економічного механізму та порушення інституційних принципів взаємовідносин між виробниками та споживачами. У цей період на морському транспорті з'явилася велика кількість сервісних і посередницьких компаній, які перерозподіляли доходи від перевезення та обробки вантажів. Основним наслідком такої реструктуризації стало зникнення торгового флоту та втрата значення середніх і малих портів. Це призвело до дисбалансу в морському кластері, що в результаті спричинило імпорт послуг із днопоглиблення портів.

При цьому, основною умовою для формування достатнього потоку інвестицій є політична стабільність та економіко-правове забезпечення ліквідності капіталу на засадах володіння або розпорядження. Це сприяє розвитку регіонів з активною інвестиційною діяльністю, враховуючи традиційні галузі виробництва. Для торговельного судноплавства такими країнами є Греція, Японія, Норвегія та Південна Корея [60, с. 34].

Для збільшення частки перевезень українськими судноплавними компаніями в загальному обсязі перевезень у напрямку України необхідно впровадити адміністративні, економічні та політичні заходи для відродження водного транспорту. У нормативних документах, присвячених розвитку морегосподарського комплексу України, значний акцент робиться на розвитку портів, що обумовлено експортною орієнтацією економіки та великим обсягом масових експортних вантажів, переважно сировинних, а також тісним зв'язком портів з вантажовласниками. Експерти зазначають, що питання розвитку таких підгалузей морегосподарського комплексу, як флот, суднобудівні та судноремонтні заводи, галузева наука та підготовка кадрів, отримують недостатню увагу [29, с. 193].

На думку Ю. В. Хаймінової, в Україні необхідно створити умови для розвитку національного судноплавства відповідно до світових стандартів, що

підвищить інвестиційну привабливість галузі для вітчизняних експортерів. Перевезення товарів власним флотом дозволить експортерам посилити свою конкурентоспроможність на світовому ринку. Використання механізму довгострокових фрахтових контрактів може стати економічною основою для здійснення експорту переважно на умовах CIF, що дасть можливість збалансувати фрахтові ставки з урахуванням інтересів національних експортерів і судновласників, тим самим сприяючи підвищенню конкурентоспроможності українських стратегічних експортних товарів. Таким чином, укладання довгострокових контрактів забезпечує постійну зайнятість флоту судновласника та покращує фінансові показники судноплавної компанії. Привабливість таких контрактів стимулює конкуренцію між судновласниками, дозволяючи вантажовласникам знижувати витрати на перевезення та отримувати додатковий прибуток [67, с. 249].

Отже, основні критерії розвитку спеціалізованих сегментів торговельного судноплавства України полягають у такому:

- забезпечення конкурентного доступу до національної вантажної бази на основі економічної доцільності;
- впровадження режиму, який гарантуватиме рівні умови для суден під усіма прапорами без винятку, аналогічно до умов для суден під національним прапором;
- уникнення прямого державного втручання в розвиток і функціонування торговельного мореплавства України, натомість запровадження державного регулювання шляхом добровільної сертифікації суб'єктів господарювання відповідно до національних стандартів судноплавства, що охоплюватимуть технічні, технологічні, економічні, комерційні та соціальні аспекти;
- здійснення перевезення експортних вантажів переважно флотом, зафрахтованим українською стороною торговельного договору, на конкурентних засадах незалежно від встановлених транспортних умов (CIF, FOB);

- забезпечення рівних економічних умов шляхом встановлення таких правил реєстрації національного тоннажу, які будуть подібні до умов, за якими працюють іноземні судновласники-конкуренти, із дотриманням високих стандартів безпеки судноплавства, визначених світовою спільнотою;
- стандартизація проектування суден для відповідності міжнародним стандартам судноплавства та забезпечення всіх аспектів безпеки з обов'язковим державним наглядом за змінами проєктів і будівництвом суден, що дозволить знизити вартість будівництва одного тонно-дедвейту флоту;
- гарантування дотримання міжнародних принципів, норм і стандартів у лінійному секторі торговельного судноплавства України через створення загальнонаціональної системи нагляду, яка забезпечуватиме надання послуг національним вантажовласникам на рівні, відповідному вимогам світової спільноти до морських лінійних перевізників;
- підтримка розвитку морської науки та освіти в Україні, що дозволить національним судновласникам використовувати результати наукових досліджень і залучати більш кваліфікований персонал [27, с. 54-55].

При цьому, загальна стратегія державної морської політики повинна поєднувати ринкові механізми з державним регулюванням, яке базується на опосередкованому впливі на ті процеси, де ринкові механізми нині не працюють або працюють неефективно. Ця стратегія спрямована на інноваційний розвиток шляхом інституційних змін у морському транспортному комплексі, що дозволить створити нові форми організації транспортної діяльності, здатні до розробки, впровадження та поширення інновацій. Такий підхід забезпечить швидке досягнення високої конкурентоспроможності в умовах глобалізації та лібералізації в сфері морського судноплавства.

Таким чином, розвиток спеціалізованих сегментів торговельного судноплавства залежить від комплексного підходу, що включає технологічні інновації, екологічну відповідальність, економічну ефективність, професійну підготовку персоналу тощо.

РОЗДІЛ 2.

СУЧАСНИЙ СТАН ЕКСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ АГРАРНОЇ ПРОДУКЦІЇ МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ В УКРАЇНІ

2.1. Оцінка стану морської транспортної галузі України

Морська транспортна галузь України є важливою складовою національної економіки, яка забезпечує зовнішньоекономічні зв'язки країни, сприяє інтеграції у світову економіку та виконує значну роль у транспортуванні експортно-імпортних вантажів. Її розвиток визначається вигідним географічним положенням України, яка має вихід до Чорного й Азовського морів, а також наявністю розгалуженої системи морських портів.

Значення галузі полягає у забезпеченні перевезень широкого спектра вантажів, включаючи сільськогосподарську продукцію, метали, хімічну продукцію та енергоресурси. Протягом останніх десятиліть вона виступала ключовим інструментом для реалізації експорту зернових і олійних культур, що закріпило за Україною статус одного з провідних гравців світового аграрного ринку. У цьому контексті українські морські порти були центрами вантажоперевалки та логістики, обслуговуючи значні обсяги товарів, спрямованих до Європи, Азії та Африки.

Разом із тим, функціонування морської транспортної галузі наразі стикається зі значними викликами. 24 лютого 2022 року Російська Федерація розпочала повномасштабну військову агресію проти України. Згідно з Указом Президента України № 64/2022 від 24.02.2022 року «Про введення воєнного стану в Україні» [48], який було затверджено Законом України № 2102-IX [50] того ж дня, на всій території країни встановлено режим воєнного стану. З цієї дати фактично була заблокована робота всіх 10 морських портів на південному узбережжі України. Російські військові кораблі активно перешкоджають судноплавству в Чорному та Азовському морях, унеможлиблюючи доступ

суден до українських портів.

У зв'язку з військовою окупацією окремих територій України в Херсонській, Запорізькій та Донецькій областях російськими військами, Міністерство інфраструктури України видало наказ від 28 квітня 2022 року № 256, який було зареєстровано в Міністерстві юстиції України 29 квітня 2022 року за № 470/37806 «Про закриття морських портів» [49]. Цим документом встановлено, що з моменту його офіційного опублікування морські порти Бердянськ, Маріуполь, Скадовськ і Херсон вважаються закритими. Їх робота буде відновлена лише після повернення Україною контролю над цими портами.

Таким чином, робота портових операторів була припинена у значній кількості морських портів України через неможливість здійснення операцій із обслуговування суден і пасажирів, виконання вантажних, транспортних та інших пов'язаних із цим господарських функцій, а також забезпечення безпеки судноплавства та захисту навколишнього середовища.

Російська військова агресія спричинила серйозні пошкодження цивільної транспортної інфраструктури України, включаючи об'єкти виробничої діяльності філій Адміністрації морських портів України. Частина активів цих філій була захоплена або заблокована окупаційними силами, а інша частина зазнала руйнувань, значних пошкоджень або повного знищення.

Порушення традиційних транспортних ланцюгів та загроза безпеці судноплавства обмежили можливості використання морських шляхів, зокрема в Чорному морі. Водночас наявність міжнародної підтримки, зокрема участь України у глобальних домовленостях, таких як зернова угода, дозволяє підтримувати часткове функціонування експорту через порти Одеського регіону.

Стан морської галузі України також характеризується зростаючою важливістю річкових портів у Дунайському регіоні, які стали ключовими точками для переорієнтації вантажопотоків. Зусилля з інтеграції в європейську транспортну систему і модернізації інфраструктури сприяють відновленню морського транспорту. Однак інвестиційна активність залишається обмеженою

через високий рівень ризиків.

Враховуючи вищевикладене, проведемо детальну статистичну оцінку стану морської транспортної галузі України. Спочатку розглянемо капітальні інвестиції у вантажний морський транспорт, що здійснювалися на протязі 2021-2023 років (рис. 2.1).

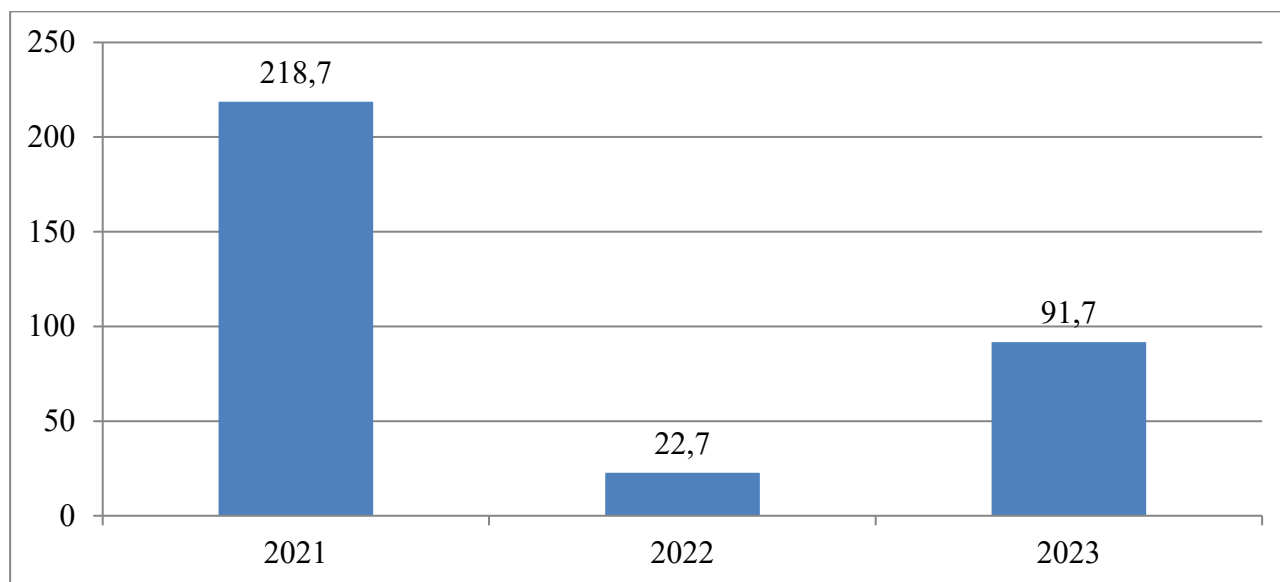


Рис. 2.1. Динаміка капітальних інвестицій у вантажний морський транспорт України за 2021-2023 роки, млн. грн.

Джерело: [65]

Можна зробити висновок, що у 2021 році обсяг капітальних інвестицій у вантажний морський транспорт України становив 218,7 млн. грн. Такий рівень капітальних інвестицій свідчить про стабільну економічну ситуацію та розвиток морського транспорту України у 2021 році. У цей період морська транспортна галузь активно залучала кошти для модернізації інфраструктури та оновлення технічних засобів.

Різде зниження обсягу інвестицій у вантажний морський транспорт України 2022 році на 196 млн. грн. порівняно з 2021 роком пояснюється початком повномасштабної війни, яка призвела до невизначеності, зупинки багатьох проєктів і відтоку капіталу з України. Заблоковані порти та скорочення морської торгівлі негативно вплинули на стан морської транспортної галузі України.

У 2023 році спостерігається часткове зростання інвестицій у вантажний морський транспорт України порівняно з 2022 роком, а саме на 69 млн. грн. Це свідчить про адаптацію морської транспортної галузі України до нових умов, зокрема через залучення фінансування для відновлення портів, морських суден та морської інфраструктури,

Далі звернемо увагу на вантажообіг у морських портах України за останні три роки (рис. 2.2).

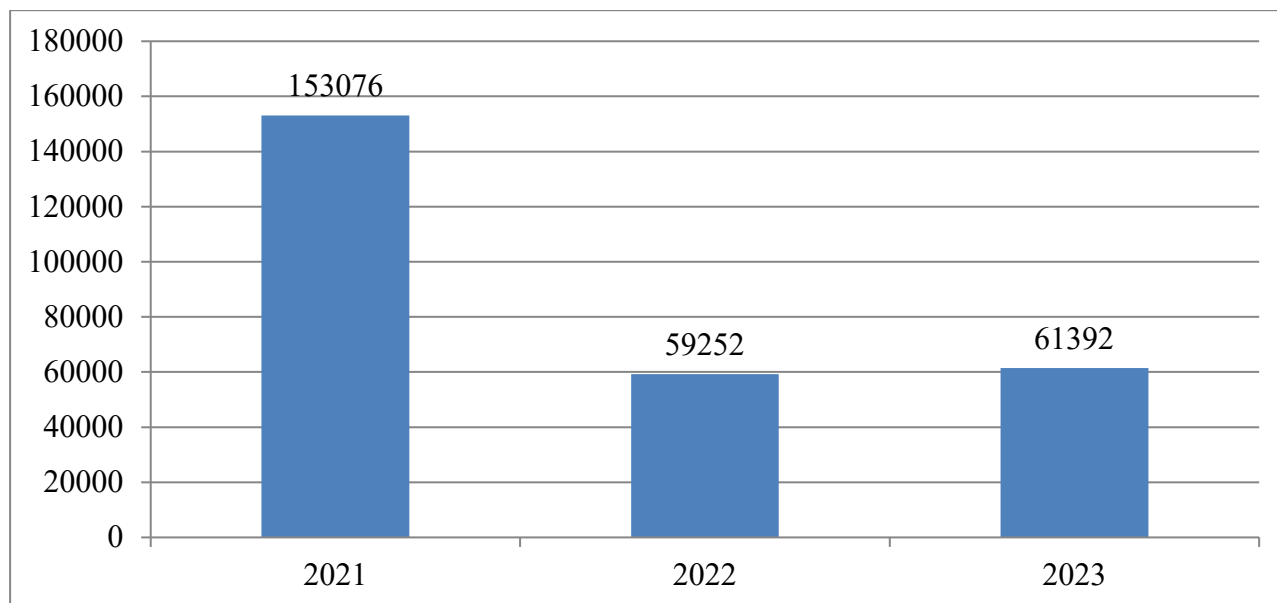


Рис. 2.2. Динаміка вантажообігу у морських портах України за 2021-2023 роки, тис. т.

Джерело: [15]

Аналіз динаміки вантажообігу у морських портах України за 2021-2023 роки демонструє значні коливання, зумовлені як внутрішніми, так і зовнішніми факторами. У 2021 році вантажообіг складав 153076 тисяч тонн, що свідчить про стабільну діяльність морських портів в умовах довоєнного періоду. Наступного року цей показник різко знизився до 59252 тисяч тонн, що, ймовірно, є наслідком широкомасштабного вторгнення Росії в Україну, яке розпочалося у лютому 2022 року. Військові дії суттєво вплинули на логістичні маршрути, роботу портів, а також на економічну активність країни загалом. У 2023 році спостерігалось незначне відновлення вантажообігу, який досяг 61392 тисяч тонн. Попри збільшення у порівнянні з 2022 роком, цей рівень все ще

суттєво нижчий, ніж довоєнний показник. Можливими факторами такого зростання могли стати адаптація бізнесу до умов війни, впровадження альтернативних логістичних шляхів та міжнародна підтримка, зокрема у вигляді зернових коридорів, які забезпечували транспортування продукції аграрного сектора.

На підставі аналізу можна зробити висновок, що динаміка вантажообігу в українських морських портах безпосередньо залежить від безпекової ситуації та наявності стабільних транспортних каналів. Відновлення довоєнних обсягів можливе лише за умови завершення воєнних дій та реорганізації портової інфраструктури відповідно до нових реалій.

Вважаємо за доцільне також зробити акцент на показник вантажообігу у працюючих морських портах України у 2023 році (рис. 2.3).

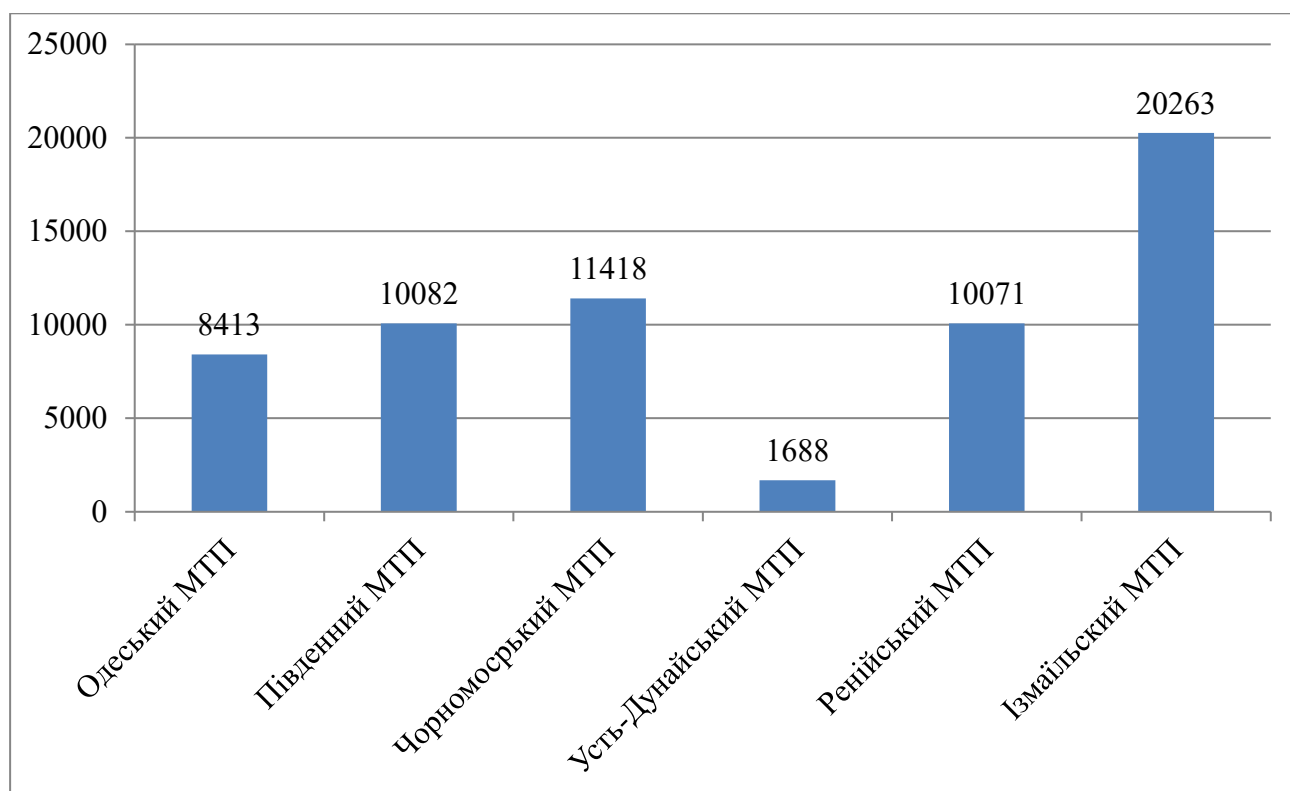


Рис. 2.3. Вантажообіг у морських портах України у 2023 році, тис. т.

Джерело: [15]

Аналізуючи вантажообіг у морських портах Великої Одеси та морських портах Дунайського регіону в 2023 році, слід зазначити значні відмінності в масштабах обробки вантажів серед окремих портів.

Згідно з наведеними даними, найбільший вантажообіг спостерігався в Ізмаїльському морському торговельному порту, який досяг 20263 тис. т., що становить 32,72% загального обсягу. Цей показник є найвищим серед усіх портів, що вказує на його ключову роль у логістичній системі регіону.

Чорноморський морський торговельний порт, який забезпечив обсяг у 11418 тис. т. (18,44%), посів друге місце, демонструючи стабільно високий рівень ефективності. Його значення поступається лише Ізмаїльському, але все одно значно перевищує результати інших портів.

Порт «Південний» із обсягом 10082 тис. т. (16,28%) та Одеський морський торговельний порт із 8413 тис. т. (13,58%) демонструють схожі результати. Вони поступаються Чорноморському та Ізмаїльському, проте залишаються важливими учасниками регіональної інфраструктури.

Менші за обсягами, але не менш важливі порти Усть-Дунайський (1688 тис. т., 2,72%) та Ренійський (10071 тис. т., 16,26%) показали скромніші результати. Усть-Дунайський порт відзначається найнижчим показником, що може свідчити про його спеціалізацію або обмежені ресурси.

На наступному етапі розглянемо динаміку перевезення вантажів морським транспортом України за 2021-2023 роки (рис. 2.4).

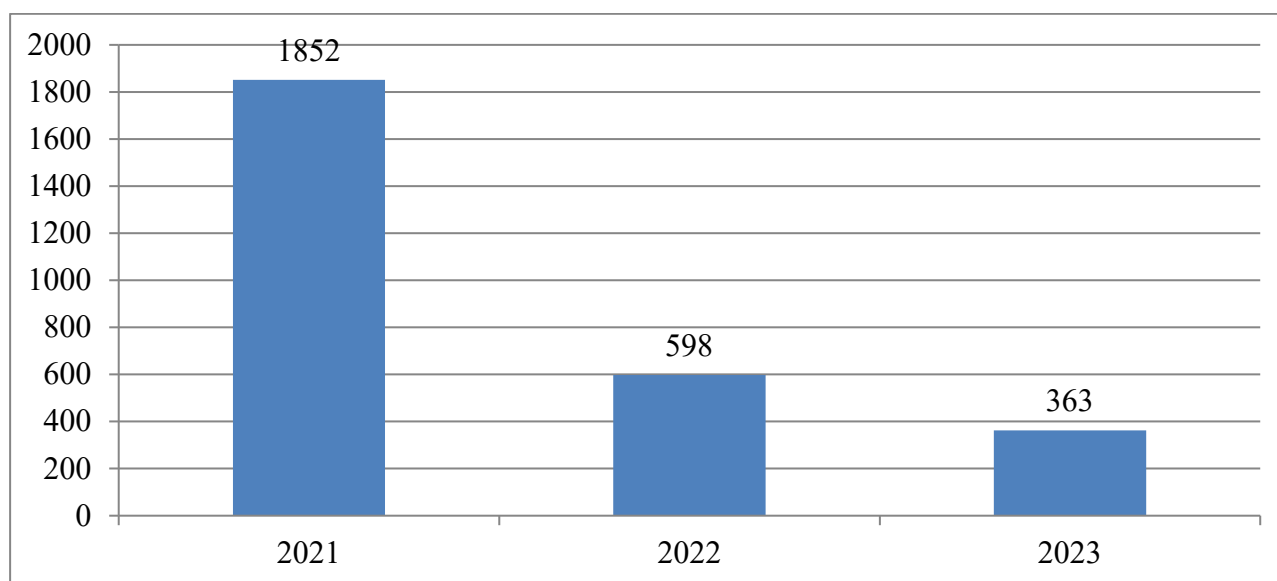


Рис. 2.4. Динаміка перевезень вантажів морським транспортом України за 2021-2023 роки, тис. т.

Джерело: [65]

З наведених даних видно, що у 2021 році обсяги перевезень вантажів морським транспортом України були стабільно високими, що вказує на нормальне функціонування морської транспортної галузі. У 2022 році спостерігається значне падіння обсягів перевезень вантажів морським транспортом України, а саме на 1254 тис. т., порівняно з 2021 роком. Це було обумовлено початком повномасштабної війни в Україні. Російська агресія спричинила руйнування інфраструктури, обмеження торгівлі та блокаду морських портів, зокрема ключових експортних портів (Одеса, Чорноморськ, Миколаїв). У 2023 році обсяги перевезень вантажів морським транспортом України також показують тенденцію до зменшення, а саме на 235 тис. т., порівняно з 2022 роком. Сам факт здійснення перевезень вантажів морським транспортом в умовах війни став можливим завдяки ініціативі «зернового коридору», налагодженню альтернативних логістичних шляхів (перевезення до дунайських портів) та поступовій адаптації морської транспортної галузі України до нових умов роботи.

Далі проаналізуємо динаміку перевезення вантажів морським транспортом України за останні три роки за їх видами (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Динаміка перевезення вантажів морським транспортом України за їх видами
за 2021-2023 роки, тис. т.

Вид вантажу	2021 рік	2022 рік	2023 рік	Зміна за 2021-2023 роки	
				Тис. т.	%
Нафта і нафтопродукти	20	1	0	-20	-100,00
Руда різна	3	8	0	-3	-100,00
Будівельні вантажі	177	108	44	-133	-75,14
Хімічні і мінеральні добрива	16	20	6	-10	-62,50
Папір	6	11	0	-6	-100,00
Метали різні	707	104	26	-681	-96,32
Зернові вантажі	571	155	162	-409	-71,63
Інші вантажі	352	191	125	-227	-64,49
Всього	1852	598	363	-1489	-80,40

Джерело: [65]

З наведених даних видно, що скорочення обсягу перевезень нафти і нафтопродукті морським транспортом України за 2021-2023 роки склало 20

тис. т. (-100%). Причинами цього були блокада портів, скорочення імпорту/експорту через воєнні дії, а також перенаправлення логістики на інші види транспорту.

Перевезення різної руди морським транспортом України у 2021 році було на рівні 3 тис. т., у 2022 році ці перевезення зросли до 8 тис. т., але у 2023 році впали до нульової відмітки. Основана причина – втрата ринків збуту та інфраструктурні обмеження.

В свою чергу, загальне зниження обсягів перевезень морським транспортом України різноманітних будівельних вантажів за 2021-2023 роки склало 133 тис. т. (-75,14%). Це відбулося із-за скорочення будівництва в умовах війни та зменшення потреб у будівельних матеріалах.

У 2021 році морським транспортом України було перевезено 16 тис. т. хімічних і мінеральних добрив, у 2022 році – 20 тис. т., а у 2023 році – всього 6 тис. т. Відповідно, загальне зниження обсягів перевезень цих вантажів склало 10 тис. тонн (-62,50%) із-за зниження попиту на добрива через скорочення аграрного виробництва та труднощі з експортом.

Перевезення морським транспортом України паперу за аналізований період часу збільшилось з 6 тис. т. у 2021 році до 11 тис. т. у 2022 році та знизилось до 0 тис. т. у 2023 році. Причина такої тенденції полягає у зниженні імпорту та відсутності експорту паперу через блокаду портів.

Загальне падіння рівня перевезень морським транспортом України різних металів за 2021-2023 роки склало 96,32%, що в абсолютному вираженні становить 681 тис. т. Це пов'язано з руйнуванням металургійної інфраструктури, блокадою портів та скороченням експортних поставок.

Обсяги перевезень зернових вантажів морським транспортом України мають наступну динаміку: у 2021 році перевезено 571 тис. т., у 2022 році – 155 тис. т., а у 2023 році – 162 тис. т. Загальне зниження перевезень зернових вантажів має значення 409 тис. т. (-71,63%). У 2023 році збільшення обсягів перевезень зернових вантажів порівняно з 2022 роком було обумовлено частковим відновленням експорту завдяки «зерновому коридору».

Інших вантажів морським транспортом України у 2021 році було перевезено 352 тис. т., у 2022 році – 191 тис. т., а у 2023 році – 125 тис. т. Загальне зниження склало 227 тис. т. (-64,49%), що було визвано загальним скороченням міжнародної торгівлі та логістичними обмеженнями.

Загальний обсяг перевезень вантажів морським транспортом України за 2021-2023 роки скоротився на 1489 тис. тонн (-80,40%). Основний вплив мала війна, що обмежила доступ до портів, порушила міжнародну торгівлю та скоротила логістичні можливості. Для відновлення довоєнних обсягів перевезень вантажів морським транспортом України потрібні стабілізація безпекової ситуації, модернізація портів, диверсифікація логістичних маршрутів і залучення міжнародної підтримки.

Також доцільно розглянути структуру перевезення вантажів морським транспортом України за останні три роки (рис. 2.5).

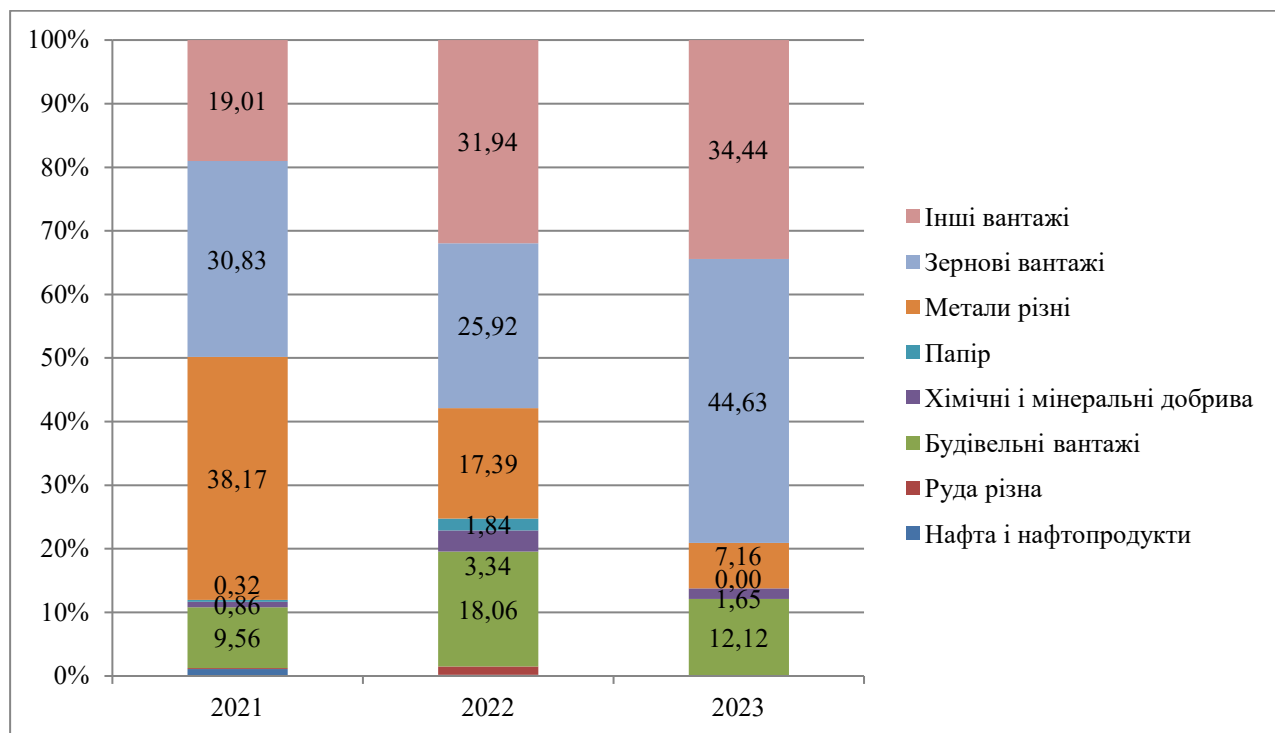


Рис. 2.5. Структура перевезення вантажів морським транспортом України за їх видами за 2021-2023 роки, %

Джерело: [65]

З наведених даних видно, що у період 2021-2023 років структура перевезення вантажів морським транспортом України зазнала суттєвих змін.

Найбільшу частку стабільно займали зернові вантажі, демонструючи зростання з 30,83% у 2021 році до 44,63% у 2023 році. Ця тенденція свідчить про важливість аграрного сектору для економіки України та його адаптацію до змін у зовнішньоторговельному середовищі. Паралельно категорія «інші вантажі» також суттєво збільшила свою частку з 19,01% у 2021 році до 34,44% у 2023 році, однак це пов'язано зі скороченням потоків інших категорій вантажів у 2023 році. На противагу цьому, обсяги перевезення морським транспортом України нафти, руди та паперу в динаміці зменшувалися, аж до повного зникнення в структурі перевезень у 2023 році. Це свідчить про зниження попиту на такі товари та труднощі з їх транспортуванням. Металургійна продукція, яка у 2021 році становила значну частину вантажів, також втратила свої позиції, що відображає складнощі у виробництві та логістиці через вплив зовнішніх факторів. Обсяги перевезення будівельних вантажів продемонстрували нестабільну динаміку: після суттєвого зростання у 2022 році їх частка зменшилася в 2023 році, що пов'язано зі змінами у внутрішньому ринку та зупинкою певних будівельних проектів. Загалом, динаміка свідчить про значний вплив як економічних, так і геополітичних факторів на структуру морських перевезень вантажів морським транспортом України.

Також доцільно розглянути динаміку перевезення вантажів морським транспортом України за останні три роки за видом сполучення (табл. 2.2).

Таблиця 2.2

Динаміка перевезення вантажів морським транспортом України за видом сполучення за 2021-2023 роки, тис. т.

Вид сполучення	2021 рік	2022 рік	2023 рік	Зміна за 2021-2023 роки	
				Тис. т.	%
Закордонне сполучення	1133	508	363	-770	-67,96
Каботажне сполучення	719	90	0	-719	-100,00
Всього	1852	598	363	-1489	-80,40

Джерело: [65]

Динаміка перевезення вантажів морським транспортом України за видами сполучення в 2021–2023 роках демонструє різке скорочення обсягів перевезень,

що відображає кризові явища у галузі. Найзначніше зменшення спостерігається у каботажному сполученні, яке зникло повністю у 2023 році. Це свідчить про серйозні внутрішні труднощі, які пов'язані з військовими діями на території України, логістичними обмеженнями, економічними викликами та змінами у внутрішній політиці морських транспортних перевезень.

Закордонне сполучення перевезення вантажів морським транспортом України також зазнало істотного скорочення – на 770 тис. т. (-67,96%) у 2023 році порівняно з 2021 роком, але залишалося функціонувати, хоча й зі зменшеними обсягами. Скорочення перевезень у цьому сегменті спричинене військовими обмеженнями, змінами в геополітичному середовищі та зниженням попиту на українські товари на зовнішніх ринках.

Загальне зменшення обсягів перевезень вантажів морським транспортом України на 80,4% за 2021-2023 роки свідчить про масштабний вплив кризових факторів, які охоплюють як внутрішній, так і зовнішній сегменти морських транспортних перевезень. Основними причинами є дестабілізація економіки, порушення транспортної інфраструктури та зниження доступності українських портів.

Далі розглянемо динаміку кількості морських суден України за досліджуваний період часу (рис. 2.6).

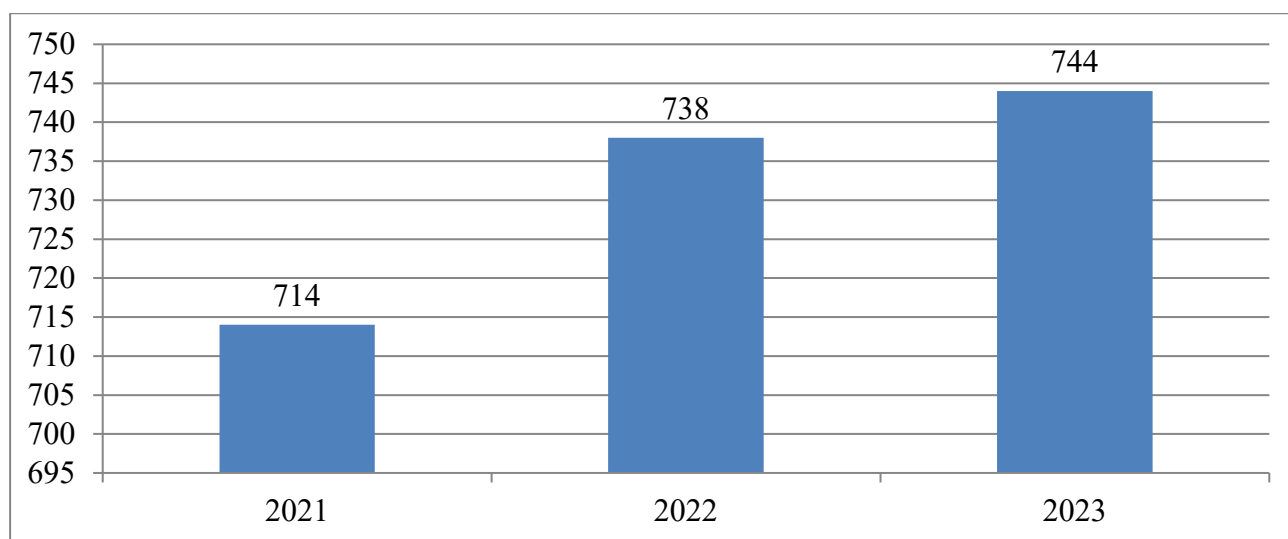


Рис. 2.6. Динаміка кількості морських суден України за 2021-2023 роки, одиниць

Джерело: [65]

Динаміка кількості морських суден України у 2021–2023 роках демонструє поступове зростання. У 2021 році їх кількість становила 714 одиниць, у 2022 році – 738, а в 2023 році – 744. Ця тенденція вказує на стабільне поповнення флоту, навіть у складних економічних і геополітичних умовах.

Незважаючи на кризові обставини, пов'язані з обмеженнями у використанні портів України та зменшенням обсягів перевезень, поступове збільшення українського флоту свідчить про зусилля щодо підтримки та оновлення морської транспортної інфраструктури. Таке зростання є наслідком заходів державної підтримки, інвестицій у цей сектор та передачі нових суден до національного реєстру України.

Однак важливо зазначити, що збільшення кількості суден не завжди корелює зі зростанням обсягів перевезень, що видно із загальної динаміки вантажопотоків. Це може свідчити про зміну структури використання флоту або адаптацію до нових умов ринку. У майбутньому збереження цієї позитивної тенденції вимагає комплексного підходу до стимулювання морської галузі України, зокрема інтеграції суден в ефективні логістичні ланцюги.

2.2. Динаміка, структура та географія експорту аграрної продукції України

Експорт аграрної продукції України є одним із фундаментальних елементів національної економіки та важливим чинником інтеграції країни у світову торгівлю. Завдяки родючим ґрунтам, сприятливим кліматичним умовам та традиціям сільськогосподарського виробництва, Україна вже тривалий час виступає значним постачальником продовольства на міжнародних ринках. У сучасних умовах цей сектор набуває ще більшої ваги, зокрема через глобальні виклики у забезпеченні продовольчої безпеки.

З огляду на політичні, економічні та військові обставини, роль експорту аграрної продукції України є багатовимірною. Він забезпечує суттєвий внесок у

валютні надходження, які необхідні для підтримання економічної стабільності, особливо у період економічної нестабільності, спричиненої зовнішньою агресією. Також експорт сприяє зміцненню міжнародних економічних зв'язків, що є критично важливим для посилення інтеграції України у світові економічні процеси та її позиціонування як надійного партнера у глобальному аграрному секторі.

Значення експорту аграрної продукції України проявляється і в контексті гуманітарної складової. Участь країни у постачанні зернових, олійних культур та інших продовольчих товарів на ринки країн, що розвиваються, допомагає долати голод і підтримувати доступність базових продуктів харчування у регіонах, які залежать від імпорту. Це формує позитивний імідж України на міжнародній арені та підкреслює її роль у вирішенні глобальних проблем.

Динаміка, структура та географія експорту аграрної продукції України є ключовими категоріями, які характеризують процеси міжнародної торгівлі у цьому секторі. Так, аналіз динаміки дозволяє оцінювати ефективність державної політики у сфері підтримки аграрного експорту та прогнозувати його майбутній розвиток. Динаміка експорту аграрної продукції України на зовнішні ринки в грошовому еквіваленті за останні три роки представлена на рис. 2.7.

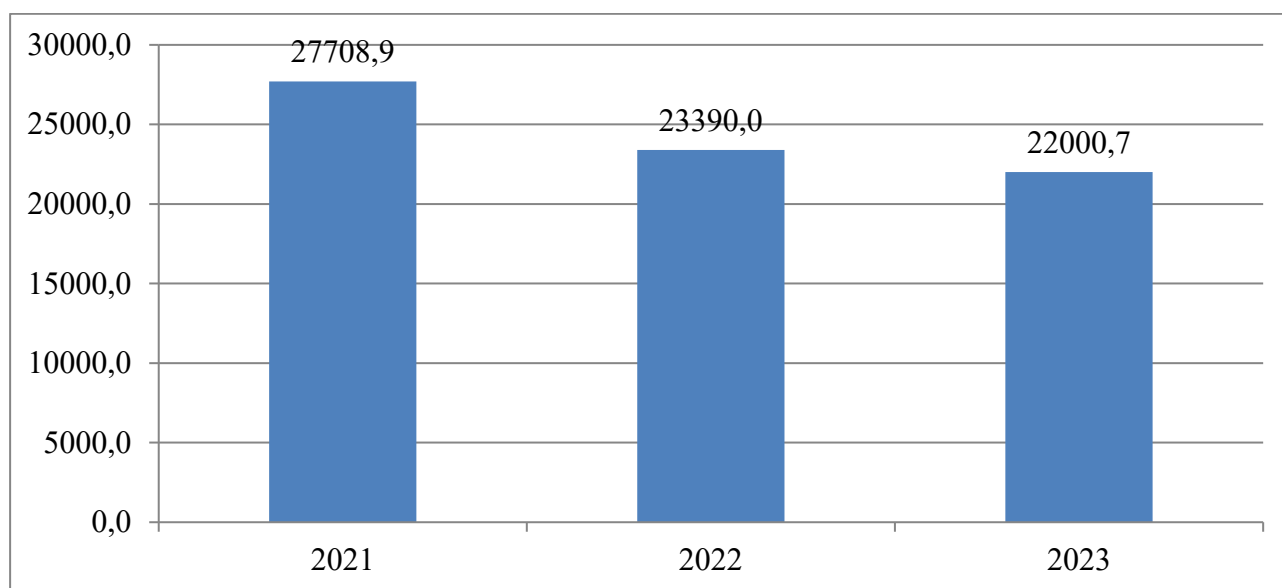


Рис. 2.6. Динаміка експорту аграрної продукції України за 2021-2023 роки,
млн. дол.

Джерело: [13]

З наведених даних видно, що динаміка експорту аграрної продукції України у 2021-2023 роках демонструє стійку тенденцію до зниження. У 2021 році експорт досяг 27708,9 млн. дол., однак у 2022 році цей показник зменшився до 23390,0 млн. дол., а у 2023 році скоротився до 22000,7 млн. дол. Це свідчить про значне падіння обсягів зовнішньої торгівлі аграрними товарами протягом трьох років. Основним чинником, що вплинув на динаміку експорту аграрної продукції України, стала повномасштабна війна, яка розпочалася у 2022 році. Воєнні дії призвели до масштабного руйнування транспортної інфраструктури та блокування морських портів, що значно ускладнило експортну діяльність. Додатково, окупація частини українських сільськогосподарських земель та скорочення виробничих потужностей через дефіцит ресурсів і робочої сили стали суттєвими перешкодами для стабільного виробництва і збуту продукції на зовнішні ринки.

Далі розглянемо динаміку експорту аграрної продукції України за останні три роки за видами товарів згідно з УКТ ЗЕД (рис. 2.7).

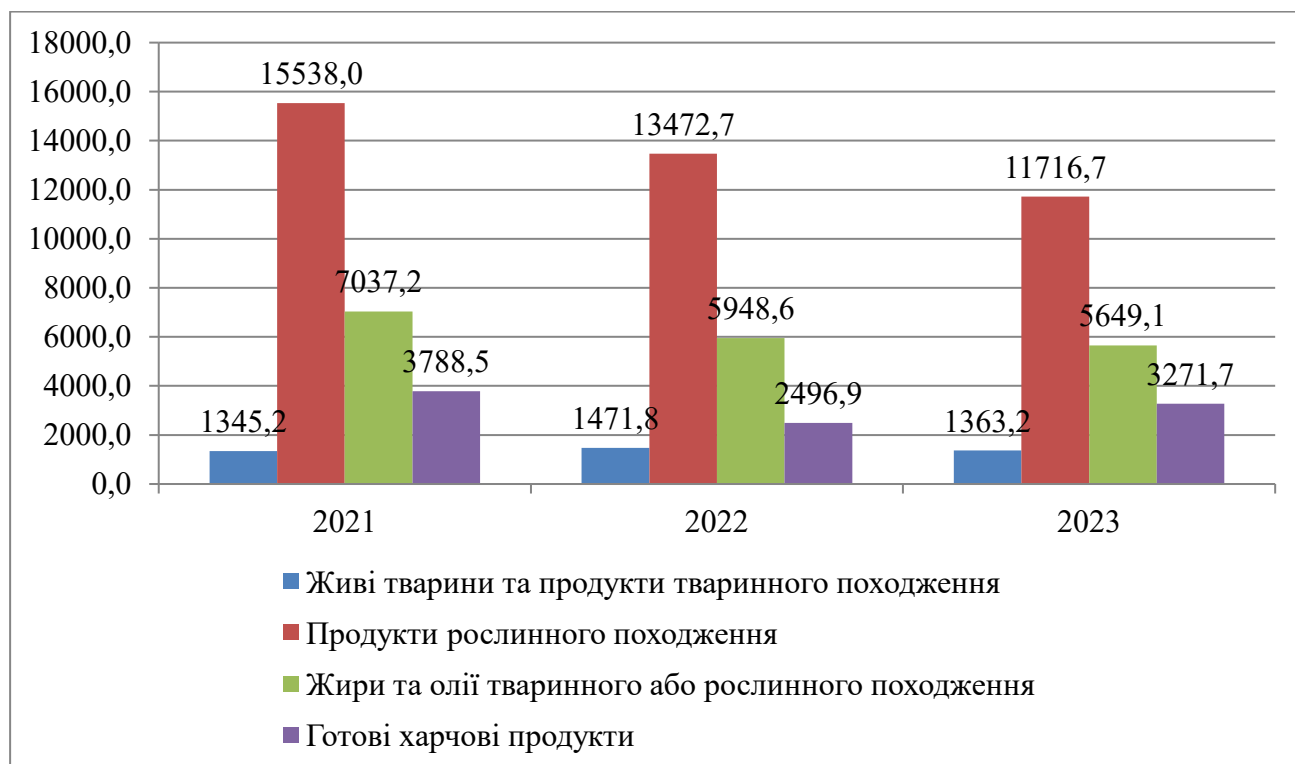


Рис. 2.7. Динаміка експорту аграрної продукції України за видами товарів згідно з УКТ ЗЕД за 2021-2023 роки, млн. дол.

Джерело: [13]

Динаміка експорту аграрної продукції України у 2021-2023 роках за видами товарів демонструє неоднорідність змін в абсолютному та відносному значенні.

Так, обсяги експорту продукції тваринного походження мали незначні коливання: після зростання у 2022 році з 1345,2 млн. дол. до 1471,8 млн. дол. спостерігалось незначне зниження у 2023 році до 1363,2 млн. дол. Частка цього сегмента залишалася стабільною у загальному експорті.

Експорт продукції рослинного походження, який у 2021 році складав 15538,0 млн. дол., суттєво зменшився до 13472,7 млн. дол. у 2022 році, а у 2023 році скоротився ще більше до 11716,7 млн. дол. У відносному вираженні цей сегмент зазнав найбільшого падіння, що вказує на вразливість сектору до логістичних і виробничих обмежень.

Жири та олії тваринного або рослинного походження у 2021 році були другим за значенням експортним сегментом із обсягом 7037,2 млн. дол., проте у 2022 та 2023 роках відбулося поступове скорочення до 5948,6 млн. дол. та 5649,1 млн. дол. відповідно. Відносне зниження було помірним, але стало помітним через зменшення попиту на цих ринках.

Готові харчові продукти показали найбільшу волатильність. Після різкого скорочення у 2022 році з 3788,5 млн. дол. до 2496,9 млн. дол. у 2023 році спостерігалось часткове відновлення до рівня 3271,7 млн. дол. Це може свідчити про адаптацію виробників до нових умов ринку.

В цілому, зміни обсягів експорту аграрної продукції України за видами товарів зумовлені комбінацією таких чинників, як вплив війни, що обмежив виробничі потужності та порушив логістичні ланцюги, зміни світового попиту на аграрну продукцію, а також структурні проблеми в галузі. Сектори, більш залежні від стабільності інфраструктури та зовнішнього попиту, зазнали більшого скорочення, тоді як продукти з доданою вартістю виявили певну гнучкість до змін на ринку.

В свою чергу, структура експорту аграрної продукції України визначає співвідношення між різними категоріями товарів, які постачаються на зовнішні

ринки. Вона відображає рівень спеціалізації агропромислового комплексу країни та орієнтованість на виробництво певних видів продукції, таких як зернові культури, олійні, м'ясо чи молочні вироби. Зміни у структурі експорту є індикатором технологічного розвитку галузі, здатності виробників відповідати вимогам міжнародного ринку та адаптації до світових тенденцій у споживанні.

На рис. 2.8 представлена структура експорту аграрної продукції України за досліджуваний період часу.

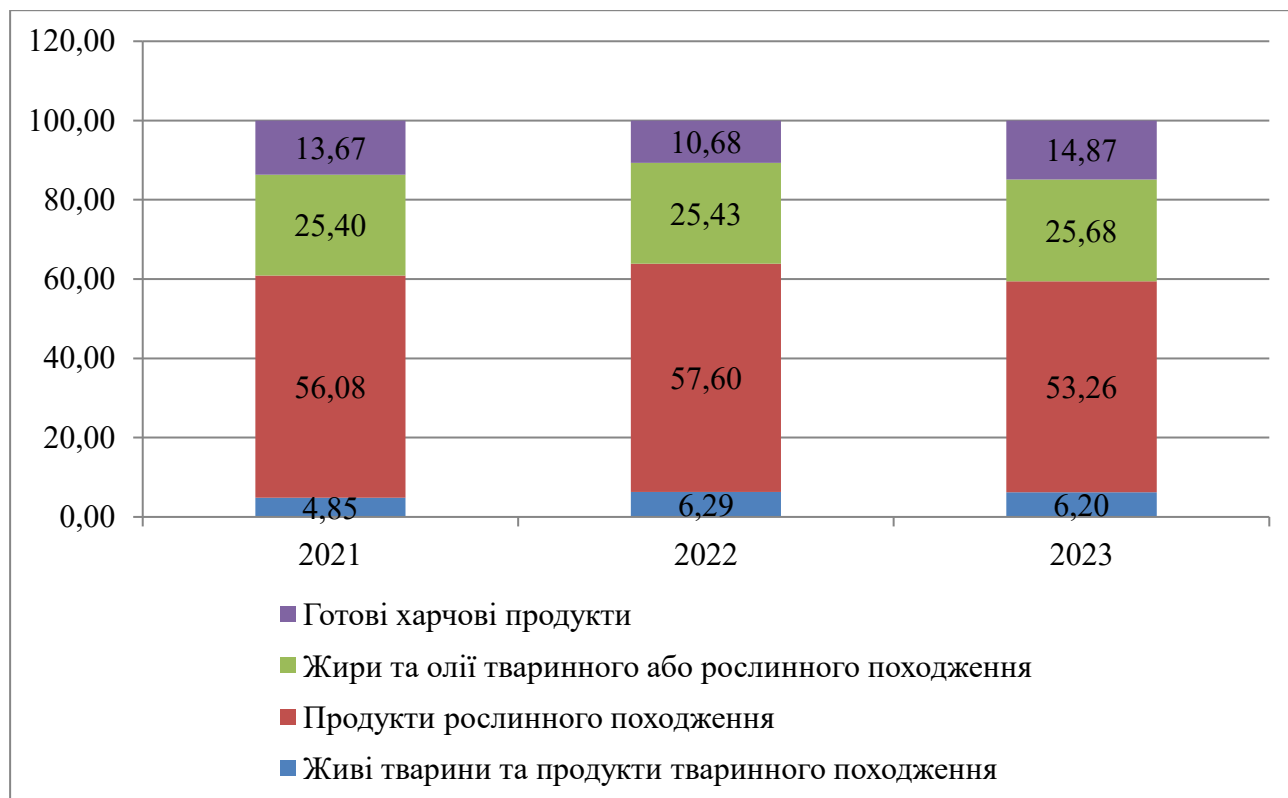


Рис. 2.8. Структура експорту аграрної продукції України за 2021-2023 роки, %
Джерело: [13]

Отже, структура експорту аграрної продукції України у 2021–2023 роках демонструє стабільність з переважанням продукції рослинного походження, однак із помітними змінами у відносних частках окремих категорій. Продукти рослинного походження залишалися основною статтею експорту, складаючи 56,08% у 2021 році, 57,60% у 2022 році та 53,26% у 2023 році. Незважаючи на збереження домінуючої позиції, їхня частка поступово знижувалася через логістичні обмеження і зміну зовнішнього попиту.

Жири та олії тваринного або рослинного походження утримували

стабільну частку у структурі експорту, яка становила близько 25% протягом усього періоду. Це свідчить про відносну стійкість цього сегмента на зовнішніх ринках навіть у складних умовах.

Частка готових харчових продуктів, яка у 2021 році становила 13,67%, у 2022 році зменшилася до 10,68%, але у 2023 році зросла до 14,87%. Ця динаміка може свідчити про адаптацію галузі до нових ринкових умов і відновлення експортних позицій у секторі продуктів із доданою вартістю.

Живі тварини та продукти тваринного походження мали невелику, але зростаючу частку в експорті. З 4,85% у 2021 році їхня частка зросла до 6,29% у 2022 році і збереглася на рівні 6,20% у 2023 році, що свідчить про відносну сталість цього сегмента у загальній структурі.

Основними тенденціями за досліджуваний період є зниження частки продукції рослинного походження, стабільність у категорії жирів та олій, зростання ролі готових харчових продуктів та незначне збільшення частки продукції тваринного походження. Ці зміни відображають вплив як внутрішніх факторів, таких як адаптація виробництва до воєнних умов, так і зовнішніх змін на світових ринках аграрної продукції.

Слід звернути увагу, що основним видом продукції, яке Україна експортує на зовнішні ринки є зерно (рис. 2.9).

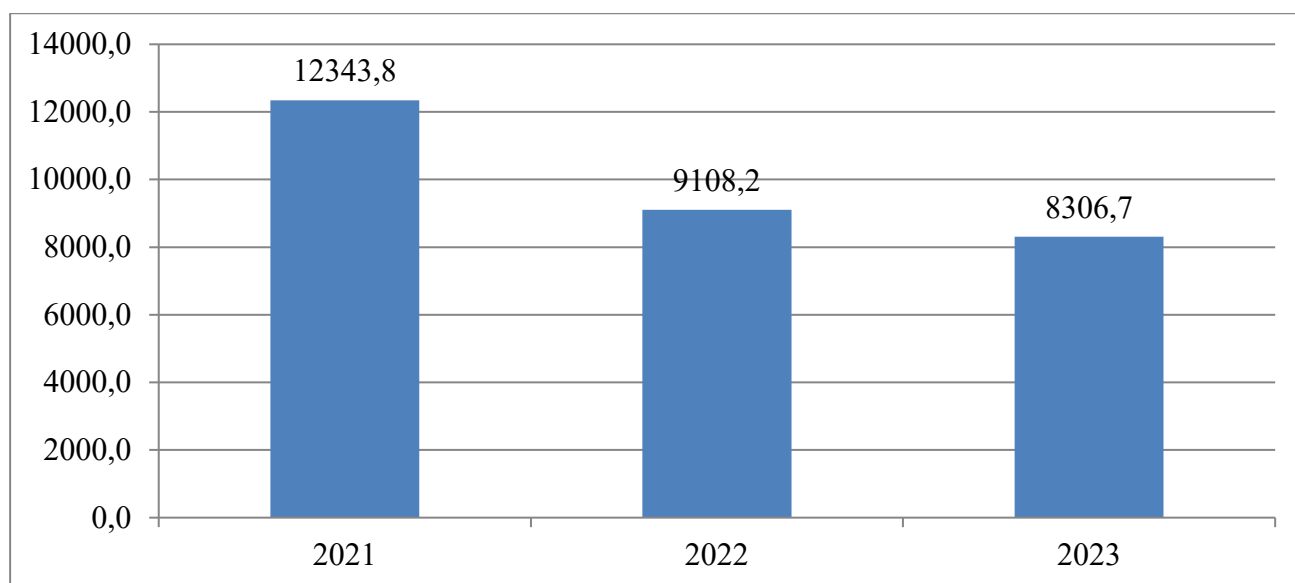


Рис. 2.9. Динаміка експорту українського зерна за 2021-2023 роки, млн. дол.

Джерело: [13]

Динаміка експорту українського зерна у період 2021-2023 років демонструє поступове зниження. У 2021 році обсяг експорту становив 12343,8 млн. дол., тоді як у 2022 році ця цифра знизилася до 9108,2 млн. дол., а в 2023 році – до 8306,7 млн. дол. Ця тенденція зумовлена кількома факторами, серед яких вирішальну роль відіграли зовнішньополітичні обставини та зміни економічної ситуації. Втручання Росії в Україну у 2022 році спричинило значні логістичні труднощі, включно з блокуванням чорноморських портів, що традиційно були основними шляхами експорту зерна. Окрім цього, війна призвела до часткового руйнування інфраструктури, що ускладнило транспортування та зменшило експортні можливості. Нестабільність на світових ринках, пов'язана зі зростанням цін на енергоносії та геополітичними ризиками, також позначилася на попиті на українське зерно. Попри зусилля щодо створення альтернативних шляхів експорту, таких як наземні коридори через країни Європейського Союзу, їхня пропускна здатність значно поступається морським шляхам. Ці зміни відображаються у зменшенні обсягів експорту навіть за стабільного або зростаючого попиту на зернові культури у світі.

Частка зерна в експорті аграрної продукції України за досліджуваний період часу представлена на рис. 2.10.

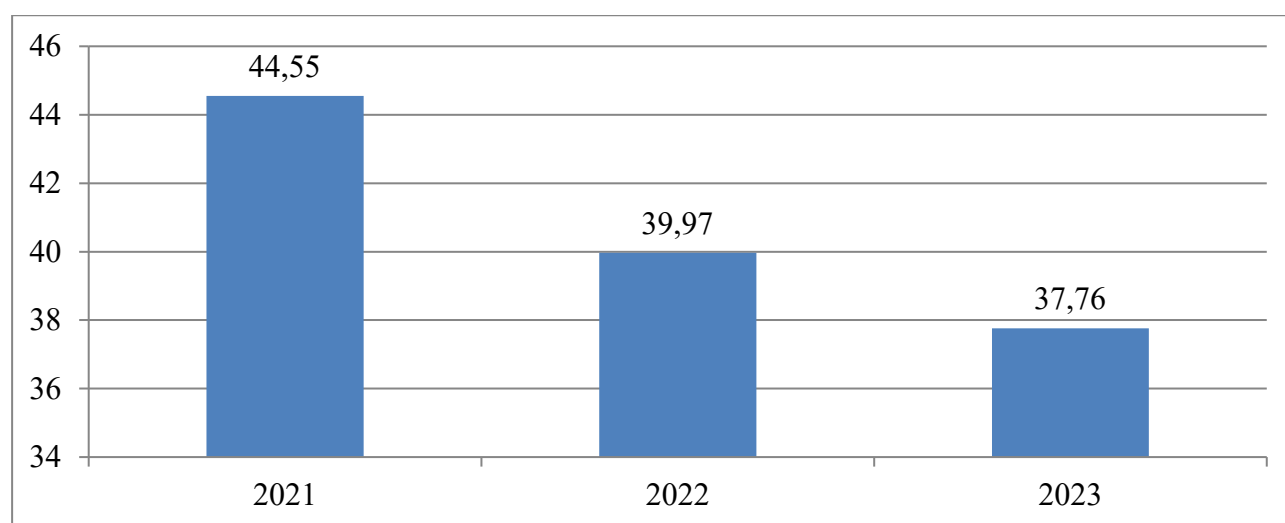


Рис. 2.10. Частка зерна в експорті аграрної продукції України за 2021-2023 роки, %

Джерело: [13]

Частка зерна в експорті аграрної продукції України у період 2021-2023 років демонструє поступове зниження: з 44,55% у 2021 році до 38,94% у 2022 році, а у 2023 році до 37,76%. Ця тенденція відображає вплив зовнішніх факторів, таких як порушення експортної логістики через війну та геополітичні ризики, що змусили Україну адаптувати експортну стратегію.

В свою чергу, географія експорту аграрної продукції України охоплює розподіл постачання за країнами та регіонами світу, визначаючи основні ринки збуту. Вона відображає ступінь диверсифікації зовнішньоекономічних зв'язків, залежність від окремих країн або регіонів та ефективність просування української продукції на нові ринки. Географічні особливості експорту є результатом дії багатьох чинників, зокрема економічних, політичних та логістичних. Вони впливають на рівень ризиків, пов'язаних із доступом до ринків, можливостями розширення торговельного співробітництва та стабільністю валютних надходжень. На рис. 2.11 представлена географія експорту аграрної продукції України за останні три роки.

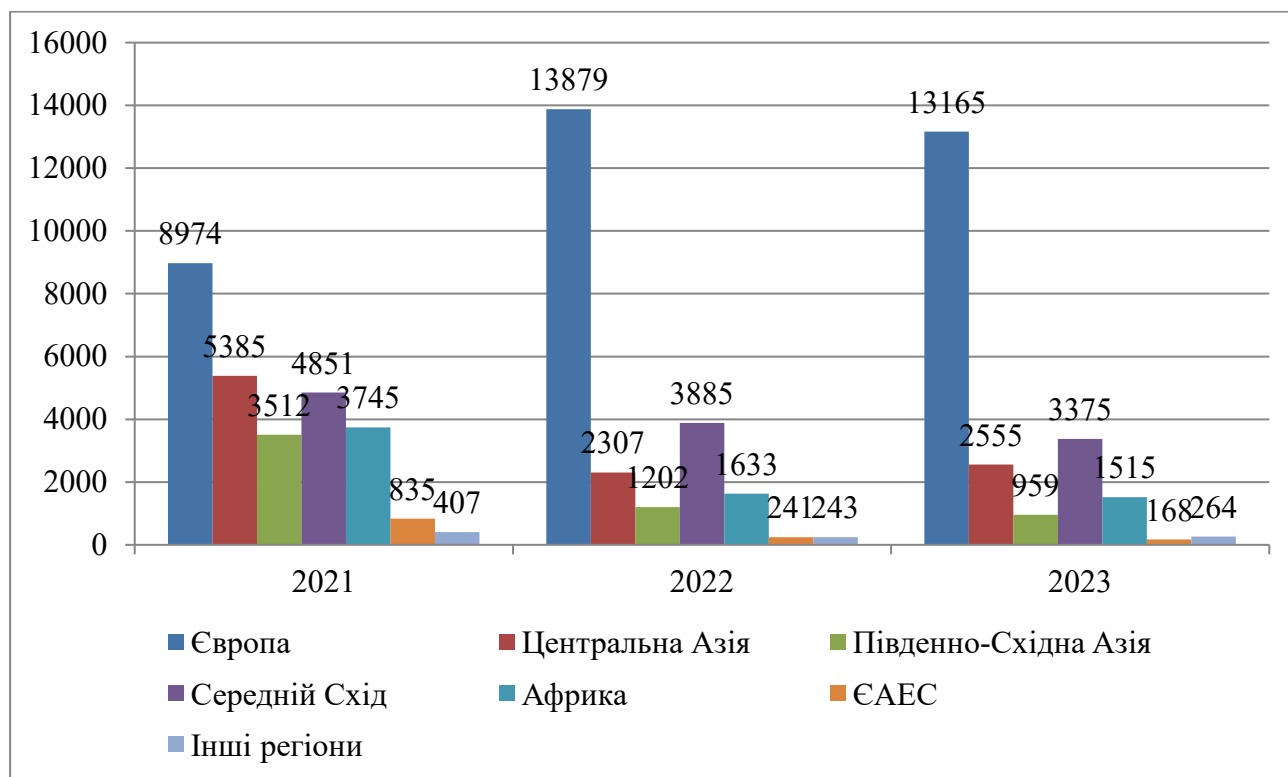


Рис. 2.11. Географія експорту аграрної продукції України за 2021-2023 роки, млн. дол.

Джерело: [13]

З наведених даних видно, що у період з 2021 по 2023 рік географія експорту аграрної продукції України зазнала суттєвих змін. Так, загальний обсяг експорту знизився з 27,3 млн. дол. у 2021 році до 23,1 млн. дол. у 2022 році, а потім до 21,7 млн. дол. у 2023 році. Це зменшення пояснюється, передусім, впливом геополітичної ситуації, пов'язаної з військовою агресією проти України, яка значно ускладнила логістичні ланцюги та вплинула на доступність міжнародних ринків.

Регіональні зміни демонструють наступні тенденції. Частка Європи в українському експорті значно зросла, що відображено у збільшенні абсолютного показника з 8,97 млн. дол. у 2021 році до піку в 13,8 млн. дол. у 2022 році, з подальшим невеликим зниженням до 13,2 млн. дол. у 2023 році. Це обумовлено тим, що європейські країни виступили основними торговими партнерами через спрощення доступу до ринку ЄС та значні обсяги гуманітарної допомоги. Водночас, ринки Центральної Азії, Південно-Східної Азії, Африки та Середнього Сходу демонструють спад, який є наслідком складнощів морського експорту через блокаду портів Чорного моря.

Абсолютні показники експорту до Центральної Азії знизилися з 5,38 млрд доларів у 2021 році до 2,55 млрд доларів у 2023 році, тоді як до Південно-Східної Азії падіння було ще більш драматичним – з 3,51 млрд доларів у 2021 році до лише 0,96 млрд доларів у 2023 році. Подібні скорочення спостерігалися і в Африці (з 3,74 до 1,51 млрд доларів) та на Близькому Сході (з 4,85 до 3,37 млрд доларів), що свідчить про загальне зниження торговельної активності в цих регіонах.

Ключовими чинниками змін стали логістичні труднощі, зокрема проблеми з транспортуванням морським шляхом, переорієнтація на європейські ринки через їх відносну доступність, а також загальна економічна нестабільність, спричинена війною, яка обмежила можливості українських експортерів. Ці зміни в географії експорту відображають адаптацію української економіки до нових реалій, зокрема до викликів, що виникли через воєнний конфлікт.

Також доцільно розглянути структуру експорту аграрної продукції України за регіонами (рис. 2.12).

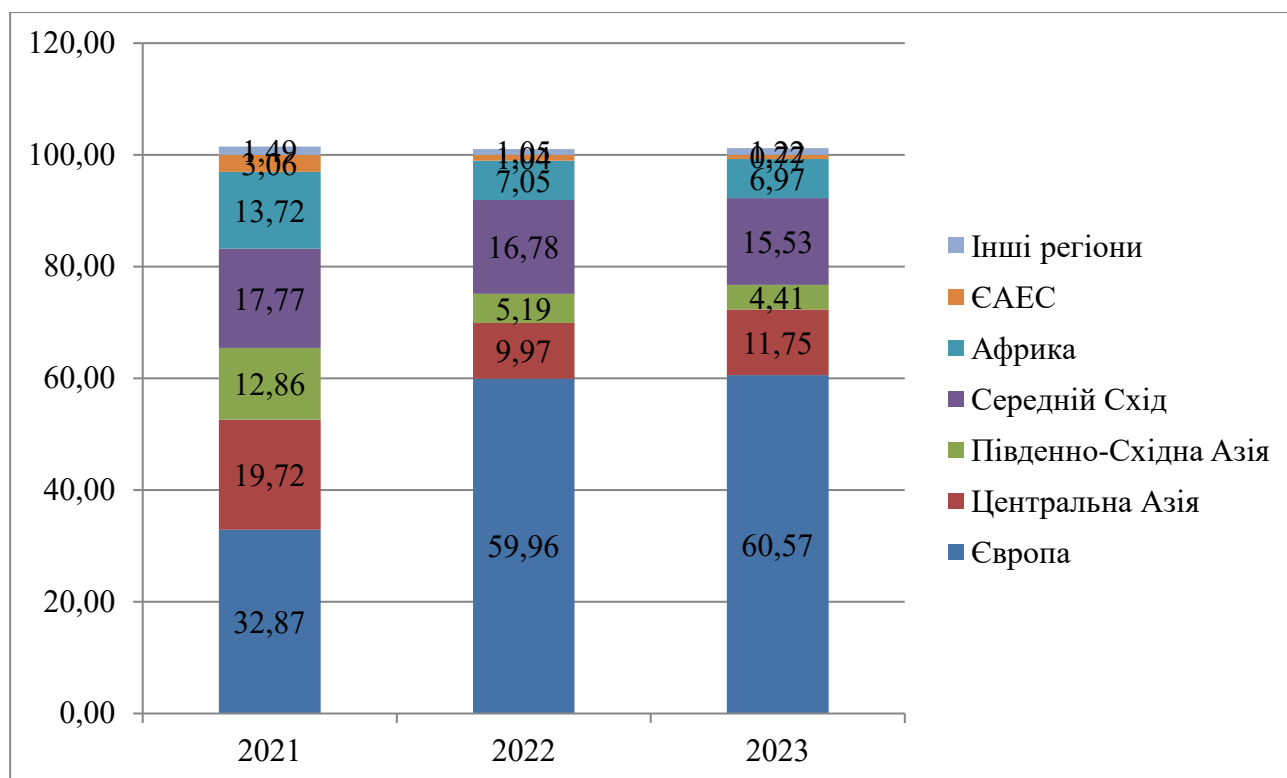


Рис. 2.12. Регіональна структура експорту аграрної продукції України за 2021-2023 роки, %

Джерело: [13]

У період з 2021 по 2023 рік регіональна структура експорту аграрної продукції України зазнала суттєвих змін, що відображають вплив геополітичних, економічних та логістичних факторів. Найбільш помітною тенденцією стала переорієнтація експорту на європейські ринки, частка яких значно зросла з 32,87% у 2021 році до 60,57% у 2023 році. Це збільшення пов'язане із географічною близькістю, активною підтримкою з боку Європейського Союзу та спрощенням умов торгівлі під час війни.

Інші регіони, включаючи Центральну Азію, Південно-Східну Азію, Африку та Близький Схід, зіткнулися зі скороченням своїх часток у загальній структурі експорту. Наприклад, Центральна Азія зазнала значного зменшення своєї ваги у 2022 році, хоча у 2023 році частка дещо зросла, що свідчить про поступове відновлення експорту в цей регіон. Східноазійські та африканські

ринки, які традиційно мали вагоме значення для України, скоротилися внаслідок ускладнень з морським транспортом та блокади портів.

Регіони, які раніше мали незначну частку в українському експорті, такі як Євразійський економічний союз та інші ринки, залишилися периферійними, а їх частка продовжувала знижуватися. Це свідчить про обмеженість можливостей для диверсифікації експорту в умовах значних логістичних та політичних перешкод.

Зміни у структурі експорту аграрної продукції відображають як адаптацію України до нових умов міжнародної торгівлі, так і зміни у глобальному попиті на аграрну продукцію, що стали наслідком війни та перебудови світових логістичних ланцюгів.

2.3. Проблеми експорту аграрної продукції через морські порти України

Повномасштабна військова агресія проти України спричинила серйозні зміни в системі доставки сільськогосподарської продукції, що традиційно експортувалася українськими виробниками. До початку війни значна частина аграрного експорту здійснювалася через морські порти України, які відігравали ключову роль у міжнародній торгівлі. Однак унаслідок російської агресії більшість цих портів опинилися заблокованими або захопленими, що призвело до повного руйнування звичних логістичних ланцюгів. Сьогодні український аграрний експорт стикається зі значними глобальними викликами, викликаними воєнними діями. Серед основних проблем – неможливість використання традиційних морських маршрутів для транспортування продукції, втрата доступу до ресурсів судноплавних компаній і підприємств, які забезпечують функціонування водного транспорту, а також постійна загроза ракетних обстрілів, що ускладнює безпечне переміщення товарів. Ці обставини не лише обмежили доступ до міжнародних ринків, але й змусили Україну шукати альтернативні шляхи експорту, що потребує значних зусиль і ресурсів.

Ефективне вирішення логістичних питань, пов'язаних із забезпеченням експорту української сільськогосподарської продукції на міжнародні ринки за допомогою морського транспорту, є ключовим фактором для підтримання економічної стабільності України, збереження конкурентоспроможності вітчизняних експортерів та сприяння глобальній продовольчій безпеці.

Слід відзначити, що до початку повномасштабної військової агресії Україна стабільно утримувала провідні позиції у сфері експорту аграрної продукції, демонструючи динамічне зростання обсягів поставок на світові ринки. Це зростання було зумовлене не лише високими темпами вирощування та переробки сільськогосподарських товарів, але й активною участю України у глобалізованій системі торгівлі. Україна виступала одним із ключових постачальників зернових, зокрема для країн Європейського Союзу, що підкреслює її вагомий роль у міжнародному аграрному секторі. Важливість України у світовій логістиці сільськогосподарських вантажів визначається низкою факторів. Серед них – значні обсяги аграрного виробництва, сталі традиції мореплавства, а також наявність потужного потенціалу для розвитку морської портової інфраструктури. Морські порти України історично були ключовими вузлами у забезпеченні глобальних поставок зернових та інших видів агропродукції, створюючи основу для ефективної участі країни у міжнародних ланцюгах постачання.

До початку повномасштабної війни Україна щомісяця експортувала приблизно 5 мільйонів тонн сільськогосподарської продукції, більшість якої транспортувалася через порти Чорного моря. Ці порти відігравали ключову роль у забезпеченні доступу до міжнародних ринків, пропонуючи найефективніший спосіб доставки великих обсягів товарів до різних куточків світу. Їхнє стратегічне розташування та розвинена інфраструктура зробили їх незамінним елементом української зовнішньоекономічної діяльності.

З огляду на їхнє стратегічне значення, морські порти завжди домінували над іншими видами транспорту за обсягами вантажоперевезень і водночас виконували важливі функції в оборонній сфері. До війни понад 75% зовнішньої

торгівлі України здійснювалося морськими шляхами через мережу з 13 портів, що підкреслює їхню роль як головних торговельних артерій країни. Упродовж багатьох років морська логістика слугувала основою для ефективного функціонування експортної системи, забезпечуючи стійкий економічний розвиток держави [69, с. 8].

За даними Національного інституту стратегічних досліджень, із тринадцяти українських портів, які у 2021 році забезпечували обробку 62,4% усіх вантажів експортно-імпортного напрямку, десять опинилися під блокадою. Це мало катастрофічні наслідки для морської логістики країни. У 2022 році, через блокаду морського узбережжя, загальний обсяг обробки вантажів у портах України зменшився на 61,5%. Експортні вантажі зазнали скорочення на 54,4%, тоді як обробка імпортних вантажів впала ще більш суттєво – на 70,3% [35]. Ці дані ілюструють масштабні втрати для транспортної інфраструктури та зовнішньоторговельної діяльності країни.

У період з 2021 по 2022 рік частка експорту українського зерна через чорноморські порти зменшилася з 96% до 69%. Аналогічно, частка залізничних перевезень зерна, яке транспортувалося до портів для експорту, знизилася з 60% до 40%. Одним із ключових наслідків логістичних труднощів, спричинених початком війни, стало різке скорочення експорту пшениці з України, який впав на 44% – з 20 мільйонів метричних тонн у 2021 році до 11,2 мільйона тонн у 2022 році [71].

Оскільки значна частина експорту української аграрної продукції залежить від морських перевезень, блокада портової інфраструктури та морських шляхів виявилася руйнівною для експортного потенціалу країни. Це призвело до суттєвого зменшення обсягів експортованих товарів, зокрема зернових, що спричинило різке зростання цін на продовольство у світі та загострило глобальну продовольчу кризу [23, с. 12].

Отже, з початком повномасштабної війни відбулися значні зміни у логістиці експорту зернових з України. Перевезення зерна залізничним, автомобільним та річковим транспортом через європейські країни не змогли

досягти обсягів, які раніше забезпечувалися через морські порти. Блокада українських морських портів змусила переорієнтувати експорт на сухопутні маршрути через так звані «коридори солідарності», що призвело до суттєвих ускладнень у логістичній системі та фактичного колапсу транспортної інфраструктури. Переорієнтація зернових потоків негативно позначилася на внутрішніх аграрних ринках прикордонних країн, таких як Польща, Угорщина, Словаччина, Болгарія та Румунія. У результаті Польща, Угорщина та Словаччина ввели односторонні заборони на доступ української аграрної продукції до своїх ринків. У відповідь провідні українські експортні компанії розпочали модернізацію та створення нових потужностей для перевалки зернових у портах Дунайського регіону, включаючи Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ. Ці порти продовжували функціонувати навіть в умовах воєнного стану, забезпечуючи життєво важливі шляхи для експорту аграрної продукції.

За спостереженнями Л. І. Муравської та Т. В. Рудої, до моменту розблокування морських портів основну частину перевезень аграрної продукції забезпечував залізничний транспорт. Проте його пропускна здатність залишається недостатньою для стабільного транспортування врожаю, призначеного для експорту на світові ринки. Обмежена ефективність цього виду транспорту створює додаткові труднощі у забезпеченні експортних поставок [34, с. 94].

Важливим кроком у подоланні цієї проблеми стала угода, укладена в липні 2022 року між Україною, Туреччиною та ООН, яка передбачала розблокування роботи морських портів для експорту українського зерна. Ця ініціатива відкрила можливість здійснення перевезень агропродукції через порти так званої Великої Одеси, що значно покращило логістичну ситуацію та дозволило частково відновити доступ до міжнародних ринків.

Ухвалення угоди дозволило Україні відновити експорт зерна та продовольчих товарів через морські порти Одеса, Чорноморськ і Південний, що суттєво збільшило обсяги зовнішньої торгівлі. Завдяки відновленню роботи цих портів українські аграрні експортери знову отримали доступ до міжнародних

ринків, створивши економічно вигідну альтернативу автомобільному та залізничному транспортуванню. Протягом дії угоди понад 32 мільйони метричних тонн зерна та харчових продуктів було перевезено до 45 країн світу в майже 2000 рейсах. Це сприяло зниженню глобальних цін на продовольство та стабілізації ринкових умов. Станом на липень 2023 року в рамках Чорноморської зернової ініціативи з України було експортовано близько 33 мільйонів тонн агропродукції, включно з кукурудзою (51 %), пшеницею (27 %) та продукцією з соняшнику (11 %) [68].

Угода стала важливим поштовхом для реалізації ініціативи Grain from Ukraine, у межах якої українське зерно було доставлено до країн Африки та Азії, де значна частина населення стикалася з ризиком голоду. Фінансування поставок забезпечили міжнародні партнери України. За інформацією ООН, Україна відправила понад 250 тисяч тонн зерна до Ефіопії та Ємену, 130 тисяч тонн – до Афганістану, і понад 50 тисяч тонн – до Сомалі. Відновлення експорту зернових культур сприятливо позначилося на економіці України, збільшивши валютні надходження [57].

Чорноморська зернова ініціатива, яка дозволила продовжити постачання агропродукції з України, також стала чинником поступового зниження цін на світових продовольчих ринках, підтверджуючи зростання глобального експортного потенціалу. Проте після зриву цієї угоди ціни на основні продовольчі товари знову почали стрімко зростати, що призвело до нової хвилі невизначеності та дестабілізації світових ринків.

Після того, як Росія оголосила про вихід із «зернового коридору» Україною було створено «гуманітарний коридор» у прибережних зонах України, Румунії, Болгарії та Туреччини в обхід блокади суден на Чорному морі. У відповідь на нові виклики було запроваджено односторонні коридори для експорту агропродукції через українські порти Чорним морем. Попри всі труднощі та потенційні ризики, перші судна, які скористалися цими морськими коридорами, у вересні 2023 року успішно експортували 50 тис. тонн агропродукції з українських чорноморських портів [23, с. 13].

Отже, у 2023 році саме порти відігравали ключову роль в експорті агропродукції з України (рис. 2.13).

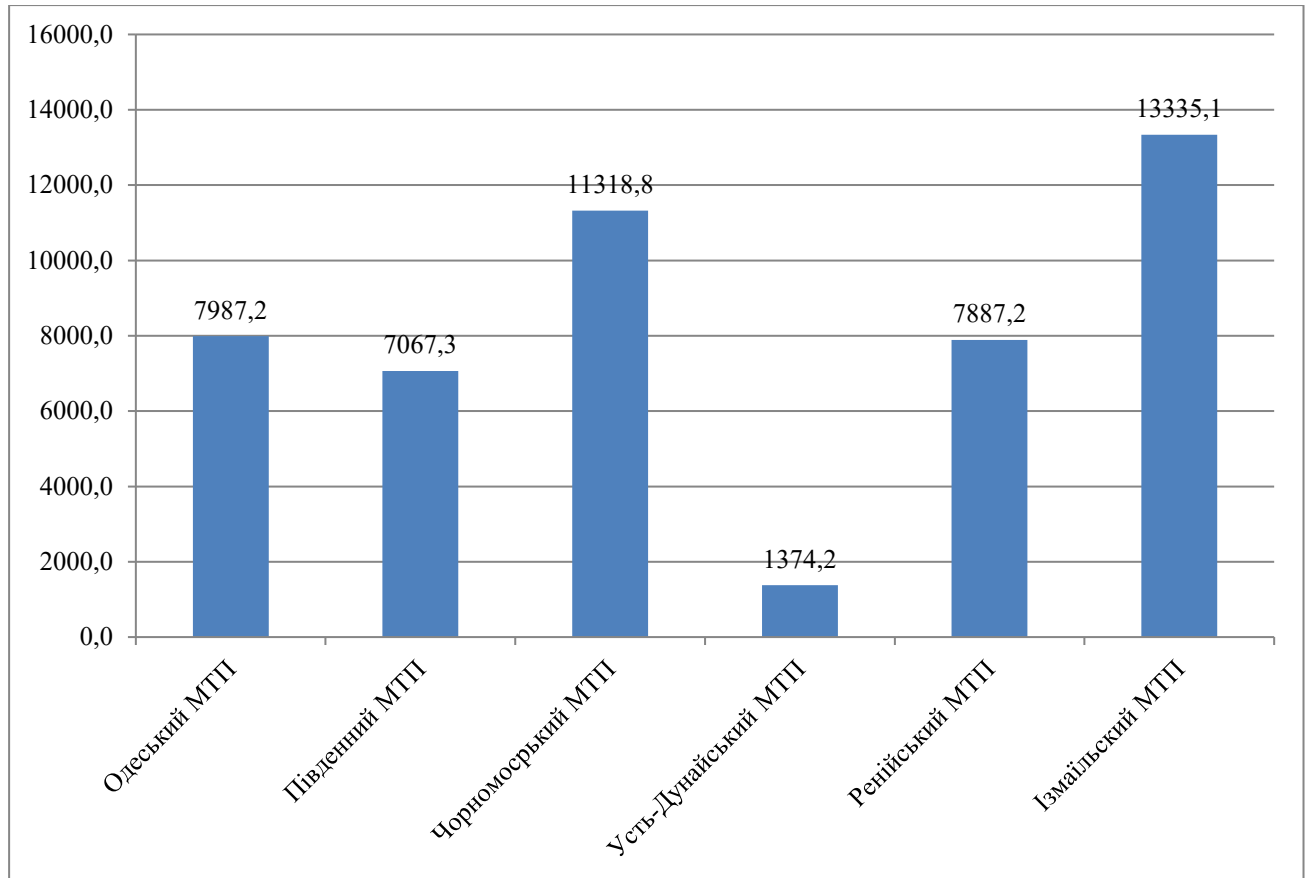


Рис. 2.13. Експорт аграрної продукції через порти України
у 2023 році, тис. т

Джерело: [15]

У 2023 році експорт аграрної продукції через порти України демонструє особливості, зумовлені умовами воєнного часу та перебудовою логістичних маршрутів. Загальний обсяг перевезень аграрної продукції через морські порти України становив 48969,7 тис. т. Серед портів, що забезпечували найбільші обсяги експорту, виділяються як традиційні, так і нові логістичні вузли, які стали ключовими для забезпечення торгівлі.

Найбільші показники перевалки були зафіксовані в Ізмайльському морському порту (13335,1 тис. т.), що відображає зростання значення дунайських портів як альтернативи заблокованим Чорноморським маршрутам. Чорноморський та Одеський порти також продовжували відігравати важливу

роль, хоча їх діяльність значно ускладнена через ризики безпеки та обмеження, пов'язані з воєнними діями.

Перевалка аграрної продукції через порти України демонструє зміщення пріоритетів у напрямку використання портів, розташованих на Дунаї, через їхню відносну безпеку та близькість до європейських ринків. Зменшення вантажообігу через традиційні чорноморські порти є наслідком обмеженого доступу до них через загрози атак, а також блокаду морських шляхів. Ці тенденції підкреслюють важливість адаптації транспортної інфраструктури України до умов війни та її здатності знаходити альтернативні шляхи забезпечення експорту, навіть за складних обставин.

Далі розглянемо експорт аграрної продукції через порти України у 2023 році в структурному аспекті (рис. 2.14).

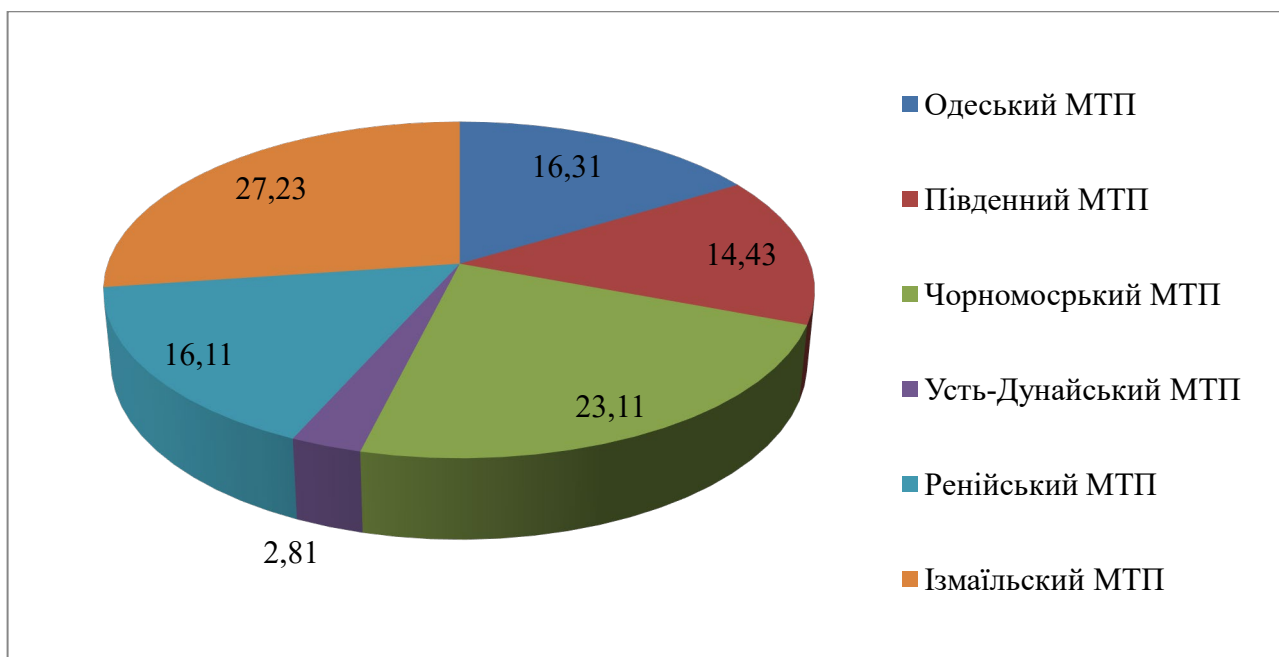


Рис. 2.14. Структура експорту аграрної продукції через порти України у 2023 році, %

Джерело: [15]

Найбільший обсяг експортованої продукції припадає на Ізмаїльський морський торговельний порт, який забезпечив 27,23% від загального експорту. Чорноморський МТП займає другу позицію з часткою 23,11%, що також свідчить про його важливе значення у структурі експортних перевезень. Решта

портів відіграють менш суттєву роль, хоча їхні частки є значними. Наприклад, Ренійський МТП забезпечив 16,11% експорту, а Одеський МТП – 16,31%. Південний порт також суттєво сприяв перевезенням, охопивши 14,43% загального обсягу. Найменший внесок зафіксовано за Усть-Дунайським МТП, який відповідає за 2,81% експорту.

Структура експорту аграрної продукції через порти України свідчить про значну концентрацію логістичних потоків у кількох ключових транспортних вузлах, що зумовлено як географічними, так і інфраструктурними чинниками. Найбільший обсяг експорту був здійснений через порти, розташовані в регіонах, де поєднуються вигідне розташування та розвинена портова інфраструктура. Перш за все, значна частка припадає на південно-західні порти, які забезпечили найбільший внесок у загальний обсяг перевезень, що пов'язано з їхнім виходом до міжнародних торговельних маршрутів через Дунай та Чорне море.

Географічні особливості регіонів відіграли ключову роль у визначенні розподілу обсягів перевезень. Порти, розташовані поблизу основних аграрних зон України, мають перевагу завдяки близькості до виробничих потужностей, що сприяє скороченню витрат на транспортування продукції до місць відвантаження. Іншим визначальним фактором є технічна оснащеність портів, яка забезпечує ефективність завантаження і розвантаження, а також можливість обробки великих обсягів товарів. Наприклад, наявність глибоководних причалів і сучасного обладнання є вирішальними для портів, які обслуговують міжнародні перевезення великих суден.

Окрему роль відіграє політична та економічна ситуація, яка у 2023 році значно вплинула на вибір маршрутів транспортування. Через військові дії та обмеження у використанні деяких традиційних маршрутів, було змінено акценти в експортній логістиці, що також вплинуло на підвищення ролі портів у безпечних регіонах. Крім того, впровадження міжнародних санкцій і змін у партнерських відносинах спричинило переорієнтацію потоків аграрної продукції на нові ринки, що також позначилося на розподілі експорту через

порти.

Таким чином, структура експорту аграрної продукції через українські порти у 2023 році є результатом комплексного впливу географічних, технічних, економічних і політичних чинників. Високий рівень концентрації перевезень у декількох портах зумовлює необхідність подальшого розвитку портової інфраструктури, розширення потужностей менш завантажених портів, а також створення умов для диверсифікації маршрутів перевезень.

Таким чином, через повномасштабне вторгнення поточна ситуація в логістичному секторі України, залученому до міжнародних експортних операцій, характеризується значними викликами та швидкими змінами. До основних проблем належать втрата доступу до активів судноплавних компаній та підприємств водного транспорту, зростання ризиків для безпеки судноплавства, пошкодження портової інфраструктури та шлюзів, суттєве скорочення обсягів перевезень внутрішнім водним транспортом, а також обмежена пропускна спроможність традиційних логістичних маршрутів.

Аграрні експортні вантажопотоки наразі обслуговуються переважно іноземними операторами морських перевезень. Однак, навіть у період воєнного стану, повноцінним учасником процесу міжнародної доставки агропродукції залишається український перевізник – ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (ПрАТ «УДП»). Ця державна судноплавна компанія спеціалізується на перевезенні вантажів і пасажирів річковим транспортом вздовж Дунаю, а також морськими суднами в акваторії Чорного та Середземного морів [43].

Флот ПрАТ «УДП» забезпечує річкові перевезення по всій судноплавній частині Дунаю, охоплюючи маршрути від українських портів і порту Констанца в Румунії до порту Кельхайм у Німеччині та у зворотному напрямку. Окрім перевезень вздовж Дунаю, компанія виконує транспортування великогабаритних і великовагових вантажів у морському форматі, за змішаними маршрутами типу «ріка-море», а також із басейну Середземного моря до Каспійського регіону.

З початком повномасштабного російського вторгнення та блокуванням портів Великої Одеси ПрАТ «УДП» запровадило комплексну логістичну послугу. Вона охоплює перевалку вантажів на власному стивідорному комплексі в місті Кілія (Одеська область), річковий фрахт, а також перевалку на морські судна за схемою «борт-борт» у румунському порту Констанца. У 2023 році стивідорний комплекс у Кілії було модернізовано. Для перевезення зернових використовуються несамохідні баржі-зерновози типу SLG. Щоб збільшити тоннаж флоту, компанія реалізує проєкт будівництва барж SLG із використанням 86 ліхтерів-донорів, що дозволить сформувати 5–6 баржевих караванів протягом 2–3 років. Перша баржа типу SLG була спущена на воду наприкінці 2023 року, а в лютому 2024 року завершено будівництво другої. Загалом на «Кілійському суднобудівно-судноремонтному заводі» вже побудовано чотири баржі цього типу [43].

Слід відзначити, що середній вік річкового флоту Дунайського пароплавства перевищує 40 років. Для забезпечення подальшої роботи українських суден у країнах ЄС нагальною є потреба в капітальній модернізації самохідних суден, включаючи заміну двигунів на більш екологічні та енергоефективні. У 2023 році в Лондоні було укладено угоду з IFC, яка спрямована на залучення інвестицій для реалізації цих завдань. Також підписано договір із австрійською компанією OSWAG для модернізації перших п'яти суден цієї серії. Очікується, що економічний ефект від оновлення одного судна складе понад €800 тисяч на рік, забезпечуючи економію 20–25% палива. Крім того, модернізація дозволить скоротити простой в ремонті та зменшити витрати на пошук і закупівлю запчастин. Паралельно з модернізацією перших п'яти суден ведуться переговори щодо оновлення інших серій самохідних суден флоту [56].

Однак, враховуючи географічне розташування регіону та особливості перевезення аграрної продукції Дунаєм, можна стверджувати про низьку конкурентоспроможність дунайського напрямку порівняно з експортом агропродукції з портів Великої Одеси.

РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕНЬ

3.1. Напрямки підвищення конкурентоспроможності підприємств морського транспорту України на ринку морських вантажоперевезень

Україна, як суверенна європейська держава, займає особливе місце серед морських країн завдяки своїм географічним та геофізичним особливостям, а також важливій ролі у глобальних і регіональних системах міжнародних відносин. Цей статус Україна здобула завдяки значному внеску у розвиток мореплавства, дослідження Світового океану та своєму вигідному розташуванню. Зокрема, країна має протяжне морське узбережжя та значні водні території, що сприяють її значущості як морської держави.

Для підвищення конкурентоспроможності морського транспорту України на ринку міжнародних вантажоперевезень необхідно визначити й обґрунтувати стратегічні напрями модернізації та реструктуризації підприємств морського транспорту, а також удосконалення морської транспортної інфраструктури. Це передбачає залучення інвестиційної та податкової підтримки, поліпшення державного регулювання морської галузі, впровадження сучасних досягнень науково-технічного прогресу, технологічних і організаційних інновацій. Крім того, важливо забезпечити стійке просування зовнішньоекономічних інтересів українських суб'єктів морської діяльності на світовому ринку.

Отже, напрямки підвищення конкурентоспроможності підприємств морського транспорту України на ринку морських вантажоперевезень визначаються необхідністю адаптації до сучасних ринкових умов, підвищення ефективності роботи та впровадження інновацій. Враховуючи загальні тенденції розвитку у сфері морських транспортних перевезень та орієнтацію України на євроінтеграцію, пропонується наступна логічно-структурована послідовність кроків, спрямованих на підвищення конкурентоспроможності підприємств морського транспорту України (рис. 3.1).

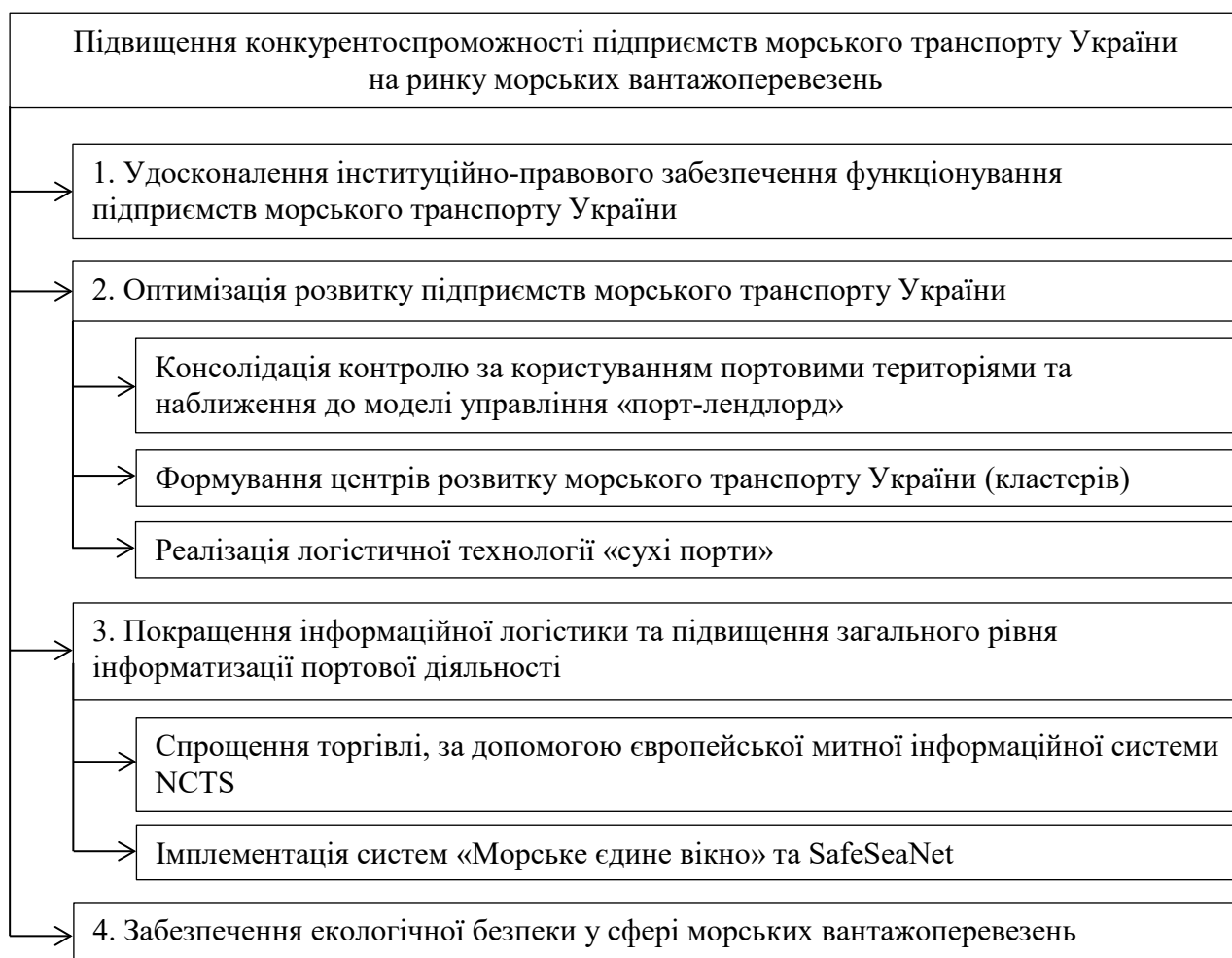


Рис. 3.1. Ключові напрямки підвищення конкурентоспроможності підприємств морського транспорту України на ринку морських вантажоперевезень
Джерело: [63; 6; 61]

Перший напрямок підвищення конкурентоспроможності підприємств морського транспорту України на ринку морських вантажоперевезень полягає в удосконаленні інституційно-правового забезпечення функціонування морської транспортної галузі. Розробка та систематизація нормативно-правової бази стануть основою для ефективного регулювання повноважень державних органів у сфері управління та розвитку морських портів і портової інфраструктури. Це також сприятиме вдосконаленню організаційної структури уряду з метою забезпечення належної державної підтримки підвищення конкурентоспроможності підприємств морського транспорту України на міжнародному ринку морських вантажоперевезень.

Мета реалізації інституційно-правового стратегічного напрямку полягає у

створенні ефективної нормативно-правової бази для розвитку морської транспортної галузі України, яка відповідала б європейським і сучасним світовим стандартам, забезпечуючи при цьому ефективну зовнішньоекономічну діяльність.

Основні складові інституційно-правового забезпечення функціонування морської транспортної галузі України включають:

- 1) просування інтересів морської транспортної галузі України на міжнародному ринку транспортних послуг;
- 2) запровадження сприятливих умов діяльності для вантажовласників і судновласників з метою стимулювання зростання товарообігу;
- 3) захист учасників галузі від недобросовісної конкуренції та забезпечення їх прав;
- 4) координацію інтересів між адміністраціями морських портів і місцевими органами влади, створення механізмів для взаємовигідної співпраці.

Другий ключовий напрямок для підвищення конкурентоспроможності підприємств морського транспорту України на ринку морських вантажоперевезень полягає в оптимізації розвитку морської транспортної галузі. Основним кроком у цьому напрямі є впровадження ефективної моделі управління морськими портами на мікрорівні. Зокрема, передбачається перехід до моделі «порт-лендлорд», яка дозволяє забезпечити збалансоване управління портами через розмежування функцій власника інфраструктури, оператора та регулятора.

Впровадження моделі управління «порт-лендлорд» забезпечить як державі, так і морській транспортній галузі низку важливих переваг:

1. Ця модель дозволить ефективно планувати розвиток морської транспортної інфраструктури та організовувати надання послуг, таких як обробка вантажів і обслуговування суден. Це сприятиме усуненню диспропорцій між попитом і пропозицією, а також дозволить ухвалювати стратегічні рішення, які враховують інтереси як державного, так і приватного секторів.

2. Чітке визначення прав власності дасть змогу формувати політику раціонального використання земель, забезпечувати послідовне планування та сприяти комплексному розвитку як морських портів, так і всієї морської транспортної інфраструктури.

3. Ця модель сприяє ефективнішому з'єднанню морських портів із регіонами, які вони обслуговують, через оптимізацію автомобільного і залізничного сполучення, а також розвиток внутрішніх водних шляхів, що підвищує логістичну зручність і продуктивність.

4. Покращене управління ризиками – конкурентними, правовими, земельними, екологічними, соціальними та іншими – створює сприятливі умови для залучення приватного капіталу. При цьому держава бере на себе ключову відповідальність за вирішення таких питань, що підвищує довіру інвесторів і забезпечує стабільність інвестиційного середовища.

Ще одним стратегічним напрямом підвищення конкурентоспроможності морської транспортної галузі України в умовах інтеграції до ЄС є створення кластерів, які виступають центрами розвитку галузі та забезпечення раціонального використання екосистемних послуг у країні. Оскільки морські торговельні порти є ключовими вузлами розвитку морської транспортної галузі України, кластеризація дозволить значно підвищити їхню роль і розширити сферу впливу в логістичній і транспортній інфраструктурі. Основною перевагою такого підходу є можливість ефективного використання ресурсів, зниження навантаження на порти та оптимізація інфраструктурного потенціалу. Створення центрів розвитку морської транспортної галузі сприятиме сталому розвитку, забезпечить адекватне управління наявними ресурсами, підвищить здатність портів вирішувати актуальні проблеми та розширить їхню функціональність у межах інтегрованої транспортної системи. Об'єднання морських торговельних портів у центри розвитку морської транспортної галузі є обґрунтованим кроком для України, враховуючи її вигідне географічне розташування та історично сформовані зв'язки між портами.

На сьогодні політика України в напрямі кластеризації перебуває на етапі

становлення та юридичного оформлення, що поки не забезпечує конкретних результатів у створенні й функціонуванні кластерів у будь-якій сфері. Однак досвід інших країн, велика кількість національних морських торговельних портів, їх географічна близькість і можливість ефективного використання екосистемних послуг можуть стати основою для розробки проєкту промислових кластерів на базі морських портів України. Реалізація цього проєкту вимагає активної участі держави через застосування інтервенційної політики. Уряд України повинен взяти на себе відповідальність за підтримку і розвиток таких центрів, використовуючи інструменти державного регулювання, зокрема надання трансфертів, субсидій та інших форм фінансової допомоги.

Процес створення центрів розвитку морської транспортної галузі в Україні може бути побудований через послідовне виконання таких етапів: призначення регіональної морської адміністрації, ухвалення Закону України «Про кластери», а також забезпечення всебічного і скоординованого розвитку морських портів та їхньої інфраструктури.

Найефективніший підхід до формування таких центрів полягає у використанні комплексної стратегії, яка поєднує підтримку на місцевому, регіональному, національному та міжнародному рівнях. Важливим компонентом цього підходу є впровадження державно-приватного партнерства, наприклад, через концесію, з метою ефективного управління акваторією та портовими територіями. Крім того, залучення інноваційних рішень у розвиток морської транспортної інфраструктури та економіки морських регіонів сприятиме забезпеченню сталого розвитку та підвищенню конкурентоспроможності України в глобальній транспортній системі.

Взаємовигідна співпраця між підприємствами, науково-дослідними установами, навчальними закладами та місцевими органами влади є ключовою основою для ефективного функціонування центрів розвитку морської транспортної галузі. Така взаємодія забезпечує мультиплікативний ефект, сприяючи досягненню національних інтересів України. Для успішного

об'єднання морських портів і суміжних підприємств необхідно вдосконалити нормативно-правову базу, розробити та ухвалити відповідні законодавчі акти й програми. Це також передбачає активне залучення наукових, освітніх і адміністративних установ для розробки практичних рекомендацій, формування якісного кадрового потенціалу, організаційного забезпечення та ефективної інформаційної підтримки.

Об'єднання морської транспортної галузі України в центри розвитку сприятиме не лише підвищенню її конкурентоспроможності, але й забезпечить створення прозорого механізму співпраці між ключовими суб'єктами, такими як морські торговельні порти. Враховуючи ці перспективи, впровадження кластерного підходу в управлінні морською транспортною інфраструктурою з інтеграцією механізмів оплати за екосистемні послуги надасть низку переваг, представлених на рис. 3.2.

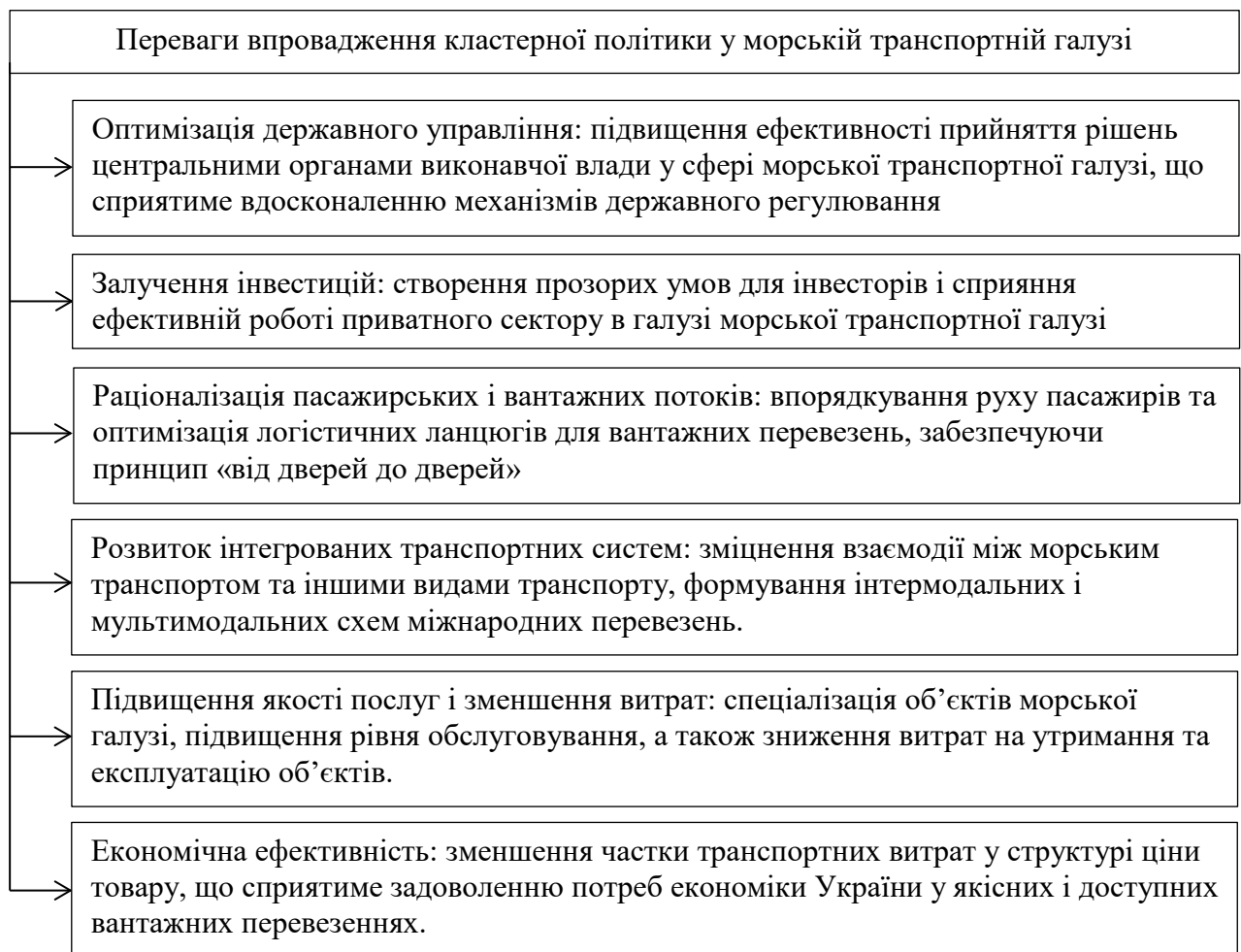


Рис. 3.2. Ключові переваги кластерної політики у морській транспортній галузі

Джерело: [63]

Одним із ефективних шляхів підвищення конкурентоспроможності підприємств морського транспорту України на ринку морських вантажоперевезень є впровадження логістичної технології «сухі порти». Ця технологія особливо вигідна для власників консолідованих товарів, які транспортуються у контейнерах. Її основна перевага полягає в можливості здійснення необхідних логістичних операцій поза межами морського порту, що дозволяє уникнути затримок, пов'язаних із завершенням митного оформлення всіма отримувачами вантажу. «Сухий порт» розташовується поблизу транспортних вузлів, що сприяє оптимізації подальшого транспортування вантажів. На його території повинні бути облаштовані комерційні склади, де можна виконувати такі операції, як фасування, розформування та сортування товарів, перш ніж доставити їх замовникам. Крім того, значною перевагою для вантажовласників є нижча вартість зберігання вантажів у «сухому порту» порівняно з морськими портами, що робить цю технологію ще більш економічно привабливою.

Логістична технологія «сухий порт» має низку недоліків, які варто враховувати:

1. Фінансові зобов'язання власника складу. Для зберігання імпортованих товарів власник складу повинен забезпечити страхування, оформлення депозиту та надати всі гарантії щодо сплати митних зборів.
2. Додаткові витрати для замовника. У разі отримання товару не в порту, а на терміналі «сухого порту», замовник несе додаткові витрати, пов'язані з оплатою послуг перевезення до кінцевого пункту.
3. Інформаційна вразливість. На етапах передачі прав між агентами судноплавних ліній та експедиторами існує ризик недостатньої інформаційної безпеки процесу оформлення вантажної документації.
4. Зміни в роботі прикордонних митниць. Переорієнтація прикордонних митних постів на виконання лише транзитних функцій із перенесенням процесу митного оформлення до «сухих портів» може створити додаткові організаційні труднощі..

Реалізація проєкту «сухий порт» вимагає значних фінансових вкладень, тому його впровадження має здійснюватися за участю як державних, так і приватних структур. Особливу роль у цьому процесі повинні відігравати суб'єкти, які отримують найбільший економічний зиск від реалізації проєкту. До таких належать транспортні компанії, експедиторські та логістичні підприємства, а також великі вантажовласники [1, с. 403].

Одним із ключових напрямів підвищення конкурентоспроможності підприємств морського транспорту України на ринку вантажоперевезень є вдосконалення інформаційної логістики та підвищення рівня цифровізації портової діяльності. Системи інформаційної логістики, що впроваджуються в морській транспортній галузі, мають забезпечити інтеграцію всіх учасників транспортних і вантажно-розвантажувальних процесів у єдиний інформаційний простір. Це дозволить оперативно обмінюватися даними, необхідними для виконання технологічних операцій із транспортування вантажів, та сприятиме злагодженій роботі всіх учасників. Основними завданнями розвитку інформаційної логістики є:

1) інтеграція в транспортно-логістичну систему Європейського Союзу, що дозволить забезпечити відповідність сучасним стандартам та розширити міжнародні можливості галузі;

2) підвищення ефективності роботи морського транспорту, а також експедиторських і логістичних підприємств, спрямоване на оптимізацію процесів перевезення і забезпечення зовнішньоекономічної діяльності.

Для зміцнення конкурентних позицій України на світовому ринку морських перевезень необхідно оперативно впроваджувати зміни у функціонування морських портів, орієнтуючись на їх розвиток із використанням сучасних логістичних та інформаційних технологій.

У країнах Європейського Союзу всі транзитні операції в рамках Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) [32] виконуються за допомогою Європейської митної інформаційної системи NCTS (Нова митна транзитна система). Ця система має

низку важливих переваг:

1. Скорочення часу обробки книжки МДП. Операції з оформлення документації в митницях виїзду та прикордонних відомствах ЄС здійснюються швидше завдяки автоматизованим процесам.

2. Прискорення завершення транзитних операцій. Електронна передача даних між митницями сприяє оперативному завершенню процедури МДП у країнах ЄС.

3. Підвищення рівня контролю та безпеки перевезень. Використання системи дозволяє забезпечити ефективний нагляд за вантажами та дотримання вимог безпеки на всіх етапах транспортування.

У 1994 році Україна ратифікувала Міжнародну конвенцію «Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП)» 1975 року [55]. У 2019 році було ухвалено закон «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи» [53], який спрямований на впровадження європейських стандартів прозорих і надійних процедур. Ці нововведення мають забезпечити вигоди для всіх українських учасників ланцюга постачання та фінансового сектора, а також підвищити ефективність роботи оновленої митної служби у контролі транзитних вантажів через територію країни. Закон було розроблено відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та ЄС і в рамках зобов'язань України за програмою макрофінансової допомоги ЄС. Він інтегрує положення Конвенції про процедуру спільного транзиту [24] у національне законодавство. У 2022 році Україна офіційно приєдналася до цієї Конвенції [52].

До Конвенції та системи NCTS приєдналися 35 країн європейського регіону, серед яких держави-члени ЄС, країни Європейської асоціації вільної торгівлі (ЄАВТ), Туреччина, Північна Македонія та Сербія. NCTS є сучасною електронною системою, яка забезпечує обмін інформацією про всі етапи митного оформлення вантажів у режимі реального часу через електронні повідомлення. Це сприяє підвищенню ефективності оцінки ризиків та вдосконаленню митних процедур.

Таким чином, приєднання України до Конвенції та впровадження системи NCTS відкриває низку важливих переваг (рис. 3.3).

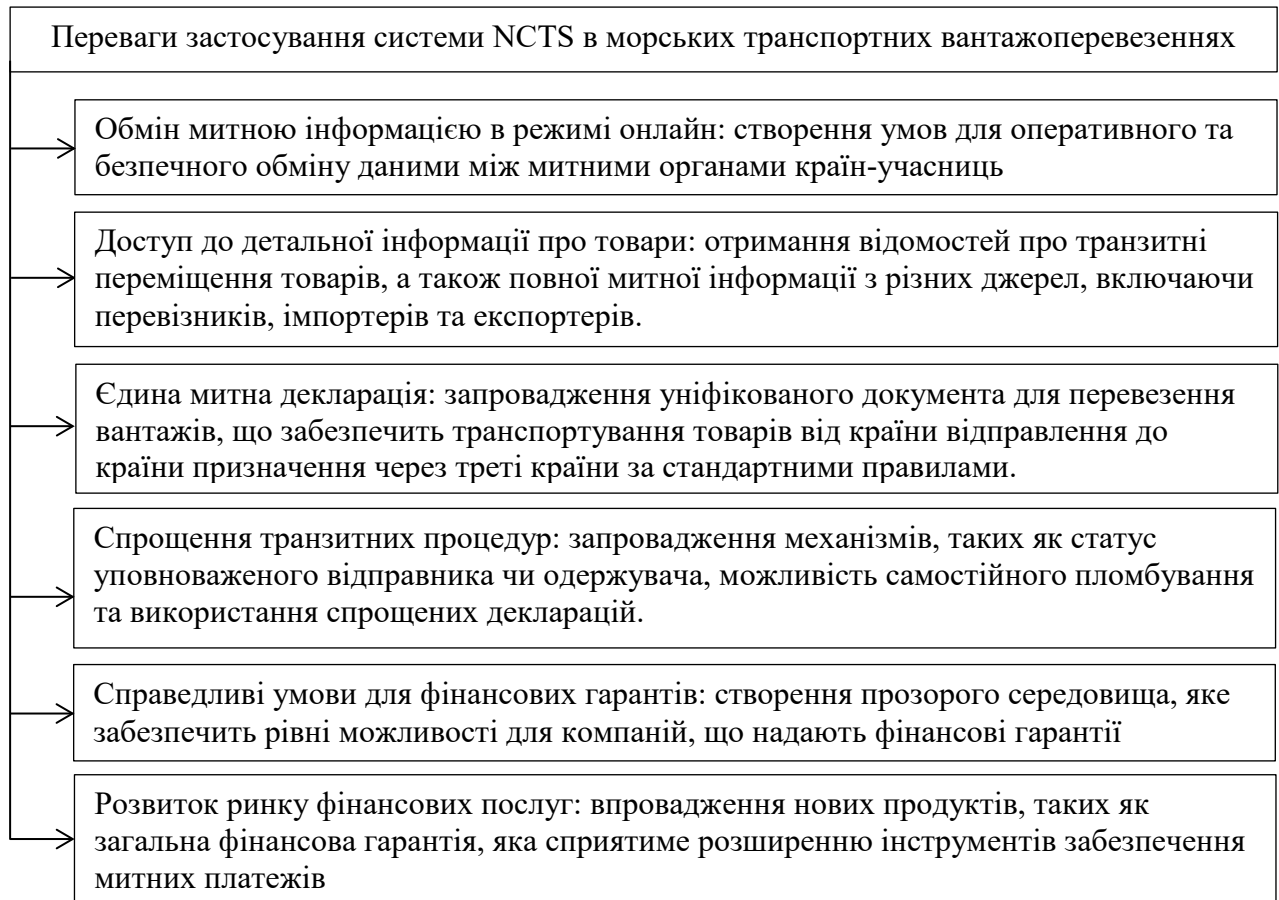


Рис. 3.3. Ключові переваги застосування системи NCTS в морських транспортних вантажоперевезеннях України

Джерело: [63]

Одним із ключових напрямів підвищення конкурентоспроможності українських підприємств морського транспорту на ринку морських вантажоперевезень є впровадження систем «Морське єдине вікно» та SafeSeaNet.

Для успішної реалізації системи «Морське єдине вікно» у сфері морської транспортної інфраструктури необхідно визначити стратегічні пріоритети, які включають:

- 1) формування України як комерційного центру міжнародних транспортних коридорів;
- 2) забезпечення відповідності міжнародним стандартам безпеки та

спрощення торговельних процедур;

3) створення сприятливих умов для підвищення економічної ефективності портових операторів;

7) зміцнення конкурентоспроможності морської транспортної галузі та країни загалом шляхом стимулювання міжнародної торгівлі та покращення інвестиційного клімату [70, с. 24].

В свою чергу, впровадження національної системи «Морське єдине вікно» надасть можливість для реалізації таких ключових переваг (рис. 3.4).

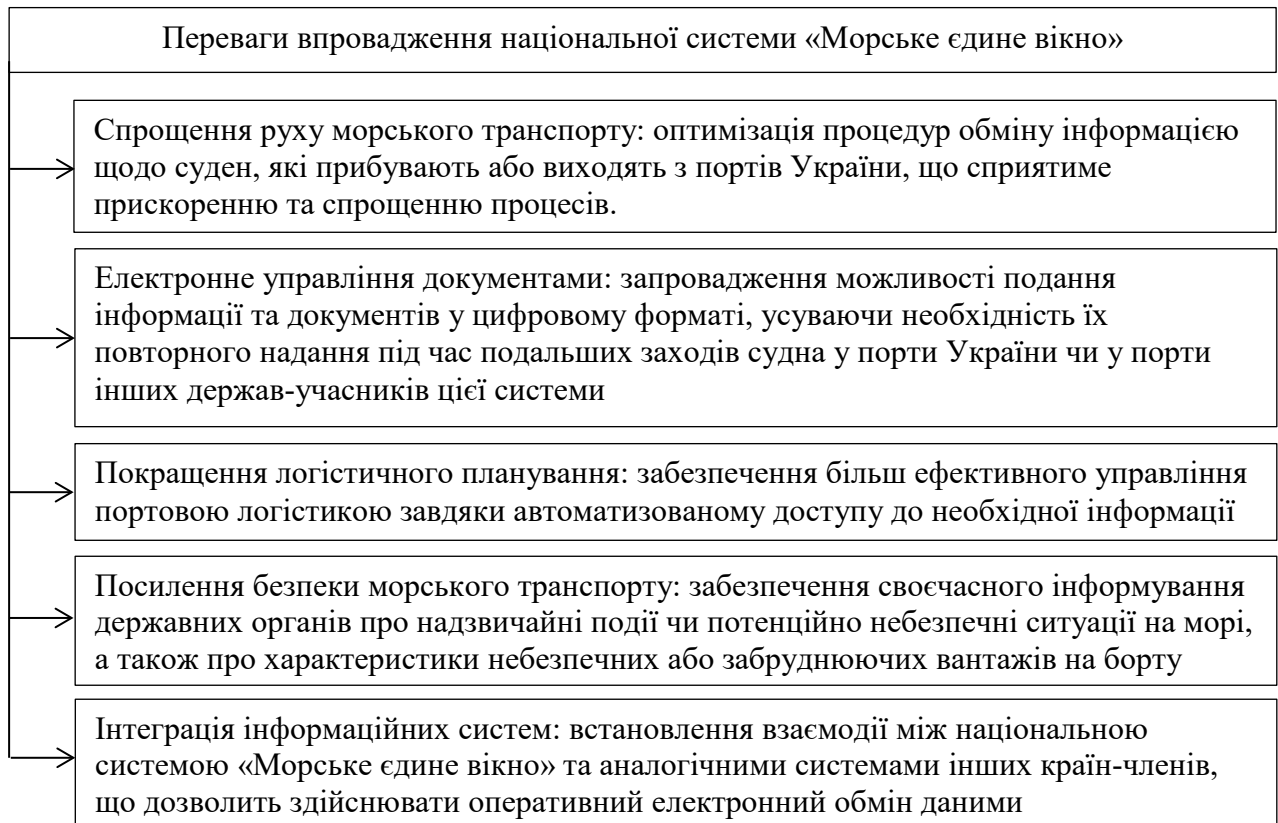


Рис. 3.4. Ключові переваги впровадження національної системи «Морське єдине вікно»

Джерело: [63]

Система «Морське єдине вікно» тісно пов'язана із SafeSeaNet – платформою для обміну навігаційною інформацією в межах ЄС. SafeSeaNet забезпечує дотримання вимог законодавства ЄС і спрямована на підвищення безпеки мореплавства, збереження вантажів у портах і на морі, захист морського середовища, а також підвищення ефективності морського

транспорту і перевезень [15].

Європейська транспортна політика, викладена в Білій книзі, акцентує на створенні безпечної транспортної системи, де ключову роль відіграють регулювання руху морських суден та інформаційна система SafeSeaNet. Ця система забезпечує інтеграцію всіх засобів морської інформації, необхідних для технічної безпеки, громадської безпеки та захисту навколишнього середовища від забруднення суднами. Для України актуальним є створення та впровадження національного сегмента системи SafeSeaNet. Це сприятиме розвитку інтегрованого середовища для обміну інформацією, необхідною для моніторингу морської території, і стане важливим кроком до формування єдиного морського простору.

Останнім ключовим напрямом підвищення конкурентоспроможності українських підприємств морського транспорту на ринку морських вантажоперевезень є забезпечення екологічної безпеки в цій галузі. Для досягнення цієї мети Україні необхідно:

- 1) раціонально використовувати портову інфраструктуру, оптимізуючи та вдосконалюючи процеси перевезення, перевалки та зберігання вантажів;
- 2) зменшувати обсяги шкідливих викидів, забезпечувати ефективне використання екосистемних послуг і координувати роботу морської транспортної інфраструктури відповідно до вимог Конвенції МАРПОЛ, її протоколів та стандартів європейського законодавства;
- 3) створити у морських портах єдину систему екологічної безпеки, що відповідатиме європейським стандартам.

Отже, запропоновані стратегічні напрями розвитку морської транспортної галузі України сприятимуть її поступовому наближенню до європейських стандартів. Вони забезпечать можливість ухвалення ефективних адміністративно-управлінських рішень, зокрема в сфері управління екосистемними послугами. Впровадження цих заходів дозволить підвищити конкурентоспроможність галузі, орієнтованої на активну інтеграцію до європейського та світового ринку морських вантажоперевезень.

3.2. Удосконалення управління процесами міжнародної доставки зернової продукції підприємствами морського транспорту

Морські порти є основними логістичними центрами, через які здійснюється експорт аграрної продукції української держави. В свою чергу, агроекспорт становить значну частину валютних надходжень України. Стабільність і розвиток цього сектору мають стратегічне значення для національної економіки. В табл. 3.1 представимо динаміку портової діяльності та аграрного експорту України за 2021-2024 роки.

Таблиця 3.1

Динаміка портової діяльності та агроекспорту України за 2021-2024 роки

Показник	2021 рік	2022 рік	2023 рік	2024 рік
Кількість суден, що зайшли до портів України, одиниць	9500	1000	1300	2300
Загальний вантажообіг, млн. тонн	153	50	53	84
Загальний обсяг експорту зернових, млн. тонн	61,2	48,0	49,0	64,0
Обсяг експорту зернових через порти України, млн. тонн	51,2	35,0	37,0	54,0
Загальний урожай зернових, млн тонн в т. ч.:	85,7	53,0	55,0	56,0
- пшениця	32,4	20,7	21,6	21,7
- ячмінь	10,0	5,6	5,5	5,5

Джерело: [13; 15]

Дослідження динаміки портової діяльності та агроекспорту України за 2021–2024 роки демонструє значні зміни, зумовлені як внутрішніми, так і зовнішніми факторами, зокрема військовою агресією, порушенням логістичних ланцюгів та міжнародними санкціями.

У 2021 році спостерігалася стабільна робота портової інфраструктури з високими показниками вантажообігу (153 млн тонн) та значним обсягом експорту зернових через порти (51,2 млн тонн). Загальний урожай зернових становив 85,7 млн тонн, що забезпечило експорт на рівні 61,2 млн тонн. Така стабільність була результатом відлагоджених логістичних процесів, активного судноплавства (9500 суден) та сприятливих економічних умов.

У 2022 році, після початку повномасштабної війни, обсяги діяльності портів різко скоротилися. Кількість суден, що зайшли до портів, зменшилася майже у 10 разів (до 1000 одиниць), а загальний вантажообіг упав до 50 млн тонн. Експорт зернових також суттєво знизився (до 48 млн тонн), причому через порти було відвантажено лише 35 млн тонн. Основними причинами стали блокада портів на Чорному морі, руйнування логістичної інфраструктури, окупація ключових аграрних регіонів та неможливість використання основних морських шляхів. Урожай зернових знизився до 53 млн тонн, що також вплинуло на скорочення експортного потенціалу.

У 2023 році, завдяки відновленню роботи окремих портів та організації альтернативних логістичних маршрутів, спостерігалось поступове збільшення показників. Кількість суден, що зайшли до портів, зросла до 1300 одиниць, а вантажообіг – до 53 млн тонн. Експорт зернових через порти досяг 37 млн тонн, що, хоча й залишалося меншим за довоєнні обсяги, все ж демонструвало позитивну динаміку. Урожай зернових склав 55 млн тонн, що дозволило частково компенсувати втрати попереднього року.

У 2024 році спостерігалось відновлення багатьох логістичних маршрутів, завдяки чому кількість суден, що зайшли до портів, зросла до 2300 одиниць, а загальний вантажообіг досяг 84 млн тонн. Урожай зернових становив 56 млн тонн, що дозволило експортувати 64 млн тонн продукції, з яких 54 млн тонн було перевезено через порти. Таке зростання було обумовлене частковим відновленням портової інфраструктури, міжнародною підтримкою та впровадженням програм альтернативного логістичного забезпечення.

Отже, можна зробити висновок, що динаміка портової діяльності та агроекспорту України зазнала критичних змін у період війни, однак у 2023–2024 роках намітилася тенденція до стабілізації. Основними чинниками негативних змін були військові дії, блокада портів і скорочення обсягів виробництва зернових. Позитивні зрушення стали можливими завдяки адаптації транспортної системи, міжнародній підтримці та відновленню частини портової інфраструктури. Для подальшого розвитку важливо

зосередитися на модернізації портів, розширенні логістичних можливостей та відновленні аграрного сектору, щоб забезпечити довгострокову конкурентоспроможність на світовому ринку.

Таким чином, ми можемо розрахувати доходи, витрати та прибуток за перевалку зерна портами України за наступними вихідними даними:

1) середня стивідорна ставка складала у 2021-2024 роках 10 дол. за тонну агропродукції;

2) собівартість перевалки зерна становила у 2021 році 7 дол. за тонну;

3) у 2022 та 2023 роках собівартість перевалки зерна збільшилася за рахунок ефекту масштабу до 8 дол. за тонну;

4) у 2024 році собівартість перевалки зерна знизилася до 6,8 дол за тонну за рахунок економії на постійних витратах при збільшенні об'єму агропродукції.

Доходи від перевалки зерна:

2021 рік: $51,2 \text{ млн. т} \cdot 10 \text{ дол} = 512 \text{ млн. дол}$

2022 рік: $35 \text{ млн. т} \cdot 10 \text{ дол} = 350 \text{ млн. дол}$

2023 рік: $37 \text{ млн. т} \cdot 10 \text{ дол} = 370 \text{ млн. дол}$

2024 рік: $54 \text{ млн. т} \cdot 10 \text{ дол} = 540 \text{ млн. дол}$

Витрати на перевалку зерна:

2021 рік: $51,2 \text{ млн. т} \cdot 7 \text{ дол} = 358,4 \text{ млн. дол}$

2022 рік: $35 \text{ млн. т} \cdot 8 \text{ дол} = 280 \text{ млн. дол}$

2023 рік: $37 \text{ млн. т} \cdot 8 \text{ дол} = 296 \text{ млн. дол}$

2024 рік: $54 \text{ млн. т} \cdot 6,8 \text{ дол} = 367,2 \text{ млн. дол}$

Прибуток від перевалки зерна:

2021 рік: $512 \text{ млн. дол} - 358,4 \text{ млн. дол} = 153,6 \text{ млн. дол}$

2022 рік: $350 \text{ млн. дол} - 280 \text{ млн. дол} = 70 \text{ млн. дол}$

2023 рік: $370 \text{ млн. дол} - 296 \text{ млн. дол} = 74 \text{ млн. дол}$

2024 рік: $540 \text{ млн. дол} - 367,2 \text{ млн. дол} = 172,8 \text{ млн. дол}$

Результати розрахунку доходів, витрат та прибутку за перевалку зерна представлені в табл. 3.2.

Таблиця 3.2

Доходи, витрати та прибуток за перевалку зерна портами України
за 2021-2024 роки

Роки	Вантажообіг, млн. т	Стивідорна ставка, дол/т	Собівартість, дол/т	Доходи, млн. дол.	Витрати, млн. дол	Прибуток, млн. дол
2021	51,2	10	7	512	358,4	153,6
2022	35	10	8	350	280	70
2023	37	10	8	370	296	74
2024	54	10	6,8	540	367,2	172,8

Джерело: [13; 15]

Оцінка динаміки основних фінансово-економічних показників перевалки зерна портами України за період 2021–2024 років дозволяє визначити ключові тенденції, причини змін та їх вплив на результати діяльності.

Так, динаміка вантажообігу характеризується нестабільністю. У 2021 році обсяг перевалки в морських портах досягнув 51,2 млн тонн, що було зумовлено сприятливими ринковими умовами та високим попитом на експорт українського зерна. У 2022 році спостерігається значне зниження до 35 млн тонн, що стало наслідком кризових явищ, таких як збройний конфлікт, порушення логістичних ланцюгів або обмеження експорту. У 2023 році вантажообіг зріс до 37 млн тонн, демонструючи певну стабілізацію завдяки адаптації ринку до нових умов. Найвищого рівня, 54 млн тонн, було досягнуто у 2024 році, що свідчить про відновлення економічної активності, збільшення попиту на експорт зернових та покращення інфраструктурних можливостей портів.

Стивідорна ставка залишалася незмінною протягом усього періоду на рівні 10 доларів за тонну. Це свідчить про стабільність тарифної політики, яка спрямована на підтримання конкурентоспроможності портових послуг в умовах нестабільного ринку.

Собівартість перевалки зерна в морських портах зазнала змін протягом досліджуваного періоду часу. У 2021 році вона становила 7 доларів за тонну, але у 2022 році збільшилася до 8 доларів. Це підвищення пов'язане зі

зростанням витрат на енергоносії, транспортування та інфляційними процесами. Аналогічний рівень собівартості зберігався і в 2023 році, що свідчить про стабільність витратних компонентів. У 2024 році собівартість знизилася до 6,8 долара за тонну, що є результатом впровадження ефективних управлінських рішень та покращення логістичних процесів.

Доходи від перевалки зерна в морських портах, які залежать від обсягів вантажообігу, демонструють подібну тенденцію. У 2021 році вони становили 512 млн доларів, але внаслідок значного скорочення вантажообігу у 2022 році зменшилися до 350 млн доларів. У 2023 році доходи зросли до 370 млн доларів завдяки частковому відновленню ринку. У 2024 році вони досягли 540 млн доларів, що відображає збільшення обсягів перевалки та стабільність стивідорної ставки.

Витрати на перевалку зерна в морських портах відображають загальну динаміку операційної діяльності. У 2021 році вони складали 358,4 млн доларів, знизилися до 280 млн доларів у 2022 році через скорочення обсягів операцій. У 2023 році витрати зросли до 296 млн доларів, а у 2024 році досягли 367,2 млн доларів у зв'язку з відновленням вантажообігу.

Прибуток показує найбільшу волатильність. У 2021 році він становив 153,6 млн доларів, але через зниження доходів у 2022 році зменшився до 70 млн доларів. У 2023 році прибуток зріс до 74 млн доларів, демонструючи позитивну динаміку, а у 2024 році досягнув 172,8 млн доларів, що стало результатом зниження собівартості та зростання доходів.

Підводячи підсумок, відзначимо значний вплив зовнішніх економічних і політичних чинників на динаміку показників перевалки зерна портами України. Незважаючи на кризові явища 2022 року, галузь змогла адаптуватися, демонструючи тенденцію до стабілізації та зростання у 2023–2024 роках. Зростання прибутковості у 2024 році свідчить про стратегічну важливість відновлення морського транспорту та створення сприятливих умов для розвитку експорту аграрної продукції.

3.3. Концептуальні засади розвитку морських портів України з урахуванням міжнародного досвіду

Одним із ключових портів України є морський торговельний порт «Чорноморськ», який відіграє важливу роль у забезпеченні експорту зерна з України, виступаючи важливим вузлом логістичної системи, орієнтованої на транспортування агропромислової продукції до світових ринків.

Завдяки розвиненій інфраструктурі, сучасним перевантажувальним потужностям та вигідному географічному розташуванню, порт «Чорноморськ» сприяє ефективному обслуговуванню великих обсягів експортних вантажів навіть в умовах зростаючого попиту на українське зерно. Його діяльність є важливою для підтримання стабільності аграрного сектору країни, оскільки порт забезпечує безперервний доступ до міжнародних ринків, що є основою валютних надходжень і економічної стійкості України. Крім того, порт «Чорноморськ» виступає стратегічним об'єктом у контексті розподілу логістичних потоків та мінімізації ризиків, пов'язаних із регіональними і глобальними викликами, зокрема тими, що обумовлені сьогодишньою геополітичною ситуацією.

На даний момент у порту «Чорноморськ» працюють 7 суден, які активно залучені до транспортування зернових вантажів. Основним напрямком їх роботи є перевезення сільськогосподарської продукції до портів Чорного моря, що дозволяє зберігати стабільність постачання в поточних умовах. Таке фокусування на перевезеннях зерна зумовлене стратегічною важливістю забезпечення доступу української продукції до міжнародних ринків, особливо для підтримки продовольчої безпеки на глобальному рівні. Операційна діяльність цих суден сприяє зниженню логістичних вузьких місць і забезпечує регулярне відправлення вантажів до країн-партнерів.

Однак, слід відзначити, що у діяльності порту «Чорноморськ» існують періоди, коли всі наявні судна, що обслуговуються портом, перебувають у рейсі, повністю завантажені зерновими вантажами та спрямовані до портів

Чорного моря. У таких випадках порт «Чорноморськ» може залишатися без активних вантажних операцій протягом декількох днів, що зазвичай триває від чотирьох до семи днів.

Ця тимчасова пауза в роботі є наслідком специфіки логістичного циклу, який включає час на завантаження суден, транспортування вантажів до кінцевих портів призначення, розвантаження та повернення суден до порту для нової партії зерна. Під час простою порт не здійснює свої основні функції, що може впливати на загальну ефективність використання його інфраструктури. Цей аспект підкреслює важливість оптимізації логістичних процесів і збільшення кількості залучених суден, що дозволить забезпечити більш рівномірну завантаженість порту «Чорноморськ».

У зв'язку з наявними простоями порту «Чорноморськ» через перебування всіх наявних суден у рейсах, доцільно розглянути можливість залучення додаткового судна для транспортування зернової продукції. Такий крок дозволить не лише збільшити обсяги перевезень зерна, але й сприятиме підвищенню рівня прибутковості як самого порту, так і транспортно-логістичної інфраструктури загалом.

Залучення ще одного судна розширить транспортні можливості порту «Чорноморськ», дозволяючи скоротити час між завантаженнями та зменшити тривалість простоїв. Завдяки цьому порт «Чорноморськ» зможе забезпечити більш стабільний обіг вантажів, оптимізувати використання своїх потужностей і підтримувати безперервність роботи, що є важливим для ефективного функціонування в умовах конкурентного ринку. Крім того, збільшення кількості суден на маршрутах дозволить знизити ризики, пов'язані із затримками або обмеженнями логістичних процесів, наприклад через погодні умови чи непередбачувані затримки в пунктах розвантаження.

Економічний ефект від залучення додаткового судна може проявитися у зростанні доходів за рахунок збільшення обсягів експорту зерна, що, своєю чергою, позитивно вплине на фінансову стабільність порту «Чорноморськ». Крім того, це сприятиме зміцненню репутації порту «Чорноморськ» як

надійного партнера в експорті сільськогосподарської продукції, особливо в умовах високого попиту на українське зерно на міжнародних ринках.

На даний момент часу порт «Чорноморськ» забезпечує приблизно половину експорту зерна морським транспортом, що станом на 2024 рік становить: $54 \text{ млн т} * 50\% = 27 \text{ млн т}$.

В порту «Чорноморськ» зерно завантажують на судна 4 термінали. Відповідно перевалка зерна в розрахунку на 1 термінал складає: $27 \text{ млн т} / 4 = 6,75 \text{ млн т}$.

В свою чергу, перевалка зерна одним терміналом в розрахунку на одне судно становить: $6,75 \text{ млн т} / 7 = 0,96 \text{ млн т}$. Оскільки, пропускна спроможність терміналу складає 1,5 млн т., то залучення ще одного судна до перевезень зерна є економічно та технічно доречним.

У зв'язку з цим, розглянемо, як запропонований захід вплине на діяльність порту «Чорноморськ» в 2025 році. В табл. 3.3 представлені економічні показники діяльності порту «Чорноморськ» в 2024 році.

Таблиця 3.3

Доходи, витрати та прибуток за перевалку зерна портом «Чорноморськ»
у 2024 році

Рік	Вантажообіг, млн. т	Стивідорна ставка, дол/т	Собівартість, дол/т	Доходи, млн. дол.	Витрати, млн. дол	Прибуток, млн. дол
2024	27	10	6,8	270	183,6	86,4

Джерело: [16]

За умови залучення ще одного судна для перевезення зерна в 2025 році показники діяльності порту «Чорноморськ» будуть наступними:

Вантажообіг: $27 \text{ млн т} + 0,96 \text{ млн т} = 27,96 \text{ млн т}$

Доходи: $27,96 \text{ млн т} * 10 \text{ дол} = 279,6 \text{ млн. дол}$

Витрати: $27,96 \text{ млн т} * 6,8 \text{ дол} = 190,1 \text{ млн. дол}$

Прибуток: $279,6 \text{ млн. дол} - 190,1 \text{ млн. дол} = 89,5 \text{ млн. дол}$

Далі визначимо ефективність заходу із залучення ще одного судна для перевалки зерна в порту «Чорноморськ» в 2025 році:

Зростання вантажообігу: $27,96 \text{ млн т} - 27 \text{ млн т} = 0,96 \text{ млн т}$

Зростання доходів: $279,6 \text{ млн. дол} - 270 \text{ млн. дол} = 9,6 \text{ млн. дол}$

Зростання витрат: $190,1 \text{ млн. дол} - 183,6 \text{ млн. дол} = 6,5 \text{ млн. дол}$

Зростання прибутку: $89,5 \text{ млн. дол} - 86,4 \text{ млн. дол} = 3,1 \text{ млн. дол}$

Результати розрахунків представимо в табл. 3.4.

Таблиця 3.4

Ефективність залучення додаткового судна для перевалки зерна в порту

«Чорноморськ»

Показник	Вантажообіг, млн. т	Стивідорна ставка, дол/т	Собівартість, дол/т	Доходи, млн. дол.	Витрати, млн. дол	Прибуток, млн. дол
2024 рік	27	10	6,8	270	183,6	86,4
2025 рік	27,96	10	6,8	279,6	190,1	89,5
Ефект	0,96	—	—	9,6	6,5	3,1

Джерело: [16]

Отже, залучення додаткового судна для перевалки зерна в порту «Чорноморськ» у 2025 році матиме суттєвий позитивний вплив на економічні показники діяльності порту. Передбачається, що вантажообіг порту зросте на 0,96 млн тонн, що дозволить збільшити обсяги експорту зернової продукції та підвищити загальну ефективність використання портової інфраструктури. Це, своєю чергою, створить можливості для зміцнення позицій порту як одного з провідних центрів морської логістики в Україні.

Завдяки зростанню вантажообігу очікується збільшення доходів порту на 9,6 млн доларів, що стане важливим фінансовим стимулом для подальшого розвитку його інфраструктури, оновлення обладнання та впровадження сучасних технологій перевалки вантажів. Хоча витрати порту також зростуть, досягнувши 6,5 млн доларів через додаткові операційні та логістичні потреби, це зростання буде повністю компенсоване за рахунок підвищених доходів. Як результат, чистий прибуток порту від перевалки зерна збільшиться на 3,1 млн доларів, що свідчить про високу рентабельність цього рішення.

Таке зростання прибутковості стане важливим кроком у підвищенні фінансової стійкості порту та дозволить збільшити його

конкурентоспроможність у регіоні. Крім того, додаткове судно сприятиме скороченню періодів простою, забезпечуючи більш рівномірне завантаження потужностей порту, що є важливим у контексті максимального використання його потенціалу. Таким чином, залучення додаткового судна є стратегічно обґрунтованим рішенням, яке сприятиме довгостроковому розвитку порту «Чорноморськ» та його інтеграції в глобальні ланцюги постачання.

ВИСНОВКИ

Підводячи підсумок, можна зробити наступні висновки.

1. Морський транспорт – це вид транспорту, що здійснює перевезення вантажів і пасажирів водними шляхами за допомогою морських суден. Його склад включає портову інфраструктуру (морські порти, термінали, доки), судноплавні компанії, різні види суден (танкери, контейнеровози, суховантажі тощо), а також навігаційні та управлінські системи. Значення морського транспорту полягає у його ключовій ролі у світовій економіці: забезпеченні міжнародної торгівлі, транспортуванні великих обсягів вантажів на значні відстані з відносно низькими витратами, розвитку прибережних регіонів та сприянні глобалізації.

2. Принципи стійкого розвитку морської транспортної індустрії спрямовані на забезпечення балансу між економічною ефективністю, екологічною безпекою та соціальною відповідальністю. Основні принципи включають мінімізацію впливу на довкілля через зменшення викидів парникових газів, впровадження енергоефективних технологій та використання альтернативних видів палива; збереження морських екосистем шляхом дотримання екологічних стандартів і попередження забруднення вод; забезпечення безпеки на морі через вдосконалення стандартів судноплавства та підготовки персоналу; а також соціально-економічний розвиток, який враховує інтереси місцевих громад та створює робочі місця.

3. Критерії розвитку спеціалізованих сегментів торговельного судноплавства включають кілька ключових аспектів. По-перше, технічна інноваційність, яка передбачає впровадження сучасних суден з оптимізованими характеристиками для перевезення конкретних видів вантажів (нафтові танкери, газовози, рефрижераторні судна тощо). По-друге, економічна ефективність, що полягає у здатності сегменту забезпечувати конкурентоспроможність завдяки оптимізації витрат та підвищенню

продуктивності. По-третє, екологічна стійкість, яка вимагає дотримання міжнародних стандартів щодо зменшення шкідливих викидів і мінімізації впливу на довкілля. Нарешті, адаптивність до ринкових потреб, що включає розвиток спеціалізованих портів, логістичної інфраструктури та ефективних транспортних ланцюгів для задоволення вимог міжнародної торгівлі.

4. Сучасний стан морської транспортної галузі України демонструє її значущість для національної економіки та вплив геополітичних факторів на її функціонування. У мирний час галузь забезпечувала стабільний експорт сільськогосподарської продукції, металів та інших товарів, що сприяло зміцненню позицій України на світовому ринку. Війна, розпочата Росією у 2022 році, суттєво дестабілізувала галузь, спричинивши закриття портів, руйнування інфраструктури та порушення транспортних ланцюгів. Незважаючи на це, адаптація бізнесу, підтримка міжнародних партнерів та використання альтернативних логістичних маршрутів дозволяють частково зберігати експортні потоки. Проведений аналіз показав що у 2023 році морська транспортна галузь почала демонструвати ознаки відновлення, зокрема через збільшення вантажообігу у портах Дунайського регіону та поповнення національного флоту. Однак обсяги вантажоперевезень та інвестицій залишаються значно нижчими за довоєнні показники.

5. Український експорт аграрної продукції, що є важливою складовою економіки країни, зазнав значних змін протягом 2021–2023 років під впливом війни, логістичних обмежень і геополітичних чинників. Хоча обсяги експорту в абсолютних показниках знижувалися, часткова переорієнтація на європейські ринки дозволила частково зберегти стабільність зовнішньоторговельної діяльності. Основними експортними товарами залишаються продукція рослинного походження, жири й олії, а також готові харчові продукти, які демонструють стійкість до кризових умов завдяки адаптації виробників. Структурні та географічні зміни в експорті аграрної продукції відображають зусилля України щодо переорієнтації торговельних маршрутів, інтеграції в європейський ринок та підтримки глобальної продовольчої безпеки. Попри

втрати ринків у Азії та Африці через блокаду портів, зростання частки Європи в експорті аграрної продукції вказує на потенціал для поглиблення співпраці з країнами ЄС. Проте для відновлення та подальшого зростання експортного потенціалу необхідна модернізація транспортної інфраструктури, диверсифікація логістичних маршрутів і активізація міжнародної підтримки.

6. Повномасштабна війна в Україні суттєво змінила логістичні процеси експорту аграрної продукції, зокрема через блокаду ключових чорноморських портів. До початку агресії морські шляхи забезпечували понад 75% зовнішньої торгівлі України, проте тепер значна частина експорту переорієнтувалася на порти Дунайського регіону. Ця адаптація, хоча й дозволила частково відновити експорт, супроводжується логістичними труднощами та високими витратами, що обмежує конкурентоспроможність агропродукції. Значним кроком для підтримки експорту стало впровадження «зернового коридору», що дозволило зберегти постачання продукції через Одесу, Чорноморськ та місто Південне. Проте розрив угоди та продовження блокади підкреслили важливість диверсифікації логістичних маршрутів і модернізації портової інфраструктури. Попри виклики, Україна зберігає ключову роль у забезпеченні глобальної продовольчої безпеки, продовжуючи адаптувати експортну систему до складних умов війни.

7. Основними напрямками підвищення конкурентоспроможності підприємств морського транспорту України на ринку морських вантажоперевезень є: удосконалення інституційно-правового забезпечення функціонування підприємств морського транспорту України; оптимізація розвитку підприємств морського транспорту України за рахунок консолідації контролю за користуванням портовими територіями та наближення до моделі управління «порт-лендлорд», формування центрів розвитку морського транспорту України (кластерів), реалізації логістичної технології «сухі порти»; покращення інформаційної логістики та підвищення загального рівня інформатизації портової діяльності за рахунок спрощення торгівлі за допомогою європейської митної інформаційної системи NCTS, а також

імплементатії систем «Морське єдине вікно» та SafeSeaNet; забезпечення екологічної безпеки у сфері морських вантажоперевезень.

8. Оцінка динаміки портової діяльності та аграрного експорту України за 2021–2024 роки демонструє, що війна суттєво вплинула на морську логістику та економічні показники сектору. Різке зниження обсягів перевалки у 2022 році спричинило скорочення доходів та прибутку, обумовлене порушенням логістичних ланцюгів, блокадою портів і зменшенням обсягів виробництва зернових. Водночас адаптація ринку через впровадження альтернативних маршрутів, міжнародну підтримку та модернізацію інфраструктури сприяли поступовій стабілізації в 2023 році й значному зростанню у 2024 році. Зокрема, відновлення вантажообігу до 84 млн тонн у 2024 році стало можливим завдяки ефективному управлінню витратами та стабільній тарифній політиці. Позитивна динаміка свідчить про стійкість сектору, який забезпечує стратегічно важливий експортний потенціал країни. Зниження собівартості перевалки у 2024 році та збільшення прибутковості до 172,8 млн доларів підтверджують важливість інвестицій у портову інфраструктуру та логістику. Подальший розвиток можливий за умов розширення транспортних маршрутів, залучення міжнародних партнерів і модернізації портового господарства. Це дозволить зміцнити позиції України як ключового постачальника агропродукції на світовий ринок та забезпечити економічну стабільність.

9. В роботі запропоновано покращити діяльність з перевалки зерна в порту «Чорноморськ» шляхом залучення до транспортування зернових вантажів додаткового судна. Розрахунки показали, що в результаті залучення додаткового судна для перевалки зерна в порту «Чорноморськ» у 2025 році вантажообіг порту зросте на 0,96 млн. т, доходи порту збільшаться на 9,6 млн. дол., витрати порту зростуть на 6,5 млн. дол., а розмір триманого прибутку від перевалки зерна зросте на 3,1 млн. дол. Тобто даний захід є економічно вигідним і його можна рекомендувати до практичного втілення в господарську діяльність порту «Чорноморськ».

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бережнюк І. Г. Митна енциклопедія: У двох томах. Т. 2. Хмельницький: ПП Мельник А. А., 2013. 536 с.
2. Боняр С. М., Липинська О. А. Перспективи розвитку торговельного судноплавства України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2010. № 17. С. 53-56.
3. Будник В. А., Лерніченко К. В, Березняцький М. В. Удосконалення управління процесам міжнародної доставки зернової продукції підприємствами водного транспорту. *Економіка та суспільство*. 2024 (65). URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-65-54>
4. Вінніков В. В. Економіка підприємства морського транспорту (економіка морських перевезень). Підручник. Одеса: Латстар, 2011. 416 с.
5. Гапонюк О. І., Чаркіна Д. О. Формування економічного механізму конкурентоздатності підприємств морського транспорту. *Економічний простір*. 2019. № 144. С. 125-137.
6. Гапонюк О. І., Чаркіна Д. О. Формування економічного механізму конкурентоздатності підприємств морського транспорту. *Економічний простір*. 2019. № 144. С. 125-137.
7. Голинський В. В. Проблематика функціонування системи морського транспорту України в умовах глобалізації світового морегосподарського комплексу. *Теорія та практика державного управління*. 2019. Вип. 2. С. 90-100.
8. Гришова І. Ю., Дяченко О. П. Державна політика розвитку морських портів України в контексті розвитку міжнародних транспортних коридорів. *Інвестиції: практика та досвід*. 2019. № 13. С. 5-11.
9. Гуренко А. В., Сачко О. О. Проблеми прогнозування розвитку морського торговельного судноплавства. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2017. № 58. С. 135-136.

10. Гусаков С. В., Кравченко А. В. Обґрунтування ролі та значення судноплавства на короткі дистанції для розвитку портів. *Економічний вісник Донбасу*. 2021. № 1. С. 84-89.
11. Давидюк О. О., Габ О. Г. Розвиток підприємств морського транспортного комплексу в контексті глобальної макроекономічної кон'юнктури. *Інвестиції: практика та досвід*. 2019. № 13. С. 12-16.
12. Дакі О. А. Тематична класифікація назв суден в українській морській термінології. *Наукові записки Бердянського державного педагогічного університету*. 2015. Вип. 5. С. 119-127.
13. Державна служба статистики України: офіційний сайт. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua>
14. Допілка В. О. Правове регулювання послуг морського транспорту у сфері туризму і міжнародних подорожей. *Право і суспільство*. 2020. № 2(3). С. 220-225.
15. ДП «Адміністрація морських портів України»: офіційний сайт. URL: <https://www.uspa.gov.ua>
16. ДП МТП «Чорноморськ»: офіційний сайт. URL: <https://seaport.com.ua/>
17. Євтушевська О. А. Воднотранспортна система України в умовах сьогодення. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту*. 2014. Вип. 27. С. 188-194.
18. Заєць М. А., Грабар І. С. Напрямки розвитку транскордонного співробітництва у морській транспортній галузі. *Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління*. 2015. Т. 14. Вип. 2. С. 59-67.
19. Ільченко С. В., Грищенко В. Ф., Грищенко І. В. Аналіз діяльності судноплавних компаній в Україні. *Таврійський науковий вісник*. 2023. Вип. 15. С. 66-73.
20. Класифікація видів економічної діяльності (КВЕД-2010). URL: https://kved.ukrstat.gov.ua/KVED2010/kv10_i.html
21. Ковбатюк М. В., Беник Н. Г. Особливості функціонування суднобудівельно-судноремонтних підприємств водного транспорту окремих регіонів України.

- Водний транспорт*. 2016. Вип. 1. С. 74-82.
22. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23.05.1995 року № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр>
 23. Комаров О. В. Механізми забезпечення експортного потенціалу України в контексті глобальної продовольчої безпеки. *Держава та регіони*. 2023. №4(82). С. 10-16.
 24. Конвенція про процедуру спільного транзиту від 20.05.1987 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_001-87
 25. Кравченко О. М., Лихащенко К. О., Белобров О. Д. Логістика морського транспорту. *Економіка. Фінанси. Право*. 2020. № 5(3). С. 20-23.
 26. Крихтіна Ю. О. Основні напрями та перспективи розвитку транспортної галузі в системі світового господарства. *Вісник НУЦЗ України*. 2018. №2(9). С. 566-573.
 27. Липинська О. А., Боняр С. М. Перспективи розвитку торговельного судноплавства України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2010. № 17. С. 53-56.
 28. Липинська О. А., Крисюк Л. М. Торговельне судноплавство України: перспективи розвитку. *Економічні інновації*. 2012. Вип. 47. С. 99-107.
 29. Макогон Ю. В., Лисий А. Ф., Гаркуша Г. Г. Україна – держава морська: монографія. Донецьк: ДонНУ, 2010. 393 с.
 30. Мандра В. В. Морський торговельний порт як об'єкт управління. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2017. Вип. 27(1). С. 68-70.
 31. Мельник О. М. Аспекти забезпечення безпеко-орієнтованого функціонування морського транспорту. *Вісник Херсонського національного технічного університету*. 2023. № 3. С. 44-52.
 32. Митна Конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП від 14.11.1975 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_012
 33. Морська доктрина України на період до 2035 року: затверджена постановою

- Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 року № 1307. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-п>
34. Муравська Л. І., Руда Т. В. Особливості здійснення експортно-імпортних операцій сільськогосподарської продукції в умовах воєнного стану. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2022. № 6(2). С. 93-97.
 35. Напрями підвищення ефективності роботи портів Дунайського регіону. URL: <https://niss.gov.ua/en/node/5051>
 36. Новікова К. В. Оцінка особливостей формування конкурентного середовища підприємств морського транспорту. *Науковий вісник Ужгородського університету*. 2017. Вип. 2. С. 87-95.
 37. Панченко О. І., Штирхун Х. І. Класифікація ризиків як складова забезпечення страхового захисту на морському транспорті. *Вісник Чернігівського державного технологічного університету*. 2013. № 1. С. 239-245.
 38. Парубець О. М. Дослідження напрямків державної інноваційної політики розвитку морського транспорту України. *Чернігівський науковий часопис*. 2018. Вип. 1. С. 88-93.
 39. Пеховський А. Ю. Адміністративна відповідальність за порушення правил перевезення пасажирів та вантажів морським транспортом в Україні: дис. канд. юрид. наук: 12.00.07. Запоріжжя, 2017. 198 с.
 40. Познанська І. В., Липинська О. А. Методичні основи формування інституціонального забезпечення розвитку морського судноплавства. *ScienceRise*. 2018. № 1. С. 10-15.
 41. Положення про синопсис судна: затверджене Наказом Укрморрічфлоту від 18.05.2004 року № 129. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0129538-04>
 42. Попель С. А., Неліпович О. В., Мотюк К. Д. Міжнародні морські вантажні перевезення: сучасний стан та перспективи участі в них України. *Науковий вісник Ужгородського університету*. 2013. Вип. 4. С. 200-204.
 43. ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство»: офіційний сайт. URL: <https://www.udp.one/>

- 44.Примачова Н. М Проблеми управління підсистеми морського транспорту по критеріям комплексності. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2021. № 75. С. 16-27.
- 45.Примачова Н. М. Інноваційні технології в інтеграційних стратегіях морської транспортної індустрії. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2020. Вип. № 70. С 19-30.
- 46.Примачова Н. М. Проблеми збереження збалансованості ринку морської торгівлі. *Інфраструктура ринку*. 2022. № 61. С 16-27.
- 47.Приходченко Л. Л., Голинський В. О. Державне регулювання морської транспортної інфраструктури України: полісуб'єктність системи, принципи та інституційні джерела розвитку. *Актуальні проблеми державного управління*. 2018. Вип. 4. С. 75-80.
- 48.Про введення воєнного стану в Україні: Указ Президента України від 24.02.2022 року № 64/2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/64/2022>
- 49.Про закриття морських портів: Наказ Мінінфраструктури від 28.04.2022 року № 256. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0470-22>
- 50.Про затвердження Указу Президента України «Про введення воєнного стану в Україні»: Закон України від 24.02.2022 року № 2102-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2102-20>
- 51.Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 року № 4709-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>
- 52.Про приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту: Закон України від 30.08.2022 року № 2555-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2555-20>
- 53.Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи: Закон України від 12.09.2019 року № 78-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/78-20>
- 54.Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 року № 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр>
- 55.Про участь України у Митній конвенції про міжнародне перевезення

- вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенції МДП 1975 року): Закон України від 15.07.1994 року № 117/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/117/94-вр>
- 56.Пустіва В. Україна модернізує річковий флот на Дунаї. URL: <https://ua.korrespondent.net/ukraine/4661684-ukraina-modernizuie-richkovyi-flot-na-dunai>
- 57.Росія вийшла із "зернової угоди". Що це означає для України та світу. URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/articles/c72ve44j72qo>
- 58.Сафонов Ю. М. Сучасний стан та перспективи розвитку морського транспорту України. *Причорноморські економічні студії*. 2019. Вип. 37. С. 40-47.
- 59.Собкевич О. В., Михайличенко К. М., Русан В. М. Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України. Київ: НІСД, 2016. 46 с.
- 60.Стахов А. Ю. Збалансованість розвитку торговельного судноплавства за умовами симетрії реакції на зміни. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2023. Вип. 1. С. 29-38.
- 61.Степаненко В. О. Забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури країни. *Інвестиції: практика та досвід*. 2021. № 6. С. 52-57.
- 62.Степаненко В. О. Морська транспортна інфраструктура: сутність, класифікація та переваги. *Бізнес Інформ*. 2019. № 11. С. 187-194.
- 63.Степаненко В. О., Штик Ю. В. Напрями підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського*. 2022. Т. 33(72). № 2. С. 14-20.
- 64.Стовба Т. А. Проблеми та перспективи розвитку морського транспорту України. *Таврійський науковий вісник*. 2010. Вип. 73. С. 250-260.
- 65.Транспорт України – 2023: статистичний збірник. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2024/zb/10/zb_Trans_23.pdf

66. Устименко В. А., Заблодська І. В., Романовська Л. А. Особливості нарахування канального збору (на прикладі Одеського порту). *Економіка та право*. 2016. № 3. С. 114-120.
67. Хаймінова Ю. В. Економічні передумови розвитку національного судноплавства. *Актуальні проблеми держави і права*. 2012. Вип. 68. С. 244-250.
68. Infographic: Ukrainian grain exports explained. URL: <https://www.consilium.europa.eu/en/infographics/ukrainian-grain-exportsexplained>
69. Kormych B., Averochkina T. Ukrainian Maritime Industry under Fire: Consequences of Russian Invasion. *Lex Portus*. 2022. 8(2). P. 7-32.
70. Lokhman N., Stepanenko V. Improving of the Ukrainian maritime transport infrastructure management. *East European Scientific Journal*. 2020. № 10(62). P. 22-29.
71. Ukraine Grain Transportation report. URL: <https://www.ams.usda.gov/sites/default/files/media/UkraineJune2023.pdf>

АНОТАЦІЯ

У першому розділі дипломної роботи визначено поняття та значення морського транспорту, охарактеризовані принципи стійкого розвитку морської транспортної індустрії, а також розглянуті критерії розвитку спеціалізованих сегментів торговельного судноплавства.

У другому розділі дипломної роботи проведена оцінка стану морської транспортної галузі України, проаналізовані динаміка, структура та географія експорту аграрної продукції України, описані проблеми експорту аграрної продукції через морські порти України.

У третьому розділі дипломної роботи з'ясовані напрямки підвищення конкурентоспроможності підприємств морського транспорту України на ринку морських вантажоперевезень, розроблені шляхи удосконалення управління процесами міжнародної доставки зернової продукції підприємствами морського транспорту, а також обґрунтуванні концептуальні засади розвитку морських портів України з урахуванням міжнародного досвіду.

В роботі вперше комплексно досліджено концепцію забезпечення незалежності морського транспорту України в експортних операціях, із врахуванням сучасних викликів у геополітичній та економічній площинах. Обґрунтовано стратегічну важливість розвитку національного флоту та портової інфраструктури як ключових елементів незалежності морського транспорту в експорті України. Отримані результати дослідження можуть бути використані на практиці державними органами влади, портовими операторами та бізнес-структурами.

Ключові слова: морський транспорт, торговельне судноплавство, морська транспортна галузь України, аграрна продукція, експорт, морські порти, конкурентоспроможність, міжнародна доставка вантажів, розвиток.

ANNOTATION

The first chapter of the thesis defines the concept and significance of maritime transport, characterizes the principles of sustainable development in the maritime transport industry, and examines the criteria for the development of specialized segments of commercial shipping.

The second chapter evaluates the state of Ukraine's maritime transport sector, analyzes the dynamics, structure, and geography of Ukraine's agricultural product exports, and describes the challenges associated with exporting agricultural products through Ukraine's seaports.

The third chapter identifies directions for enhancing the competitiveness of Ukrainian maritime transport enterprises in the freight shipping market. It develops strategies to improve the management of international grain delivery processes by maritime transport companies and substantiates the conceptual framework for the development of Ukraine's seaports, considering international experience.

The study comprehensively explores, for the first time, the concept of ensuring the independence of Ukraine's maritime transport in export operations, taking into account current geopolitical and economic challenges. The strategic importance of developing the national fleet and port infrastructure as key elements of the independence of Ukraine's maritime transport in export activities is substantiated. The findings of this research can be practically applied by government authorities, port operators, and business entities.

Keywords: maritime transport, commercial shipping, Ukraine's maritime transport sector, agricultural products, export, seaports, competitiveness, international cargo delivery, development.