

3. Бабков О. В., Дехтяр А. С. Методика планування експлуатації будівельних конструкцій. *Дороги і мости*. 2019. № 19–20. С. 54–60. DOI: 10.36100/dorogimosti2019.19.054

4. Кривельов Л. І. Концепція системи подовження терміну експлуатації будинків і споруд. *Науковий вісник будівництва*. 2009. № 54. С. 153–157. URL: <https://er.nau.edu.ua/handle/NAU/62288> (дата звернення: 29.02.2024).

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-414-6-15>

PROBLEMS AND PROSPECTS OF THE DEVELOPMENT OF SEAPORTS UNDER MARTIAL LAW

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

Muradian A. O.

*Candidate of Technical Sciences,
Associate Professor at the Department
of Port Operation and Cargo Handling
Technology
Odesa National Maritime University
Odesa, Ukraine*

Мурад'ян А. О.

*кандидат технічних наук,
доцент кафедри експлуатації портів
і технології вантажних робіт
Одеський національний морський
університет
м. Одеса, Україна*

Demydiukov O. V.

*Postgraduate Student at the Department
of Port Operation
and Cargo Handling Technology
Odesa National Maritime University
Odesa, Ukraine*

Демидюков О. В.

*аспірант кафедри експлуатації
портів і технології вантажних робіт
Одеський національний морський
університет
м. Одеса, Україна*

Popova Yu. M.

*Candidate of Economic Sciences,
Associate Professor,
Associate Professor at the Department
of Business Logistics and
Transportation Technologies
State University of Infrastructure
and Technologies
Kyiv, Ukraine*

Попова Ю. М.

*кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри бізнес-логістики
та транспортних технологій
Державний університет
інфраструктури та технологій
м. Київ, Україна*

Вигідне географічне положення країни створює сприятливі умови для її участі в світових вантажних перевезеннях, а за мирні часи

українські морські порти відігравали значну роль в процесах зовнішньої торгівлі, переваливши за даними 2021 р. 118 млн т вантажів [1], серед яких продукція агропромислового комплексу, металургії, мінеральні добрива, вироби хімічної промисловості тощо.

Але повномасштабна військова агресія росії спричинила значні виклики для подальшого функціонування вітчизняних морських портів, а кількість вантажів значно скоротилась. Так, за результатами роботи у надзвичайних умовах воєнного стану за 11 місяців 2023 р. цим інфраструктурним об'єктам вдалося наростити обсяги перевантаження на 15,8 % (в порівнянні з аналогічним періодом 2022 р.) до 52,8 млн т вантажів, але цей показник у декілька разів менше ніж в довоєнні роки [1].

Така ситуація потребує визначення «вузьких місць», своєчасного реагування на різних рівнях управління та оперативного вирішення економічних, технічних, технологічних та інших проблем розвитку портів в умовах воєнного стану з метою реформування портових послуг, забезпечення вантажів та збільшення обсягів перевезення, позиціонування вітчизняних морських портів як потужних логістичних центрів в міжнародних транспортних коридорах, що зумовлює актуальність та своєчасність тематики даного дослідження.

Серед основних проблем, що перешкоджають розвитку морських портів України в сучасних реаліях слід звернути увагу на наступні:

1. Окупація територій (портів Маріуполь, Бердянськ); блокування таких інфраструктурних об'єктів у Чорноморсько-Азовському регіоні. Слід констатувати, що в довоєнні часи організація логістичних процесів в країні мала певні особливості, зосереджуючись на портах *Великої Одеси, де здійснювалось перевантаження близько 70 % різноманітних експортних вантажів. Сьогодні вихід суден з цих портів обмежується номенклатурою дозволених до перевезень «зерновим коридором» вантажів, що призвело до призупинення експорту значної частки вантажів металургійної та добувної промисловості.*

Слід констатувати, що в існуючих умовах повноцінно працюють лише три невеликі порти Дунайського кластеру (Ізмаїльський, Ренійський та Усть-Дунайський із портопунктом Кілія), потужності яких до 2022 р. забезпечували перевалку лише до 10% експортних вантажів. За результатами 2023 р. вони збільшили вантажообіг (переважно наливних (включно із нафтопродуктами) та генеральних (незернових) вантажів) і кількість суднозаходів майже в два рази в порівнянні з 2022 р. до 32 млн т та 13045 одиниць відповідно, що в шість разів перевищує обсяги мирного часу [2].

Але слід вказати, що експлуатація цих портів в умовах воєнного стану викрила ряд технічних, технологічних та економічних проблем, пов'язаних з їх невисокою пропускною здатністю, нестачею та застарілістю існуючого перевантажувального обладнання та інфраструктури

(комплексів для навантаження зернових вантажів, складів, контейнерних терміналів, причалів, під'їзних залізничні колій тощо); обмеженнями технічного характеру (низькою пропускною спроможністю каналів Бистре та Суліна та їх здатністю обслуговувати судна з осадкою не більш ніж 4 м; наявністю мосту (порт Білгород-Дністровський), висота якого дозволяє проходити тільки самохідним баржам та невеликим суднам); збільшенням логістичних витрат.

2. Руїнування інфраструктури внаслідок атак ворожих дронів, численних ракетних ударів по акваторії морських портів; постійна загроза обстрілів та захоплення цивільних суден, що унеможлиблює безпечне судноплавство у Чорноморсько-Азовському регіоні. Крім того, значну небезпеку для цивільних суден, які заходять не лише у вітчизняні, але й порти Румунії та Болгарії представляють міни, які дрейфують в Чорному морі. Такі обставини негативно позначились на вартості фрахту та готовності учасників світового зернового ринку працювати з вітчизняними морськими портами.

3. Нестабільна безпекова ситуація та умови воєнного стану спричинили відмови з боку відповідних компаній страхувати судна. Слід вказати, що задля нівелювання даної проблеми, з метою сприяння судноплавству, Кабінетом Міністрів України запропоновано механізм відшкодування збитків, заподіяних через широкомасштабну збройну агресії росії та у разі відмови страхувальниками у наданні страхових виплат суднам, які перебувають в акваторії українських портів у Дунайському регіоні [3].

Зазначимо, що вищезначені проблеми призвели до втрати вітчизняними портами транзитних вантажопотоків та їх переорієнтації на порти країн Балтії, Польщі, Румунії та інших.

Тому, серед основних перспективних напрямів розвитку морських портів України в умовах воєнного стану слід звернути увагу на наступні:

– модернізація портів Дунайського кластеру з врахуванням цифрових новацій; оновлення їх інфраструктури (реконструкція причалів; будівництво контейнерних терміналів, комплексів для навантаження зернових вантажів і зерносховищ; відновлення залізничних під'їзних колій; продовження днопоглиблювальних робіт в гирлі Дунаю; технологічне опрацювання та реалізація проекту «роботи «на рейді», що дозволить здійснювати вантажно-розвантажувальні роботи на суднах з осадкою до 13,5 м» [4]); реновація систем моніторингу руху суден; злагоджена робота всіх служб цих інфраструктурних об'єктів;

– розвиток інфраструктури портів Одеської області з врахуванням вимог протидронового та протиракетного захисту (збільшення кількості систем захисту від дронів та протиповітряної оборони),

робота над проектами, спрямованими на протимінний захист суден та розмінування акваторії Чорного моря від дрейфуючих мін; діджиталізація та модернізація наявних портів та їх систем роботи.

Таким чином, проблеми, з якими стикаються вітчизняні морські порти мають комплексний характер та потребують оперативного вирішення на різних рівнях, враховуючи означені стратегічні напрями. Безумовно, реалізація заходів в рамках сформованих пріоритетів потребує опрацювання механізмів фінансування за кожним з них, що складатиме перспективи подальших досліджень.

Література:

1. Адміністрація морських портів України. Суднозаходи Дунайського регіону. URL: https://www.uspa.gov.ua/project_category/passing-danube-region (дата звернення 23.01.2024).
2. Вантажообіг портів Дунайського регіону у 2021–2022 роках та результати днопоглиблювальних робіт в портах Ізмаїл та Рені. URL: <http://agroconf.org/content/chez-ukrayinski-porti-za-rik-proyshlo-59-milyoniv-tonn-vantazhipidsumki-roku-vid-ampu> (дата звернення 23.01.2024).
3. Мальята Л., Рудан В., Балушевський К. Проблеми та перспективи розвитку транспортної логістики України в умовах воєнного стану. *Економічний аналіз*. 2023. Том 33. № 3. С. 153–164. DOI: <https://doi.org/10.35774/econa2023.03.153>
4. Шульц С. Л., Луцків О. М. Проблеми функціонування транспортної інфраструктури та логістики України в умовах воєнного часу. *Регіональна економіка*. 2022. № 2(104). С. 85–93. DOI: <https://doi.org/10.36818/1562-0905-2022-2-9>