

6. Makhmudov, Kh., & Vashchenko, V. (2022). Organizational-economic mechanism of land resources utilization. Mechanism of an Economic Regulation, (1-2(95-96), 38–44. <https://doi.org/10.32782/mer.2022.95-96.06>
7. Demyanenko M. Ya. Credit factor of sustainable development of the agricultural sector of Ukraine. Economy of agro-industrial complex. 2014. N.11. P. 7–14.
8. Land Code of Ukraine No. 2768-111 dated October 25, 2001. Off. release. Land management bulletin. 2001. No. 4. P. 12–55.
9. Boyko L. M. Regulation of land relations in agriculture: monograph. NNC «Institute of Agrarian Economics». Kyiv. 2011. 316 p.
10. Zayats V. M. Development of the agricultural land market: monograph. K.: NNC IAE, 2011. 166 p.
11. Fedorov M. M. Transformation of land relations to market conditions. Economy of agro-industrial complex. 2020. No. 3. P. 4–18.
12. Lysenko Yu., Yegorov P. Organizational-economic mechanism of enterprise management. Economy of Ukraine. 2014. 36–41.
13. Ponomar'ova M. S., Dolzhykova I. S., Vovk N. V. Ekologichni ta sotsial'no-ekonomichni zasady vykorystannya zemel' ta perspektyvy upravlinnya zemel'nymy resursamy. 2015. № 3. S. 369.
14. Lomovskykh, L., Ponomarova, M., Chip, L., Krivosheya, E. and Lisova, O. (2021), Management and organizational and economic conditions of strengthening the marketing activity of the enterprise and maintaining efficient agrobusiness. Financial and credit activity: problems of theory and practice, vol. 2, is. 37, pp. 263–270. <https://doi.org/10.18371/fcaptp.v2i37.230255>.
15. Ryabukha I. S. Instytutysyne zabezpechennya marketynhu zemel'nykh resursiv v protsesi transnatsionalizatsiynoho rozvytku //Transnatsionalizatsiya ekonomichnykh system: tendentsiyi ta perspektyvy rozvytku: materialy Mizhnar. nauk.-teoretych. konf. — T. 18. — S. 110–113.

DOI 10.33111/vz_kneu.35.24.02.05.033.039

УДК 338.24: 656.616

Бабаченко Марина Вікторівна

канд. економ. наук, доцент,
доцент кафедри «Менеджмент та економіка морського транспорту»
Національний університет «Одеська морська академія», Одеса, Україна
mvbabachenko@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0002-4849-3946>

Голубкова Ірина Анатоліївна

д-р економ. наук, доцент, завідувач кафедри економічної теорії
та підприємництва на морському транспорті
Національний університет «Одеська морська академія», Одеса, Україна
prof.irinagolubkova@gmail.com,
<https://orcid.org/0000-0002-9931-8291>

Яворська Анастасія Федорівна

канд. економ. наук, доцент,
доцент кафедри «Економічна теорія та підприємництво на морському транспорті»
Національний університет «Одеська морська академія», Одеса, Україна
Nastasia_onma@ukr.net
<https://orcid.org/0000-0002-4515-4471>

Лисенко Наталія Степанівна

канд. економ. наук, доцент,
доцент кафедри «Менеджмент та економіка морського транспорту»
Національний університет «Одеська морська академія», Одеса, Україна
natalylysenko10@gmail.com natalylysenko10@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0001-9375-4693>

Кучер Інга Сергіївна

старший викладач кафедри «Менеджмент та економіка морського транспорту»
Національний університет «Одеська морська академія», Одеса, Україна
inga24577@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0002-1833-6632>

УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ НЕВИЗНАЧЕНОСТІ

Babachenko Marina.V.

mvbabachenko@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0002-4849-3946>
Candidate of economics (PhD of Economics), Assoc. Prof.,
Department of Management and economics of maritime transport
National University «Odessa Maritime Academy», Odessa, Ukraine

Golubkova Iryna A.

prof.irinagolubkova@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0002-9931-8291>
Doctor in Economics, Assoc. Prof., Head of the Department of Economic Theory and
Entrepreneurship at the Maritime Transport
National University «Odessa Maritime Academy», Odessa, Ukraine

Yavorska Anastasiia. F.

Nastasia_onma@ukr.net
<https://orcid.org/0000-0002-4515-4471>
Candidate of economic (PhD of Economics), Assis. Prof.,
Department of Economic Theory and Entrepreneurship in Maritime Transport
National University «Odessa Maritime Academy», Odessa, Ukraine

Lysenko Nataliia S.

natalylysenko10@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0001-9375-4693>
Candidate of economics (PhD of Economics), Assoc. Prof.,
National University «Odessa Maritime Academy», Odessa, Ukraine

Kucher Inha.S.

inga24577@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0002-1833-6632>
Senior Lecturer
National University «Odessa Maritime Academy», Odessa, Ukraine

MANAGEMENT OF MARITIME TRANSPORT ENTERPRISES IN CONDITIONS OF UNCERTAINTY

Анотація. У науковій роботі представлено функціонування підприємств морського транспорту у мовах невизначеності. Метою дослідження є визначення умов невизначеності та їх аналіз в умовах невизначеності. Україна має потужний потенціал щодо відтворення, розбудови та розвитку морегосподарського комплексу. Для цього є усі необхідні умови. Зокрема розгалужена мережа морських торгових портів на території Одеської, Миколаївської та Херсонської областей, стивідорних компаній,

логістично-транспортних підприємств тощо, що разом утворюють загальнонаціональну морську логістично-транспортну інфраструктуру.

Морегосподарський комплекс має відчутну перевагу перед сухопутним чи потвітряним варіантом доставки вантажів чи пасажирів, оскільки собівартість витрат на одиницю вантажу чи одного пасажирів більше, ніж удвічі нижча. Важлива роль морського транспорту у зовнішньоекономічній діяльності, частка продукції якого у структурі загального товарообороту понад 60 %, а по таким товарним групам як зернові — 90 %, чорні метали — 85 %, залізна руда — 70 %.

Підприємства морського транспорту функціонують в умовах тривалого періоду невизначеності. Першим етапом став карантин, запроваджений у країні на протязі 2020–2022 та другим, його продовженням, — 2022-по нині — віськова агресія РФ проти України. Якщо у першому періоді зменшилися обсяги перевезень вантажів і пасажирів, то у другому ще додалися пошкодження та часткова чи повна руйнація інфраструктурних об'єктів, їх захоплення, окупація й блокада роботи морських портів та портів операторів, підвищення ризику втрати вантажів тощо.

Проведені дослідження показали глибинну кризу, що охопила усю економіку країни, про що свідчить від'ємний зовнішньоторговий баланс, який досяг найвищого розриву між експортом й імпортом й сягнув 24 млрд дол.

Найбільший вклад у розвиток зовнішньоторгівельної діяльності зробили порти на Дунаї та Одеські порти (Одеса, Чорноморськ та Південний) через які підприємствами морського транспорту обробили 90 % усіх вантажів.

Не дивлячись на закінчення дії «зернового коридору» (2022-2023 рр.), за час дії якого вдалося експортувати 19 млн т вантажів, українській владі вдалося налагодити експорт й імпорт вантажів в рамках діючого наразі «морського коридору» (2023–2024 рр.), обсяг експорту вантажів зріс на 0,5 млн т порівняно з попереднім рівнем.

Уряд України після виходу РФ з «зернового коридору», а також зростання ризиків пошкодження суден та втрати вантажів, виходу P&I з ринку страхування через територіальні ризики та можливих великих втрат, виділив з державного бюджету на потреби страхування 20 млрд грн з Дорожнього фонду України.

Ключові слова: менеджмент, підприємства морського транспорту, військовий конфлікт, невизначеність

JEL Classification D 80, F 10, L 92

Abstract. The scientific work presents the functioning of maritime transport enterprises in the languages of uncertainty. The purpose of the study is to determine the conditions of uncertainty and their analysis under conditions of uncertainty.

Ukraine has a strong potential for reproduction, development and development of the maritime complex. There are all necessary conditions for this. In particular, the network of sea trade ports on the territory of Odesa, Mykolaiv and Kherson regions, stevedore companies, logistics and transport enterprises, etc., which together form a national maritime logistics and transport infrastructure, is open.

The maritime complex has a significant advantage over the land or air delivery options for cargo or passengers, as the cost per unit of cargo or one passenger is more than twice as low. The role of sea transport in foreign economic activity is important, the share of its products in the structure of the total turnover is more than 60 %, and in such commodity groups as grain — 90 %, ferrous metals — 85 %, railway ore — 70 %.

Maritime transport companies operate in conditions of a long period of uncertainty. The first stage was the quarantine introduced in the country during 2020–2022, and the second, its continuation — from 2022 to the present — Russian aggression against Ukraine. If the volume of cargo and passenger transportation decreased in the first period, then in the second, damage and partial or complete destruction of infrastructure facilities, their seizure, occupation and blockade of seaports and port operators, increased risk of cargo loss, etc., were added.

The conducted research showed a deep crisis that covered the entire economy of the country, as evidenced by the negative foreign trade balance, which reached the highest gap between export and import and reached 24 billion dollars.

The greatest contribution to the development of foreign trade was made by the ports on the Danube and Odessa ports (Odesa, Chornomorsk and Pivdenny), through which 90 % of all cargoes were handled by sea transport enterprises.

Despite the expiration of the «grain corridor» (2022–2023), during which it was possible to export 19 million tons of goods, the Ukrainian authorities managed to establish the export and import of goods within the framework of the currently active «sea corridor» (2023–2024), the volume of cargo e-export increased by 0.5 million tons, compared to the previous level.

The Government of Ukraine, after the exit of the Russian Federation from the «grain corridor», as well as the increase in the risks of ship damage and cargo loss, P&I's exit from the insurance market due to territorial risks and possible large losses, allocated UAH 20 billion from the Road Fund of Ukraine from the state budget for insurance needs.

Key words: management, maritime transport enterprises, military conflict, uncertainty

Постановка проблеми. Підприємства морського транспорту є інтегрованою частиною загальнонаціональної морської логістично-транспортної інфраструктури. Морегосподарський комплекс має відчутну перевагу перед сухопутним чи потвітряним варіантом доставки вантажів чи пасажирів, оскільки собівартість витрат на одиницю вантажу чи одного пасажера більше, ніж удвічі нижча. Важлива роль морського транспорту у зовнішньоекономічній діяльності, частка продукції якого у структурі загального товарообороту понад 60 %. Наразі морегосподарський комплекс функціонує у складних політичних, економічних та соціальних процесах. Військовий конфлікт на території України призвів до руйнування сталих взаємозв'язків покупців, посередників і продавців, часткової чи повної руйнації логістично-транспортної інфраструктури, блокування переміщення товарів та продукції з території морських портів до інших країн, пошкодження чи знищення машин та механізмів, обладнання, транспортних засобів, морських суден, відтоку кваліфікованого персоналу та його гострої нестачі на підприємствах морського транспорту. За таких умов складно навіть прогнозувати подальші кроки щодо стану галузі, підприємств, задіяних у морській чи наземній торгівлі. Тому важливим завданням сучасної науки й практики в умовах невизначеності є напрацювання варіантів стабілізації й розвитку та вирішення можливої зміни ситуації на краще з урахуванням військових дій та без таких на нашій території.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Підприємства морського транспорту утворюють інтегровану систему морського транспорту, до якої входять суб'єкти надання морських послуг (порти, портові адміністрації, судна, пілоти, судноплавні компанії, корабельні посередники, фрахтувальники тощо) [1]. Усі перераховані суб'єкти ринку функціонують тривалий час в умовах невизначеності. Першим етапом став запровадженний на території України карантин у 2020–2022 рр., за результатами якого суттєво зменшився вантажний та пасажирський потік на морі. Про це зокрема у своїх дослідженнях вказують Ніценко В. С. [2; 3], Щербина В. В. [4], Решетков Д. М., Павлова Н. Л. [5], Гонтарук І. В. [6] та інші. Другим, потужнішим поштовхом, стає військова агресія Росії проти України — 2022 р. й по нині. Саме даний етап невизначеності за своєю глибиною та змістом може викликати не тільки суттєві диспропорції у діяльності системи морського транспорту, а й призвести до банкрутства багатьох її учасників. Якщо за результатами першого періоду кризи (2020–2022 рр.) відбулося тільки зни-

ження обсягів обробки вантажів та експортно-імпортних операцій, то у наступному періоді (2022–2024 рр.) — додалися ще й пошкодження та часткова чи повна руйнація інфраструктурних об'єктів, їх захоплення, окупація й блокада роботи морських портів і портових операторів, підвищення ризику втрати вантажів тощо. Про проблеми функціонування підприємств морського транспорту в умовах воєнних дій вказують Букатюк У. [7], Умеров Р. [8], Іванов Г. [9], Самойлюк М., Левченко Є. [10] та інші. Зазначене вище вбачає, що підприємства морського транспорту не мають чіткого передбачення як діяти в такому випадку й досить часто ступінь невизначеності й ризику мають високі значення.

Поняття ж ризик часто асоціюють з поняттям ймовірність. Однак, перше є ширшим й включає також явища та події, об'єкти, що спричиняють до понесених втрат і збитків [11].

Серед чинників, що несуть деструктивний характер впливу на підприємства морського транспорту, Шкляр В. В. [12] виокремлює такі з них: політичні, технологічні, фінансові, економічні та інші. Усі перераховані чинники автором поділено на фактори макrorівня та фактори мікрорівня. Причому на базі першої групи можливо передбачити негативні наслідки у перспективі, а другої — активізувати роботу менеджменту підприємств морського транспорту для мінімізації нанесених збитків через механізм антикризового менеджменту.

Неможливість спрогнозувати фінансові потоки на підприємствах, у т.ч. й морського транспорту, на думку Ніценка В. С. та Семенцова Р. [13], може призвести до суттєвих фінансових втрат, погіршення фінансової дисципліни, зростання кредиторської та дебіторської заборгованості, збільшення чистих збитків за результатами функціонування.

Перераховане вище дає підстави стверджувати про об'єктивну необхідність проведення даного дослідження й виокремлення можливих альтернативних варіантів розвитку підприємств морегосподарського комплексу у часи невизначеності.

Постановка завдання. Метою статті виступає визначення умов невизначеності та їх аналіз в умовах невизначеності.

Виклад основного матеріалу дослідження. Україна має великий потенціал щодо відновлення та нарощування морської торгівлі, особливо Одеська та Миколаївська області. Не дивлячись на це, останніми роками спостерігається постійне зниження обсягів експорту, що призводить до негативного сальдо у товарообороті з іншими країнами. Так, за 2023 р. український експорт був найнижчим за 2019–2023 рр. й становив 36,2 млрд дол, що становило 72,3 % 2019 р. (табл. 1).

За результатами роботи 2023 р. українські підприємства імпортували продукції, товарів і послуг на суму 63,6 млрд дол. (табл. 2), що стало найвищим показником з початку військової агресії РФ. Через значну акупацію української території, часткового чи повного переміщення виробничих та сервісних підприємств, їх рунації, експортний потенціал суттєво зменшився й досяг свого найнижчого значення за останнє десятиліття — 36,2 млрд дол. В цілому, торгове сальдо мало від'ємний результат у 27,4 млрд дол., що становить 76 % загального товарообігу. Основними товарними категоріями експорту, як й у минулі роки, залишаються продовольство та метали, частка яких відповідно сягла 57 % та 10,8 %. Причому частка групи продовольчих товарів за сотанні два роки зросла на 7,3 %, а металу — навпаки знизилася на 2,8 %, що є свідченням про зниження виробничого (добувного) потенціалу підприємств гірничо-металургійного комплексу.

Таблиця 1

ТОВАРНИЙ СКЛАД ТА СТРУКТУРА УКРАЇНСЬКОГО ЕКСПОРТУ

Код і назва товарів згідно з УКТЗЕД	2019		2020		2021		2022		2023	
	тис. дол. США	у % до загального обсягу	тис. дол. США	у % до загального обсягу	тис. дол. США	у % до загального обсягу	тис. дол. США	у % до загального обсягу	тис. дол. США	у % до загального обсягу
Усього	60800173	100,0	54336136,7	100,0	72843126,6	100,0	55295748,4	100,0	63562442,3	100,0
у тому числі										
IV. Готові харчові продукти	2616621	4,3	2970635,4	5,5	3578388,6	4,9	2645077,4	4,8	3252284,3	5,1
V. Мінеральні продукти	12984566,8	21,4	8633264,9	15,9	14968772,0	20,5	13123506,8	23,7	10633039,8	16,7
27 палива мінеральні; нафта і продукти її перегонки	12984566,8	20,0	7982420,2	14,7	14330297,1	19,7	12811088,3	23,2	10363340,6	16,3
VI. Продукція хімічної та пов'язаних з нею галузей промисловості	7483373,2	12,3	7333672,6	13,5	9742952,9	13,4	6213352,6	11,2	7437405,0	11,7
VII. Полімерні матеріали, пластмаси та вироби з них	3564600,3	5,9	3403842,7	6,3	4816743,9	6,6	3247320,0	5,9	3732199,3	5,9
XVI. Машини, обладнання та механізми; електротехнічне обладнання	13312838,2	21,9	11552754,1	21,3	14205993,3	19,5	9159218,0	16,6	11257130,2	17,7
84 реактори ядерні, котли, машини	6658107,6	11,0	6076517,9	11,2	8000037,5	11,0	4199711,0	7,6	5300022,6	8,3
85 електричні машини	6654730,5	10,9	5476236,2	10,1	6205955,8	8,5	4959507,0	9,0	5957107,6	9,4
XVII. Засоби наземного транспорту, літальні апарати, плаваючі засоби	6162771	10,1	5743132,9	10,6	7572383,8	10,4	5658641,9	10,2	7842484,1	12,3
87 засоби наземного транспорту, крім залізничного	5796663,6	9,5	5506697,1	10,1	7069576,2	9,7	5227865,1	9,5	6969358,7	11,0

Джерело: побудовано на основі даних Державної служби статистики України

Таблиця 2

ТОВАРНИЙ СКЛАД ТА СТРУКТУРА УКРАЇНСЬКОГО ІМПОРТУ

Код і назва товарів згідно з УКТЗЕД	2019		2020		2021		2022		2023	
	тис.дол. США	у % до загального обсягу	тис.дол. США	у % до загального обсягу	тис.дол. США	у % до загального обсягу	тис.дол. США	у % до загального обсягу	тис.дол. США	у % до загального обсягу
Усього	60800173	100,0	54336136,7	100,0	72843126,6	100,0	55295748,4	100,0	63562442,3	100,0
у тому числі										
IV. Готові харчові продукти	2616621	4,3	2970635,4	5,5	3578388,6	4,9	2645077,4	4,8	3252284,3	5,1
V. Мінеральні продукти	12984566,8	21,4	8633264,9	15,9	14968772,0	20,5	13123506,8	23,7	10633039,8	16,7
27 палива мінеральні; нафта і продукти її перегонки	12984566,8	20,0	7982420,2	14,7	14330297,1	19,7	12811088,3	23,2	10363340,6	16,3
VI. Продукція хімічної та пов'язаних з нею галузей промисловості	7483373,2	12,3	7333672,6	13,5	9742952,9	13,4	6213352,6	11,2	7437405,0	11,7
VII. Полімерні матеріали, пластмаси та вироби з них	3564600,3	5,9	3403842,7	6,3	4816743,9	6,6	3247320,0	5,9	3732199,3	5,9
XVI. Машини, обладнання та механізми; електротехнічне обладнання	13312838,2	21,9	11552754,1	21,3	14205993,3	19,5	9159218,0	16,6	11257130,2	17,7
84 реактори ядерні, котли, машини	6658107,6	11,0	6076517,9	11,2	8000037,5	11,0	4199711,0	7,6	5300022,6	8,3
85 електричні машини	6654730,5	10,9	5476236,2	10,1	6205955,8	8,5	4959507,0	9,0	5957107,6	9,4
XVII. Засоби наземного транспорту, літальні апарати, плаваючі засоби	6162771	10,1	5743132,9	10,6	7572383,8	10,4	5658641,9	10,2	7842484,1	12,3
87 засоби наземного транспорту, крім залізничного	5796663,6	9,5	5506697,1	10,1	7069576,2	9,7	5227865,1	9,5	6969358,7	11,0

Джерело: побудовано на основі даних Державної служби статистики України

Функціонування підприємств морського транспорту за 2022–2024 рр. можна поділити на декільки етапів:

1. в рамках Зернової угоди (01.08.2022–16.07.2023);
2. український морський коридор (01.08.2022 — по теперішній час).

1. Функціонування підприємств морегосподарського комплексу в рамках Зернової угоди

Українській владі вдалося врегулювати проблеми експорту товарів і продукції, що накопилася в морських портах на складах й на підприємствах різних секторів економіки, й домовитися з РФ особливо про експорт зерна в рамках Зернової угоди, що була підписана у Стамбулі 22 липня 2022 року. Гарантами даної угоди виступили Туреччина та ООН, за результатами якої відбулося часткове на тимчасовій основі (120 днів) розблокування портів і вивезення українського збіжжя та іншої продукції [14]. В рамках виконання Зернової угоди в акваторії морських портів (відібраних за програмою: «Чорноморськ», «Південний» та «Одеса») та шляхів їхнього маршруту до Басфору було призупинено ведення військових дій. Після сервісного налагодження роботи портових операторів (до 10 діб) та декілька тижнів на захід і вихід суден до морських портів [15].

Зернова угода продовжувалася за результатами перемовин 19 листопада 2022 р., 19 березня 2023 р. та 17 травня 2023 р. 17 липня 2023 р. РФ вийшла з Зернової угоди.

За результатами роботи морських зазначених портів за 2022–2023 рр. було експортовано продовольства обсягом майже 33 млн т, з яких майже 52 % припадало на кукурудзу, 27 % — на пшеницю та по 6 % на олію соняшникову та соняшниковий шрот. Згідно статистичних даних морські оператори змогли забезпечити експорт продукції до 45 країн, з яких країни з високим рівнем доходу придбали 44 % загального експорту, з рівнем доходу вище середнього — 37 %, з середнім — 17 % та низьким рівнем доходу — всього 3 %. Найбільшими імпортерами продовольства стали три країни — Китай, Іспанія та Туреччина, на які прийшлося 52 % у структурі українського експорту [15]. Серед країн, що імпортували найбільше соняшникову олію, пшеницю та кукурудзу, були Туреччина, Румунія та Іспанія (рис. 1).

Оскільки рівень ризику власників судновласників був доволі високим, це вплинуло на тарифи й вартість страхування суден, про що свідчить ініціатива ООН для суден, що прямуватимуть до чорноморських портів на Одещині [14].

Вартість страхування судна в рамках «Зернової угоди» коливалась у діапазоні 150–250 тис. дол., що еквівалентно 3–6 дол. за 1 т [16].

Про неможливість подальшої співпраці з перевізниками на території Білорусії, РФ та України заявили на власних веб-сайтах P&I (protection and indemnity) clubs American, North, UK and West, які є найбільшими страховиками океанських суден у світі — 90 %. До їх складу входять такі глобальні компанії: Munich Re (MUVGn.DE), Hannover Re (HNRGn.DE) та Swiss Re (SRENH.S), а також синдикати the Lloyd's of London (SOLYD.UL) [17]. Причиною став високий ступінь ризику військової ескалації у регіоні та можливість понесення великих збитків.

З метою стабілізації положення на ринку страхування вантажів, український уряд ввів механізм страхового покриття за рахунок коштів державного бюджету обсягом 20 млрд грн. Кошти направлено з Дорожнього фонду.

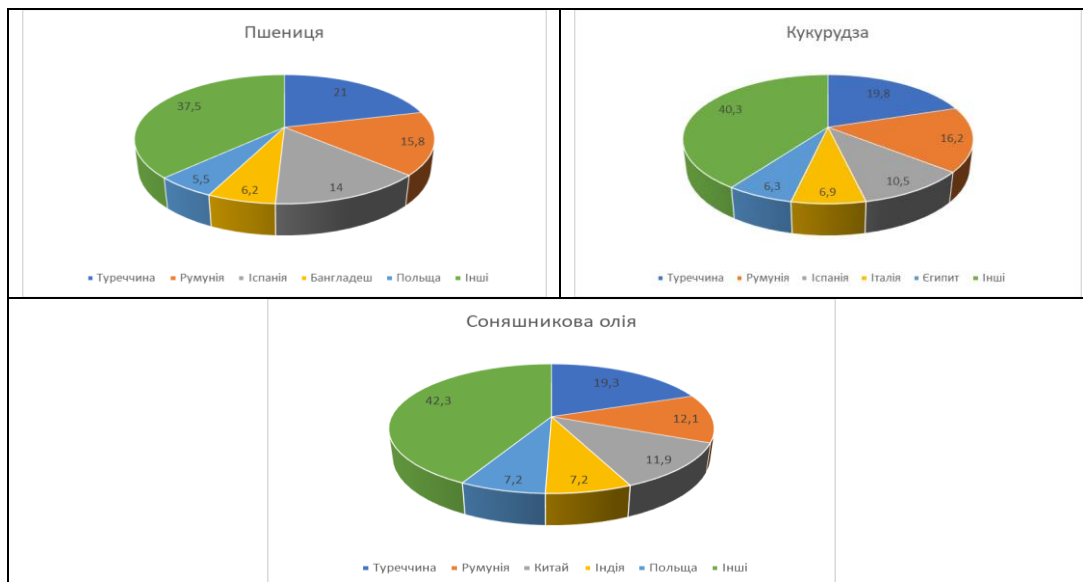


Рис. 1. Структура експорту продовольства за країнами у 2022–2023 рр., %

Джерело: побудовано на основі даних Міністерства економіки України

Після припинення дії Зернової угоди та обстрілів зернових портів Одещини військами РФ, зріс рівень невизначеності та ризиків, що вплинуло на зміну маршрутів експорту та зростання вартості логістики.

Як зазначав експерт Нів'євський О., надлишки продукції в Україні «технічно не можна було вивезти альтернативними шляхами — залізницею та автотранспортом через західний кордон, а також через річкові порти Дунаю Рені й Ізмаїл. Це збільшило вартість експортної логістики з довоєнних \$30–40 за тонну до подекуди \$200 за тонну» [18]. Також він додає, що даний напрямок може охопити не більше 5 млн т продукції на місяць у цілому, причому до 60 % обсягу можливо експортувати через річкові порти на Дунаю, до 24 % — залізничним транспортом та 16 % — автотранспортом. У випадку морської блокади портів на узбережжі Чорного моря, альтернативним шляхом буде забезпечено пікові навантаження на логістично-транспортну систему України. Тому найефективнішим і найдешевшим залишається експорт продукції морським шляхом [18].

2. Функціонування підприємств морегосподарського комплексу в рамках Українського морського коридору

Починаючи з 17 липня 2023 р. під обстріли потрапили 26 об'єктів портової інфраструктури України та п'ять цивільних суден. Серед постраждалих опинилися зернові та олійні термінали. За результатами атак знищено біля 60 тис. т збіжжя, частково зруйновано інфраструктурні об'єкти національних і міжнародних трейдерів (Viterra, Kernel, CMA CGM Group) [19]. Після 16 вересня 2023 р. кількість обстрілів зросла до 118, через що постраждала біля третини усієї портової інфраструктури [20].

Зазначені проблеми змусили український уряд шукати нові альтернативні варіанти експорту продукції. Тому починаючи з серпня 2023 р. було створено

Український морський коридор до морських портів Одещини. Темпи зростання експорту перевищили усі очікування й морський коридор наразі має вищий потенціал, навіть, порівняно з Зерною угодою. Склад і структура продукції не зазнала суттєвих змін й за час роботи Українського морського коридору (2023–2024 рр.) на продовольство приходить майже 65 % усього експорту, 35 % на руду, метали, інші види продукції й товарів. Як бачимо, український експорт має яскраво виражений сировинний характер, про що свідчать дані рис. 2 [21]. У той же час, імпортується багато продукції з доданою вартістю, що сильно порушує баланс зовнішньоторговельного балансу й формується економіка імпортозалежності, замість економіки імпортозаміщення.

В умовах тимчасової невизначеності відвантаження продукції морським транспортом, українські трейдери частково переорієнтувалися на вивіз продукції автотранспортом, в основному, через Польщу. Однак, польські фермери та трейдери почали блокувати транспортування та збут продукції через українсько-польський кордон, що суттєво знизило експортний потенціал даного напрямку, призвело до зменшення податкових надходжень до бюджету [10]. Якщо Польща й Словаччина блокували перетин кордону українських перевізників, то Румунія, навпаки, нарощувала імпорт та транзит продукції через порт Констанца — до 4 млн т [20].

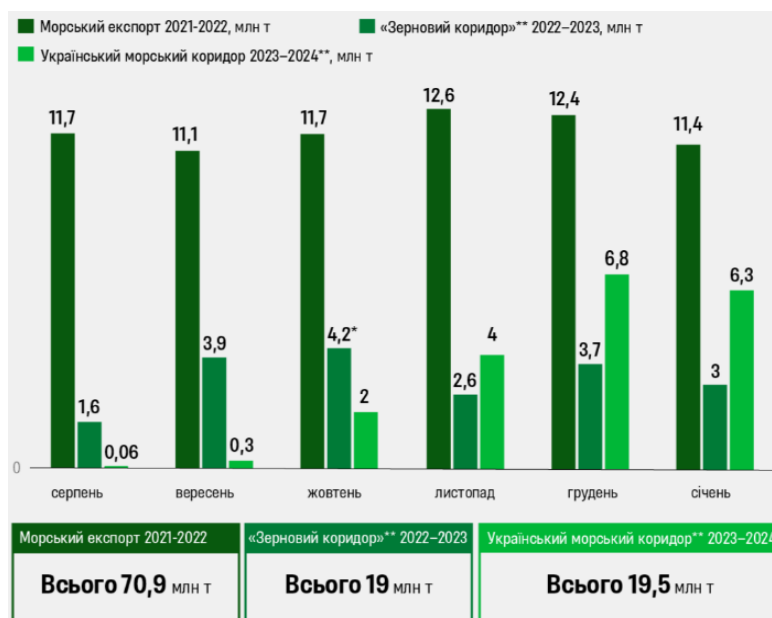


Рис. 2. Сировинний характер українського експорту

Джерело: [21]

Наприкінці 2023 р. український уряд анонсував реалізацію нового механізму страхування суден від воєнних ризиків. Згідно даного інструменту уможливлено зниження поточних страхових платежів для трейдерів, які займаються експортно-імпортною діяльністю в Україні морем. Дана ініціатива була налагоджена

спільно з пулом британських страхових компаній. До вказаного пулу увійшли відомі британські компанії у сфері перестрахування — Marsh McLennan та андеррайтер Lloyd's of London через запуск механізму Unity Facility. Даний механізм передбачає залучення 50 млн дол. на покриття ризиків. Використання даного інструменту призведе до зниження вартості страхування зерна на 2,5 відсоткових пункти від вартості страхового тарифу й дозволить зекономити трейдерам до 2,5–3,5 дол. на 1 т продукції [22]. Розроблена схема захистить судновласників, які транспортуватимуть вантажі з морських портів України (Одеса, Південний та Чорноморськ) від можливого понесення збитків (пошкодження суден), а розмір заподіяної шкоди поділено між місцевим державним банком і страховиками [23]. В рамках схеми держбанки (Приватбанк, Ощадбанк) «видаватимуть так звані леттер-оф-кредити (фінансовий інструмент, за якого банк виступає гарантом покриття збитків, якщо щось станеться під час транспортування) для локальних страхових компаній, які зі свого боку зможуть звертатися з ними до перестраховиків» [16]. І як у попередньому випадку, коли уряд намагався стабілізувати ситуацію на ринку страхових платежів через вихід P&I, так і в даних реаліях кошти направлено з дорожнього фонду України.

Оскільки ескалація воєнного конфлікту продовжується й РФ обстрілює портову інфраструктуру України, уряд взяв курс не на концесію, а на продаж портів. Перший випадок зафіксовано на початку 2023 р., де Держфонд України продав на аукціоні порт Усть-Дунайськ за 201 млн грн. До переліку портовських інфраструктурних об'єктів потрапили ще два морські порти: Скадовський і Білгород-Дністровський [24]. Таким чином, у недалекому майбутньому усі морські портові комплекси, скоріше за все, будуть приватизовані.

У перспективі, на думку багатьох науковців і фахівців [8; 25; 26], після завершення військових дій на території України, нарощуватиметься обсяг інвестицій. Зазначено, що найдоцільнішими напрямками фінансування виступають процеси цифровізації, автоматизації та роботизації робочих процесів. Деякі країни та компанії планують будівництво нових транспортно-розвантажувально-перевантажувальних потужностей, як приклад DP World (OAE) інвестуватиме у будівництво нового порського портового комплексу в Індії 0,5 млрд дол.; Сінгапур планує інвестувати у будівництво нового контейнерного порту до 2040-х років — біля 15 млрд дол., що стане найбільшим у світі [8].

Таким чином, світові тенденції та завершення військових дій в Україні покращать інвестиційний клімат нашої країни, відомі іноземні компанії зможуть зайти на внутрішній ринок та відновити й покращити транспортно-логістичну інфраструктуру, зокрема морських торгових портів.

Висновки та перспективи подальших наукових досліджень. Україна знаходиться у важкому економічному стані, що також негативно позначається і на підприємствах морського транспорту. Необхідно відзначити, що проблеми у функціонуванні морегосподарського комплексу почалися після запровадження карантинних обмежень, що охопили усіх суб'єктів господарювання, включаючи підприємства морського транспорту, та продовжилося ескалацією воєнних дій РФ проти України на її території, що призвело до окупації, часткового чи повного блокування роботи морських портів, транспортно-логістичних підприємств, стивідорних компаній. За результатами зовнішньоторговельної діяльності за 2019–2023 рр. від'ємне торгове сальдо збільшилося на 16,6 млрд дол. й сягло

24,4 млрд дол. станом на кінець 2023 р. Осноовими видами експортної продукції залишаються продовольство (зернові й олія, харчові продукти), чорні метали та залізнична руда, що свідчить про яскравий сировинний хараткер економіки країни (біля 60 % усього експорту). У той же час, нарощуються обсяги імпорту продукції, що збільшує вартісний розрив між ввезеною (63,6 млрд дол.) та вивезеною (36,2 млрд дол.) продукцією та товарами.

Не дивлячись на перепони у діяльності підприємств морського транспорту, на їх часту припадає найбільший оборот вантажів (зерна вивезено морем — 90 % усього експорту, чорних металів — 85 %, залізої руди — 70 %).

Найбільш вклад у розвиток зовнішньоторгівельної діяльності зробили порти на Дунаї та Одеські порти (Одеса, Чорноморськ та Південний) через які підприємствами морського транспорту обробили 90 % усіх вантажів.

Не дивлячись на закінчення дії «зернового коридору» (2022–2023 рр.), за час дії якого вдалося експортувати 19 млн т вантажів, українській владі вдалося налагодити експорт й імпорт вантажів в рамках діючого наразі «морського коридору» (2023–2024 рр.), обсяг експорту вантажів зріс на 0,5 млн т порівняно з попереднім рівнем.

Уряд України після виходу РФ з «зернового коридору», а також зростання ризиків пошкодження суден та втрати вантажів, виходу Р&І з ринку страхування через територіальні ризики та можливих великих втрат, виділив з державного бюджету на потреби страхування 20 млрд грн з Дорожнього фонду України.

В цілому, в умовах високого рівня невизначеності та ризику, українським морським транспортним компаніям вдається функціонувати, вести експортно-імпортні операції та нарощувати обсяги обробки вантажів.

Література

1. Очередько О. О., Рибакін М. І., Хромінська Т. В. Модель управління підприємствами морського транспорту для підвищення їхньої рентабельності. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2021. № 39. С. 125–129. <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2021-39-22>
2. Nitsenko V. What is the Government Really Pursuing by Introducing Quarantine Measures in the Conditions of COVID-19? The Case of Ukraine. *Ukrainian Policymaker*. 2021. № 9. pp. 69–78. <https://doi.org/10.29202/up/9/6>
3. Nitsenko V. Mismanagement in Ukraine. *Problems of Management in the 21st Century*. 2020. Vol. 15(1). pp. 4–8. <https://doi.org/10.33225/pmc/20.15.04>
4. Щербина В. В. Проблеми та перспективи розвитку морської торгівлі в умовах пандемії COVID-19. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2021. № 3 (76). С. 74–91. <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2021-3-74-91>
5. Решетков Д. М., Павлова Н. Л. Вплив пандемії COVID-19 на роботу морських портів. *Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Технічні науки*. 2021. Т. 32 (71), № 6. С. 231–238. <https://doi.org/10.32838/2663-5941/2021.6/37>
6. Гонтарук І. В. Вплив пандемії covid-19 на діяльність підприємств галузі морських вантажних перевезень. *Actual Problems of Economics*. 2021. № 6(240). С. 60–69. <https://doi.org/10.32752/1993-6788-2021-1-240-60-69>
7. Букатюк У. «Українські порти — це знову 90 % зовнішньої торгівлі». Заступник міністра інфраструктури Васюков — про роботу морського коридору та розширення торгових шляхів. *Forbes*. 2024. <https://forbes.ua/money/strategiya-ukraini-teper-rozbudovuvati>

- vsi-mozhlyvi-logistichni-marshruti-zastupnik-ministra-infrastrukturi-yuriy-vaskov-pro-novi-eksportni-shlyakhi-ta-povernennya-importu-v-ukrainski-porti-23032024-20092
8. Умеров Р. Мільярди доларів у порти. Які перспективи портової галузі України. *Економічна правда*. 2023. <https://www.epravda.com.ua/columns/2023/06/5/700830/>
9. Іванов Г. Світовий ринок фрахту-2024: в очікуванні турбулентної волатильності — погляд експерта. *АПК-Інформ*. 2023. <https://www.apk-inform.com/uk/exclusive/opinion/1539287>
10. Самойлюк М., Левченко Є. Економіка України у 2023 році: головне. *Центр економічної стратегії*. 2023. <https://ces.org.ua/ukrainian-economy-in-2023-tracker-overview/>
11. Ткаченко І. О. Ризики у транспортних процесах. Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2017. 114 с.
12. Шкляр В. В. Концептуальна схема механізму антикризового менеджменту на підприємствах водного транспорту. *Електронний журнал «Ефективна економіка»*. 2013. № 9. <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2346>
13. Ніценко В.С., Семенов Р. Вплив глобальної пандемії covid 19 на фінансовий стан банків в Україні: визначення ймовірності дефолту в сучасних умовах. *Фінансово-кредитні системи: перспективи розвитку*. 2021. Т. 2(2). pp. 33–43. <https://doi.org/10.26565/2786-4995-2021-2-04>
14. В ООН розкрили умови «зернової угоди»: попередньо діє 120 днів, Україна не розміновуватиме порти. *Українська правда*. 2022. <https://www.eurointegration.com.ua/news/2022/07/22/7143692/>
15. «Зернова угода» 2022–2023. *Укрінформ*. 2023. <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3737682-zernova-ugoda-20222023.html>
16. Букатюк У. 20 млрд з «Великого будівництва» на «Велике страхування». Як Україна прокладає експортні шляхи морем без «зернової угоди» і чому для цього потрібні мільярди. *Forbes*. 2023. <https://forbes.ua/money/20-mlrd-z-dorig-na-vodu-yak-ukraina-khoche-rozblokuvati-porti-bez-zernovoi-ugodi-z-rf-29082023-15711>
17. Cohn C., Saul J. Ship insurers to cancel war cover for Russia, Ukraine from Jan. 1. *Reuters*. 2023. <https://www.reuters.com/business/finance/ship-insurers-cancel-war-cover-russia-ukraine-jan-1-2022-12-28/>
18. Нів'євський О. «Зерновий коридор» для багатих країн? Без нього українське агро не виживе? Чи може Україна вивозити зернові без Чорного моря? Агроексперт Олег Нів'євський на цифрах пояснює економіку зернової угоди. *Forbes*. <https://forbes.ua/money/vikhid-rosii-z-zernovoi-ugodi-ne-kritichniy-kritichniy-dunay-agroekspert-oleg-nivevskiy-rozvinchav-odin-z-putinskikh-mifiv-shchodo-ugodi-ta-rozpoviv-chomu-vona-bula-nevigidnoyu-dlya-silgospvirobnikiv--26072023-15050>
19. Прасад А. Росія пошкодила 26 об'єктів портової інфраструктури України та п'ять цивільних суден після виходу із «зернової угоди». *Forbes*. 2023. <https://forbes.ua/news/rosiya-poshkodila-26-obektiv-portovoi-infrastrukturi-ukraini-ta-5-tsilvilnikh-suden-pislya-vikhodu-z-zernovoi-ugodi-27072023-15066>
20. Климковецький М. росія за два місяці завдала понад 100 ударів по портах, пошкодивши третину інфраструктури. 2023. *Hromadske*. <https://hromadske.ua/posts/rosiya-za-dva-misyaci-zavdala-ponad-100-udariv-po-portah-poshkodivshi-tretinu-infrastrukturi>
21. Букатюк У. Український морський коридор перевершив результати «зернової» угоди. Третина експорту — металургія. *Forbes*. 2024. <https://forbes.ua/news/za-piv-roku-roboti-morskogo-koridoru-ukraini-vdalosya-eksportuvati-bilshe-tovariv-nizh-u-mezhakh-zernovoi-ugodi-z-rf-tretina-eksportu-metalurgiya-07022024-19063>
22. Новий механізм страхування суден від воєнних ризиків повертає стабільність судноплавства і безпеку морських перевезень, — Юлія Свириденко. *Міністерство економіки України*. 2023. <https://www.me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id=561fa967-6839-4a8e-a5e1-717940af7db2&title=NoviiMekhanizmStrakhuvannia>

23. Ukraine nears deal with global insurers to cover grain ships. *Financial Times*. 2023. <https://www.ft.com/content/6b9996cb-44a5-4074-b226-6176cf65cc2f>
24. Швадчак А. Цей день настав — Україна продає порт. *Transparency International Ukraine*. 2023. <https://ti-ukraine.org/news/tsej-den-nastav-ukrayina-prodaye-port/>
25. Чукурна О. П., Ніценко В. С., Михайлова М. В., Одиноков Р. Д. Удосконалення системи складської логістики в контексті технологій «Індустрії 4.0». Економічна стратегія і перспективи розвитку сфери торгівлі та послуг. 2018. Вип. 1 (27). С. 220–232.
26. Chukurna, O. P., Nitsenko, V. S., Hanzhurenko, I. V., & Honcharuk, N. R. (2019). Directions of Innovative Development of Transport Logistics in Ukraine. *Economic Innovations*. Vol. 21. Issue 1(70). pp. 170-181. [https://doi.org/10.31520/ei.2019.21.1\(70\)](https://doi.org/10.31520/ei.2019.21.1(70)).

References

1. Ocheredko O., Rybakin M., Khrominska T. Model of Management of Maritime Transport Enterprises to Increase Their Profitability. *Uzhorod National University Herald. Series: International Economic Relations and World Economy*. 2021. № 39. pp. 125–129. <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2021-39-22>
2. Nitsenko V. What is the Government Really Pursuing by Introducing Quarantine Measures in the Conditions of COVID-19? The Case of Ukraine. *Ukrainian Policymaker*. 2021. № 9. pp. 69-78. <https://doi.org/10.29202/up/9/6>
3. Nitsenko V. Mismanagement in Ukraine. *Problems of Management in the 21st Century*. 2020. Vol. 15(1). pp. 4–8. <https://doi.org/10.33225/pmc/20.15.04>
4. Shcherbyna V. Problems and Prospects for the Development of Maritime Trade in the Covid-19 Pandemic. *Development of Management and Entrepreneurship Methods on Transport*. 2021. № 3 (76). pp. 74–91. <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2021-3-74-91>
5. Reshetkov D. M., Pavlova N. L. The Impact of the Covid-19 Pandemic on the Operation of Seaports. *Vcheni zapysky TNU imeni V.I. Vernadskoho. Seriya: Tekhnichni nauky*. 2021. T. 32 (71), № 6. С. 231-238. <https://doi.org/10.32838/2663-5941/2021.6/37>
6. Hontaruk I. V. The Impact of the Covid-19 Pandemic on the Activities of Shipping Enterprises. *Actual Problems of Economics*. 2021. № 6(240). pp. 60–69. <https://doi.org/10.32752/1993-6788-2021-1-240-60-69>
7. Bukatiuk U. «Ukrainski porty — tse zнову 90 % zovnishnoi torhivli». Zastupnyk ministra infrastruktury Vaskov — pro robotu morskoho korydoru ta rozshyrennia torhovykh shliakhiv. *Forbes*. 2024. <https://forbes.ua/money/strategiya-ukraini-teper-rozbudovuvati-vsi-mozhlivi-logistichni-marshruti-zastupnik-ministra-infrastruktury-yuriy-vaskov-pro-novi-eksportni-shlyakhi-ta-povernennya-importu-v-ukrainski-porti-23032024-20092>
8. Umierov R. Miliardy dolariv u porty. Yaki perspektyvy portovoi haluzi Ukrainy. *Ekonomichna pravda*. 2023. <https://www.epravda.com.ua/columns/2023/06/5/700830/>
9. Ivanov G. Global freight market 2024: in anticipation of turbulent volatility — expert’s opinion. *APK-Inform*. 2023. <https://www.apk-inform.com/uk/exclusive/opinion/1539287>
10. Samoiluk M., Levchenko Ye. Ekonomika Ukrainy u 2023 rotsi: holovne. *Tsentr ekonomichnoi stratehii*. 2023. <https://ces.org.ua/ukrainian-economy-in-2023-tracker-overview/>
11. Tkachenko I. O. Ryzky u transportnykh protsesakh. Kharkiv, nats. un-t misk. hosp-va im. O. M. Beketova. Kharkiv : KhNUMH im. O. M. Beketova, 2017. 114 s.
12. Shklyar V. V. Conceptual Scheme of the Mechanism of Anti-Crisis Management at the Enterprises of Water Transport. *Efektivna ekonomika*. 2013. № 9. <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2346>

13. Nitsenko V., Sementsov R. The Impact of The Covid 19 Global Pandemic on the Financial Condition of Banks in Ukraine: Determination of Probability of Default in Modern Conditions. *Financial and Credit Systems: Prospects for Development*. № 2(2). pp. 33–43. <https://doi.org/10.26565/2786-4995-2021-2-04>
14. V OON rozkryly umovy «zernovoi uhody»: popередno diie 120 dniv, Ukraina ne rozminovuvatyme porty. *Ukrainska pravda*. 2022. <https://www.eurointegration.com.ua/news/2022/07/22/7143692/>
15. «Zernova uhoda» 2022-2023. *Ukrinform*. 2023. <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3737682-zernova-ugoda-20222023.html>
16. Bukatiuk U. 20 mlrd z «Velykoho budivnytstva» na «Velyke strakhuvannia». Yak Ukraina prokladaie eksportni shliakhy morem bez «zernovoi uhody» i chomu dlia toho potrebni miliardy. *Forbes*. 2023. <https://forbes.ua/money/20-mlrd-z-dorig-na-vodu-yak-ukraina-khoche-rozblokovati-porti-bez-zernovoi-ugodi-z-rf-29082023-15711>
17. Cohn C., Saul J. Ship insurers to cancel war cover for Russia, Ukraine from Jan. 1. *Reuters*. 2023. <https://www.reuters.com/business/finance/ship-insurers-cancel-war-cover-russia-ukraine-jan-1-2022-12-28/>
18. Nivievskiy O. «Zernovyi korydor» dlia bahatykh krain? Bez noho ukrainske ahro ne vyzyhyve? Chy mozhe Ukraina vyvozyty zernovi bez Chornoho moria? Ahroekspert Oleh Niv'ievskiy na tsyfrakh poiasniuie ekonomiku zernovoi uhody. *Forbes*. <https://forbes.ua/money/vikhid-rosii-z-zernovoi-ugodi-ne-kritichniy-kritichniy-dunay-agroekspert-oleg-nivevskiy-rozvinchav-odin-z-putinskikh-mifiv-shchodo-ugodi-ta-rozpoviv-chomu-vona-bula-nevigidnoyu-dlya-silgospvirobnikiv--26072023-15050>
19. Prasad A. Rosiia poshkodyla 26 obektiv portovoi infrastruktury Ukrainy ta piat tsyvilnykh suden pislia vykhodu iz «zernovoi uhody». *Forbes*. 2023. <https://forbes.ua/news/rosiya-poshkodyla-26-obektiv-portovoi-infrastruktury-ukraini-ta-5-tsyvilnykh-suden-pislya-vykhodu-z-zernovoi-ugodi-27072023-15066>
20. Klymkovetskyi M. rosiia za dva misiatsi zavdala ponad 100 udariv po portakh, poshkodyvshy tretynu infrastruktury. 2023. *Hromadske*. <https://hromadske.ua/posts/rosiya-za-dva-misyaci-zavdala-ponad-100-udariv-po-portah-poshkodyvshi-tretynu-infrastruktury>
21. Bukatiuk U. Ukrainskyi morskyy korydor perevershyv rezultaty «zernovoi» uhody. Tretyna eksportu — metalurhiia. *Forbes*. 2024. <https://forbes.ua/news/za-piv-roku-roboti-morskogo-koridoru-ukraini-vdalosya-eksportuvati-bilshe-tovariv-nizh-u-mezhakh-zernovoi-ugodi-z-rf-tretina-eksportu-metalurgiya-07022024-19063>
22. Novyi mekhanizm strakhuvannia suden vid voienynykh ryzykiv povertaie stabilnist sudnoplavstva i bezpeku morskykh perevezhen, — Yuliia Cvyrydenko. *Ministerstvo ekonomiky Ukrainy*. 2023. <https://www.me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id=561fa967-6839-4a8e-a5e1-717940af7db2&title=NoviiMekhanizmStrakhuvannia>
23. Ukraine nears deal with global insurers to cover grain ships. *Financial Times*. 2023. <https://www.ft.com/content/6b9996cb-44a5-4074-b226-6176cf65cc2f>
24. Shvadchak A. Tsei den nastav — Ukraina prodaie port. *Transparency International Ukraine*. 2023. <https://ti-ukraine.org/news/tsei-den-nastav-ukrayina-prodaye-port/>
25. Chukurna O., Nitsenko V., Mykhailova M., Odynokov R. Improvement of warehouse logistics system in the context of «Industry 4.0» technologies. *Ekonomichna stratehiia i perspektyvy rozvytku sfery torhivli ta posluh*. 2019. № 1(27). pp. 220–232.
26. Chukurna O. P., Nitsenko V. S., Hanzhurenko I. V., Honcharuk N.R. Directions of Innovative Development of Transport Logistics in Ukraine. *Economic Innovations*. 2019. № 21(1/70)). pp. 170–181. [https://doi.org/10.31520/ei.2019.21.1\(70\).170-181](https://doi.org/10.31520/ei.2019.21.1(70).170-181)