

portal.org/smash/get/diva2:14256/FULLTEXT02.pdf (дата звернення 28.09.2022).

portal.org/smash/get/diva2:14256/FULLTEXT02.pdf (дата звернення 28.09.2022).

JEL F63, H54, L51, R11

САНЖАРЕВСЬКИЙ Денис

аспірант, КНЕУ імені Вадима Гетьмана,
Україна

ORCID: 0000-0002-2234-2891

e-mail: denis.sanzharevskiy@gmail.com

Denys SANZHAREVSKIY

PhD student (Economics), KNEU named after
Vadym Hetman Ukraine

ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

FEATURES OF FUNCTIONING OF WATER TRANSPORT INFRASTRUCTURE UNDER MARTIAL LAW

Анотація: Проведено аналіз інфраструктури водного транспорту. Визначено певні заходи для функціонування інфраструктури водного транспорту в умовах воєнного стану.

Ключові слова: Логістичний потенціал, інфраструктура, водний транспорт, військовий стан

Abstract: The analysis of water transport infrastructure was carried out. Certain measures for the functioning of water transport infrastructure under martial law have been determined.

Keywords: Logistical potential, infrastructure, water transport, martial law

Починаючи з 24 лютого 2022 року, після вторгнення російських військ на територію України, фактично розпочалась блокада морських портів на південному узбережжі України. Наразі, Російська Федерація продовжує вести активні воєнні дії в даних регіонах, чим несе загрозу для людського життя і здоров'я. Військові кораблі країни-агресора блокують судноплавство в Чорному та Азовському морях для суден, що прямують до та з морських портів України, не здійснюється обслуговування експортно-імпортних, каботажних вантажних перевезень морськими портами України, оскільки втрачена можливість забезпечити безпеку судноплавства у Чорноморсько-Азовському регіоні. Наразі фактично зупинена реалізація ключових програмних документів у сфері морського та внутрішнього водного транспорту (Стратегії розвитку морських портів України та Морської доктрини), також не можуть бути виконані завдання Плану заходів з виконання Національної транспортної стратегії України та Національної економічної стратегії України.

Воєнні дії стали історичним випробуванням для економіки України, оскільки насамперед морські порти в Україні – це експорт саме:

- агропромислового комплексу (зерно, олія, тощо);

- чорної металургії;
- руди та шлаків;
- різних мінеральних добрив.

Морським сполученням здійснювалося близько 70% експорту українських виробників (приблизно 47,0 мільярдів доларів США), а ще значна частина імпорту. Обсяг вантажопереробки склав 153,3 млн. тонн, перевезення Дніпром - 14,4 млн. тонн. Обсяг вантажопотоку, який прогнозувався на 2022 рік, очікувався на рівні 161,2 млн. тонн, річкові перевезення мали досягти 15,8 млн. тонн. Але зазначені дії нанесли великий удар економіці України, оскільки експорт здійснювався майже у всіх випадках виключно морським транспортом.

Треба зауважити, що станом на 01 вересня 2022 року під контролем України залишилися найбільші порти, на які припадало понад 85% морського вантажообігу: Миколаївський, Ольвія, Одеський, Чорноморський, Південний. Але при даній ситуації перелічені морські порти працюють тільки для обслуговування залізничного та автомобільного рухомого складу. При цьому портова інфраструктура Маріуполя, Бердянська, Скадовська та Херсона тимчасово не функціонує та вхід/вихід суден тимчасово неможливий. Білгород-Дністровська також не працює, але через відсутність в порту флоту та вантажів

За наявними підрахунками, через заблоковані порти, Україна втрачає 170 млн доларів США в день. Орієнтовно прямі збитки, які завдано з 24 лютого 2022 року інфраструктурі морського та внутрішнього водного транспорту, становлять близько 622 млн доларів США. І лише після завершення бойових дій на території України та повернення окупованих територій, буде можливо здійснити фактичну оцінку збитків та обсягів потреб ресурсів для відновлення портової інфраструктури. В Автономній республіці Крим, наслідки окупації якої та пошкодження інфраструктури п'яти морських портів на її території, також буде додатково оцінено після відновлення контролю України і над цією територією. Ефективна відсіч російським загарбникам, значною мірою залежить від здатності вітчизняного транспорту забезпечувати та оперативно здійснювати всі види перевезень у необхідних обсягах для потреб Збройних сил України, національної економіки та цивільного населення. Наказом Міністерства інфраструктури України від 28 квітня 2022 року № 256 «Про закриття морських портів», зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 29 квітня 2022 року за № 470/37806, закрито морські порти Бердянськ, Маріуполь, Скадовськ, Херсон з дня набрання чинності наказом до відновлення контролю над зазначеними морськими портами. Про це відповідною нотою МЗС повідомлено Міжнародну морську організацію (ІМО).

Щодо шлюзової інфраструктури Дніпра, то на південь від міста Київ знаходиться в робочому стані, окрім Каховського шлюзу, який захоплений Росією. Також повноцінно працюють у штатному режимі, нарощують власну вантажну базу, збільшують обробку суден біля причалів та вантажопереробку три невеликі порти у гирлі Дунаю, а саме: Ізмаїльський, Ренійський та Усть-Дунайський. У

мирний час на них лише припадало трохи менше ніж 5% експорту. Наразі вони можуть перевозити ті самі обсяги, що й у мирний час, але потенціал у дунайського напрямку величезний, зважаючи на ситуацію яка склалася з іншими портами.

З метою стабілізації та забезпечення оптимальних умов функціонування інфраструктури водного транспорту в умовах воєнного стану, органи державної влади запровадили низку першочергових заходів. Наприклад, Міністерством інфраструктури України, з метою забезпечення стабільної зовнішньоторговельної діяльності, зосереджено увагу на підвищенні ефективності роботи Дунайського морського кластеру. Як результат, наразі ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» збільшує залучення власного флоту в експортно-імпортних перевезеннях, у прискореному темпі проводить його ремонт, щоб найближчим часом ввести в експлуатацію максимальну кількість суден на Дунаї. У той же час, унаслідок блокування терористичними військами російської федерації частини Дніпра в Херсонській та Запорізькій областях зупинені перевезення Дніпром, захоплений Каховський судноплавний шлюз (пошкоджене обладнання шлюзу).

Треба відмітити, що в Україні загалом нараховується близько 100 тисяч працюючих моряків, з яких у рейсах постійно перебуває близько 40 тисяч (30 тисяч офіцерського складу та 10 тисяч рядового складу). За даними Міжнародної палати судноплавства (ICS) частка українських моряків у світовому торговельному флоті складає близько 4,5 %. Що стосується персоналу суден внутрішнього плавання з українськими документами, цифра сягає 11 тисяч, серед яких на Дунаї працює 1,8 тисяч (при цьому, на судах під прапорами країн ЄС – близько 1 тисячі). Українські моряки, які працюють на судах в міжнародних рейсах, щороку приносять в економіку України приблизно 3-4 мільярди доларів США.

Отже, Кабінет Міністрів України запровадив певні механізми відшкодування шкоди, заподіяної унаслідок широкомасштабної збройної агресії РФ у разі відмови страхувальниками у наданні страхового покриття суднам, котрі перебувають в акваторії українських портів у Дунайському регіоні, а також власникам або операторам залізничного рухомого складу, що перебувають на території України, що а свою чергу сприятиме судноплавству в Дунайському регіоні та стимулюватиме використання залізничного рухомого складу для здійснення перевезень територією України. Також було здійснено заходи щодо приведення системи підготовки та отримання документів членів екіпажів суден внутрішнього плавання до вимог законодавства ЄС:

➤ процедура дипломування моряків здійснюється у містах Одеса та Ізмаїл. Можливий вихід в рейс моряків-громадян України у складі членів екіпажів суден з портів Усть-Дунайськ, Ізмаїл, Рені;

➤ питання можливості виїзду за кордон моряків-громадян України пішки або автотранспортом врегульовано Постановою КМУ від 02 вересня 2022 р. № 992 «Про внесення зміни до Правил перетинання державного кордону громадянами України».

При цьому треба мати на увазі, що після перемоги розпочнеться відновлення функціонування інфраструктури водного транспорту, планувати яке варто вже зараз. Повернення до звичайних справ було б великою помилкою – в результаті відновлення є можливість осучаснити різноманітні ринки і галузі економіки, зокрема і транспортний сектор.

Література

1. Ємельянова О. В. Ресурсний потенціал річкового транспорту України: проблеми, завдання та заходи щодо розвитку й ефективного використання / Олена Володимирівна Ємельянова. // Транспорт. [Електронний ресурс]. – 2021. – Режим доступу до ресурсу: <http://transport-journal.com/komentariiozbzori/resursnyij-potentsyal-rechnoho-transportaukrajnyj-problemyi-zadachy-y-meryi-po-razvytyuu-yeffektyvnomu-yspolzovanyuu/>
2. Розвиток річкового транспорту у контексті реалізації євроінтеграційних планів України». // Аналітична записка [Електронний ресурс]. – 2021. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1763/>.
3. Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://mtu.gov.ua>.
4. Державна служба статистики України [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://www.ukrstat.gov.ua>. (дата звернення: 25.09.2022).

References

1. Yemelianova O. V. Resursnyi potentsial richkovoho transportu Ukrainy: problemy, zavdannia ta zakhody shchodo rozvytku y efektyvnoho vykorystannia / Olena Volodymyrivna Yemelianova. // Transport. [Elektronnyi resurs]. – 2021. – Rezhym dostupu do resursu: <http://transport-journal.com/komentariiozbzori/resursnyij-potentsyal-rechnoho-transportaukrajnyj-problemyi-zadachy-y-meryi-po-razvytyuu-yeffektyvnomu-yspolzovanyuu/>
2. Rozvytok richkovoho transportu u konteksti realizatsii yevrointehratsiinykh planiv Ukrainy». // Analitychna zapyska [Elektronnyi resurs]. – 2021. – Rezhym dostupu do resursu: <http://www.niss.gov.ua/articles/1763/>.
3. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupu do resursu: <http://mtu.gov.ua>.
4. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupu do resursu: <http://www.ukrstat.gov.ua>. (data zvernennia: 25.09.2022).