

УДК 656.61:656.073.41

DOI <https://doi.org/10.32782/2663-5941/2024.1.2/28>**Коскіна Ю.О.**

Одеський національний морський університет

Решетков Д.М.

Одеський національний морський університет

Тихонін В.І.

Одеський національний морський університет

ВАНТАЖОПОТОКИ ЕКСПОРТНИХ СУХИХ МАСОВИХ ВАНТАЖІВ У ПОРТАХ УКРАЇНИ

Статтю присвячено огляду вантажопотоків сухих масових вантажів в українських портах за період 2017–2021 рр., до моменту повномасштабного вторгнення РФ, яке суттєво змінило виробничу діяльність портових терміналів, унеможлививши перевалку вантажів. Вантажі, які у світовій статистиці відносяться до сухих масових вантажів – зерно, руда, вугілля, добрива – становили вагому частку вантажообігу вітчизняних портів, маючи частку майже у 90% усіх вантажів, які оброблюються в портах України. У певному сенсі це відповідає структурі зовнішньої торгівлі нашої країни, експортна складова якої у великому ступені сформована товарами сировинного походження, які у транспортній сфері відносяться саме до сухих масових вантажів. Структура вантажопотоків сухих масових вантажів є практично незмінною протягом останніх років. Основним вантажем українських портів є зернова продукція – основа вітчизняного експорту. Портові потужності України з перевалки зерна, відповідно, розвинуті на високому технічному і технологічному рівнях. У статті подано обсяги перевалки зерна на експорт та визначено основні зернові порти нашої країни. Друге місце посідають товари та сировина гірничо-добувної промисловості – руди та чорні метали. За певного зменшення частки чорних металів, що обумовлено військовими діями з 2014 р. на Донбасі, де зосереджено основні підприємства металургійного комплексу, частка руд у вантажообігу українських портів демонструє тенденцію певного росту. Основним «рудним» портом нашої країни є Південний, у той час як перевалкою металу, завдяки відносній технологічній та технічній універсальності, опікуються багато українських портів. Добрива, вироблені в Україні, здебільшого надходили до внутрішніх споживачів – аграріїв, то на експорт ніколи не відвантажувались у значних обсягах. На зменшення обсягів відвантаження на експорт добрив останніми роками повлияла і війна на Донбасі – аналогічно до підприємств чорної металургії, значні потужності хімічної промисловості розташовані саме там. Основним портом з експорту добрив є порт Південний.

Ключові слова: сухі масові вантажі, вантажопотоки, морський транспорт, порти України.

Постановка проблеми. Робота портів є невід’ємною частиною забезпечення ефективності функціонування морського транспорту, з одного боку, та транспортного обслуговування вантажопотоків світової торгівлі – з іншого. До 90% вантажопотоків зовнішньоторговельних товарів транспортуються до країн призначення саме із використанням інфраструктури морського транспорту [1] – морськими суднами із відповідними завантаженням та розвантаженням у морських портах. Морський транспорт завжди відігравав значну роль у транспортному забезпеченні зовнішньоторговельних поставок України, враховуючи географічне розташування та наявність виходу до двох морів – Чорного та Азовського. На відміну від торговельного флоту, сучасний стан якого порів-

няно із періодом набуття Україною незалежності, оцінюється як кризовий [2], що наразі підтверджується і статистичними даними [3], вітчизняна портова галузь знаходиться у набагато кращій ситуації, забезпечуючи, зокрема, значну частку транспортування експортних вантажів.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Загальні відомості щодо українських портів подані на офіційному сайті Адміністрації морських портів України (АМПУ) – державного підприємства, створеного для управління державним майном в морських портах країни і забезпечення його ефективного використання, враховуючи питання залучення інвестицій, розвитку та стабільної роботи портового бізнесу [4]. Втім, як офіційний орган управління портів, який координує

їх діяльність, створюючи при цьому умови їх конкурентоспроможності, АМПУ є джерелом лише «сухих» статистичних даних по окремих портах, не надаючи узагальненої систематизованої оцінки структурі та динаміці їх вантажообігу, а фіксуючи увагу лише на окремих показниках їх діяльності та перспективних напрямках розвитку.

Морський порт є складною гідротехнічною спорудою, суб'єктом торговельно-транспортних операцій, основне призначення якого полягає у наданні послуг вантажам (вантажовласникам) та суднам (перевізникам). Ключовий об'єктом при цьому є вантаж – саме послуги з перевалки вантажів є основними послугами, які надають перевантажувальні термінали, розташовані у морських портах. Враховуючи значну роль морських портів для забезпечення транспортного обслуговування вантажопотоків, насамперед – зовнішньої торгівлі, різні аспекти діяльності морських торговельних портів привертають увагу фахівців-вчених, які опікуються комерційною роботою морського транспорту та його інфраструктурних елементів. Питання адміністрування та державного управління портами розглянуті зокрема у [5–8]; на забезпеченні та підвищенні конкурентоспроможності портів акцентовано у [9, 10]; як складова морегосподарського комплексу портова інфраструктура проаналізована у [11, 12], а загальний еволюційний розвиток портів у просторовому та функціональному аспектах подано у [13]. Наразі морські порти як елементи транспортної інфраструктури у контексті транспортного забезпечення вантажопотоків залишились поза уваги сучасних акторів – відомі дослідження вже втратили актуальність з огляду на сплин часу [14] або зосереджені на впливі окремих проблем на основну виробничу діяльність портів [15] або акцентують увагу на окремих вантажопотоках [16–18].

Мета статті – надати огляд вантажообігу морських торговельних портів у контексті їх ролі у транспортному забезпеченні зовнішньоторговельних поставок, зокрема – експорту вантажів зовнішньої торгівлі України.

Виклад основного матеріалу. Сировинні товари сягають майже половину усього обсягу експортних поставок – на рис. 1 подано структуру вітчизняного експорту за результатами 2021 р. Саме тому не викликає здивування той факт, що і завантаження вітчизняних портів у великому ступені сформовано саме тими вантажами, сировинними товарами, які формують основу українського експорту.

Такі вантажі у світовій морській торгівлі відносяться до сухих масових вантажів – dry bulk commodities [19]. Саме на ці вантажі перепадає лівова частка українського загальнопортового вантажообороту (рис. 2, табл. 1), яка до того ж характеризується тенденцією зростання: якщо у період 2017–2019 рр. названі вантажі забезпечували $\frac{3}{4}$ вантажообороту вітчизняних портів за експортом, то наступними двома роками така їх частка майже сягнула 80%.

Таблиця 1

Структура експортних вантажопотоків в українських портах, %

Рік	зерно	руди	метал	вугілля та кокс	добрива
2017	40,1	19,8	14,3	0,06	0,52
2018	40,2	18,4	15,2	0,07	0,43
2019	43,7	20,92	11,7	-	0,71
2020	38,15	27,8	12,22	-	1,26
2021	40,5	25,0	13,0	0,11	0,9

Загальні фізичні обсяги перевалки основних вантажів останніми роками перевищують 100 млн. т – і така тенденція спостерігається тривалий період часу, дублюючи наразі відповідні стабільні тенденції зовнішньої торгівлі України.

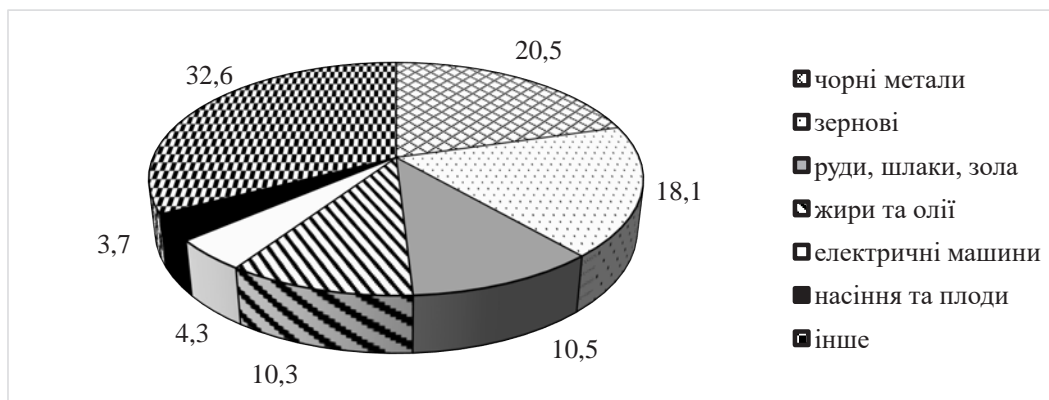


Рис. 1. Структура українського експорту (за даними 2021 р.), %

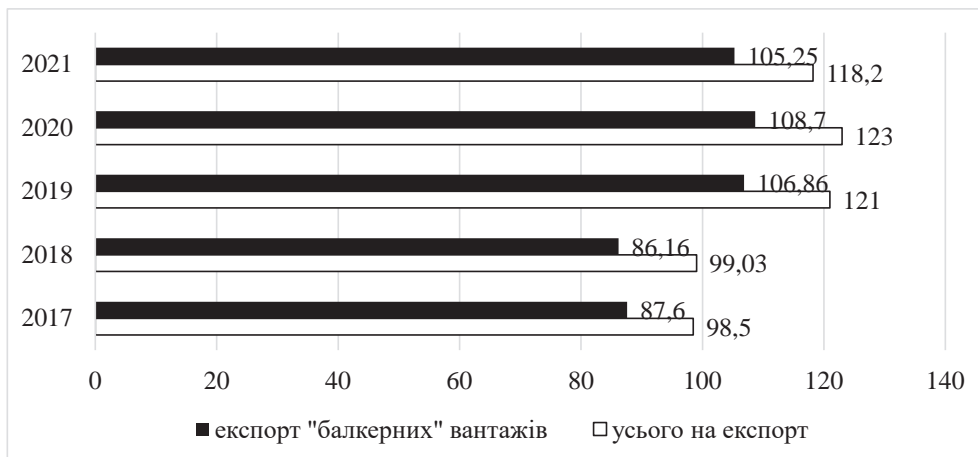


Рис. 2. Обсяги перевалки експортних вантажів в українських портах, млн. т

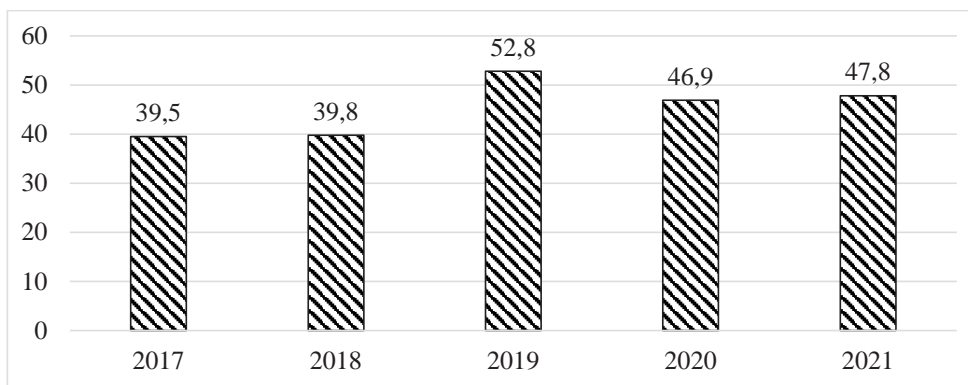


Рис. 3. Перевалка експортного зерна українськими портами, млн. т

Вантажем номер 1 для наших портів є зерно. І це не дивно – завдяки родючим ґрунтам та добре розвинутому сільському господарству наша країна є значним виробником зернової продукції. Враховуючи доволі обмежене внутрішнє споживання, левова частка зібраних щороку врожаїв надходить на експорт. При цьому важливу роль у транспортуванні вирощеної зернової продукції відіграє саме морський транспорт – обсяги перевалки експортного зерна в українських портах стабільно перевищують позначку у 40 млн. т (рис. 3).

Звісно, обсяги експорту залежать від зібраних врожаїв, що у свою чергу залежить від природних та кліматичних умов кожного року. Рік від року обсяги зібраних врожаїв є різними, а відтак – і різними є обсяги експорту. Саме цим і пояснюються певні коливання та навіть «стрибки» у обсягах перевалки зерна на експорт в українських портах.

Враховуючи значущість обсягів українського зернового експорту та потужність вантажопотоків, зерно перевантажується на морські судна практично усіма вітчизняними портами, наразі лідерами з них є такі порти, як Одеса, Миколаїв,

Південний, Чорноморськ (рис. 4). Як можна переконатися з поданих даних, до 90% усього зерна, яке відвантажується на експорт українськими портами, завантажується на морські судна саме у названих портах. Зерно є традиційним вантажем наших портів та перевантажувальних терміналів, що дозволило на сьогодні мати розвинуту зернову портову інфраструктуру, високотехнологічне обладнання та досконалі технології вантажних робіт.

За іншими портами обсяги перевалки зерна є набагато меншими. Біля 1 млн. т експортних зернових вантажів щороку – саме такими показниками обсяги відвантажень цього вантажу характеризується структура вантажопотоків у таких портах, як Ольвія, Херсон, Бердянськ, Маріуполь.

Руда є вантажем номер два для вітчизняної портової сфери, забезпечуючи українські порти на 20% роботою. Прикмітно, що цей вантаж характеризується стабільною часткою – на відміну від, наприклад, згаданих вище зернових вантажів, обсяги експортних відвантажень яких характеризуються певними коливаннями, адже залежать від обсягів зібраного врожаю.

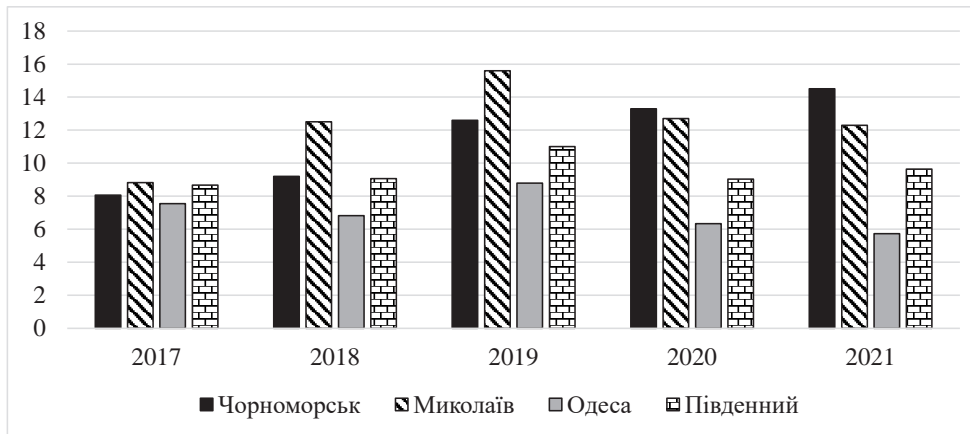


Рис. 4. Перевалка експортного зерна основними портами України, млн. т

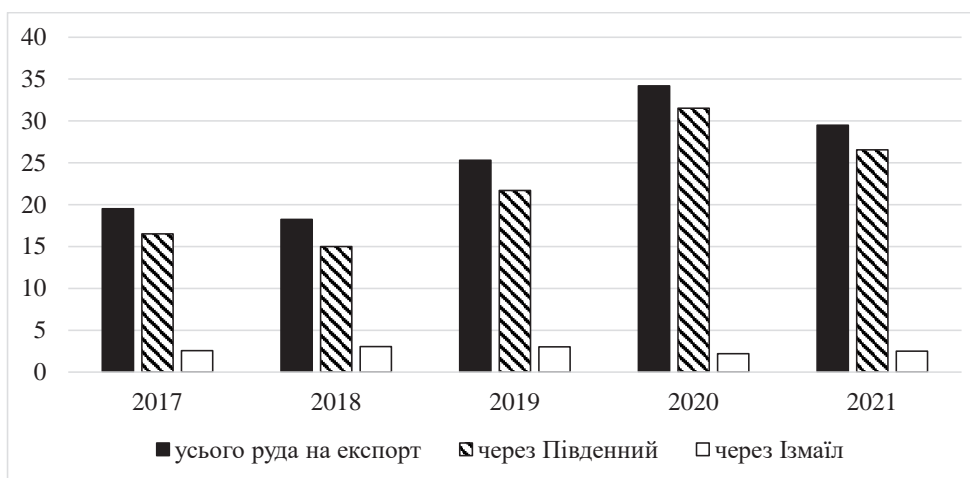


Рис. 5. Перевалка експортної руди українськими портами, млн. т

Основним рудним портом нашої країни є Південний, на частку якого перепадає приблизно 90% усього експортного рудного вантажопотоку, який обслуговується морським транспортом; у менших обсягах, що призводить і до відповідної меншої частки, експорт руди здійснюється також і через морський порт Ізмаїл (рис. 5).

Наразі переваги Південного на ринку перевалки руди порівняно із Ізмаїльським портом є очевидними – руда відноситься до вкрай дешевих за вартістю товарів сировинного походження, тож її транспортування здійснюється крупними партіями, що передбачає використання великотоннажних суден, які, завдяки великій осадці та обмеження глибин у причалів фізично не можуть заходити до Ізмаїльського порту.

Почесне третє місце серед вантажів, що формують основу вантажообороту українських портів за експортом, становить металопродукція, частка якої стабільно утримується на рівні 12–14% останніми роками. Обсяги відвантажень українськими портами

металу на експорт також є стабільними – вони міцно тримаються на рівні 14–15 млн. т на рік (рис. 6).

Це є доволі високими показниками, хоча і значно меншими порівняно із обсягами експорту металу до 2014 р. – коли більшість потужних підприємств вітчизняної чорної металургії опинились або на території проведення активних бойових дій на Донбасі або – на територіях, які непідконтрольні українській владі, так званих «ДНР» та «ЛНР».

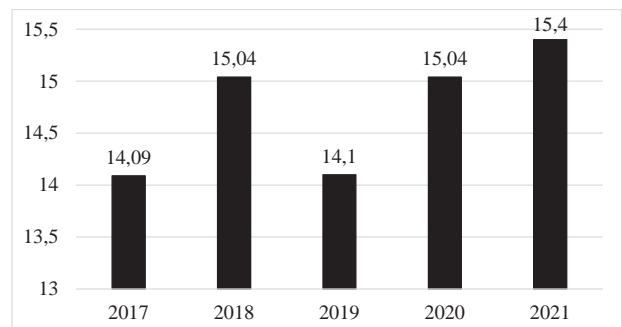


Рис. 6. Перевалка чорних металів на експорт українськими портами, млн. т

Враховуючи певну універсальність металопродукції з точки зору технології виконання вантажних робіт та відсутності необхідності у спеціалізованій портовій інфраструктурі (складських ємностей/площ та перевантажувального обладнання), практично усі вітчизняні порти у більшому або меншому ступені приймають участь у забезпеченні відвантажень металопродукції на морські судна (табл. 2).

Основними «металевими» портами нашої країни наразі слід визнати Маріуполь та Одесу – порти, які традиційно, протягом усього періоду свого існування працювали на ринку перевалки металу, удосконалюючи технології та нарощуючи технічні потужності. Втім, обсяги перевалки чорних металів Маріупольським портом значно зменшились після вже згаданих подій 2014 р. – порт опікувався відвантаженнями на експорт саме продукції металургійних заводів та комбінатів Донбасу. Тож після 2014 р. основним вантажопотоком металу, який прямував на зовнішні ринки через причали Маріупольського порту, стала металопродукція двох гігантів металургійної галузі, розташованих безпосередньо у цьому портовому місті – МК «Азовсталь» та МК ім. Ілліча. Меншу, але теж важливу частку вантажообігу Маріуполя за металом, становила продукція металургійних підприємств Дніпропетровщини.

Обсяги перевалки добрив на експорт вітчизняними портами суттєво скоротились останніми роками, зменшивши відповідно і частку цього вантажу у вантажообігу портів України. На сьогодні відвантаження на експорт добрив через українські порти ледь сягає 1 млн. т по окремих роках. Добрива наразі ніколи не були у переліку основних вантажів вітчизняних портів – лівова частина вироблених добрив надходила на внутрішній ринок, вітчизняним аграріям, адже Україна – аграрна країна, то й попит на них тут є та

Таблиця 2

Перевалка металопродукції українськими портами, млн. т

Порти	2017	2018	2019	2020	2021
Маріуполь	3,8	4,42	4,41	4,11	5,0
Миколаїв	3,06	3,15	2,85	2,88	3,09
Одеса	3,71	5,08	4,52	3,25	4,32
Південний	1,02	1,03	1,19	2,65	0,86
Ольвія	0,4	0,3	0,18	0,5	0,57
Херсон	0,3	0,22	0,28	0,28	0,23
Чорноморськ	1,66	0,68	0,42	1,01	0,93

був високим. Останніми роками впало і виробництво – адже багато які підприємства хімічної галузі також зосереджені на Донбасі.

Серед українських портів, які працюють із експортними добривами, ключовим є порт Південний, який відвантажує продукцію Одеського припортового заводу, власне для чого і було збудовано цей порт ще за радянських часів. До 90% усього добривного експорту прямує зараз саме через цей порт (рис. 7); у значно менших обсягах із експортом добрив працює також Миколаївський порт.

Висновки. Останніми передвоєнними роками показники роботи портів вказують на те, що українські порти, здебільшого, успішно працювали під час недавніх глобальних криз і збоїв у ланцюзі поставок. Військова агресія РФ цілком змінила роботу портів – з лютого по червень 2022 р. перевалку вантажів зупинено і поновлено лише липнем 2022 р. – коли за ініціативою ООН було відкрито так званий «зерновий коридор» із можливостями для українських портів відвантажувати на експорт вітчизняну зернову продукцію. Інші вантажі наразі не відвантажувались, то останні два роки (2022–2023 рр.), звісно, не відображують реальний вантажообіг українських портів за структурою вантажів.

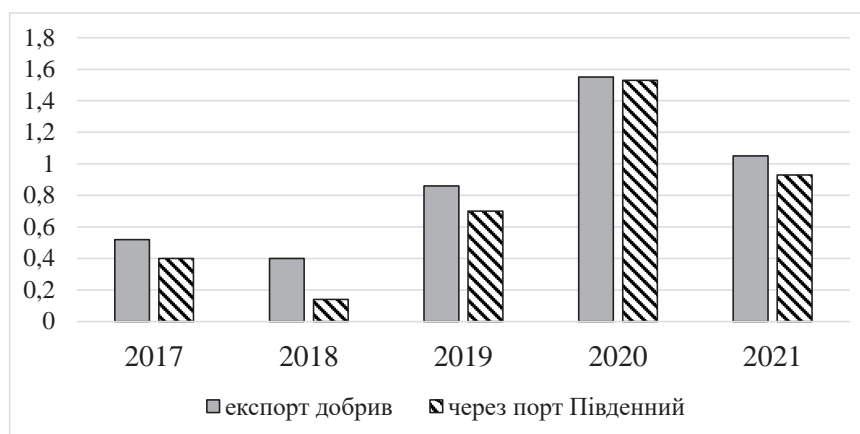


Рис. 7. Перевалка експортних добрив у портах, млн. т

Список літератури:

1. Review of Maritime Transport. United Nations Publications. 2022. 195 p.
2. Лисенко С. За роки незалежності український флот скоротився у 16 разів. URL: [https://gmk.center/ua/opinion/za-roki-nezalezhnosti-ukrainskij-flot-skorotivsia-u-16-raziv/](https://gmk.center.ua/opinion/za-roki-nezalezhnosti-ukrainskij-flot-skorotivsia-u-16-raziv/) (дата звернення: 06.12.2023 р.)
3. Статистичний збірник «Транспорт України 2022». URL: https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/publ8_u.htm (дата звернення: 07.12.2023 р.)
4. Про підприємство. URL: <https://www.uspa.gov.ua/pro-pidpryemstvo> (дата звернення: 06.12.2023 р.)
5. Панчук А.О. Сучасні форми управління морськими портами та проблеми адміністрування морської галузі в Україні. *Lex Portus*. 2019. № 1 (15). С. 50–67. DOI 10.26886/2524-101X.1.2019.4
6. Яцкевич І.В. Базові елементи державного управління розвитком морських портів. *Публічне управління і адміністрування в Україні*. 2020. Вип. 20. С. 67–72. DOI <https://doi.org/10.32843/pma2663-5240-2020.20.12>
7. Федяй Н.О. Ефективність стратегічного управління розвитком морських портів України. *Ефективна економіка*. 2021. № 9. DOI: 10.32702/2307-2105-2021.9.81 URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/9_2021/83.pdf (дата звернення: 06.12.2023 р.)
8. Кириллова О.В., Кириллова В.Ю. Класичні системи управління портами та їх концептуальні моделі. *Наукові вісті Давіського університету*. 2023. №24. DOI: <https://doi.org/10.33216/2222-3428-2023-24>. URL: http://nvdu.snu.edu.ua/wp-content/uploads/2023/06/index_2023_24.pdf. дата звернення: 06.12.2023 р.)
9. Kirillova E., Makushev P., Perepichko M., Piterska V., Raskevych I. Security assurance of port services as a factor of their competitiveness. *Technology audit and production reserves*. 2020. Vol 1, No 2(51). P/ 17-23. DOI: <https://doi.org/10.15587/2312-8372.2020.197733>
10. Кішак І.Т., Порудєєва А.В. Морські порти України в контексті підвищення їх конкурентоспроможності. *Приазовський економічний вісник*. 2018. Вип. 6 (11). С. 42–46.
11. Корнієнко О.П., Кошара К.А. Функції морських портів України як складової морегосподарського комплексу. *Економіка та держава*. 2018. № 5. С. 48–51.
12. Згама А., Зятіна Д. Сучасні тенденції розвитку морегосподарського комплексу в Україні та світі. *Підприємництво, господарство і право*. 2021. № 2. С. 158–163.
13. Кириллова О.В., Кириллова В.Ю. Теоретичні основи просторової та функціональної еволюції портів. *Збірник наукових праць ДУІТ. Серія «Транспортні системи і технології»*. 2022. № 40. С. 170–189. DOI: <https://doi.org/10.32703/2617-9040-2022-40-15>
14. Дьякова М.С. Статистичний огляд розвитку морської портової галузі України. *Theoretical and Practical Aspects of Economics and Intellectual Property ' 2014*. Issue 1(10), Volume 2. С. 282–287.
15. Решетков Д.М., Павлова Н.Л. Вплив пандемії COVID-19 на роботу морських портів. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Технічні науки*. 2021. Том 32 (71) № 6. С. 231–238. DOI: <https://doi.org/10.32838/2663-5941/2021.6/37>
16. Коскіна Ю.О., Дрожжин О.Л. Аналіз обсягів та динаміки морського експорту зерна Україною. *Збірник наукових праць ДУІТ. Серія «Транспортні системи і технології»*. 2020. № 35. С. 205–215. DOI: <https://doi.org/10.32703/2617-9040-2020-35-20>
17. Шибаєв О.Г., Коскіна Ю.О., Кравченко О.А., Акімов К.С. Вантажопотоки вугілля в українських портах: ретроспективний огляд і сучасний стан. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Технічні науки*. 2022. Том 34 (73) № 5. С. 386–390. DOI <https://doi.org/10.32782/2663-5941/2023.5/59>
18. Наврозова Ю.О. Оцінка тенденцій ринку перевалки небезпечних вантажів. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*, (3(68), 16–29. <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2019-3-16-29>

Koskina Yu.O., Reshetkov D.M., Tykhonin V.I. TURNOVERS OF EXPORT DRY BULK CARGOES IN THE PORTS OF UKRAINE

The paper presents the review of cargo turnovers of dry bulk cargoes in Ukrainian ports for the period 2017–2021, until the moment of the full-scale invasion of the Russian Federation, which significantly changed the production activity of port terminals, making cargoes handling impossible. Cargoes classified as dry bulk cargoes in global statistics – grain, ore, coal, fertilizers – a significant share of the cargo turnover of domestic ports, being almost 90% of all cargo handled in the ports of Ukraine. In a certain sense, this corresponds to the structure of our country's foreign trade, the export component of which is largely formed by goods of raw material origin, which in the field of transport refer specifically to dry bulk cargoes. The structure of cargo turnovers of dry bulk cargoes is practically unchanged in recent years. The main cargo of Ukrainian ports is grain – the basis of domestic exports. The port capacities of Ukraine for handling of grain, respectively, are developed at a high technical and technological level. The article presents the volumes of transshipment of grain for export and identifies the main grain ports of our country. The second place is occupied by goods and raw materials of the mining industry – ore and metal products. Despite a certain decrease in the share of metals products, which is due to military actions since 2014 in Donbas, where the main enterprises of the metallurgical industry are concentrated, the share of ore in the cargo turnover of Ukrainian ports shows a certain growth trend. The main “ore” port of our country is Pivdennyi, while metal, due to relative technological and technical versatility, is handled in many Ukrainian ports. Fertilizers produced in Ukraine mostly went to domestic consumers – agriculture, but were never shipped in significant quantities for export. In recent years, the war in Donbas also affected the decrease in the volume of goods shipped for export – similarly to the ferrous metallurgy enterprises, significant capacities of the chemical industry are located there. The main port for the export of fertilizers is the Pivdennyi port.

Key words: dry bulk cargoes, turnovers, maritime transport, ports of Ukraine.