

УДК 656.614.3

DOI <https://doi.org/10.32838/2663-5941/2021.2-2/29>**Круглий Д.Г.**

orcid.org/0000-0003-0236-3449

Херсонська державна морська академія

Дружинін О.О.

orcid.org/0000-0001-8117-9513

Херсонська державна морська академія

ІННОВАЦІЙНИЙ ПІДХІД ДО ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ МОРСЬКИХ ТА РІЧКОВИХ ПОТОКІВ УКРАЇНИ В УМОВАХ НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЙ

Морський транспорт виступає своєрідним барометром світової економіки і відповідним чином реагує на безліч змін у світі. На його стан впливають сучасні процеси і тенденції, що відбуваються не тільки в економічній, але й в інших сферах світового господарства. Обсяг перевезених у міжнародній морській торгівлі вантажів безпосередньо залежить від стану світового господарства. У статті розглядається значення морського транспорту для світової економіки. Проаналізовано порівняльні економічні показники світу в період 2018–2020 рр. із метою виявлення негативного впливу світової пандемії. Систематизовано дані світового економічного прогнозу. З метою порівняльного аналізу наведено дані економічних показників України. Визначено фактори, що негативно впливають на товарообіг та морські перевезення. Також у статті наведено основні тенденції та проаналізовано можливі перспективи розвитку зовнішньоторговельних вантажоперевезень морським транспортом. Мета дослідження – оцінка впливу кризових явищ на стан і перспективи розвитку морського товарообігу. У методологічному плані дослідження базуються на загальнонаукових методах функціонально-структурного аналізу. Таким чином, аналіз світових тенденцій розвитку ринку транспортних послуг свідчить, що жодна країна не здатна контролювати ризики власної економіки, не маючи сильних конкурентних транспортних позицій. Характер проблеми, винесеної в центр дослідження, забезпечив системний підхід і наступність у дослідженні важливого кола питань. З проведеного дослідження видно, що в період пандемії на показники зовнішньої торгівлі впливають різні чинники. За низкою ознак він буде досить тривалим і складним для України, у зв'язку з цим аналіз і висновки з цієї роботи будуть своєчасними і корисними.

Ключові слова: морський транспорт, світова економіка, вантажоперевезення, вантажообіг.

Постановка проблеми. Морська портова галузь безпосередньо пов'язана з розвитком світової і вітчизняної економіки, від її стану залежить ефективність логістики великих орієнтованих на експорт підприємств, її вдосконалення забезпечує не тільки зниження витрат за закупками імпортованих товарів і збутом готової продукції, а й дає змогу збільшити доходи шляхом розширення обсягів транзиту.

Структурні зрушення сьогодення, що характеризують процеси світового виробництва і міжнародної торгівлі, значною мірою зумовлюються змінами, що відбуваються у світовому транспортному комплексі. Глобалізація міжнародної торгівлі і транснаціоналізація національних компаній припускають безперешкодне переміщення ресурсів і товарів, що об'єктивно неможливо здійснити без морського транспорту. Морський транспорт є

основою формування внутрішнього і міжнародного ринків, забезпечуючи розвиток нормальної ринкової економіки.

Сучасний морський вантажний транспорт схильний до впливу суперечливих тенденцій: будучи інфраструктурною галуззю, морський вантажний транспорт залежить від галузей виробництва матеріально-речових благ, а будучи особливою галуззю економіки, морський транспорт істотно впливає на регіональний розподіл виробничих потужностей, бере участь у процесі відтворення і виступає важливою складовою частиною системи міжнародних економічних відносин. Нинішня ситуація у світовій економіці, що характеризується, зокрема, бурхливим розвитком інтеграційних процесів, варіюванням економічного середовища в територіальному розрізі, відмінностями в ступені розвитку національних гос-

подарств і їхньому застосуванні в міжнародних економічних відносинах, інтенсифікацією товаропотоків на різних рівнях взаємодії між економічними агентами, з одного боку, і недостатнім розвитком економіко-теоретичної бази, малою кількістю сучасних досліджень методологічної основи функціонування морського транспорту в сучасній науці, з іншого боку, зумовлюють необхідність визначення місця, ролі і значення морського вантажного транспорту і пов'язаних із ним міжнародних економічних відносин в умовах прогресуючого процесу глобалізації сучасного світового господарства.

Таким чином, морський транспорт виступає своєрідним барометром світової економіки і відповідним чином реагує на зміни у світі. На його стан впливає безліч сучасних процесів і тенденцій, що відбуваються не тільки в економічній, але і в інших сферах світового господарства. Обсяг перевезених у міжнародній морській торгівлі вантажів безпосередньо залежить від стану світового господарства. У зв'язку з цим у період світових криз і, як наслідок, спаду міжнародної торгівлі загальний обсяг вантажообігу світового господарства знижується, відповідно, на стадії підйому ця цифра зростає.

Так, наприклад, пандемія обернулася істотними витратами для всіх регіонів, що розвиваються. Як очікується, відновлення піде дуже різними темпами, набагато повільніше в країнах, які зіткнулися із сильнішими спалахами захворювання або більшою мірою постраждали від наслідків глобальних протипоказань через туристичну діяльність та експорт промислових товарів. Дохід на душу населення в багатьох країнах може знизитися до рівня, на якому він перебував десять років тому і навіть раніше. Ризики негативного розвитку ситуації превалюють, і жоден регіон не застрахований від нових спалахів захворювання, логістичних складнощів із розподілом вакцин, фінансових проблем в умовах підвищеного рівня заборгованості, а також можливості більш тяжких довготривалих наслідків пандемії для економічного зростання і доходів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми та аналіз розвитку морського транспорту України, а також роль морського транспорту у світовій економіці і його становлення широко висвітлені в працях В.В. Винникова [1, с. 350], Ю.В. Макогона [2, с. 393], М.І. Котлубея [3, с. 224], Н.В. Лук'яновича [4, с. 162], І. Могилевкіної [5, с. 334]. Питанням глобалізації транспортної системи України і сучасним тенденціям

її розвитку присвячена робота С.А. Машканцевої [6, с. 311]. Однак, незважаючи на значний внесок авторів цих досліджень у вивчення й аналіз проблем розвитку морського транспорту України, не були висвітлені шляхи та перспективи розвитку морської галузі загалом щодо сучасної ситуації в Україні. Представлені роботи авторів послужили фундаментальними засадами для аналізу й обґрунтування стратегічних пріоритетів розвитку морської галузі України.

Нині частка морського транспорту в міжнародних перевезеннях становить понад 80% з фізичного обсягу і більше 70% за вартістю. За останні три десятиліття середньорічні темпи приросту світових морських перевезень у натуральних показниках становили 3%. У разі збереження таких темпів роль морського транспорту і морських портів у світі буде зростати. Очікується, що вже до 2030 р. обсяг світових морських перевезень сягне позначки в 16 млрд тонн. Це свідчить про зростаюче значення морського транспорту і морських портів.

Актуальність дослідження пояснюється залежністю морського транспорту України від темпів зростання світової економіки і міжнародної торгівлі, що вимагає виявлення тенденцій їх розвитку з метою прогнозування вантажообігу і обсягу портових потужностей нашої країни.

Постановка завдання. Метою дослідження є вивчення світової динаміки надання транспортних послуг із метою виявлення конкурентних позицій національних транспортних систем і визначення ключових гравців на світовому ринку транспорту.

Об'єктом дослідження є морські вантажні перевезення, їх роль у розвитку міжнародної торгівлі і забезпеченні зовнішньої торгівлі України

Предметом дослідження є комплекс економічних відносин, що виникають у процесі розвитку українських морських вантажних перевезень і виході вітчизняних перевізників на світовий ринок вантажоперевезень.

Теоретичною і методологічною основою дослідження послужили роботи вітчизняних і зарубіжних вчених, присвячені аналізованому колу проблем. У процесі дослідження були вивчені та узагальнені теоретико-концептуальні наукові положення, що містяться в них. У методологічному плані дослідження базуються на загальнонаукових методах функціонально-структурного аналізу. Характер проблеми, винесеної в центр дослідження, забезпечив системний підхід і наступність у дослідженні кола питань.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Світова економіка у зв'язку з тривалою пандемією коронавірусу буде відновлюватися повільніше. Очікується, що після різкого скорочення, спричиненого в минулому році пандемією COVID-19, обсяги світового виробництва виростуть в 2021 році на 4%, однак цей приріст буде істотно нижчим від прогнозованого до пандемії. До числа ризиків негативного розвитку ситуації належать нові хвилі поширення вірусу, затримки з вакцинацією, більш серйозний вплив пандемії на потенційний приріст і напруженість у фінансовій сфері. В умовах зростання невизначеності на перший план виходить роль директивних органів у підвищенні ймовірності сприятливого розвитку ситуації та попередження більш тяжких наслідків. Втілюючи в життя заходи економічної політики, необхідно буде підтримувати баланс між ризиками, пов'язаними з підвищенням боргового тягаря, з одного боку, і з поспішним посиленням фінансово-бюджетної політики, з іншого, а також сприяти підвищенню стійкості до потрясінь шляхом підтримки медицини та освіти, вдосконалення управління і підвищення прозорості боргових зобов'язань [7, с. 164–167].

Світові морські перевезення істотно залежать від тенденцій у світовій економіці і торгівлі. Розглянемо загальні показники світової економіки (рис. 1).

Зменшення економічних показників у 2020 році становить 3,5%, а це більше ніж показники 2019 року. За даними МВФ, друга половина 2020 року дещо відзначена пожвавленням. Гло-

бальна економіка потребує програм державної підтримки [8, с. 118–203].

Результати прогнозування Європи у 2021 р. представлено на рисунку 2. Відповідно до даних ріст економіки загалом має зменшитися, а ось у 2022 році знов піти на приріст.

Після закінчення виборів президента США в листопаді минулого року різко зріс попит на перевезення між цією країною та Китаєм – це призвело до дефіциту контейнерів і суден спочатку на цьому напрямі, а потім і по всьому світу. Крім того, в листопаді Китай ввів нові вимоги на ввезення вантажів у країну, що збільшило час їх оформлення та ще більше позначилося на доступності контейнерів [9, с. 24–26].

Китайський експорт на західні ринки ріс на тлі того, що сам Китай скоротив закупівлі товарів із США. У результаті контейнери, відправлені з Китаю з товаром, було нічим завантажувати в зворотному напрямі, а возити їх порожніми не вигідно, що викликало гостру нестачу вільного контейнерного обладнання в Азії і скупчення порожніх контейнерів на заході. Наприкінці року світова економіка почала поступово виходити з карантину, експорт із Китаю в США почав знову зростати, але через неготовність до цього морських перевізників зросла затримка відправлень суден.

На тлі першого півріччя в третьому кварталі відбулося помітне зростання світового обсягу контейнерних перевезень, це свідчить про те, що світ поступово вибирається з економічної кризи, спричиненої пандемією коронавірусу. Проте значна частина експертів вважає, що робити якісь

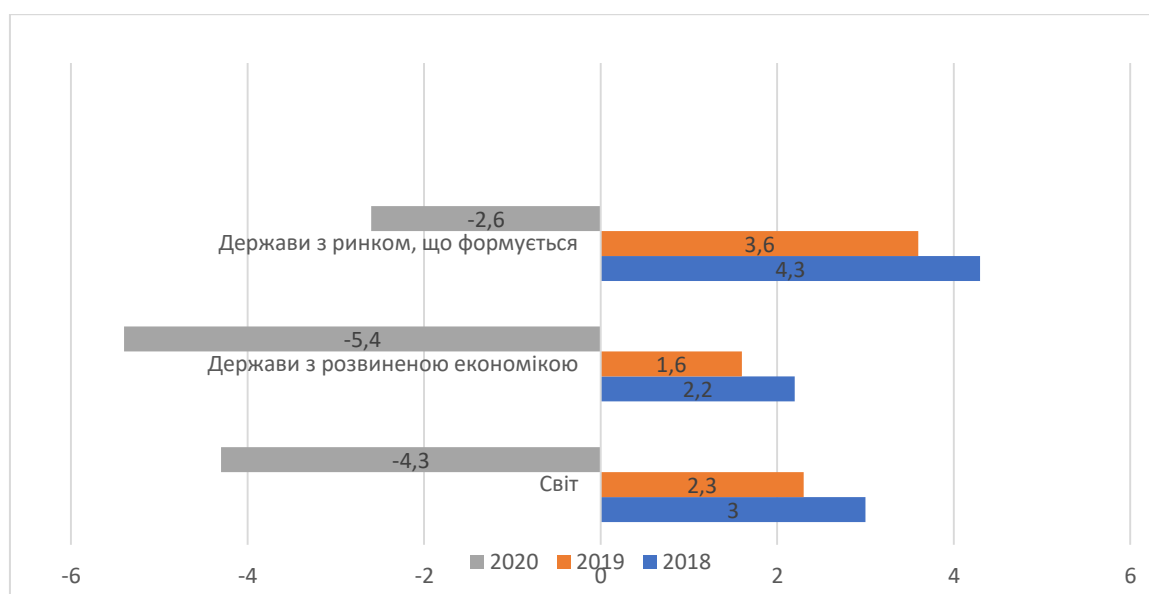


Рис. 1. Порівняльні світові показники економічного стану

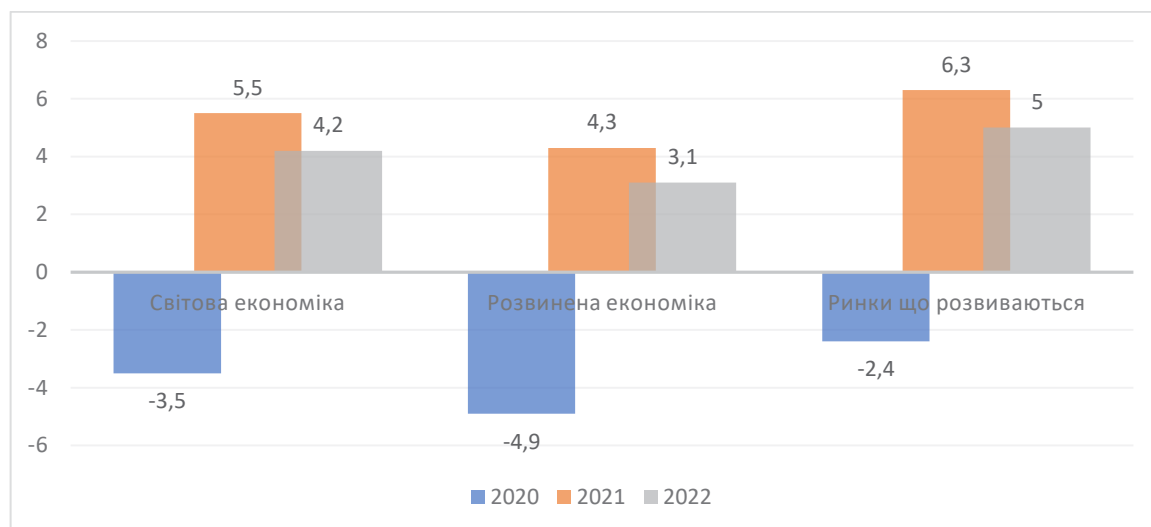


Рис. 2. Світовий економічний прогноз (січень 2021 р.)

оптимістичні прогнози в плані відновлення світової економіки поки рано. По-перше, зростання контейнерних перевезень відбувається занадто локально – у вересні попит на перевезення виріс через збільшення експорту товарів з Азії в Північну Америку (приблизно на 12%), а у зворотний бік перевезення впали майже на 14% – це такий же антирекорд, як і в другому кварталі. По-друге, зіставляти обсяги контейнерних перевезень із реальним попитом на товари загалом некоректно, тому що попит по всьому світу продовжує падати, хоча в період після виходу з жорстких карантинних обмежень ця тенденція дещо сповільнилася. Хоча це теж цілком може бути лише сезонна корекція, а друга хвиля COVID-19 здатна знову зупинити світову торгівлю [10, с. 127–131, 14].

Загальний об'єм товарообміну в минулому році у доларовому еквіваленті на 7 млрд зменшився порівняно з показником 2019 року.

У результаті імпорту Україною було отримано \$54,2 млрд. Порівняно з 2019 роком імпорт зменшено на 10,3%. Протягом 2020 року український експорт становив \$49,2 млрд, тобто зменшився на 1,7%.

Для України нова криза стане ще більшим ударом, ніж для решти світу. Українська економіка залежить від ситуації у світі, зокрема від попиту і пропозиції на товари українського експорту (металургія і аграрна продукція) і цін на товари, які Україна імпортує (переважно енергоресурси і готові вироби – автомобілі, побутова техніка, комп'ютери і т.д.).

Згідно з прогнозом МВФ, ВВП України через коронавірус зменшиться на 7,7%, тоді як економіка світу – на 3%. Відновлення після кризи для

України буде більш тривалим, ніж для решти світу: зростання ВВП України в 2021 році прогнозується на рівні 3,6%, тоді як зростання економіки світу – на 4,3% [11, с. 1–2].

Усі вище перераховані дані значно збільшили розрив України з передовими країнами.

У першому півріччі 2020 року вантажопереробка українських морських портів виросла майже на 10%, до 79,3 млн тонн. Третину вантажопотоку забезпечили зернові [12].

Згідно зі статистичними даними АМПУ, морські порти України в першому півріччі 2020 року перевалили 79,346 млн тонн вантажів, що на 9,9% більше порівняно з аналогічним періодом 2019 року. Навіть у такий складний час, коли весь світ охоплений пандемією коронавірусу і стоїть на порозі економічної кризи, обсяги перевалки в українських портах продовжують рости, хоча й уповільненими темпами. Нагадаємо, що зростання вантажопотоків за аналогічний період 2019 року становило 13,2%, що в абсолютних величинах дорівнювало приросту на 8,5 млн тонн. У цьому році темп зростання скоротився на 3,3%, а приріст становив 7,1 млн тонн.

Досліджувані процеси в області зовнішньої торгівлі розвиваються в тісному взаємозв'язку з економічною і політичною обстановкою в країні, тому зовнішньоторговельні показники важко піддаються передбаченню, і глибокий аналіз зовнішньоторговельних процесів неможливий без дослідження їх залежно від економічного розвитку країни і її зовнішньоекономічної політики.

Всебічний аналіз напрямів розвитку зовнішньої торгівлі завжди характеризується цілим набором показників, кожен з яких являє собою

цілком певну сторону зовнішньоторговельного процесу. При цьому, виявляючи тенденції в зміні показників, прогнозування дозволяє передбачити негативні тенденції в розвитку зовнішньоторговельних процесів, що дає змогу вжити заходів для їх запобігання або підготуватися до того чи іншого небажаного явища.

Важливим елементом підвищення товарообігу країн є прорахунок імпорту та експорту продукції.

Формула функцій пропозиції експорту може бути заснована на спрощеному рівнянні:

$$\frac{X}{P_x} = f \left[\frac{P_x}{P_y}, Y_p, GAP \right] \quad (1)$$

де X – вартість експорту;

P_x – ціна експорту;

P_y – внутрішні ціни;

Y_p – виробничі потужності експортного сектора;

GAP – надлишковий внутрішній попит.

Аналіз і прогнозування імпорту товарів мають велике значення, бо імпорт дає основні доходи в бюджет у вигляді надходжень від митних органів та укладає в собі резерви розширення бази оподаткування. Конкуренція, зумовлена пропозицією імпортних товарів, сприяє розвитку вітчизняного виробництва і підвищенню якості виробленої в країні продукції. Імпорт є необхідною умовою міжнародного обміну, без якого експорт вітчизняної продукції не знайшов би попиту.

Обсяг і структура імпорту тієї чи іншої країни залежать як від потреби або необхідності в імпорті товарів, яка визначається станом виробництва, так і від можливості країни купувати ці товари, тобто від попиту на імпорт. Рівняння попиту на імпорт, виглядає таким чином:

$$\frac{M}{P_m} = f \left[\frac{Y_d}{P_y}, \frac{P_m}{P_y} \right] \quad (2)$$

де M – вартість імпорту;

P_m – ціна імпорту;

Y_d – внутрішній дохід (або внутрішній попит);

P_y – рівень внутрішніх цін.

Імпорт збільшується в разі збільшення змінної обсягу, якою може виступати або реальний дохід, або реальні внутрішні витрати.

Отже, згідно з моделями аналізу і прогнозування імпорту товарів основними економічними факторами, що визначають обсяг імпорту, є:

- внутрішній дохід або реальний ВВП країни;
- ціновий фактор, що виражає співвідношення внутрішніх і світових цін на імпортовані товари.

Таким чином, як ми бачимо, проблема статистичної оцінки і прогнозування показників зовнішньої торгівлі експорту та імпорту товарів є складною, комплексною і актуальною, особливо в періоди кризи пандемії і трансформації економіки. Кризові явища економіки України, основним з яких є скорочення валового внутрішнього продукту, не можуть не позначатися на обсязі зовнішньоторговельного обороту, структурі експорту та імпорту товарів і доходи від проведення експортно-імпортних операцій [13, с. 10–14; 14, с. 144–149].

Прогнозування товарообороту країни проводять державні органи, так само залучаються ними інші науково-дослідні організації. Важливим завданням під час розробки прогнозованих моделей є облік впливу непередбачених процесів, які впливають на показники товарообігу і природно-економічний стан як економіки однієї країни, так і економіки світу загалом.

Висновки. Таким чином, аналіз світових тенденцій розвитку ринку транспортних послуг свідчить, що жодна країна не здатна контролювати ризики власної економіки, не маючи сильних конкурентних транспортних позицій. Варто також зазначити, що структура світової транспортної системи за рівнем розвитку свідчить про те, що розвинені країни світу контролюють 70% ринку міжнародних вантажних перевезень, країни, що розвиваються, обслуговують 20% світового вантажообігу, а на транспортні системи країн Східної Європи і СНД припадає лише 10%. Тим не менше для розвитку економіки і зовнішньоекономічних зв'язків будь-якої країни транспортна галузь має виключно важливе значення, будучи, з одного боку, ключовим інфраструктурним компонентом зовнішньої торгівлі, а з іншого боку, великою і зростаючою статтею торгівлі послугами.

Морський транспорт є барометром світової економіки і різко реагує на всі зміни, які відбуваються в світі. Сучасні тенденції у світовій економіці відбиваються на стані морського транспорту, тому досить важливо прораховувати експортні та імпортні прогнозовані показники товарообігу.

Роль морського транспорту в економіці будь-якої країни величезна, і зарубіжні країни, вивчаючи тенденції його розвитку, шукають шляхи посилення могутності свого торгового флоту. Таким чином, морський транспорт вважається найбільш універсальним видом транспорту, який спеціалізується на обслуговуванні міжнародної торгівлі і на який припадає найбільша частина вантажообігу.

З проведеного дослідження видно, що в період пандемії на показники зовнішньої торгівлі впливають різні чинники. Криза цього періоду негитова для світової економіки і має затяжний харак-

тер, що підтверджує світові тенденції. За низкою ознак він буде досить тривалим і складним для України, у зв'язку з цим аналіз і висновки з цієї роботи будуть своєчасними і корисними.

Список літератури:

1. Винников В.В. Проблемы комплексности развития морского транспорта Украины : монография. Одесса : Феникс, 2005. 350 с.
2. Макогон Ю.В., Лысый А.Ф., Гаркуша Г.Г., Грузан А.В. Украина – держава морская : монография / под ред. Макогона Ю.В. Донецк : ДонНУ, 2010. 393 с.
3. Котлубай М.И. Становление морского транспорта в рыночной среде : Монография Одесса : ИПРЭИ НАН Украины, 2005. 224 с.
4. Лукьянович Н.В. Морской транспорт в мировой экономике. Москва : Моркнига. 2009. 162 с.
5. Могилевкин И. Транспорт. Мировая экономика: глобальные тенденции за 100 лет / под ред. И.С. Королева. Москва : Экономист. 2003. 334 с.
6. Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. Санкт-Петербург : Информационный центр «Выбор». 311 с.
7. Кожина В.О. Транспорт как важнейший рычаг интеграционных процессов в мировой экономике. Сборник статей Международной научно-практической конференции «Инновационная наука: прошлое, настоящее, будущее»: в 5 частях. 2016. С. 164–167.
8. Рагулина Ю.В., Завалько Н.А., Кожина В.О. Международная торговля : учебник. Москва : Альфа-М: НИЦ ИНФРА-М. 2014. 272 с.
9. Владимиров С.А. Об основных направлениях развития мировой транспортной системы и логистики. *Транспорт и хранение нефтепродуктов и углеводородного сырья*. 2015. № 4. С. 24–26.
10. Скорук О. Тіньова економіка: сутність, причини виникнення та шляхи подолання. *Економіка і суспільство*. 2017. № 11. С. 127–131.
11. Legido-Quigley H., Mateos-Garcia J.T., Campos V.R., Gea-Sanchez M., Muntaner C., McKee M. The resilience of the Spanish health system against the COVID-19 pandemic. *Lancet Pub. Health*. 2020. 18 March, p. 1–2. Англ. DOI: 10.1016/S2468-2667(20)30060-8
12. Логунцова И.В. Индустрия туризма в условиях пандемии коронавируса: вызовы и перспективы (2020) *Государственное управление. Электронный вестник*. № 80. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/industriya-turizma-v-usloviyah-pandemii-koronavirusa-vyzovy-i-perspektivy> (дата обращения: 26.06.2020).
13. Круглий Д. Связь увеличения оборота портов Украины с развитием транспортной инфраструктуры. *Развитие транспорта*. 2020. № 1 (6). С. 7–16. <https://doi.org/10.33082/td.2020.1-6.01>.
14. Круглий Д. Дослідження стану морських перевезень під час пандемії. *Транспортні системи і технології*. 2021. № (36). С. 143–149. <https://doi.org/10.32703/2617-9040-2020-36-15>

Kruhlyi D.H., Druzhynin O.O. INNOVATIVE APPROACH TO THE FORMATION OF TRANSPORT SEA AND RIVER FLOWS OF UKRAINE IN EMERGENCY SITUATIONS

Maritime transport acts as a kind of barometer of the world economy and responds accordingly to many changes taking place in the world. its condition is influenced by many modern processes and trends occurring not only in the economic but also in other areas of the world economy. The volume of cargo transported in international maritime trade directly depends on the state of the world economy. The article considers the importance of maritime transport for the world economy. Comparative economic indicators of the world in the period 2018–2020 are analyzed in order to identify the negative impact of the global pandemic. The data of the world economic forecast are systematized. For the purpose of comparative analysis, the data of economic indicators of Ukraine are given. Factors that negatively affect trade and maritime transport have been identified. The article also presents the main trends and analyzes the possible prospects for the development of foreign trade in maritime transport. The purpose of the study is to assess the impact of crisis phenomena on the state and prospects of maritime trade. In methodological terms, research is based on general scientific methods of functional and structural analysis. Thus, the analysis of global trends in the market of transport services shows that no country is able to control the risks of its own economy without having a strong competitive transport position. The nature of the problem presented at the center of the study provided a systematic approach and continuity in the study to an important range of issues. The study shows that during the pandemic, foreign trade indicators are influenced by various factors. On a number of grounds, it will be quite long and difficult for Ukraine, in this regard, the analysis and conclusions of this work will be timely and useful.

Key words: maritime transport, world economy, freight transportation, freight turnover.