

JEL Classification: R40, Q17

Марина БАЛДЖИ

*д.е.н., професор, професор кафедри економічної теорії і економіки підприємства
Одеський державний аграрний університет,*

Maryna BALDZHY

*doctor of economic sciences, professor,
Professor of the Department of Economic Theory and Business Economics,
Odesa State Agrarian University,
baldgi@ukr.net*

ПОВОЄННЕ ВІДНОВЛЕННЯ УКРАЇНСЬКОЇ МОРСЬКОЇ ЛОГІСТИКИ ДЛЯ РОЗВИТКУ РИНКУ ЗЕРНА

POST-WAR RECOVERY OF UKRAINIAN MARITIME LOGISTICS FOR THE DEVELOPMENT OF THE GRAIN MARKET

Анотація. Розглянуто порушення логістичної системи та діяльності українських морських портів, що потребує у повоєнній країні впровадженні інноваційних напрямків для оновлення галузі. Доведено стратегічне значення ринку зерна для економіки України та інших держав. Проаналізовано обсяг вантажних перевезень у довоєнні та останні роки, визначено долю зернових вантажів у морегосподарському комплексі. Обґрунтовано запровадження інноваційних напрямків морської логістики на ринку зерна у повоєнній Україні.

Ключові слова: морська логістика, морські порти, ринок зерна, обсяг вантажних перевезень, зернові вантажі, інновації.

Abstract. The disruption of the logistics system and the operation of Ukrainian seaports necessitates the implementation of innovative approaches to restore the industry in the post-war country. The strategic importance of the grain market for the economy of Ukraine and other countries is substantiated. The volume of cargo transportation in the pre-war and recent years is analyzed, and the share of grain cargo in the maritime economy complex is determined. The introduction of innovative directions in maritime logistics for the grain market in post-war Ukraine is justified.

Keywords: maritime logistics, seaports, grain market, cargo transportation volume, grain cargo, innovations.

Збройні захоплення росією інфраструктури на території України спричинили значні структурні зміни у сфері портової діяльності Азово-Чорноморського басейну. Основні обсяги експорту зернових до нападу на Україну к покупцям йшли через порти Південної Одеси, Миколаєва та Чорноморська. Загальний розподіл відбувався таким чином: 95% зернових вантажів вивозили з країни чорноморськими шляхами, 5% експортувались через азовські порти. Частіш за все до портів зерно везли залізницею [1, с. 238]. Повномасштабна війна 2022 р. призвела до руйнування логістичної системи в Азовському морі і порушенні важливих транспортних ланцюгів у Чорному морі та несподіваних змін у внутрішньому переміщенні перевантажень з одного регіону в інший.

Для економіки України ринок зерна та зернових продуктів є стратегічно важливим, оскільки базується на наявності природничо-ресурсного та виробничого потенціалів. Як показали події, блокування окремих районів Чорного моря призвело до виникнення соціально-економічних проблем, пов'язаних з забезпеченням продовольством та діяльністю галузевих виробництв, що базуються на українському збіжжі. У таких ситуаціях виникають потреби перегляду логістичної системи та розвитку морських портів, що інтенсивно вже відбувається у південно-західній частині південного регіону України. Але у повоєнній країні мають бути застосовані інноваційні шляхи відродження перевезень морським і річковим транспортом, що й виступає актуальністю дослідження.

Постановка завдання полягає у визначенні інноваційних напрямків морської логістики на ринку зерна у повоєнній Україні.

Принципово важливою, в умовах повоєнного відновлення, є регенерація у південному регіоні України умов для спрощення логістичних процесів та мінімізації транспортних витрат, що стає можливим при запровадженні траншшипменту, який послужить реальним полем заповнення втрати об'ємів перевезень. Цей вид транспортного бізнесу вже зіграв позитивну роль в економіці контейнерних хабів Середземномор'я. При цьому траншшипмент продовжує знаходитися на підйомі, оскільки прагнення до скорочення витрат на доставку заставляє світових перевізників нарощувати параметри океанських суден. До того ж, має бути відбудована єдина автоматизована інформаційна система та створені механізми спрощеної процедури митного оформлення та контролю вантажів [2, с. 89].

Порівняльний аналіз функціонування морського сектору Одеської області свідчить, що обсяг переробки вантажів за 2009 р. становив 93,0 млн. т, за 2010 р. – 83,9 млн. т, за 2023 р. – 63,26 млн. т, а за 2024 р. – 97,23 млн. т. При чому експорт у 2024 році складав 88,1 млн. т, імпорт – 8,8 млн. т. [3; 4]. Проведено аналіз обсягів переробки вантажів (табл. 1).

Таблиця 1 - Порівняльний аналіз обсягів переробки вантажів у морських торговельних портах Одеського регіону, млн. тонн

№	Порти	Роки			
		2009	2010	2023	2024
1	Ізмаїл	5,2	6,6	20,26	13,40
2	Одеса	28,0	24,7	8,41	18,30
3	Південний	17,8	18,2	10,8	35,55
4	Рені	1,9	1,6	10,7	3,43
5	Чорноморськ	16,3	15,1	11,41	26,04
6	Усть-Дунайськ	-	-	1,16	0,51

Джерело: [3; 4].

Результати аналізу свідчать, про погіршення ситуації в Одеському морському порту у порівнянні з довоєнними. Простежується також зменшення вантажообігу у Ізмаїльському, Ренійському і Усть-Дунайському портах в 2024 році, у порівнянні з 2023 р., що пов'язано з масованими російськими обстрілами і руйнуванням інфраструктури.

За даними звітної статистики [3; 4] проаналізовано динаміку обсягів переробки зернових вантажів за 2014-2019 рр. За цей період простежується позитивна динаміка обсягів від 33910,85 тис. т. у 2014 р. до 54618,61 тис. т. у 2019 р. при чому, у 2019 році зафіксовано максимальні показники обсягів переробки зернових вантажів у морських портах України за цей період.

За обсягами переробки в морських портах зернові вантажі посідають перше місце за обсягом переробки (34,14%) серед усієї номенклатури вантажів. Лідерами з переробки зернових вантажів серед морських портів України у 2019 р. були: Миколаївський морський порт (29,76%), Чорноморський порт (23,19%), морський порт «Південний» (20,14%),

Одеський морський порт (16,28%) [4]. Як свідчать результати статистичних даних, південь України має вагомий потенціал на цьому перспективному напрямі, який посідає стратегічне значення для економіки країни.

Для удосконалення та відбудови морської логістики у повоєнній Україні доречні:

- впровадження у регіональні порти процедури «траншипменту»;
- вдосконалення тарифної політики у морських торговельних портах, що може стати одним з дієвих заходів відродження поваги до наших можливостей з перевезення та перероблення іноземних вантажів на потужностях вітчизняних морських портів;
- удосконалення техніко-технологічного оснащення портів для забезпечення можливості перевалки перспективних (зростаючих) вантажопотоків у каботажі, імпорті та транзиті;
- будівництво та реконструкцію залізничних колій та припортових залізничних станцій з метою модернізації транспортної інфраструктури;
- створення національної вантажної бази у вигляді балкерів та інших типів судів різного тоннажу, створення механізму квотування перевезень зовнішньоторговельних вантажів, щоб якась їх частина гарантовано призначалася для вітчизняного тоннажу з метою розвитку судноплавства;
- створення максимально сприятливих умов для реалізації ключових інвестиційних проєктів розвитку морського транспорту (укладення договорів про співробітництво з ключовими інвесторами; розвиток логістичної й комунікаційної інфраструктури на територіях, визначених як пріоритетні для інвестування; активна участь у проєктах з транскордонного співробітництва, спрощення строку та процедури отримання всіх документів дозвільного та погоджувального характеру, що, в свою чергу, забезпечить ужиття своєчасних і більш ефективних заходів щодо стимулювання інвестиційної привабливості регіону;
- вдосконалення технологій здійснення митних процедур і прикордонних операцій, створення привабливих умов для реєстрації флоту на території південних областей з метою сприяння розвитку міжнародних транспортних коридорів;
- удосконалення системи управління екологічною безпекою, застосування екологічно чистих технологій під час провадження морегосподарської діяльності, запобігання заподіяння шкоди і недбалому ставленню до морського та прибережного середовища з метою формування системи соціально-економічної безпеки приморських регіонів.

Реалізація вищезазначених положень сприятиме забезпеченню розвитку агросектору і логістики південного регіону, захисту і забезпеченню національних інтересів у Чорному морі; підвищенню міжнародного авторитету; розвитку морського портового господарства, який забезпечуватиме його гармонійне функціонування як елементу міжнародної транспортної мережі, з виробничими потужностями і інфраструктурою, що сприятимуть ефективному використанню геополітичного положення регіону і України; їх участі у міжнародному розподілі праці у сфері портової діяльності, а також задоволенню потреб економіки країни та регіону у переробці каботажних і експортно-імпортних вантажів.

Література

1. Шпак Н.Г., Павловська Л.А., Коробкова О.М. (2023). Дослідження митно-транспортних операцій при експорті зерна в Україні. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Технічні науки*, 34 (73). 2. 238–242.
2. Калінський Є., Євтушенко В., Присяжнюк С. (2023). Перспективи впровадження митного режиму траншипменту в морських портах України. *Синергія науки і бізнесу у повоєнному відновленні Херсонщини: матер. Міжнар. наук.-практ. конф. (ХНТУ, 26–28 квітня 2023 р.)*, 2. 88–90.

3. Головне управління статистики в Одеській області. URL: <https://www.od.ukrstat.gov.ua/>

4. Адміністрація морських портів України. URL: <https://www.uspa.gov.ua/>

References

1. Shpak N.G., Pavlovska L.A., Korobkova O.M. (2023). Study of customs and transport operations when exporting grain from Ukraine. *Scientific notes of V.I. Vernadsky Taurida National University. Series: Technical Sciences*, 34 (73). 2. 238–242.

2. Kalinskyi, Ye., Yevtushenko, V., & Prysiazhniuk, S. (2023). Prospects for the Implementation of the Transshipment Customs Regime in Ukrainian Seaports. In *Synergy of Science and Business in the Post-War Recovery of Kherson Region: Proceedings of the International Scientific and Practical Conference (KhNTU, April 26–28, 2023)*, 2, 88–90.

3. Main Department of Statistics in Odesa Region. Retrieved from: <https://www.od.ukrstat.gov.ua/>

4. Administration of seaports of Ukraine. Retrieved from: <https://www.od.ukrstat.gov.ua/>