

УДК 656.073.7
JEL Classification: F17, L90
DOI 10.33111/EE.2023.50.SerzhukA

A. Serzhuk
*PhD in Economics, Associate
Professor, Associate Professor of
Commercial activity and logistics
Department, Kyiv National
Economic University named after
Vadym Hetman*

A. В. Сержук
*к.е.н., доцент кафедри комерційної
діяльності і логістики,
Київський національний
економічний університет
імені Вадима Гетьмана*

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-7934-8653>

МОРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПІД ЧАС ВІЙНИ

АНОТАЦІЯ. У статті показано, що для ефективного функціонування економіки країни важливе значення має розвиток транспортної логістики, оскільки транспорт забезпечує злагожену роботу та розвиток всіх галузей країни. Одним із різновидів транспортної логістики, що зазнав збитків сьогодні в Україні, є морські перевезення. Морська логістика — невід’ємна складова світового ринку, зокрема й українського. Морська логістика забезпечує надійне перевезення вантажу на далекі відстані. Основним завданням даної статті буде розглянути суттєві зміни морських перевезень в Україні, налагодженість роботи логістики та наслідки воєнного стану. Визначено основні складності доставки вантажів морським транспортом та принципи роботи зернового коридору.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: логістика, інфраструктура, транспортна логістика, морські перевезення, вантажі.

SEA TRANSPORTATION DURING THE WAR

ANNOTATION. The development of transport logistics is important for the effective functioning of the country's economy, as transport ensures the harmonious operation and development of all branches of the country. One of the varieties of transport logistics that has suffered losses today in Ukraine is sea transportation. Maritime logistics is an integral part of the world market, including the Ukrainian one. It provides reliable transportation of cargo over long distances. Ukraine has an advantageous geographical location of seaports that provide transit cargo flows. In addition, it has a high export potential of mining and agricultural industries, cargo handling capacity and qualified specialists in maritime transportation. Sea ports are an integral part of the country's transport and production infrastructure, given their location along international transport corridors. Maritime transport services, such as those provided in the field of foreign trade, influence all factors that reflect the development of a market economy. Sea

transportation is highly dependent on external conditions. Domestic shipping companies have both opportunities and threats due to the globalization of the market. There is a decrease in the number of ports capable of serving large ships. In order to be competitive, domestic ship owners need to adopt foreign experience. Ukraine has a developed infrastructure of the sea transportation market. However, due to insufficient government attention, most ships operate under foreign flags and there are more and more foreign shipowners. Sea transportation needs simplified taxation, preferential tariffs. It is the maritime logistics infrastructure that contributes to the development of trade around the world. However, with the beginning of the war, the volume of sea transportation of Ukraine decreased significantly. The main task of this article will be to consider the significant changes in sea transportation in Ukraine, the stability of logistics work and the consequences of the state of war on them. To determine the main difficulties of cargo delivery by sea transport and the principles of operation of the grain corridor.

KEY WORDS: logistics, infrastructure, transport logistics, sea transportation, cargo.

Вступ. Транспортна логістика забезпечує доставку готової продукції, саме тому її розвиток повинен базуватися на поєднанні економічних інтересів всіх учасників цього процесу: відправника, отримувача та транспортної компанії. Морські перевезення мають велике значення для економіки України, адже майже 90 % усіх споживчих товарів перевозяться морем. Саме морська логістика забезпечує надійне перевезення великотоннажних вантажів, контейнерів у найвіддаленіші країни. Одним з основних та значимих видів вантажу є зернові культури. Слід зазначити і той факт, що водний транспорт — один із наекологічніших, морські перевезення мають найнижчий відсоток втрати чи псування вантажу. Взагалі, порти є частиною морської інфраструктури, що сприяють розширенню світової торгівлі. І тому це є стратегічно важливий об'єкт розвитку української економіки.

Значний внесок у дослідження та розкриття сутності функціонування транспортної логістики здійснили як сучасні зарубіжні науковці — С. Абт, А. Бусигін, С. Календжян, Ф. Кльозе, Ф. Пфоль, М. Троцкі, Дж. Б. Хейвуд, так і вітчизняні вчені-економісти — А. Кальченко, М. Окландер, Є. Крикавський, М. Григорак, Р. Ларіна, В. Смиричинський, І. Струтинська, Н. Чухрай.

Згадані автори розглядають теоретичні та прикладні аспекти розвитку транспортної логістики, проте не акцентують увагу на сучасному розвитку морської логістики зокрема. Сучасні обставини обумовлюють вибір теми та коло досліджуваних проблем.

Постановка завдання. Транспортно-логістична система забезпечує просування товарів підприємств. Транспортна логістика дає змогу підтримувати цикл управління логістичними процесами на вітчизняних підприємствах, забезпечує ефективне виконання логістичних завдань, шукає оптимальні маршрути доставки. Найвагоміше значення у вантажних переміщеннях мають саме морські перевезення. Отже, основним завданням є визначити вплив воєнного стану морські перевезення України. Дослідити, які зміни відбулися та майбутні перспективи.

Для досягнення поставленої мети були досліджені наукові публікації з транспортної логістики та морських перевезень зокрема. У процесі написання були використані такі наукові методи: абстрактно-логічний, порівняння, групування, узагальнення, але переважна більшість інформації отримана за допомогою інтерв'ю.

Результати. Україна має вигідне географічне розташування морських портів, що забезпечують транзитні вантажопотоки; крім того, має високий експортний потенціал видобувної та сільськогосподарської галузей, потужності для обробки вантажів і кваліфікованих спеціалістів з морських перевезень. Морські порти — складова транспортної та виробничої інфраструктури країни, враховуючи їхнє розташування в міжнародних транспортних коридорах. Морські транспортні послуги як такі, що надаються у сфері ЗЕД, здійснюють вплив на всі фактори, що відображають розвиток ринкової економіки. Морське транспортування сильно залежить від зовнішньої кон'юнктури. Вітчизняні компанії з морських перевезень мають як можливості, так і загрози внаслідок глобалізації ринку. Спостерігається зменшення кількості портів, що здатні обслуговувати великі судна. Для того щоб бути конкурентоспроможним, українським власникам суден необхідно переймати іноземний досвід. Україна має розвинену інфраструктуру ринку морських перевезень. Проте через недостатню державну увагу більшість суден працюють під іноземними прапорами і все більше стає іноземних судновласників. Морські перевезення потребують спрощеного оподаткування, пільгових тарифів. Саме інфраструктура морської логістики сприяє розвитку торгівлі у всьому світі. Та з початком широкомасштабного вторгнення росії обсяги морських перевезень України значно скоротилися. Основна мета логістики у сфері перевезень полягає в тому, щоб усунути можливі затримки, простої у разі безперервного руху транспортних засобів і переміщення товарів.

До основних завдань транспортної логістики належать [1]:

- створення транспортних систем, коридорів і ланцюгів;

- спільне планування транспортних процесів для будь-яких видів транспорту;
- забезпечення технологічної єдності складського і транспортного господарства;
- вибір виду транспортного засобу;
- вибір типу транспортного засобу;
- визначення раціональних маршрутів доставки;
- експедиційна діяльність — супроводження вантажів на всьому шляху переміщення (документальний супровід, визначення оптимальних маршрутів і найкращих посередників тощо).

Морські перевезення є одними з найзатребуваніших логістичних послуг, якої потребують різні за розміром і видом компанії. Судноплавний транспорт є економічно найвигіднішим для доставки вантажу. Морські порти є важливою складовою транспортної інфраструктури України. Від того, наскільки ефективно вони функціонують, залежить конкурентоспроможність транспортного комплексу. Галузь морських перевезень має найбільший потенціал серед провідних країн світу. З початку воєнних дій на території України морські перевезення зупинилися.

На момент нападу на країну в українських портах, на судноремонтних заводах розміщувалося дуже багато суден іноземних держав. Такими були порти Херсону, Миколаєва, Скадовська, а також судноремонтні заводи портів Миколаєва та Херсону. Відповідно, робота у всіх портах була заблокована. Український уряд робив багато спроб зупинити насильницьке утримання іноземних суден у згаданих портах, проте ці спроби не увінчалися успіхом. Отже, росія порушила всі міжнародні конвенції судноплавства. Вільними та придатними для роботи залишалися лише дунайські порти Кілія, Ізмаїл та Рені.

Варто зазначити, що багато арештованих російських суден перебувають у порту Ізмаїл, які на момент повномасштабного вторгнення були на суднозаводі у ремонті. Їхні екіпажі були депортованими. У таких портах, як Херсон і Миколаїв багато іноземних суден, що виявилися заблокованими і не можуть вийти, деякі з них з екіпажем.

Отже, керівництвом країни було прийнято рішення забезпечити вантажообіг портів Ізмаїл, Кілія, Рені, але існувала проблема в проході в річку Дунай. Оскільки український канал Швидке був зачинений, судна заходили в Дунай через румунський прохід Суліна. У зв'язку з цим у 2022 р. на рейді Суліна в очікуванні проходу стояли майже 200 суден.

У серпні 2022 р., коли ЗСУ звільнили острів Зміїний, що розташований на відстані 80 миль від рейду Суліна, був відкритий український канал Швидке. Проте мінна небезпека зберігається і дотепер. На рис. 1 показано кількість суден, що стоять в очікуванні проходу до українських портів.

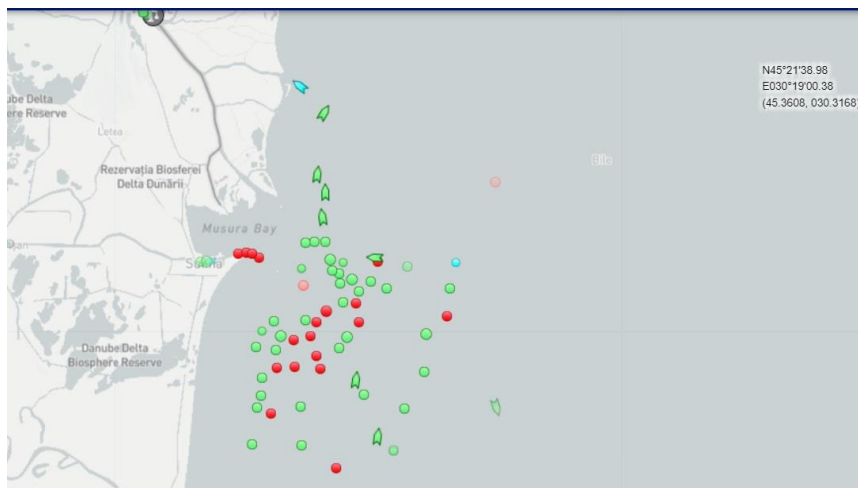


Рис. 1. Якірна стоянка суден на прохід до українських портів станом на 16.01.2023

Джерело: сформовано автором [2].

У вересні 2022 р. канал Швидке знову був відкритим: судна заходили до каналу за рекомендованим безпечним шляхом. На вході до каналу на борт судна, для перевірки, разом з лоцманом підіймаються працівники прикордонної служби і для безпеки супроводжують судно до місця призначення. На рис. 2 можна побачити небезпечні ділянки для плавання на підходах до портів (позначені геометричними фігурами). Важливим моментом для України стала зернова угода, про яку вдалося домовитися 13 липня 2022 р. на перемовинах у Стамбулі. Ця угода передбачає розблокування трьох українських портів («Одеса», «Південний», «Чорноморськ») для експорту зерна. Україна експортувала 50,9 млн т продукції агропромислового комплексу (АПК) і харчової промисловості на загальну суму 21,1 млрд дол. за 11 місяців 2022 р. [3] в обсягах на 16,7 %, а у вартості — на 13,7 % менше, ніж за 11 місяців попереднього року.

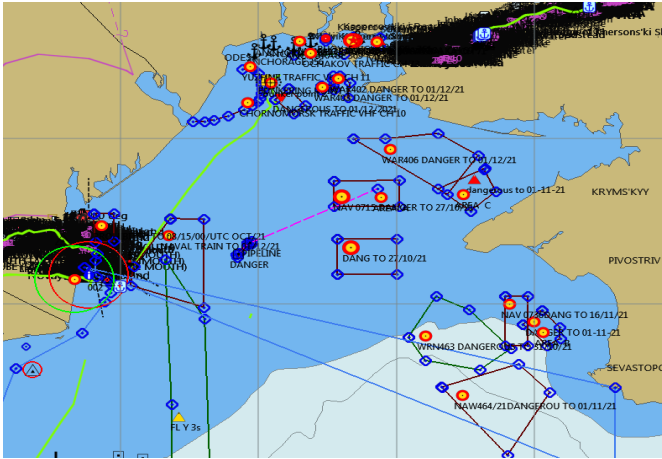


Рис. 2. Небезпечні ділянки для суден на підході до портів

Джерело: сформовано автором [2].

На рис. 3 зображено «зону зернового коридору». В зоні 1 — місце огляду суден, прийому та висадки лоцмана; зона 2 — район, де будуть формувати та розформовувати конвой. Лінія фіолетового кольору на рисунку — морський кордон (12-мильна зона, територіальні води).

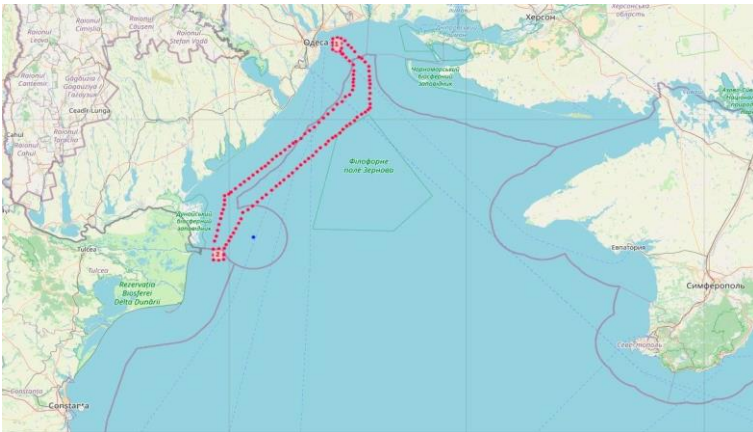


Рис. 3. Зерновий коридор України

Джерело: сформовано автором [2].

Також там можна побачити синю крапку — острів Зміїний. На рисунку вказано, що фарватери (тобто безпечний судовий хід) 200-метрової ширини. На чолі караванів рухаються буксири під українськими прапорами. Безпеку суден забезпечують турецькі фрегати «Йилдирим» і «Фатіх». Проте через дрейфуючі міни небезпека зберігається.

До повномасштабного вторгнення кількість суден на цій стоянці були одиниці. Причиною такого завантаження є відсутність великої кількості лоцманів, що обслуговують судна і відсутність вільних причалів в українських портах. Тривалість очікування суднами може становити від 1 до 45 днів.

На рис. 4 можна побачити кількість суден в українських портах Ізмаїл, Кілія, Рені з їхніми координатами.

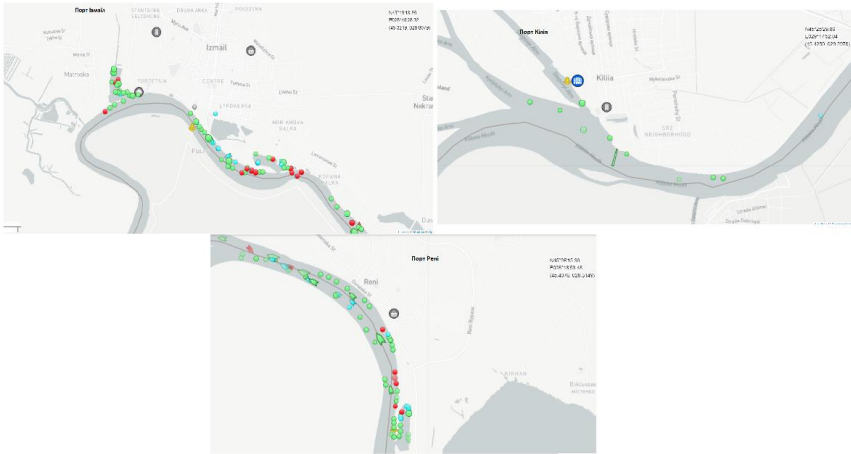


Рис. 4. Кількість суден у портах Ізмаїл, Кілія та Рені станом на 16.01.2023

Джерело: сформовано автором [2].

На рис. 4 показано завантаженість портів. Слід зазначити, що до початку воєнних дій 2022 р. кількість суден у даних портах була в десятки разів меншою. Майже всі судна, що заходять до України, є іноземними і під іноземними прапорами, багато з іноземним екіпажем.

До названих вище українських портів заходять такі типи суден: суховантажі, танкери, газовози, контейнери, скотовози, буксири. До проходу Швидке можуть заходити судна довжиною максимум

150 і 5 м осадю, вантажопідйомністю не більше 5 тис. т. Проте зараз відбуваються днопоглиблювальні роботи. До проходу Суліна можуть заходити судна довжиною максимум 150 м і 7 м осадю, максимальна вантажопідйомність — 10 тис. т. На даний момент з українських портів вивозять переважно сою, ячмінь, насіння, пшеницю, висівки, худобу. В Україну ж завозять здебільшого будівельні матеріали, металовироби, добрива, нафтопродукти.

Висновки. Через повномасштабне вторгнення РФ на територію України морська інфраструктура зазнала суттєвих збитків і пошкоджень: з 13 українських портів 3 тимчасово перебувають під російською окупацією: Маріуполь, Бердянськ і Скадовськ. Інші ж українські порти не мають змоги повноцінно працювати. На ті порти, які все ж працюють у цих складних умовах, значно посилюється навантаження, що спричиняє тривале очікування суден для заходу до порту. Це завдає значних збитків бізнесу, оскільки більше половини українського експорту перевозилися морським шляхом. Замінити такі обсяги перевезень іншим видом транспорту просто неможливо. Важливе значення у відновленні обсягів експорту мають «зернова ініціатива» та нова програма «Grain from Ukraine». Наприклад, від початку роботи «зернового коридору» і до грудня 2022 р. Україна експортувала 13 млн т агропродукції [3].

Отже, морське перевезення має колосальне значення для економіки країни. Альтернатив заблокованим морським шляхам не існує. Для того щоб зберігати експорт, необхідно проводити модернізацію залізничних шляхів, автомобільної інфраструктури, але це потребує часу та великих капіталовкладень. Україні слід будувати довгострокове співробітництво з Європою в логістиці.

Попри складні обставини, морська логістика, морські перевезення мають великі перспективи. В майбутньому, із впровадженням сучасних технологій та модифікацій сфера морських перевезень буде вдосконалюватися та завжди матиме попит.

Література

1. Дудар Т. Г., Волошин Р. В. Основи логістики: навч. посібник. Київ: Центр учбової літератури, 2012. 176 с.
2. Визначення інформації щодо місцезнаходження, пунктів призначення, швидкості. URL: <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:-12.0/centery:25.0/zoom:4>
3. Україні вдалося експортувати продовольства на \$21 млрд із початку року. Мінекономіки. URL: <https://biz.liga.net/ua/ekonomika/prodovolstvie/novosti/ukraine-udalos-eksportirovat-prodovolstviya-na-21-mlrd-s-nachala-goda-minekonomiki>

References

1. Dudar T., Voloshyn R. Basics of logistics. — K.: Center of educational literature, 2012. — 176 [in Ukrainian]
2. Determining information about location, destinations, speed. Retrieved from: <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:-12.0/centery:25.0/zoom:4>
3. Ukraine managed to export \$21 billion worth of food since the beginning of the year — Ministry of economy. Retrieved from: <https://biz.liga.net/ua/ekonomika/prodovolstvie/novosti/ukraine-udalos-eksportirovat-prodovolstviya-na-21-mlrd-s-nachala-goda-minekonomiki> [in Ukraine]

Стаття надійшла до редакції 30.03.2023

УДК 338.3

JEL Classification E23

DOI 10.33111/EE.2023.50.StretovychO

O. Stretovych

PhD Student at the Department of Economics, Entrepreneurship and Tourism, Polissia National University

O. O. Стретович

аспірант кафедри економіки, підприємництва та туризму, Поліський національний університет

ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-6273-3056>

АДАПТАЦІЯ ЗАРУБІЖНОГО ДОСВІДУ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ГАЛУЗИ ОРГАНІЧНОГО ВИРОБНИЦТВА В УКРАЇНІ

АНОТАЦІЯ. У статті досліджено сутність ринку органічного виробництва. Проведено аналіз сучасного ринку органічної продукції відповідно до його споживачів, виробників та географічної сегментації. Проаналізовано сучасні проблеми українського ринку органічного виробництва. Надано рекомендації з його удосконалення на основні адаптації зарубіжного досвіду державного регулювання галузі органічного виробництва.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: органічна продукція, органічне виробництво, органічна їжа, рослинні продукти, неорганічна їжа.

ADAPTATION OF FOREIGN EXPERIENCE OF STATE REGULATION OF ORGANIC PRODUCTION IN UKRAINE

ANNOTATION. This article presents the essence of the organic production market. The author conducted an analysis of the modern market of organic products according to its consumers, producers and