

УДК 331.1

JEL Classification L41, R032

Валявська Наталія Олександрівна, к.е.н, доцент
(доцент кафедри бізнес-логістики та транспортних технологій, Державний університет інфраструктури та технологій)
ORCID ID 0000-0002-5701-4062

Корнійко Яна Русланівна, к.е.н. доцент.
(доцент кафедри бізнес-логістики та транспортних технологій, Державний університет інфраструктури та технологій)
ORCID ID 0000-0001-5772-7364

Ушацький Роман Вікторович,
(аспірант кафедри бізнес-логістики та транспортних технологій, Державний університет інфраструктури та технологій)
ORCID ID 0009-0003-6651-1823

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТОРГІВЕЛЬНИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

У статті викладено результати дослідження функціонування портів України через призму впливу війни. Представлено узагальнений аналіз роботи портів України з першої хвилі блокади російською федерацією у 2022 році до сучасного стану, в тому числі фактичну пропускну спроможність функціонуючих портів та номенклатуру обробки вантажів дунайськими портами у 2023 році. Додатково надано динаміку та структуру постачання аграрної продукції основними видами транспорту, де виділено важливість портів України, як основного шляху вивезення агропродукції для забезпечення її надходження на міжнародні ринки; відображено зміни цін на зерно та пшеницю між січнем 2021 року та серпнем 2023 року на основі індексів Міжнародної ради по зерну. Виокремлено роль портів Дунайського регіону та зернової угоди для експорту вантажопотік сільськогосподарської та іншої продукції до африканських та азійських ринків. Розкрито питання потенціалу подальшого розвитку, розбудови, модернізації та оновлення інфраструктури портів Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ. Наголошено на відновленні суднозаходів до портів Великої Одеси завдяки формуванню власного гуманітарного коридору України. Угруповано наслідки широкомасштабної війни російської федерації проти України в сфері портової діяльності через наслідки прямого та непрямого впливу. Узагальнено ризики судноплавства серед країн Азово-Чорноморського басейну з позиції безпекового питання. Підсумовано, що наслідки сценарію затяжної війни в Україні матимуть негативний вплив не лише на портову галузь, а й стануть каталізатором економічної кризи в розвинутих економіках світу.

Ключові слова: торгівельні порти, зернова угода, гуманітарний коридор; ризики.

© Валявська Н.О., Корнійко Я.Р., Ушацький Р.В., 2024

Постановка проблеми. Морські порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду їх розташування на перетині міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам, залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку [1].

Сьогодення змушує представників транспортної галузі шукати можливі шляхи вирішення питання відновлення експортно-імпоротної діяльності України.

Наразі ці проблеми викликані тим, що Україну атакує ворог знищуючи важливі об'єкти транспортної інфраструктури, блокує роботу річкових та морських портів, мінує водойми Чорного моря та перешкоджає здійсненню міжнародних перевезень. Ці та інші виклики у контексті забезпечення морської логістики на геополітичному ландшафті відображають важливість функціонування морських та річкових портів України, чим і обґрунтована актуальність даного дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Актуальні питання щодо функціонування морських та річкових портів України розкрито в працях багатьох українських науковців. Боняр С.М. та Будник В.А. [2] приділяють увагу формуванню принципів стратегічного планування розвитку підприємств внутрішнього водного транспорту шляхом розбудови мережі портових хабів на внутрішніх водних шляхах України. Ромаха В.Л. у своїй науковій праці [3] представляє дослідження сучасних підходів та розробка рекомендацій щодо формування моделі управління вітчизняними морськими портами. А інші науковці направляють свої дослідження на аналіз різних аспектів діяльності портової галузі: Філіпішина Л.М. та Новікова А.В. [4] висвітлюють економічний аналіз розвитку портової інфраструктури через можливі шляхи вирішення проблем, які виникають в контексті регіональної інтеграції у галузі морської торгівлі та портового розвитку, а автори Вернигора Р.В. та Золотаревська О.О. у своєму ґрунтовному науковому дослідженні [5] акцентують увагу на комплексному аналізі сучасного стану та перспективи розвитку морських портів України з метою виявлення шляхів їх взаємодії із залізницею при організації вантажних перевезень. Загалом варто зазначити, що питання портової діяльності завжди були у полі зору сучасних науковців, однак через призму впливу війни в Україні тенденції розвитку є непрогнозованими та постійно видозмінюється, що потребує постійного оновлення та актуалізації досліджень.

Метою статті є проведення аналізу сучасного стану функціонування торговельних портів України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Саме морські перевезення та порти України до війни були основним способом для експорту продукції агропромислового комплексу, який у 2021 році приніс \$27,9 млрд. До того ж, вони були основними шляхами експорту і для металургії (\$16 млрд), хімічної промисловості (\$2,7 млрд), мінеральних добрив (\$8,42 млрд) та іншої продукції. Заблокувавши українські порти, російська федерація, завдала потужного удару по економіці України. До повномасштабного вторгнення значну частину імпорту та близько 70% експорту здійснювали саме морським сполученням (орієнтовно на \$47 млрд), а для сільськогосподарської продукції цей показник становив майже 90% [6].

На рис. 1 представлено динаміку та структуру постачання аграрної продукції основними видами транспорту (березень 2022 року – травень 2023 року), де можемо спостерігати, що основним шляхом вивезення агропродукції були і є порти, інші шляхи загалом не перевищують третину від загальних обсягів експорту. Зазначене свідчить, що замінити морські шляхи постачання доволі складно і будь-які форс-мажори, пов'язані з морськими перевезеннями, одразу призводять до зниження постачання аграрної продукції [7].

22 липня 2022 року у Стамбулі Україна, Туреччина та ООН підписали угоду про розблокування портів та вивезення українського зерна. Дана угода про «Зерновий коридор»

дозволила експортувати українські зернові товари з портів Одеси, Південного та Чорноморська. Однак вже через рік «зернової угоди» представники російської федерації заявили про припинення дії коридору, що було одним із методів маніпуляції та тиску на уряд України. З цієї причини представники української влади об'явили про створення «гуманітарного коридору» вздовж узбережжя Чорного моря в 12-ти мильних прибережних зонах України, Румунії, Болгарії та Туреччини, тим самим передбачивши обхід фактичної блокади суден, що прямують до африканських та азійських ринків та відсутність можливості атак російської федерації в прибережній зоні країн членів НАТО.

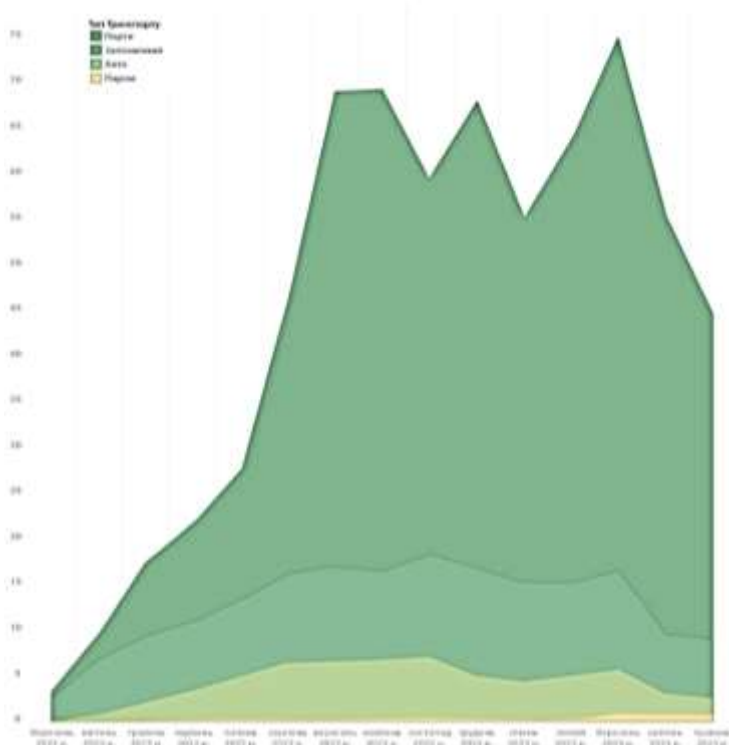


Рис.1. Динаміка постачання аграрної продукції основними видами транспорту, тис. т

Джерело: [7]

Таким чином 16 серпня 2023 року з порту Одеси гуманітарним коридором вирушило перше судно контейнеровоз Joseph Schulte під прапором Гонконгу. На його борту знаходилось понад 30 тисяч тонн вантажу (2 114 контейнерів), зокрема з продовольством [8]. І не зважаючи на те, що в ООН не вважають, що коридор для експорту зерна у Чорному морі, який Україна забезпечила самотужки, є сталим чи бодай передбачуваним [9], все ж відповідно до навігаційного доручення ВМС ЗСУ № 6 від 08 серпня 2023 року оголошено нові тимчасові маршрути руху цивільних суден до/з чорноморських портів України. Починаючи з 00:00 10 серпня 2023 року діє оголошене прибережне попередження (ПРИП) №122/23 від 09.08.2023, яким визначені маршрути руху суден. У першу чергу вказані маршрути призначені для безпечної евакуації суден, які з початку широкомасштабного російського вторгнення (24.02.2022 р.) перебувають в морських портах Чорноморськ, Одеса та Південний, та не могли покинути гавані через закриття для плавання визначеного району Чорного моря. Для тих судновласників, що мають наміри використовувати визначені

тимчасові маршрути, слід офіційно звертатися до відповідної філії Адміністрації морських портів України [10].

Лінійна діаграма, яка представлена на рис. 2 показує, як змінилися ціни на зерно та пшеницю між січнем 2021 року та серпнем 2023 року на основі індексів Міжнародної ради по зерну.

Ціни значно зросли приблизно в день вторгнення російської федерація в Україну і залишалися високими до травня 2022 року. Наприкінці травня були встановлені «смуги солідарності», і з цього моменту ціни почали падати. Чорноморська зернова ініціатива була запущена в липні 2022 року.



Рис.2. Індеси Міжнародної ради по зерну: зміни цін на зерно та пшеницю між січнем 2021 року та серпнем 2023 року

Джерело: [11]

Ціни почали незначно зростати у вересні та жовтні 2022 року, але знову впали в листопаді та грудні 2022 року. Відтоді ціни продовжували поступово знижуватися з деякими коливаннями. Але коли в липні 2023 року російська федерація оголосила про вихід з ініціативи, ціни знову зросли. Цінова невизначеність залишається, а забезпечення надходження українського зерна залишається вкрай важливим для глобальної продовольчої безпеки [11].

Відповідно до даних Адміністрації морських портів України (далі АМПУ), з 10 серпня 2023 року коли Україна оголосила про намір запустити власний «гуманітарний коридор», після того, як російська федерація вийшла із «зернової угоди» в українських портах Одеса, Південний та Чорноморськ обробили 4,4 млн т вантажів. Зокрема, у серпні було оброблено 59 614 т вантажів, в вересні – 277 916 т, у жовтні – 1 994 312 т, за першу половину листопада – 1 591 406 т вантажів. За цей час до портів «Великої Одеси» зайшло 148 суден, 115 суден – вже вийшли, ще п'ять – евакуйовані. За майже рік роботи «зернової угоди» через одеські порти обробили 32,8 млн т вантажів. Морським «гуманітарним коридором» користуються не лише аграрії. Експорт продукції гірничо-металургійного комплексу за обсягом займає друге місце. Так, зокрема, у листопаді з двох українських морських портів 14 суден сукупно вивезли близько 620 тис. т залізної руди і 140 тис. т металопродукції, а у жовтні експорт

продукції українського гірничо-металургійного комплексу через порти Великої Одеси орієнтовно становив 507 тис. т залізної руди [12].

Очевидно, що в найближчій та середньостроковій перспективі українські порти будуть орієнтуватись, в першу чергу, на експортний вантажопотік та розширення номенклатури вантажів (зокрема контейнери), що перевалюються в портах Великої Одеси. Згадані напрямки розвитку є у планах бізнесу та керівництва профільних українських відомств, у тому числі АМПУ.

Як відомо, портова система України налічує 18 морських портів, 13 з яких знаходяться на континентальній території України і 5 портів – на тимчасово окупованій території АР Крим. Загальна потужність континентальних портів та терміналів становить 313,3 млн т.

Нині Україна контролює найбільші порти, на які припадало понад 85% морського вантажообігу: Миколаївський, Ольвію, Одеський, Чорноморський і Південний.

Завдяки географічному положенню, близькості до великих портів Болгарії та Румунії, а також можливості руху суден уздовж Дунаю змогли уникнути морської блокади російської федерації та стали єдиним водним шляхом для експорту (до впровадження зернової ініціативи) три невеликі порти у гирлі Дунаю: Ізмаїльський, Ренійський та Усть-Дунайський. У мирний час на них припадало трохи менше, ніж 5% експорту [6].

Відповідно до даних АМПУ у таблиці 1 представлено статистичні дані щодо портів, які функціонують під час воєнного стану в Україні (реєстр портів оновлюється щотижня, по мірі подання документів портовими операторами (інформація представлена на 11.01.23).

Таблиця 1

Пропускна спроможність функціонуючих портів України

Назва порту	Пропускна спроможність вантажів, тис.т	Оброблено у минулому році суден, од.	Оброблено у минулому році вантажів, тис.т
1	2	3	4
Морський порт Білгород-Дністровський	1 710,00	0,00	0,00
Морський порт Ізмаїл	9 334,50	5 773,00	8 895,28
Морський порт Миколаїв	31 096,00	314,00	3 200,98
Морський порт Одеса	48 554,00	360,00	7 671,16
Спеціалізований морський порт Ольвія	5 000,00	76,00	812,20
Морський порт Південний	53 950,00	347,00	15 280,01
Морський порт Рені	8 004,00	3 796,00	6 824,89
Морський порт Усть-Дунайськ	768,90	498,00	768,90
Морський порт Чорноморськ	54 955,00	534,00	11 783,88
Всього	213 372,40	11698	55237,3
Морський порт Бердянськ, морський порт Маріуполь, морський порт Скадовськ, морський порт Херсон, морський порт Севастополь, морський порт Керч, морський порт Феодосія, морський порт Ялта, морський порт Євпаторія припинили свою діяльність на підставі наказу Міністерства інфраструктури України № 256 «Про закриття морських портів» [13] у зв'язку з			

військовою агресією російської федерації проти України та неможливістю здійснення обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності, робіт, забезпечення належного рівня безпеки судноплавства, дотримання вимог міжнародних договорів України, забезпечення охорони навколишнього природного середовища.

Джерело: побудовано авторами на основі [13] та [14]

Зрозуміло, що нині в Україні активно продовжують працювати дунайські порти, але вони мають відносно невеликі потужності і не можуть вирішити наявні логістичні проблеми, адже їх фізична пропускна спроможність обмежена та сягає до 10 млн тонн на рік, у той час як морські – до 250 млн тонн. Крім того, до даних портів можуть заходити лише невеликі судна та баржі, що підвищує вартість доставки вантажу в ланцюзі поставок. Попри те, що сьогодні порти Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ задіяли майже усі наявні потужності для перевалки вантажів, потенціал для подальшого розвитку все ж є. А саме: модернізація та оновлення інфраструктури портів, залучення інвестицій для будівництва нових терміналів і проведення днопоглиблення [15]. Спільно з представниками бізнес-середовища у 2023 році АМПУ запустила 23 точки перевалки, реалізує ще 15 таких інвестиційних проєктів у портах Ізмаїлу та Рені [16]. Тобто, нестабільність роботи зернового коридору, залежність від значної кількості факторів, передусім від дій з боку російської федерації, спричинило зростання кількості бажаючих розвивати бізнес в Дунайському регіоні, насамперед, це відомі гравці зернового ринку: «НІБУЛОН», «Луї Дрейфус Компані» (LDC), UPSS Terminal, SGM, «Кернел». До того ж, сьогодні Румунією будується новий альтернативний транспортний шлях для української агропродукції до світових ринків: від українського кордону до морських портів Румунії. Дане будівництво стане каталізатором для росту експорту української агропродукції та підвищення її конкурентоспроможності на міжнародних ринках [17].

У 2023 році вантажообіг через дунайські порти досягнув рекордних показників: через порти пройшло понад 29 мільйонів тонн вантажів, що становить приріст у майже 6 разів порівняно з довоєнним періодом [18]. Номенклатура вантажів по всім морським портам Дунайського регіону направлені на: зернові, олію, нафто-продукти, руду та інші (рис. 3).

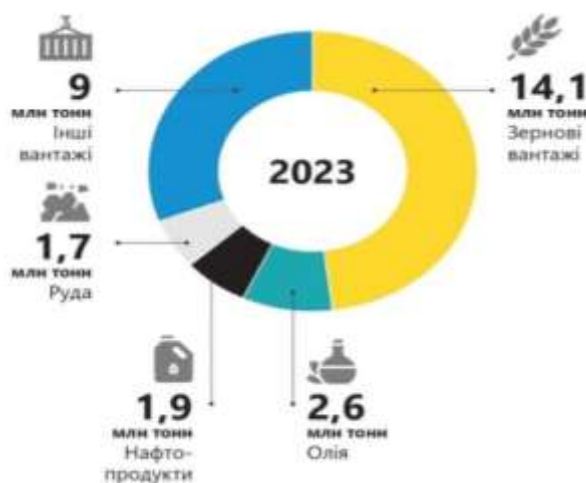


Рис. 3. Номенклатура обробки вантажів дунайських портів у 2023 році

Джерело: [18]

У підсумку доречно розглянути наслідки впливу широкомасштабної війни російської федерації проти України в сфері портової діяльності. До прямого впливу варто віднести:

- 1) тимчасове припинення судноплавства в Чорному та Азовському морях;
- 2) переорієнтація та збільшення використання портів річки Дунай;
- 3) збільшення судноплавства та обсягів обробки вантажів в сусідніх країнах.

До опосередкованого непрямого впливу можна віднести:

- 1) зміна міжнародних транспортних маршрутів через обмеження географії експорту, імпорту та транзиту;
- 2) перебої з постачанням;
- 3) зміна номенклатури обробки вантажів у портах України;
- 4) подорожчання страхування вантажів, які підпадають під зону страхового ризику.

Цікавим є факт, що для тих судноплавних компаній, які приймають рішення працювати з портами України існує перелік ризиків, з якими вони фактично можуть зіштовхнутися, відповідно капітан судна повинен видати гарантійний лист про те, що Капітан/Власники несуть повну відповідальність за будь-які збитки, втрати через військовий стан, напади, мінування тощо, а відшкодування має бути організовано відповідно до положень Указу Кабінету Міністрів України від 26 травня 2023 р. № 548 [19]. Крім того, відповідно до офіційної інформації Адміністрації морських портів України щодо заходу судна повідомляється наступне [20]:

- вантажні операції призупиняються, коли звучить повітряна тривога;
- лоцманська проводка доступна лише вдень;
- ризики ракетного обстрілу порту та плавучих мін на підступах до порту залишаються;
- судна проходять через північно-західну частину Чорного моря, але стикаються з потенційними ризиками ракетних ударів, атак безпілотників або плавучих мін;
- будь-який захід судна повинен бути заздалегідь узгоджений з Військовою адміністрацією;
- адміністрація через судового агента надає судну, що заходить, карту з координатами навігаційних маршрутів.

Україна має найдовше морське узбережжя серед країн Азово-Чорноморського басейну - 2759,2 км. Значну частину національного валового продукту формують п'ять областей України, які мають вихід до моря і займають близько 27% території. Більшість населення на їх території проживає на відстані не більше 60 кілометрів від моря і тісно пов'язане з морською діяльністю [21]. І лише один день військово-морської блокади України завдає вітчизняній економіці збитків на суму близько 170 мільйонів доларів [22]. Саме тому розблокування українських портів та свобода судноплавства серед країн Азово-Чорноморського басейну має стати першочерговим безпековим питанням в політико-дипломатичному вимірі для свободи судноплавства.

Висновки та пропозиції. З початку повномасштабної війни російської федерації проти України, чітко проявилися всі сильні та слабкі сторони економіки світу. Вагомий вплив відбувся через блокування роботи портів України як об'єктів критичної інфраструктури та стратегічного спрямування. З початком першої хвилі війни, завдяки роботі портів Дунайського регіону, основна діяльність яких була максимально зосереджена на транспортуванні зерна та продуктів харчування, було забезпечено експорт до країн Азії та Африки. Реалізація ініціативи уряду щодо стабілізації роботи портового господарства України, військові успіхи Збройних сил України та підтримка міжнародних партнерів поступово стабілізували макроекономічну ситуацію країни. Надзвичайно суттєвим стало питання повернення до роботи та збереження господарської діяльності функціонуючих портів Чорного та Азовського морів. Розблокування українських торговельних портів відновить українську економіку та міжнародні ланцюги поставок. У підсумку можна стверджувати, що наслідки сценарію затяжної війни матимуть негативний вплив не лише на

портову галузь України, а й стануть каталізатором економічної кризи в розвинутих економіках світу. Однак, на жаль, можливі ризики від подальшої ескалації війни в Україні ніхто не може передбачити.

ЛІТЕРАТУРА

1. Інформація про водний транспорт України. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. 2020. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html?PrintVersion/> (дата звернення: 27.12.2023).
2. Боняр С., Будник В. Стратегічне планування розвитку підприємств внутрішнього водного транспорту шляхом розвитку мережі портових хабів. Збірник наукових праць Державний університет інфраструктури та технологій Секція «Економіка та управління». 2023. № 53. С. 17–26. URL: <https://doi.org/10.32703/2664-2964-2023-53-17-26> (дата звернення: 03.01.2024).
3. Ромах В.Л. Формування моделі управління морськими портами. Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Технічні науки. Т. 34 (73) № 4. 2023. С. 261–265. URL: <https://doi.org/10.32782/2663-5941/2023.4/42> (дата звернення: 26.12.2023).
4. Філіпішина Л., Новікова А. Економічний аналіз регіональної інтеграції розвитку портової інфраструктури і морської торгівлі. Наукові інновації та передові технології. 2023. № 13 (27). URL: [https://doi.org/10.52058/2786-5274-2023-13\(27\)-585-596](https://doi.org/10.52058/2786-5274-2023-13(27)-585-596) (дата звернення: 26.12.2023).
5. Вернигора Р., Золотаревська О. Аналіз сучасних проблем ефективної взаємодії залізниці України з морськими портами. Транспортні системи та транспортні технології. 2021. № 21. С. 49. URL: <https://doi.org/10.15802/tsst2021/237661> (дата звернення: 26.12.2023).
6. Берестенко В. Як логістика адаптувалася до війни. Економічна правда. 2023. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2023/07/24/702529/> (дата звернення: 04.01.2024).
7. Терещук А. Топ-10 країн-імпортерів української аграрної продукції під час війни. Юридична газета – онлайн версія. 2023. URL: <https://jur-gazeta.com/dumka-eksperta/top10-krayinimporteriv-ukrayinskoji-agrarnoyi-produkciyi-pid-chas-viyni.html> (дата звернення: 10.01.2024).
8. Михайлов Д. Судно Joseph Schulte, що вирушив із зерном з Одеси, прибуде до Стамбула увечері. Суспільне. Новини. 2023. URL: <https://susplne.media/553225-kontejnerovoz-joseph-schulte-so-virusiv-iz-zernom-z-odesi-pribude-do-stambula-uveceri/> (дата звернення: 10.01.2024).
9. Дунайські порти України з початку року втричі наростили обсяги перевалки вантажів. UKRINFORM. Новини. 2024. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3811482-v-oon-ne-vvazaut-alternativnij-zernovij-koridor-u-cornomu-mori-stalim-i-peredbacuvanim.html> (дата звернення: 13.01.2024).
10. Відповідно до навігаційного доручення ВМС ЗСУ № 6 від 08 серпня 2023 року, АМПУ. Адміністрація морських портів України. 2023. URL: <https://www.uspa.gov.ua/announcements/vidpovidno-do-navigacijnogo-doruchennya-vms-zsu-№-6-vid-08-serpnya-2023-roku> (дата звернення: 11.01.2024).
11. Infographic - Ukrainian grain exports explained. European Council The Council of the European Union. 2023. URL: <https://www.consilium.europa.eu/en/infographics/ukrainian-grain-exports-explained/> (дата звернення: 15.01.2024).
12. Букатюк У. 115 суден і 4,4 млн т вантажів. Як працює тимчасовий морський коридор після виходу РФ із «зернової угоди». Forbes.ua. Бізнес, мільяртери, новини, фінанси, інвестиції, компанії. 2023. URL: <https://forbes.ua/news/cez-ukrainskiy-morskiy-koridor-vzhe-obrobili-44-mln-t-vantazhiv-ampu-17112023-17342/> (дата звернення: 25.12.2023).
13. Про закриття морських портів: Наказ Міністерства інфраструктури України від 28.04.2022 р. № 256. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0470-22#Text> (дата звернення: 15.01.2024).
14. Адміністрація морських портів України. Показники роботи. 2023. URL: <https://www.uspa.gov.ua/reystro> (дата звернення: 15.01.2024).
15. Потреба дунайських портів в інвестиціях сягає \$120 мільйонів. UKRINFORM. Новини. 2024. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3701717-potreba-dunajskih-portiv-v-investiciah-sagae-120-miljoniv-kubakov.html> (дата звернення: 15.01.2024).
16. Вантажообіг дунайських портів сягнув рекордних 29 млн тонн. Держзовнішінформ ДП. 2024. URL: <https://dzi.gov.ua/press-centre/news/vantazhoobig-dunajskiyh-portiv-syagnuv-rekordnyh-29-mln-tonn/> (дата звернення: 09.01.2024).
17. Румунська Автомагістраль: Новий транспортний шлях для української агропродукції до світових ринків. Судноплавство. 2024. URL: <https://ua.sudohodstvo.org/rumunska-avtomagistral-novuj-transportnij-shlyah-dlya-ukrayinskoji-agroprodukcziyi-do-svitovyh-rynki/> (дата звернення: 12.01.2024).

18. Гойденко Т. Минувало року вантажообіг через дунайські порти досягнув рекордних показників. Останні новини України та світу онлайн - Головний діловий портал Delo.ua. URL: <https://delo.ua/agro/minulogo-roku-vantazoobig-cerez-dunaiski-porti-dosyagnuv-rekordnih-pokaznikiv-427951/> (дата звернення: 08.01.2024).

19. Про затвердження Порядку надання гарантій компенсації шкоди, заподіяної внаслідок збройної агресії Російської федерації проти України та воєнних дій на території України, фрахтувальникам, операторам та/або власникам морських суден та суден внутрішнього плавання, що ходять під прапором України та під прапорами іноземних держав : Постанова Каб. Міністрів України від 26.05.2023 р. № 548. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2023-p#Text> (дата звернення: 16.01.2024).

20. Insights: Russia - Ukraine War: Impact on shipping. NorthStandard. Marine Insurance. 2023. URL: <https://north-standard.com/insights/news/russia-ukraine-war-impact-on-shipping/> (дата звернення: 25.12.2023).

21. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року: Постанова Каб. Міністрів України від 07.10.2009 р. № 1307: станом на 3 листоп. 2020 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-p#Text> (дата звернення: 16.01.2024).

22. Петрушко Л., Шевчук С. Головне питання економіки. Україна втрачає \$170 млн на день через заблоковані порти. Чи можна вирішити експортний колапс – Forbes.ua. Бізнес, мільярдери, новини, фінанси, інвестиції, компанії. 2022. URL: <https://forbes.ua/inside/morski-vorota-na-zamku-yak-pratsyuyut-zablokovani-cherez-viynu-porti-21042022-5552> (дата звернення: 12.01.2024).

REFERENCES

1. Ministerstvo rozvytku hromad, terytorii ta infrastruktury (2020), *Ukrainy Informatsiia pro vodnyi transport Ukrainy*, available at: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html?PrintVersion/> (Accessed: 27 December 2023).

2. Boniar, S., Budnyk, V. (2023), «Stratehichne planuvannya rozvytku pidpriemstv vnutrishnoho vodnoho transportu shliakhom rozvytku merezhi portovykh khabiv», *Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnyi universytet infrastruktury ta tekhnologii Sektsiia «Ekonomika ta upravlinnia»*. № 53. pp. 17–26, available at <https://doi.org/10.32703/2664-2964-2023-53-17-26> (Accessed: 03 January 2024).

3. Romakh, V. (2023), «Formuvannya modeli upravlinnia morskymy portamy», *Vcheni zapysky TNU imeni V.I. Vernadskoho. Seriia: Tekhnichni nauky*. Т. 34 (73) vol. 4 pp. 261–265, available at <https://doi.org/10.32782/2663-5941/2023.4/42> (Accessed: 26 December 2023).

4. Filipishyna, L., Novikova, A. (2023), «Ekonomichniy analiz rehionalnoi intehtratsii rozvytku portovoi infrastruktury i morskoi torhivli», *Naukovi innovatsii ta peredovi tekhnologii*. vol. 13 (27), available at [https://doi.org/10.52058/2786-5274-2023-13\(27\)-585-596](https://doi.org/10.52058/2786-5274-2023-13(27)-585-596) (Accessed: 26 December 2023).

5. Vernyhora, R., Zolotarevska, O. (2021), «Analiz suchasnykh problem efektyvnoi vzaiemodii zaliznytsi Ukrainy z morskymy portamy», *Transportni systemy ta transportni tekhnologii*. vol. 21. pp. 49, available at: <https://doi.org/10.15802/tst2021/237661> (Accessed: 26 December 2023).

6. Berestenko, V. (2023), «Yak lohistyka adaptuvalas do viiny», *Ekonomichna pravda*, available at <https://www.epravda.com.ua/columns/2023/07/24/702529/> (Accessed: 04 January 2024).

7. Tereshchuk, A. (2023), «Top-10 krain-importeriv ukrainskoi ahrarnoi produktsii pid chas viiny», *Yurydychna hazeta – onlain versiia*, available at <https://jur-gazeta.com/dumka-eksperta/top10-krayinimporteriv-ukrayinskoyi-agrarnoyi-produktsiyi-pid-chas-viyni.html> (Accessed: 10 January 2024).

8. Mykhailov, D. (2023), «Sudno Joseph Schulte, shcho vyrushyv iz zernom z Odesy, prybude do Stambula uvechery», *Suspilne. Novyny*, available at <https://suspilne.media/553225-kontejnerovoz-joseph-schulte-so-virusiv-iz-zernom-z-odesi-pribude-do-stambula-uveceri/> (Accessed: 10 January 2024).

9. «Dunaiski porty Ukrainy z pochatku roku vtrychi narostyly obsiahy perevalky vantazhiv. UKRINFORM», (2024), *Novyny*, available at <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3811482-v-oon-ne-vvazaut-alternativnij-zernovij-koridor-u-cornomu-mori-stalim-i-peredbacuvanim.html> (Accessed: 13 January 2024).

10. Administratsiia morskyykh portiv Ukrainy (2023), «Vidpovidno do navihatsiinoho doruchennia VMS ZSU № 6 vid 08 serpnia 2023 roku», available at <https://www.uspa.gov.ua/announcements/vidpovidno-do-navigaczijnogo-doruchennya-vms-zsu-№-6-vid-08-serpnia-2023-roku> (Accessed: 11 January 2024).

11. European Council The Council of the European Union (2023), «Infographic - Ukrainian grain exports explained», available at <https://www.consilium.europa.eu/en/infographics/ukrainian-grain-exports-explained/> (Accessed: 15 January 2024).

12. Bukatiuk, U. (2023), «115 suden i 4,4 mln t vantazhiv. Yak pratsiuie tymchasovi morskyy korydor pislia vykhodu RF iz «zernovoi uhody», *Forbes.ua. Biznes, miliardery, novyny, finansy, investytsii, kompanii*, available at <https://forbes.ua/news/cherez-ukrainskiy-morskiy-koridor-vzhe-obrobili-44-mln-t-vantazhiv-ampu-17112023-17342/> (Accessed: 25 December 2023).

13. The Verkhovna Rada of Ukraine (2022), «Pro zakryttia morskykh portiv: Nakaz Ministerstva infrastruktury Ukrainy» vid 28.04.2022 r. № 256, available at <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0470-22#Text> (Accessed: 15 January 2024).
14. Administratsiia morskykh portiv Ukrainy (2023), «Pokaznyky roboty», available at <https://www.uspa.gov.ua/rejestr-po> (Accessed: 15 January 2024).
15. «Potreba dunaiskykh portiv v investytsiakh siahaie \$120 milioniv», (2024), UKRINFORM. Novyny, available at <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3701717-potreba-dunajskih-portiv-v-investiciah-sagae-120-miljoniv-kubakov.html> (Accessed: 15 January 2024).
16. «Vantazhoobih dunaiskykh portiv siahnuv rekordnykh 29 mln ton» (2024), Derzhzovnishinform DP, available at <https://dzi.gov.ua/press-centre/news/vantazhoobig-dunajskih-portiv-syagnuv-rekordnykh-29-mln-tonn/> (Accessed: 09 January 2024).
17. «Rumunska Avtomahistral: Novyi transportnyi shliakh dlia ukrainkoj ahroproduksii do svitovykh rynkiv» (2024), Sudnovplavstvo, available at <https://ua.sudohodstvo.org/rumunska-avtomagistral-novyj-transportnyj-shlyah-dlya-ukrayinskoyi-agroprodukcziyi-do-svitovykh-rynkiv/> (Accessed: 12 January 2024).
18. Hoidenko, T. (2024), «Mynuloho roku vantazhoobih cherez dunaiski porty dosiahnuv rekordnykh pokaznykiv», Ostanni novyny Ukrainy ta svitu onlain - Holovnyi dilovyi portal Delo.ua, available at <https://delo.ua/agro/minulogo-roku-vantazhoobig-cherz-dunaiski-porti-dosyagnuv-rekordnix-pokaznykiv-427951/> (Accessed: 08 January 2024).
19. The Cabinet of Ministers of Ukraine (2023), Pro zatverdzhennia Poriadku nadannia harantii kompensatsii shkody, zapodiianoj vnaslidok zbroinoi ahresii Rosiiskoi Federatsii proty Ukrainy ta voiennykh dii na terytorii Ukrainy, frakhtovalnykam, operatoram ta/abo vlasnykam morskykh suden ta suden vnutrishnoho plavannia, shcho khodiat pid praporom Ukrainy ta pid praporamy inozemnykh derzhav: Postanova Kab. Ministriv Ukrainy vid 26.05.2023 r. № 548, available at <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2023-p#Text> (Accessed: 16 January 2024).
20. «Insights: Russia - Ukraine War: Impact on shipping» (2023), NorthStandard. Marine Insurance, available at <https://north-standard.com/insights/news/russia-ukraine-war-impact-on-shipping/> (дата звернення: 25 December 2023).
21. The Cabinet of Ministers of Ukraine (2020), Pro zatverdzhennia Morskoj doktryny Ukrainy na period do 2035 roku: Postanova Kab. Ministriv Ukrainy vid 07.10.2009 r. № 1307: stanom na 3 lystop. 2020 r., available at <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-p#Text> (Accessed: 16 January 2024).
22. Petrushko, L., Shevchuk, S. (2022), «Holovne pytannia ekonomiky. Ukraina vtrachaie \$170 mln na den cherez zablokovani porty», Chy mozna vyrishyty eksportnyi kolaps – Forbes.ua. Biznes, miliardery, novyny, finansy, investytsii, kompanii, available at <https://forbes.ua/inside/morski-vorota-na-zamku-yak-pratsuyut-zablokovani-cherz-viynu-porti-21042022-5552> (Accessed: 12 January 2024).

***Valiavska Natalia, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor
(Associate Professor of the Business-Logistics and Transport Technologies Department, State University of Infrastructure and Technologies)***

***Korniiko Yana, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor
(Associate Professor of the Business-Logistics and Transport Technologies Department, State University of Infrastructure and Technologies)***

***Ushatskyi Roman, graduate student
(State University of Infrastructure and Technologies)***

ANALYSIS OF THE CURRENT STATE OF FUNCTIONING OF COMMERCIAL PORTS OF UKRAINE

The article presents the results of the study of the functioning of the ports of Ukraine through the prism of the impact of the war. A generalized analysis of the operation of Ukraine's ports from the first wave of blockade by the Russian Federation in 2022 to the current state is presented, including the actual throughput capacity of functioning ports and the nomenclature of cargo handling by Danube ports in

2023. In addition, the dynamics and structure of the supply of agricultural products by the main modes of transport are provided, where the importance of the ports of Ukraine as the main way of exporting agricultural products to ensure their arrival on international markets is highlighted; shows changes in grain and wheat prices between January 2021 and August 2023 based on International Grains Council indices. The role of the ports of the Danube region and the grain agreement for the export of cargo flows of agricultural and other products to African and Asian markets is singled out. The question of the potential for further development, development, modernization and renewal of the infrastructure of the ports of Izmail, Reni, and Ust-Dunaysk was revealed. The restoration of ship calls to the ports of Greater Odessa thanks to the formation of Ukraine's own humanitarian corridor was emphasized. The consequences of Russia's large-scale war against Ukraine in the field of port activity are grouped due to the consequences of direct and indirect influence. The risks of shipping among the countries of the Azov-Black Sea basin from the standpoint of security are summarized. It is concluded that the consequences of the protracted war scenario in Ukraine will have a negative impact not only on the port industry, but will also become a catalyst for an economic crisis in the developed economies of the world.

Keywords: trade ports, grain agreement, humanitarian corridor; risks.

Стаття прийнята до друку 10 березня 2024 року