

УДК 338.47:338.31

DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/184-6>**Ільченко С.В.**

доктор економічних наук, професор,  
Державна установа «Інститут ринку і економіко-екологічних досліджень  
Національної академії наук України»  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8052-8678>

**Грищенко В.Ф.**

кандидат економічних наук, доцент,  
Державна установа «Інститут ринку і економіко-екологічних досліджень  
Національної академії наук України»  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0009-605X>

**Грищенко І.В.**

кандидат економічних наук,  
Державна установа «Інститут ринку і економіко-екологічних досліджень  
Національної академії наук України»  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8801-3217>

**Ichenko Svitlana, Gryshchenko Vadym,  
Gryshchenko Iryna**

State Institution "Institute of Market and Economic&Ecological Research  
of the National Academy of Sciences of Ukraine"

## ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ОСНОВНИХ СЕГМЕНТІВ РИНКУ МОРСЬКИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ<sup>1</sup>

*Збройна агресія Російської Федерації проти України перешкоджає торгівлі та змінює логістику як в Україні так і в усьому Чорноморському регіоні. Пошук альтернативних торгових маршрутів для українських товарів швидко збільшив вимоги до наземної та морської транспортної інфраструктури та послуг. Мета роботи полягає у виявленні тенденцій розвитку основних сегментів українського ринку морських вантажних перевезень у сучасних умовах господарювання. Для вирішення поставлених завдань використовувались такі методи: порівняльний аналіз і групування – при дослідженні загальних тенденцій українського ринку морських вантажних перевезень; системно структурний аналіз – при вивченні стану та визначенні перспектив здійснення танкерних, контейнерних і суховантажних перевезень в Україні. Проведено аналіз загальних тенденцій українського ринку морських вантажних перевезень. Детально досліджено стан та перспективи здійснення танкерних, контейнерних і суховантажних перевезень в Україні. В статті окреслено коло ключових факторів розвитку ринку морських вантажних перевезень в Україні у період післявоєнного розвитку економіки.*

**Ключові слова:** морський транспорт, тенденція, розвиток, судноплавна компанія, рентабельність, конкурентоспроможність, післявоєнне відновлення.

## TRENDS IN DEVELOPING THE MAIN SEGMENTS OF UKRAINE'S SEA FREIGHT TRANSPORTATION MARKET

*The armed aggression of the Russian Federation against Ukraine led to the destruction of critical infrastructure, the termination of port operations in Ukraine, the disruption of regional logistics, the rise in fuel prices, and the increase in ship and cargo insurance costs. It contributed to the restriction of trade in the Black Sea region. The armed aggression of the Russian Federation against Ukraine hinders trade and changes logistics in and throughout the Black Sea region. As a result, the search for alternative trade routes for Ukrainian goods quickly increased the demands on land and sea transport infrastructure and services. The work aims to identify trends in developing the main segments of the Ukrainian sea freight transportation market in current business conditions. To solve the tasks, the following methods were used: comparative analysis and grouping – in the study of general trends of the Ukrainian sea freight transportation market; systemic structural analysis – when studying the state and determining the prospects of tanker, container, and dry cargo transportation in Ukraine. An analysis of the general trends of the Ukrainian sea freight transport market was carried out. In addition, the state and prospects of tanker, container, and dry cargo transportation in Ukraine have been studied in detail. The tanker transportation sector was the most affected. Tanker transportation in Ukraine was suspended. Shipping companies engaged in the transportation of containers have stopped work in Ukrainian seaports. At the same time, a slight increase in the volume of container transportation was observed in the ports of countries bordering Ukraine. The complete blockade of Ukrainian seaports and the destruction and damage of infrastructure facilities made it impossible for dry cargo ships to reach Ukrainian ports. With Ukrainian seaports blocked and port operations suspended, grain exports from Ukraine were limited to shipments through western borders, rail, and small ports. The issue was partially resolved only within the framework of signing documents regarding the implementation of the Initiative on the safe transportation of agricultural products from three Ukrainian ports. The article outlines the critical factors in developing the maritime cargo transportation market in Ukraine during the post-war period of economic development.*

**Keywords:** maritime transport, trend, development, shipping company, profitability, competitiveness, post-war recovery.

**JEL classification:** N7, F63

<sup>1</sup> Стаття містить результати дослідження, проведеного в рамках науково-дослідної теми НАН України «Інституційно-економічні механізми забезпечення конкурентоспроможності водного транспорту в Україні» (0121U108151).

**Постановка проблеми.** Пандемія COVID-19 призвела до раптового падіння міжнародної морської торгівлі. Але наприкінці 2020 року відбулося швидке відновлення ринку морських вантажних перевезень, головним чином за рахунок збільшення обсягів перевезення контейнерів і насипних вантажів. У другому півріччі 2020 року та у 2021 році обсяги перевезення вантажів морськими шляхами поступово відновлювались, але пропозиція була менш еластичною та стримувалась пов'язаними з пандемією COVID-19 затримками та перевантаженістю портів. На початку 2022 року ситуація загострилася через блокаду українських морських портів спричинену збройною агресією Російської Федерації проти України. Внаслідок чого суттєво зросли ставки тарифів на перевезення вантажів морськими шляхами. Збройна агресія Російської Федерації проти України призвела до знищення критично важливої інфраструктури, припинення портових операцій в Україні, порушення регіональної логістики, зростання цін на паливе, збільшення витрат на страхування суден та вантажів та сприяла обмеженню торгівлі у Чорноморському регіоні. Збройна агресія Російської Федерації проти України перешкоджає торгівлі та змінює логістику як в Україні так і в усьому Чорноморському регіоні. Пошук альтернативних торгових маршрутів для українських товарів швидко збільшив вимоги до наземної та морської транспортної інфраструктури та послуг.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** При дослідженні питань, пов'язаних з розвитком ринку транспортних послуг в галузі перевезення вантажів морськими шляхами, нами було проаналізовано наукові результати, викладені в працях провідних вчених, які присвячені окремим аспектам удосконалення підготовки фахівців у галузі морського транспорту (Baylon A.M., Dragomir C.M. [1]), вивченню того, якою мірою в портах можна використовувати сучасні технології з метою підвищення їх продуктивності (Othman A., El Gazzar S., Knez M. [2]), дослідженню конкурентних переваг морського транспорту (Theocharis D. [3]), розгляду безпекових питань у галузі морських вантажних перевезень (Gkonis K.G., Psarafis H.N. [4]), дослідженню факторів, які впливають на коливання фрахтових ставок на ринку морських вантажних перевезень, аналізу попиту, пропозиції та підходів до управління ризиками на ринку судноплавства (Park S., Kim H., Kwon, J. [5]), кількісній оцінці впливу COVID-19 на сектори морських вантажних перевезень за допомогою методу аналізу подій, заснованого на декомпозиції емпіричних мод (Gu Y., Dong X., Chen Z., Lien D. [6]), дослідженню питань ціноутворення на ринку суховантажних перевезень в умовах структурних зламів, спричинених зовнішніми подіями (Dai L., Jing D., Hu H., Shi Y., Lee S. [7]), аналізу коливань прибутку від морських танкерних перевезень в умовах невизначеності на ринку нафти (Pouliasis P.K., Bentsos C. [8]), вивченню питання прийняття рішень, пов'язаних з інвестиціями в нові та вживані судна, а також на знесення суден на різних субринках ринку контейнерних перевезень одночасно (Fan L., Wang R., Xu K. [9]), оцінюванню перспектив ринку контейнерних перевезень у 2023–2027 роках з точки зору інвестора в судноплавну галузь (Koh A.J.H. [10]). Разом з тим, подальших досліджень потребують питання, що стосуються аналізу тенденцій розвитку основних сегментів українського ринку морських вантажних перевезень.

**Мета статті** полягає у виявленні тенденцій розвитку основних сегментів українського ринку морських вантажних перевезень у сучасних умовах господарювання.

**Виклад основних результатів дослідження.** За підрахунками міжнародних експертів, після початку повномасштабного вторгнення російських військ в Україну на борту 94 суден в українських портах було заблоковано близько 2 тис. моряків [11]. Екіпажі суден, які потрапили в таку блокаду, стикаються з постійно перебувають під загрозою обстрілу та/або нападу з боку військ країни-агресора, маючи обмежені запаси ліків та їжі. На жаль, кілька моряків зі складу членів екіпажів заблокованих суден вже загинули під час атак російських військ.

Збільшення витрат на морські вантажні перевезення є проблемою для всіх трейдерів і ланцюгів постачання, особливо для дрібних вантажовідправників та вантажоорієнтованих, які менш здатні витримувати додаткові витрати та опинилися в дуже не вигідному становищі, коли вони вимушені погоджуватись на більш високі тарифи на перевезення вантажів морськими шляхами та заздалегідь бронювати місце на кораблях. В даний час історичні максимуми ставок тарифів на перевезення вантажів морськими шляхами значною мірою зумовлені потрясіннями, спричиненими пандемією COVID-19 та збройною агресією Російської Федерації проти України, що призводять до непередбачених змін у динаміці попиту на цей вид транспортних послуг. Крім того, до факторів, що можуть впливати на підвищення ставок тарифів на перевезення вантажів морськими шляхами в період післявоєнного відновлення економіки України, слід віднести, зокрема, нові вимоги щодо декарбонізації судноплавства. Нещодавно вжиті ІМО короткострокові заходи щодо скорочення викидів парникових газів, як очікується, знижуватимуть середні швидкості суден у морських перевезеннях та підвищуватимуть вартість цього виду транспортних послуг.

Торгові партнери України вимушені зараз отримувати багато товарів з більш віддалених регіонів. Це збільшило глобальний попит на судна та вартість доставки по всьому світу. Збройна агресія Російської Федерації проти України також тягне за собою підвищення світових цін на енергоносії та паливо-мастильні матеріали, які подорожчали, у порівнянні з початком 2022 року, приблизно на 60-65%. Це, в свою чергу, призводить до збільшення вартості бункерування морських суден та збільшення витрат на доставку вантажів. Взагалі, подібне збільшення транспортних витрат означає більш високі ціни для споживачів товарів та послуг. Всі ці фактори здійснюють довгостроковий вплив на вартість морських перевезень та конкурентоспроможність морського транспорту.

За даними Конференції ООН з торгівлі та розвитку (UNCTAD [12]) кількість моряків-громадян України на початок 2022 р. налічувала 76 442 особи, що складало більше 4% загальної кількості моряків у Світі (1,89 мільйона моряків), з них 47 058 осіб офіцерського складу (5,49% від їх загальної кількості) і 29 383 осіб рядового складу (2,84% від їх загальної кількості). Збройна агресія Російської Федерації проти України в Україні – є одним з декількох основних факторів, що впливають на міжнародний морський транспорт, та ускладнюють інші проблеми, такі як пандемія COVID-19, перевантаження портів, необхідність пере-

ходу на паливо з низьким вмістом вуглецю тощо. Збільшення цін на енергоносії та паливо-мастильні матеріали призвело до збільшення вартості бункерування морських суден, підвищуючи витрати на доставку для всіх секторів морського транспорту. Тим не менш, зрозуміло, що порушення сталих логістичних ланцюжків та необхідність пошуку нових довших маршрутів доставки вантажів, спричинені війною в Україні, призводять до підвищення витрат на доставку вантажів морськими шляхами. Це також зробило свій внесок у зростання рівня непередбачуваності та виникнення додаткових ризиків у світовій торгівлі та судноплаванні. Багато країн повинні були шукати нових постачальників і перевізників нафти, газу та зерна. У результаті відстані та час доставки вантажів зросли, а разом з ними збільшилися і транспортні витрати. Найбільше від такої ситуації можуть постраждати суб'єкти господарювання, зареєстровані в Україні. В умовах повномасштабної збройної агресії Російської Федерації проти України їхні транспортні витрати на експорт та імпорту продукції у два-три рази вищі за середньосвітові. Мало того, що Україна вже сплачує вищі транспортні витрати, вона також відчуває більший вплив на свою економіку, від зростання транспортних витрат. Якщо транспортні витрати підвищаться на 8,1%, це може спричинити кумулятивне зростання цін на експортну та імпорту продукцію приблизно на 26,7%.

За прогнозами Міжнародного валютного фонду [13], повномасштабне вторгнення російських військ в Україну призведе цього року до значного зростання і без того високого рівня витрат на морські перевезення, буде утримувати їх на такому рівні довший час ніж передбачалося раніше та значно підсилить їхній інфляційний вплив на світовому рівні. Удар по морських перевезеннях в Україні виявився нищівним, перспективи також вельми невтішні. Розвиток процесу післявоєнного відновлення морського транспорту України буде залежати від тривалості блокади морських портів, масштабів руйнування та пошкодження інфраструктури, термінів реалізації планів та від тривалості програми фінансово-економічної підтримки відновлення галузі морського транспорту України. На даний час загрозу відновленню, що зароджується, створюють розриви виробничо-збутових ланцюгів і вузькі місця в логістиці, які порушують функціонування ринку морських перевезень і підвищують рівень витрат до історичних максимумів. Однак у період післявоєнного відновлення економіки України ціни на морські перевезення та послуги портів будуть визначатися такими структурними факторами, як сучасна високоефективна портова інфраструктура, обсяги перевезення вантажів морськими шляхами, спрощення процедур у міжнародній торгівлі та ступінь залучення до міжнародної системи морського транспортного сполучення.

Від кризи, спричиненої пандемією COVID-19 та збройною агресією Російської Федерації проти України найбільше постраждав сектор танкерних перевезень. За даними UNCTAD [14], між 2019 і 2020 роками світові танкерні перевезення, включаючи транспортування сирової нафти, продуктів переробки нафти, скрапленого природного газу, скрапленого нафтового газу і хімічних речовин, скоротилася на 7,7%, а обсяги зменшилися з 3,163 мільярда до 2,918 мільярда тон. У цей же період часу танкерні перевезення судноплавними

компаніями України скоротилися на 76,7% з 30 до 7 тис. тон [15], а у порівнянні з 2000 роком – на 97,96% (або у 49,14 рази). У 2022 році у зв'язку зі збройною агресією Російської Федерації проти України танкерні перевезення в Україні були призупинені.

Збройна агресія Російської Федерації проти України вплинула також на такий сегмент судноплавання, як контейнерні перевезення хоча Україна і не є глибоко інтегрованою в глобальну мережу ланцюжків контейнерних перевезень. Судноплавні компанії, які займаються перевезенням контейнерів призупинили роботу в українських морських портах. У той же час, спостерігалось незначне збільшення обсягів контейнерних перевезень у портах країн, які межують з Україною та Російською Федерацією.

Судноплавні компанії та власники вантажів зіткнулися з проблемами, які пов'язані з затримками доставки контейнерів, збільшенням часу перебування контейнерів у портах, вартості їх зберігання та зборів у портах. Це підвищує завантаженість припортових складів та загострює нестачу безпосередньо контейнерів та площ для їх зберігання, сприяє зростанню тарифів. Тарифи на контейнерні перевезення зросли після пандемії COVID-19, а необхідність змінювати маршрути руху суден і контейнерів під час війни посилює тенденцію щодо їх зростання.

До кінця 2020 року тарифи на морські контейнерні перевезення були більш ніж у п'ять разів вищими за рівень цін до початку пандемії COVID-19. У 2021 році спостерігалась тенденція до незначного їх зниження хоча вони все одно залишалися підвищеними. Перевантаженість портів та ненадійність розкладу руху викликали різке зростання платежів та зборів, включаючи плату за прострочене повернення контейнерів та демаредж. Така ситуація спостерігається з другого півріччя 2020 року. Хоча попит на контейнерні вантажі виявився вищим, ніж очікувалося, збройна агресія Російської Федерації проти України та викликана нею блокада українських морських портів з руйнуванням та пошкодженням об'єктів інфраструктури призвела у 2022 році до обмеження провізної спроможності логістичними перешкодами та вузькими місцями, а також нестачею обладнання для контейнерних перевезень.

Коли українські порти опинились у блокаді, а судноплавні компанії припинили надання послуг з перевезення контейнерів виникла необхідність відкоригувати маршрути їх доставки. Вантажі, що визначаються для споживачів з України зараз накопичуються в європейських портах, включаючи Гамбург (Німеччина), Роттердам (Нідерланди), Констанца (Румунія) та Стамбул (Туреччина). У цей період, тиск на ланцюги поставок, порти, судноплавні компанії та міжнародну торгівлю посилюється за рахунок асиметричного відновлення морської торгівлі, особливо на контейнерних торгових шляхах Схід-Захід. Вартість контейнерних перевезень світовими транскеанськими торговими шляхами після початку війни зросла приблизно в сім разів, а вартість доставки вантажів балкерами зросла ще більше. Середній час очікування контейнеровозів у портах зріс майже на 20% з періоду початку пандемії до середини 2022 року.

За даними Clarksons Research [16], затори контейнеровозів і автоперевізників у портах б'ють усі рекорди. Наслідки війни в Україні, створюють умови для зниження ефективності усієї морської транспортної системи. До того ж за підрахунками Міжнародної палати судноплавання (ICS) [17] та Балтійської і міжнародної

морської ради (BIMCO) [18], якщо негайно не буде вжито дієвих заходів для набору персоналу та підвищення рівня навчання у галузі судноплавства протягом наступних п'яти років може спостерігатись гостра нестача моряків офіцерського складу. Зазначається, що вже у 2021 році в умовах пандемії COVID-19 у галузі судноплавства відчувалася нестача 26240 сертифікованих моряків офіцерського складу. Передбачається, що до 2026 року, з урахуванням наслідків повномасштабного вторгнення російських військ в Україну, додатковий дефіцит моряків офіцерського складу може скласти 89510 осіб. Після пандемії COVID-19 це ще один з найбільш руйнівних ударів для судноплавної галузі як України, так і Світу загалом, що спричиняє руйнацію глобальних ланцюгів поставок.

Експерти UNCTAD [19] прогнозують, що високі витрати на контейнерні перевезення морськими шляхами, які спостерігалися у 2020–2022 роках, будуть мати місце і у майбутньому та призведуть до додаткового зростання світових споживчих цін на 1,6%. Це також свідчить про те, що постійне підвищення ставок фрахту на морські контейнерні перевезення призведе до зростання світових цін на імпортовану продукцію у середньому на 11,9%. Таке стрімке зростання витрат нині є проблемою всіх трейдерів і менеджерів логістичних систем, але особливо дрібних вантажоодержувачів і вантажовідправників. У порівнянні з великими операторами їм набагато важче покрити додаткові витрати, і вони опиняються у невігідному становищі при погодженні ставок та бронюванні місця на судах. Таким чином, у дрібних вантажоодержувачів і відправників вантажів, а також відправників і одержувачів вантажів з низькою вартістю можуть виникати труднощі при укладанні договорів перевезення і відповідно падатиме частка їх прибутку. Очікується, що у повоєнний час ставки тарифів залишаться на високому рівні. Попит буде високим, при цьому зросте невизначеність щодо пропозиції, а також стурбованість щодо ефективності морських транспортних систем та портових операцій. У разі такого тиску чинника витрат і тривалих перебоїв над ринком дедалі важливіше стає відстежувати поведінку ринку й забезпечувати прозорість під час встановлення розмірів ставок тарифів, зборів і платежів. Уряду України необхідно жорсткіше здійснювати контроль та боротися з несумлінною ринковою практикою у галузі перевезення вантажів морськими шляхами. Подальше підвищення ставок тарифів на контейнерні перевезення може призвести до значного зростання споживчих цін, а також цін на товари, що експортуються та імпортуються. Високі ставки тарифів, що зберігаються на контейнерні перевезення і перебої в роботі морського транспорту в короткостроковій і середньостроковій перспективі, загрожують підірвати повоєнне відновлення економіки України.

Збройна агресія Російської Федерації проти України, що розпочалася у лютому 2022 року, призвела до повної блокади українських морських портів, руйнування та пошкодження об'єктів інфраструктури, унеможливила заходи вантажних суден до українських портів. Кількість заходів вантажних суден у порти зросла в інших країнах, особливо у європейських, хоча поки вони й не досягли рівнів, що існували до пандемії COVID-19. У 2022 році оператори терміналів, органи державної влади та судноплавні компанії вживали заходів щодо боротьби з

перевантаженістю портів на фоні стримування пандемії COVID-19, внаслідок чого судам довелося більше часу перебувати в портах, які працюють повільніше.

Найбільше затримуються суховантажні судна, що транспортують тарно-штучні вантажі, вантажні операції на яких, як правило, менш автоматизовані і більш трудомісткі. Цим і пояснюється уповільнення роботи європейських портів через збройну агресію Російської Федерації проти України та заходи щодо обмеження фізичних контактів між людьми. З початком війни щотижнева кількість судозаходів в українські порти скоротилась від 60 до нуля, також зменшилась кількість судозаходів в порти інших країн Чорноморського регіону.

Україна є провідним гравцем на світовому аграрному та продовольчому ринках, включаючи ринок кормів для тварин. Разом вони складають 36% глобальної торгівлі соняшниковою олією та насінням, 13% кукурудзою, 11% ячменем, 10% рапсом і 9% пшеницею [20]. Близько 21 країни світу імпортують понад 50% своєї пшениці з України [21]. У 2021 році Україна експортувала близько 50 мільйонів тон зерна. До початку повномасштабного вторгнення Російської Федерації в Україну прогнозувалось зростання українського експорту зерна морськими шляхами на 3% щорічно. Однак зараз прогнозується його скорочення у 2022 р. мінімум на 3,8% [22]. Враховуючи провідну роль, яку відіграє Україна на ринках продовольства та її значний вплив на продовольчу безпеку та зменшення бідності в світі, особливу стурбованість викликає експорт з України зернових культур. Ціни на зерно та витрати на доставку зростають ще з часів початку пандемії COVID-19, але збройна агресія Російської Федерації проти України посилила цю тенденцію. У період з лютого по травень 2022 року ціна транспортування сухих сипучих товарів морськими шляхами, у тому числі зернових – зросла майже на 60%. Супутнє підвищення цін на зернові та тарифів на фрахт призводить до збільшення цін для споживачів продовольства в усьому світі приблизно на 4%. Майже половина цього впливу пов'язана зі зростанням витрат на доставку.

Baltic Dry Index є глобальним орієнтиром для визначення вартості перевезення сухих об'ємних вантажів. У період з лютого 2022 р. по травень 2022 р. цей індекс збільшився приблизно на 59%. Це призвело до додаткового збільшення цін на споживчі товари в усьому світі на 3,7%. Майже половина цього збільшення може бути пояснена більш високими транспортними витратами, які виникли внаслідок зростання тарифів на перевезення вантажів морськими шляхами та збільшенням відстаней, на які вони перевозяться.

Зміна моделей торгівлі зерном відображається на кількості судозаходів балкерів у порти країн Чорноморського регіону. У довоєнний період чорноморські порти зазвичай обслуговували понад 90% експорту зернових культур з України. З блокуванням українських морських портів і призупиненням портових операцій, експорт зернових з України обмежувався поставками через західні кордони, залізницею, а також через невеликі порти Ізмаїл та Рені на річці Дунай. Цієї альтернативи було недостатньо для компенсації втраченої потужності, що забезпечувалась українськими портами на Чорному морі.

У результаті збройної агресії Російської Федерації проти України страхові компанії, скоріш за все, отримають низку позовів від судноплавних компаній, судна яких були пошкоджені або втрачені в наслідок

зіткнення з морськими мінами, в результаті ракетних атак та бомбардувань в зоні конфлікту в Азовському та Чорному морях. Експертами міжнародних організацій [23] було оприлюднено попередження про те, що в акваторіях Чорного та Азовського морів існує постійний високий ризик прямих влучень у торгові судна або нанесення супутніх збитків. Також, у цьому районі не виключалися дії військових країни-агресора щодо переслідування та перенаправлення торгових суден. З початком повномасштабного вторгнення російських військ в Україну у лютому 2022 року численні торговельні судна та їх екіпажі опинилися в зоні бойових дій. Частина з них була заблокована в українських портах, а судна, які перебували в акваторії Чорного та Азовського морів були під загрозою морських мін, ракетних атак і загрози затримання з боку військ країни-агресора. І це у той час, коли за допомогою морського транспорту забезпечувалось перевезення понад 70% українського експорту, включаючи 99% експорту зерна [24]. Станом на кінець квітня 2022 року, приблизно 1500 іноземних моряків були репатрійовані та частково замінені українськими моряками. На борту торговельних суден, які перебували в українських портах, залишилось майже 500 іноземних моряків. Окремі кораблі перебувають в українських портах без екіпажу на борту на так званому холодному простоті.

З початком повномасштабного вторгнення російських військ в Україну лише протягом першого місяця конфлікту від дій військових країни-агресора в українських портах і акваторії Чорного моря постраждали щонайменше вісім торгових суден. За повідомленням Reuters [25] Морське управління Панами У Чорному морі російські військові випустили ракети по трьом суднам під панамським прапором. Було атаковано три вантажні судна – Helt, Namura Queen, і Lord Nelson [25]. Судно «Хельт» затонуло біля узбережжя України в районі Одеси. Загинули два члени екіпажу. Незадовго до цього військами країни агресора в українському порту Ольвія було атаковано бангладешське вантажне судно [26]. Внаслідок здійснення цього нападу на цивільне судно загинув один із членів його екіпажу. Крім того, під атаками військ країни агресора опинились балкер Yasa Jupiter, який належить Туреччині та танкер-хімовоз Millennium Spirit під прапором Молдови. У квітні 2022 року в українському порту Маріуполь після підбиття затонуло вантажне судно Azburg, що ходило під прапором Домінікани та належало Мальті.

Після початку повномасштабного вторгнення російських військ в Україну 24 лютого 2022 р. українські та російські територіальні води в акваторії Чорного та Азовського морів, а також води поблизу Грузії та Румунії були визнані страховими компаніями зонами підвищеного ризику. Судна, які планують заходити у такі зони, повинні завчасно повідомити про це свої страхові компанії і в обов'язковому порядку сплатити додаткову премію з метою покриття ризиків війни.

Особливою проблемою для страхових компаній є судна, затримані або заблоковані в акваторіях Азовського і Чорного морів. Навіть якщо забезпечується безпечний вихід таких суден із зони конфлікту, судноплавні компанії не відчувають повної впевненості у безпечності наданих морських коридорів та ризикують зіткнутися з морськими мінами або бути атакованими. Чим довше судна залишаються у блокаді, тим важче

підтримувати належне технічне обслуговування та забезпечувати добробут екіпажу. Деякі іноземні екіпажі були вимушені покинути свої кораблі в Україні через проблеми безпеки. Одразу після початку блокування українських портів військами країни-агресора, Уряд України звернувся до міжнародної спільноти з проханням дозволити евакуацію торговельних суден та членів їх екіпажів із постраждалих районів і зон високого ризику у Чорному та Азовському морях. На що Міжнародна Морська Організація (ІМО) [27] закликала країну-агресора до термінового створення блакитного безпечного морського коридору для забезпечення безпечного виходу торговельних суден з українських портів. Питання частково вдалось розв'язати лише 22 липня 2022 р. у Стамбулі за участю ООН, України, Туреччини та Росії в рамках підписання двох окремих документів щодо реалізації Ініціативи про безпечне транспортування агропродукції з трьох українських портів [28] – «Одеса», «Південний» та «Чорноморськ». Станом на березень 2023 р. у ході створення зернового коридору з українських портів вийшли більше ніж 900 суден з понад 23 мільйонами тонн зерна та інших продуктів харчування на борту.

**Висновки.** Збільшення витрат на морські вантажо-перевезення в Україні у повоєнний період можна стримувати за рахунок: оптимізації та модернізації потужностей судноплавних компаній відповідно до попиту на морські вантажні перевезення, підвищення ефективності функціонування портів, поліпшення якості прогнозування та планування, а також розроблення і впровадження заходів щодо подальшого спрощення процедур торгівлі у повоєнний період, забезпечення прозорості ведення бізнесу у галузі морських вантажних перевезень. Ринок морських вантажних перевезень в Україні також має бути конкурентним, справедливим та прозорим. Різні ланки ланцюжка морських вантажних перевезень, включаючи органи державної влади, судноплавні компанії, порти, портових операторів, вантажовідправників та вантажоодержувачів, повинні об'єднувати свої зусилля щодо обміну актуальною інформацією з метою підвищення ефективності діяльності морського транспорту в Україні. Це дозволить забезпечити співпрацю між українськими та іноземними судноплавними компаніями для продовження надання усіх необхідних послуг щодо перевезення вантажів морськими шляхами.

В управлінні морським транспортом України слід враховувати можливі зміни військово-політичної ситуації у Чорноморському регіоні та готуватися адаптуватися до них, досягаючи повного розуміння потенційних факторів ризику та нарощуючи адаптаційний конкурентний потенціал усіх ланок морських перевезень. Для України, відновлення галузі морського транспорту у повоєнний період за принципом «краще, ніж було» передбачатиме значне збільшення обсягів інвестицій та нарощування адаптивного конкурентного потенціалу морського транспорту України у тому числі з урахуванням його екологічності.

Збільшити обсяги інвестицій в розвиток морського транспорту, портової інфраструктури, а також у сприяння збільшенню обсягів транзиту ще більше, ніж довоєнні часи. Тобто, у повоєнний час, Україна та її торгові партнери повинні зосередитися на таких ключових факторах розвитку морського транспорту, як

сприяння розвитку міжнародної торгівлі, цифровізація морського транспорту, модернізація портової інфраструктури, економія від масштабу, ліквідація існуючих дисбалансів та забезпечення вільної конкуренції.

Ефективність морського транспорту в період після-воєнного відновлення економіки України буде залежати від реального спрощення процедур міжнародної торгівлі та морських перевезень. Це дозволить скоротити час та витрати на здійснення митних та інших торгових процедур та впровадити нові технології для виконання

адміністративних формальностей. Спрощення процедур торгівлі та перевезень підвищить ефективність всього логістичного ланцюжка, здійснюючи позитивний вплив на морський транспорт.

Повоєнний розвиток водного транспорту в Україні може знизити енергоємність народного господарства за рахунок зменшення використання обсягів вичерпаного палива на перевезення однієї тони вантажу, що відповідає міжнародним зусиллям щодо стримування глобального потепління.

### Список використаних джерел:

1. Baylon A. M., Dragomir C. M. Next Type of Maritime Leaders for a Sustainable Global Future Maritime Business. Handbook of Research on the Future of the Maritime Industry. *IGI Global*. 2022. P. 268–289. DOI: <https://doi.org/10.4018/978-1-7998-9039-3.ch015>
2. Othman A., El Gazzar S., Knez M. Investigating the Influences of Smart Port Practices and Technology Employment on Port Sustainable Performance: The Egypt Case. *Sustainability*. 2022. Vol. 14. № 21. P. 1014. DOI: <https://doi.org/10.3390/su142114014>
3. Theocharis D. Approaches of the profitability of Arctic shipping in the literature 1. *Arctic Shipping*. Routledge, 2019. P. 23–39. URL: <https://www.taylorfrancis.com/chapters/edit/10.4324/9781351037464-4/approaches-profitability-arctic-shipping-literature-1-dimitrios-theocharis>
4. Gkonis K. G., Psaraftis H. N. Container transportation as an interdependent security problem. *Journal of Transportation Security*. 2010. Vol. 3. P. 197–211. DOI: <https://doi.org/10.1007/s12198-010-0047-y>
5. Park S., Kim H., Kwon, J. The impacts of demand and supply shocks in the dry bulk shipping market. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*. 2023. № 39(1). P. 13–22. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2022.10.004>
6. Gu Y., Dong X., Chen Z., Lien D. Evaluating the impact of COVID-19 on capesize and panamax sectors: the method of empirical mode decomposition. *Maritime Policy & Management*. 2022. P. 1–20. DOI: <https://doi.org/10.1080/03088839.2022.2143591>
7. Dai L., Jing D., Hu H., Shi Y., Lee S. An empirical analysis of structural breaks in world dry bulk shipping market. *International Journal of Shipping and Transport Logistics*. 2023. № 16(1-2). P. 141–153. DOI: <https://doi.org/10.1504/IJSTL.2023.128554>
8. Pouliasis P. K., Bentsos C. Oil price uncertainty and the relation to tanker shipping. *International Journal of Finance & Economics*. 2023. P. 1–23. DOI: <https://doi.org/10.1002/ijfe.2792>
9. Fan L., Wang R., Xu K. Analysis of fleet deployment in the international container shipping market using simultaneous equations modelling. *Maritime Policy & Management*. 2023. P. 1–18. DOI: <https://doi.org/10.1080/03088839.2023.2188267>
10. Koh A. J. H. Attractiveness of container shipping as an investment asset class – perspective from an equity investor with investment horizon of 5 years. Final Year Project (FYP). Singapore: Nanyang Technological University, 2022. URL: <https://hdl.handle.net/10356/163684>
11. Maritime Security and Safety in the Black Sea and Sea of Azov. International Maritime Organization. 2022. URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/MaritimeSecurityandSafetyintheBlackSeaandSeaofAzov.aspx>
12. Maritime Profile: Ukraine. UNCTADStat. 2022. URL: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/en-gb/804/index.html>
13. How Soaring Shipping Costs Raise Prices Around the World. International Monetary Fund. 2022. URL: <https://blogs.imf.org/2022/03/28/how-soaring-shipment-costs-raise-prices-around-the-world/>
14. World seaborne trade by types of cargo and by group of economies, annual. UNCTADStat. 2022. URL: <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=32363>
15. Транспорт України 2020: Статистичний збірник. Державна служба статистики України. 2021. URL: [http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/2021/zb/10/zb\\_Transport.pdf](http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/10/zb_Transport.pdf)
16. Disruption to global logistics and supply chains remains widespread: Clarksons. International Union of Marine Insurance. 2022. URL: <https://iumi.com/news/news/disruption-to-global-logistics-and-supply-chains-remains-widespread-clarksons>
17. Supply chain issues will be compounded by lack of Ukrainian and Russian seafarers, says global body representing international shipping. International Chamber of Shipping. 2022. URL: <https://www.ics-shipping.org/press-release/supply-chain-issues-will-be-compounded-by-lack-of-ukrainian-and-russian-seafarers-says-global-body-representing-international-shipping/>
18. Seafarer Workforce Report. Baltic and International Maritime Council. 2022. URL: <https://www.bimco.org/News/Priority-news/20210728--BIMCO-ICS-Seafarer-Workforce-Report>
19. Sustainable and resilient transport and trade facilitation in times of pandemic and beyond: Key challenges and opportunities. Geneva: UNCTAD, 2022. URL: <https://unctad.org/meeting/multi-year-expert-meeting-transport-trade-logistics-and-trade-facilitation-ninth-session>
20. The impact on trade and development of the war in Ukraine. UNCTAD Rapid Assessment. UNCTAD. 2022, March 16. URL: [https://unctad.org/system/files/official-document/osginf2022d1\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/osginf2022d1_en.pdf)
21. Global Impact of war in Ukraine on food, energy and finance systems. Briefing Note № 1. UN Sustainable Development Group. 2022, April 13. URL: <https://unsdg.un.org/download/5549/76820>
22. Dry Bulk Trade Outlook. Clarksons Research Studies. 2022. Vol. 28. № 4 (April). URL: <https://www.crsi.com/acatalog/dry-bulk-trade-outlook.html>
23. Risk of Collateral Damage in the North Western, Western, and Southwest Black Sea. The NATO Shipping Centre. 2022. URL: <https://shipping.nato.int/nsc/operations/news/-/2022/risk-of-collateral-damage-in-the-north-western-black-sea-2>
24. Aarup S.A., Wax E., Cokelaere H. Ukraine says EU road links won't make up for loss of Black Sea trade. *Politico*. 2022, April 5. URL: <https://www.politico.eu/article/green-corridor-west-not-save-ukraine-trade/>
25. Moreno E., Cassandra Garrison C., Chris Reese C. Panama says three ships hit by Russian missiles in Black Sea since start of Ukraine invasion. *Reuters*. 2022, March 17. URL: <https://www.reuters.com/world/panama-says-three-ships-hit-black-sea-since-start-ukraine-war-2022-03-16/>
26. Saul J., Paul R. Two cargo ships hit by blasts around Ukraine, one seafarer killed. *Reuters*. 2022, March 03. URL: <https://www.reuters.com/world/bangladesh-cargo-ship-hit-by-missile-crew-member-killed-bangladesh-official-2022-03-03/>
27. IMO Extraordinary Council Session held to discuss the impacts on shipping and seafarers of the situation in the Black Sea

and Sea of Azov. The International Maritime Organization, 2022. URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/ECSStatement.aspx>

28. Grain From Ukraine. Ministry of Foreign Affairs of Ukraine, 2023. URL: <https://mfa.gov.ua/en/grain-ukraine>

### References:

1. Baylon, A. M., & Dragomir, C. M. (2022) Next Type of Maritime Leaders for a Sustainable Global Future Maritime Business. In *Handbook of Research on the Future of the Maritime Industry*. IGI Global, pp. 268–289. DOI: <https://doi.org/10.4018/978-1-7998-9039-3.ch015>
2. Othman, A., El Gazzar, S., & Knez, M. (2022) Investigating the Influences of Smart Port Practices and Technology Employment on Port Sustainable Performance: The Egypt Case. *Sustainability*, 14(21), p. 1014. DOI: <https://doi.org/10.3390/su142114014>
3. Theocharis, D. (2019) Approaches of the profitability of Arctic shipping in the literature 1. In *Arctic Shipping*. Routledge, pp. 23–39. Available at: <https://www.taylorfrancis.com/chapters/edit/10.4324/9781351037464-4/approaches-profitability-arctic-shipping-literature-1-dimitrios-theocharis>
4. Gkonis, K. G., & Psaraftis, H. N. (2010) Container transportation as an interdependent security problem. *Journal of Transportation Security*, 3, pp. 197–211. DOI: <https://doi.org/10.1007/s12198-010-0047-y>
5. Park, S., Kim, H., & Kwon, J. (2023) The impacts of demand and supply shocks in the dry bulk shipping market. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 39(1), pp. 13–22. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2022.10.004>
6. Gu, Y., Dong, X., Chen, Z., & Lien, D. (2022) Evaluating the impact of COVID-19 on capesize and panamax sectors: the method of empirical mode decomposition. *Maritime Policy & Management*, pp. 1–20. DOI: <https://doi.org/10.1080/03088839.2022.2143591>
7. Dai, L., Jing, D., Hu, H., Shi, Y., & Lee, S. (2023) An empirical analysis of structural breaks in world dry bulk shipping market. *International Journal of Shipping and Transport Logistics*, 16(1-2), pp. 141–153. DOI: <https://doi.org/10.1504/IJSTL.2023.128554>
8. Pouliaxis, P. K., & Bentsos, C. (2023) Oil price uncertainty and the relation to tanker shipping. *International Journal of Finance & Economics*, pp. 1–23. DOI: <https://doi.org/10.1002/ijfe.2792>
9. Fan, L., Wang, R., & Xu, K. (2023) Analysis of fleet deployment in the international container shipping market using simultaneous equations modelling. *Maritime Policy & Management*, pp. 1–18. DOI: <https://doi.org/10.1080/03088839.2023.2188267>
10. Koh, A. J. H. (2022) Attractiveness of container shipping as an investment asset class – perspective from an equity investor with investment horizon of 5 years. Final Year Project (FYP), Nanyang Technological University, Singapore. Available at: <https://hdl.handle.net/10356/163684>
11. International Maritime Organization (2022) Maritime Security and Safety in the Black Sea and Sea of Azov. Available at: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/MaritimeSecurityandSafetyintheBlackSeaandSeaofAzov.aspx>
12. UNCTADStat (2022) Maritime Profile: Ukraine. Available at: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/en-gb/804/index.html>
13. International Monetary Fund (2022) How Soaring Shipping Costs Raise Prices Around the World. Available at: <https://blogs.imf.org/2022/03/28/how-soaring-shipping-costs-raise-prices-around-the-world/>
14. UNCTADStat (2022) World seaborne trade by types of cargo and by group of economies, annual. Available at: <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=32363>
15. State Statistics Service of Ukraine (2021) Transport of Ukraine 2020: Statistical publication. Available at: [http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/2021/zb/10/zb\\_Transpot.pdf](http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/10/zb_Transpot.pdf)
16. International Union of Marine Insurance (2022) Disruption to global logistics and supply chains remains widespread: Clarksons. Available at: <https://iumi.com/news/news/disruption-to-global-logistics-and-supply-chains-remains-widespread-clarksons>
17. International Chamber of Shipping (2022) Supply chain issues will be compounded by lack of Ukrainian and Russian seafarers, says global body representing international shipping. Available at: <https://www.ics-shipping.org/press-release/supply-chain-issues-will-be-compounded-by-lack-of-ukrainian-and-russian-seafarers-says-global-body-representing-international-shipping/>
18. Baltic and International Maritime Council (2022) Seafarer Workforce Report. Available at: <https://www.bimco.org/News/Priority-news/20210728---BIMCO-ICS-Seafarer-Workforce-Report>
19. UNCTAD (2022) Sustainable and resilient transport and trade facilitation in times of pandemic and beyond: Key challenges and opportunities. Geneva. Available at: <https://unctad.org/meeting/multi-year-expert-meeting-transport-trade-logistics-and-trade-facilitation-ninth-session>
20. UNCTAD (2022, 16 March) The impact on trade and development of the war in Ukraine. UNCTAD Rapid Assessment. Available at: [https://unctad.org/system/files/official-document/osginf2022d1\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/osginf2022d1_en.pdf)
21. UN Sustainable Development Group (April 13, 2022) Global Impact of war in Ukraine on food, energy and finance systems. Briefing Note no. 1. Available at: <https://unsdg.un.org/download/5549/76820>
22. Dry Bulk Trade Outlook (April 2022) Clarksons Research Studies, vol. 28, no. 4. Available at: <https://www.crsi.com/acatalog/dry-bulk-trade-outlook.html>
23. The NATO Shipping Centre (2022) Risk of Collateral Damage in the North Western, Western, and Southwest Black Sea. Available at: <https://shipping.nato.int/nsc/operations/news/-2022/risk-of-collateral-damage-in-the-north-western-black-sea-2>
24. Sarah Anne Aarup, Eddy Wax & Hanne Cokelaere (April 5, 2022) Ukraine says EU road links won't make up for loss of Black Sea trade. Politico. Available at: <https://www.politico.eu/article/green-corridor-west-not-save-ukraine-trade/>
25. Moreno, E., Cassandra Garrison, C., & Chris Reese, C. (March 17, 2022). Panama says three ships hit by Russian missiles in Black Sea since start of Ukraine invasion. *Reuters*. Available at: <https://www.reuters.com/world/panama-says-three-ships-hit-black-sea-since-start-ukraine-war-2022-03-16/>
26. Jonathan Saul and Ruma Paul (March 03, 2022) Two cargo ships hit by blasts around Ukraine, one seafarer killed. *Reuters*. Available at: <https://www.reuters.com/world/bangladesh-cargo-ship-hit-by-missile-crew-member-killed-bangladesh-official-2022-03-03/>
27. The International Maritime Organization (2022) IMO Extraordinary Council Session held to discuss the impacts on shipping and seafarers of the situation in the Black Sea and Sea of Azov. Available at: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/ECSStatement.aspx>
28. Ministry of Foreign Affairs of Ukraine (2023) Grain From Ukraine. Available at: <https://mfa.gov.ua/en/grain-ukraine>