

УДК 339.564:338.27

О.О. Кернер, А.В. Волощук, Р.-А.Р. Паславська, здобувачі першого (бакалаврського) рівня вищої освіти

Науковий керівник: З.Б. Артим-Дрогомирецька, канд. екон. наук, доцент
Львівський національний університет імені Івана Франка, Україна

ЗНИЖЕННЯ ЗАЛЕЖНОСТІ ВІД ЕКСПОРТНИХ МАРШРУТІВ УКРАЇНИ ЧЕРЕЗ ЧОРНЕ МОРЕ: ПОШУК НОВИХ РІШЕНЬ

O. Kerner, A. Voloshchuk, R.-A. Paslavska, the 1st (bachelor's) level of higher education applicants

Z. Artym-Drohomyretska, PhD., Assoc. Prof., scientific supervisor
Ivan Franko National University of Lviv, Ukraine

REDUCING DEPENDENCE ON UKRAINE'S EXPORT ROUTES THROUGH THE BLACK SEA: SEARCHING FOR NEW SOLUTIONS

Україна є однією з провідних країн-експортерів зерна, металургійної продукції та інших стратегічних товарів. Традиційно Чорне море виступало ключовим транспортним вузлом, через який реалізується більшість експортних поставок (понад 70% обсягу українського експорту). Однак поточна геополітична ситуація, блокада портів та ризики військових атак значно обмежили можливості морських перевезень. Через військові дії у 2022-2023 роках обсяги експорту через Чорне море скоротилися на 60%, за даними Міністерства економіки України.

Зниження залежності від традиційних експортних маршрутів через Чорне море стало критично важливим завданням для України та інших країн, що мають вихід до цього регіону. Після блокування морських портів через воєнні дії, пошук альтернативних шляхів доставки товарів став необхідним для збереження стабільності економіки та розвитку міжнародної торгівлі. Чорне море, яке раніше було основним коридором для експорту, потребує нових логістичних рішень для забезпечення безперебійних поставок. У серпні 2024 року лише 20% портової інфраструктури функцінували на повну потужність. Це змушує Україну шукати нові рішення для диверсифікації маршрутів і зниження залежності від Чорного моря.

Одним із рішень є розвиток дунайських портів та впровадження мультимодальних перевезень, які поєднують залізничний, річковий та автомобільний транспорт. Це дозволить оптимізувати транспортну інфраструктуру і забезпечити стабільний розвиток експортних потоків навіть в умовах геополітичних обмежень.

Актуальність теми полягає у необхідності забезпечення безперебійних поставок товарів в умовах війни та глобальних економічних викликів. Пошук альтернативних логістичних шляхів дозволить країнам, що мають вихід до Чорного моря, зменшити ризики, пов'язані з політичними та економічними обмеженнями. Розвиток дунайських портів та інших альтернативних шляхів експорту сприятиме покращенню транспортної інфраструктури та зниженню залежності від традиційних морських шляхів.

Метою дослідження є аналіз сучасних викликів, пов'язаних з експортними маршрутами через Чорне море, та вивчення можливостей пошуку нових логістичних рішень для зниження цієї залежності. Особливу увагу приділено розвитку дунайських портів як альтернативного транспортного хабу та оцінці перспектив мультимодальних перевезень.

До початку війни економіка України значною мірою залежала від експорту, який залишався основним напрямом розвитку. Хоча товари-лідери на зовнішніх ринках періодично змінювалися, загальні доходи від експорту стабільно зростали. При цьому основний обсяг товарів постачався через морські порти, оскільки це був найбільш економічно вигідний спосіб транспортування.

Однак із початком масштабної російської агресії, яка призвела до захоплення та блокади портів на Азовському й Чорному морях, експортна діяльність фактично зупинилася. Попри це, вже з серпня 2022 року вдалося частково відновити експорт сільськогосподарської продукції, насамперед зерна. Це стало можливим завдяки зусиллям Туреччини та ООН, які сприяли організації відповідних домовленостей [1].

Відновлення роботи портів є визначальним чинником для відродження української промисловості, оскільки це відкриває ширші перспективи для експорту сировини. Ця проблема має прямий вплив і на бюджет країни: щодня через заблоковані порти Україна недоотримує близько 170 мільйонів дол. США. До початку війни, а саме у 2021 році експорт за допомогою морського транспорту становив 42,5 млрд дол. США, тоді як у 2022 році цей показник сягав 17,9 млрд дол. США. У відсотковому співвідношенні частка експорту українськими портами знизилась на 21,9% [2].

Серед можливостей розвитку потенціалу Чорного моря варто виділити використання ресурсу річки Дунай, другої за довжиною річки в Європі, яка охоплює більшу частину Центральної та Південно-Східної Європи і впадає в Чорне море (Україна). Країни цього регіону демонструють значну різноманітність у рівнях розвитку інновацій, інформаційного суспільства, інфраструктури, конкурентоспроможності та інших сфер. Дунай може стати важливою артерією для транспортування вантажів, завдяки великій кількості портів та наявності розвиненого річкового флоту. Це дозволить значно знизити витрати на транспортування товарів порівняно з іншими видами транспорту [7].

Дунайські порти відіграють ключову роль у пошуку нових логістичних рішень для України, особливо в умовах блокування традиційних експортних маршрутів через Чорне море. Розвиток інфраструктури цих портів дозволить оптимізувати перевезення аграрної продукції, збільшити обсяги експорту та зменшити залежність від залізничних і автомобільних перевезень через західний кордон. Дунайські порти становлять 20% українського експорту, що робить їх важливими для економіки країни. Особливо після початку війни, Дунай став основним маршрутом для перевезення українського зерна, становлячи близько 60% всього експорту цієї продукції. Це дає змогу обійти блокаду портів Чорного моря та забезпечує стабільний експорт сільськогосподарської продукції, що має велике значення для продовольчої безпеки в Європі [6].

Дунайські порти, зокрема Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ, активно розвиваються завдяки залученню інвестицій у модернізацію інфраструктури. Це дозволяє збільшувати пропускну здатність портів і покращувати логістичні можливості регіону. Однак для повного використання їхнього потенціалу необхідно подолати кілька викликів, зокрема модернізацію портових потужностей, проведення днопоглиблювальних робіт, оновлення флоту та покращення залізничної інфраструктури [8].

Основні досягнення та перспективи використання дунайських портів:

1. Збільшення вантажообігу: У 2023 році Дунайські порти переробляли до 3,3 млн тонн вантажів щомісяця. Планується нарощування потужностей до 40 млн тонн на рік, що суттєво підсилить експортний потенціал регіону [3].

2. Інфраструктурні проєкти:

- відкриття залізничного переходу Серпнєве-1–Басарабська та модернізація під'їзних шляхів до портів, зокрема в Рені. Це покращило доступ до румунських і молдовських портів, забезпечуючи швидкі транзитні маршрути [4];

- запуск нових терміналів для зберігання та перевалки агропродукції. У 2023–2024 роках створено понад 20 таких точок [3].

3. Експорт через Констанцу: Значна частина української продукції доставляється баржами до румунського порту Констанца, що дозволяє уникнути перевантаження наземної інфраструктури та відкриває доступ до світових ринків [5].

4. Розширення ринків збуту: Дунайський маршрут дозволяє ефективно експортувати аграрну продукцію до країн ЄС, а також до Чорноморського і Середземноморського регіонів, зменшуючи залежність від польських транспортних маршрутів [5].

Проте перед використанням дунайських портів постають і такі виклики:

- інвестиції в інфраструктуру: для подальшого розвитку Дунайського кластеру потрібні значні фінансові вкладення.

- узгодження міжнародної співпраці: Україна активно співпрацює з Румунією, Молдовою та іншими країнами для покращення логістичних рішень та спрощення процедур транзиту [4].

Проведене дослідження показує, що зниження залежності від Чорного моря є критично важливим для економічної стабільності України. Використання альтернативних маршрутів, таких як залізничні перевезення, річкові порти, автомобільні маршрути вже демонструє позитивні результати. Інвестиції в інфраструктуру та інтеграцію із європейською транспортною системою дозволять значно розширити експортні можливості та знизити ризики залежності від одного напрямку та підвищити конкурентоспроможність української продукції на світових ринках навіть в умовах війни.

Література

1. Україна без портів. Чим обернеться нова морська блокада від путіна. [Електронний ресурс]. *BBC NEWS УКРАЇНА*. URL:

<https://www.bbc.com/ukrainian/features-66268211>

2. Через блокування морських портів Україна щодня втрачає \$170 мільйонів – експерт. *УНІАН*. URL: <https://www.unian.ua/economics/transport/cherez-blokuvannya-morskih-portiv-ukrajina-shchodnya-vtrachaye-170-milyoniv-ekspert-12250296.html>

3. Експортну спроможність Дунайського кластеру планують збільшити до 40 млн тонн у 2024 році. URL:

<https://cfts.org.ua/news/2024/03/05/eksportnu-spromozhnist-dunayskogo-klasteru-planuyut-zbilshiti-do-40-mln-tonn-u-2024-rotsi-78420>

4. Нове життя українських дунайських портів. Як альтернативний шлях перетворюється на основний. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/dunayski-porti-poryatunok-ukrajinskogo-eksportu-oleksandr-kubakov-rozpovidaye-podrobici-50322945.html>

5. Є перспективи здешевлення логістики у Дунайських портах, - думка. URL: <https://agrotimes.ua/elevator/ye-perspektyvy-zdeshevlennya-logistyky-u-dunajskih-portah-dumka/>

6. США вважають, що є велика кількість альтернативних маршрутів для експорту українського зерна. *Економічна правда*. URL: <https://epravda.com.ua/news/2023/08/16/703272/>

7. Український транзитний потенціал Чорного моря та Дунаю для ЄС. *Юридичний науковий електронний журнал*. URL: http://www.lsej.org.ua/4_2023/70.pdf

8. Інтермодальність та перспективи розвитку морських портів на Дунаї. Попов О.М., ДП «АМПУ». *USPA*. URL:

<https://mtu.gov.ua/files/%D1%80%D0%BE%D0%B7%D0%B2%D0%B8%D1%82%D0%BE%D0%BA%20%D0%BC%D0%BE%D1%80%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D1%85%20%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D1%96%D0%B2.pdf>