



УДК 656.6:616-036

**UKRAINIAN FREIGHT FLOWS ALTERNATIVE DELIVERY SCHEMES
IN WARTIME CONDITIONS****АЛЬТЕРНАТИВНІ СХЕМИ ДОСТАВКИ УКРАЇНСЬКИХ ВАНТАЖОПОТОКІВ В
УМОВАХ ВІЙНИ****Shaposhnikov D.S. / Шапошніков Д.С.***PhD / к.ю.н.*

ORCID: 0009-0009-4298-7417

*entrepreneur/підприємець***Belakovskiy L.M. / Белаковський Л.М.***PhD / к.е.н.*

ORCID: : 0009-0001-6881-3118

*financial consultant / фінансовий консультант***Zaborskiy L.O. / Заборський Л.О.***PhD / к.т.н.*

ORCID: 0009-0009-4298-7417

*Менеджер, CMA CGM Shipping Agencies Ukraine**Manager, CMA CGM Shipping Agencies Ukraine*

Анотація. В умовах невизначеності необхідно швидко реагувати на зміни, тому необхідно мати альтернативні обґрунтовані схеми доставки. Україна має величезний потенціал в зовнішній торгівлі і донедавна займала провідне місце на ринку перевезень продукції агропромислового комплексу, залізної руди, чорних металів, вугілля та вантажів у контейнерах. В довоєнний період, основними воротами до українських вантажів були порти «Великої Одеси», менший об'єм йшов наземним транспортом через митні кордони з Молдовою, Польщею, Румунією, Словаччиною та Угорщиною. На даний момент роль морських портів зменшилася. Фахівці розробляють схеми через українські дунайські порти та вгору по річці, а також на контейнерні порти Європи (Констанца, Щецин, Гдиня та Гданськ). Проте кожна з них підлягає обґрунтуванню з економічної, технічної та організаційної точок зору, а деякі потребують додаткових інвестицій. В роботі розглянуто основні фактори, які впливають на вибір схеми доставки, переваги та недоліки застосування різних видів транспорту як окремо, так і сумісно. Зроблено пропозицію щодо необхідності розвитку логістичних центрів на західних кордонах, наприклад у Львівській області, та висновок, щодо напрямку державних та приватних інвестицій в річкову портову інфраструктуру і флот задля створення необхідних конкурентоспроможних умов перевезень як на даний момент, так і на перспективу.

Ключові слова: схеми доставки, вантажопотік, транспорт, Дунай, обґрунтування, логістичні центри

Вступ. Торгівельними партнерами України є велика кількість країн у всіх напрямках світу. Ще донедавна Україна входила до списку провідних світових експортерів продукції агропромислового, металургійного та хімічного комплексу. Проте ситуація в країні внесла зміни і у структуру зовнішньої торгівлі товарами. За даними [1] за 2023р. та I квартал 2024р. у експорті основу склали чорні метали, жири та олії, зернові, електричні машини, а у імпорті засоби наземного транспорту (за винятком залізничного транспорту), котли, машини, палива мінеральні, нафта і продукти її перегонки. При цьому через українські порти переважно йшли зерно, нафта, руда, чорні метали, будівельні матеріали та



вантажі у контейнерах [3]. В цілому за даними за 2020-23рр. спостерігається суттєве зменшення обсягів зовнішньої торгівлі товарами з країнами світу, а також зростання ролі в вантажообробці українських дунайських портів. Через неможливість заходу в порти «Великої Одеси», перевізникам довелося розробляти нові схеми доставки вантажів.

Результати. Таким чином, за умови відсутності або обмеження прямого виходу до морських портів, Україна має єдино можливі водні сполучення через територію Румунії та Молдови й українські річкові порти. Для внутрішніх перевезень, а також в забезпеченні зовнішньоторговельних зв'язків Європейських країн в останні десятиліття значно зросла роль внутрішнього водного транспорту. По річці Дунай Україна має можливість вести торговельні відносини з такими країнами як Німеччина, Австрія, Словаччина, Угорщина, Хорватія, Сербія, Болгарія, Румунія, Молдова. Згідно європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи (ВВШ) міжнародного значення до портів категорії «Е» на Дунаї і Кілійському гирлі відносяться Усть-Дунайськ, Кілія, Ізмаїл, Рені. До класифікації європейських ВВШ річки Дніпро та Дунай відносяться до Vb та VII класів водних шляхів відповідно, що надає можливість розвивати річкове судноплавство міжнародного значення. Вихід України до водного простору Чорного моря через річку Дунай можливий трьома основними гирлами: Кілійським (північним), Георгієвським (південним) і розташованим між ними Сулінським гирлом. Георгієвське і Кілійське гирла мають свої другорядні гирла, зокрема від останнього відходить Очаківське гирло, що зв'язує з Дунаєм порт Усть-Дунайськ. Проте основним українським судноплавним каналом є канал рукавом Бистрий - Чорне море, на якому гарантована осадка складає 6,5 м.

Вихід з Нижнього Дунаю в Чорне море можливий й через румунську територію (рис.1).

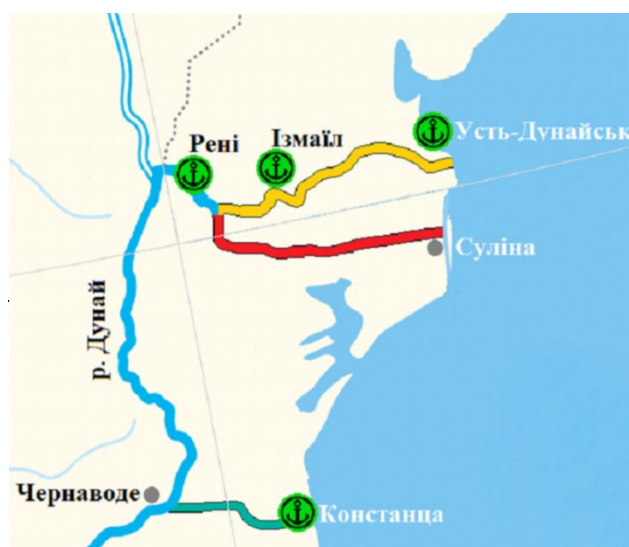


Рисунок 1 – Основні дунайські судноплавні шляхи

Таким чином, на даний момент існує три судноплавні шляхи на річці Дунаї, через які можливо здійснювати вихід з річкових портів України (Рені, Кілія та Ізмаїл) в Чорне море через:



1. Український глибоководний судновий хід (ГСХ) «Дунай — Чорне море», що проходить через гирло Бистре (Новостамбульське). ГСХ «Дунай - Чорне море» дозволяє пересування суден осадкою до 6,5 м.
2. Сулинське гирло - румунський канал, що знаходиться у дельті Дунаю та виходить до Чорного моря у районі порту Сулина. Глибини досягають 7-9 м.
3. Румунський канал Констанца - Чорновода. Канал має глибину 7 м та дозволяє проходження суден осадкою до 5 м. та має переваги перед останніми, оскільки має вихід поруч з портом Констанца та найменшу відстань між портами Констанца та Рені.

Крім виходу в Чорне море, українськи річкові порти Дунаю мають перспективи розвитку в перевезеннях через засвоєння вантажопотоків що прямують до країн вверх по Дунаю (рис. 2) [2].



Рисунок 2 - Шлях Констанца-Роттердам через Дунай та Рейн

Джерело [2]

Недивлячись на переваги водного транспорту існують організаційні перешкоди розвитку цих перевезень, зокрема, обмежена кількість судноводіїв, лоцманів для проводки каналами та акваторіями портів Дунайського регіону.

Вузьким місцем в схемах доставки вантажів з Одеського регіону є автомобільно-залізничний міст через Дністровський лиман у районі Затоки, який має стратегічне значення, оскільки через нього проходить дорога з Румунії, зокрема від порту Констанца. У разі руйнування мосту найкоротшим шляхом сушею з Одеси буде шлях через територію Молдови.

Можна запропонували наступні варіанти змін в схемах доставки, деякі з яких вже експериментально опробуванні з економічної та технічної сторін передовими компаніями-перевізниками для вантажопотоків:

З Південного регіону України:

1. З переміщенням вантажів з Ізмаїлу та Рені у контейнерах та насипом вверх до портів Середнього та Верхнього Дунаю річковим флотом в т.ч. баржами;

2. З доставкою вантажів більшими баржами з Ізмаїлу, Рені та Усть-



Дунайська до морського порту Констанца з подальшим експортом в будь-яку точку світу, а також у зворотному напрямку з можливим застосуванням технології рейдового перевантаження. З північного регіону України: створення нових логістичних центрів в західних областях, в цілому: створення «сухих портів» на граничних прикордонних областях.

Висновки. При перенаправленні вантажопотоків з портів «Великої Одеси» виникла потреба в пошуках нових схем доставки вантажів для реалізації торговельних контрактів та задовільнення потреб українських споживачів. При перевезенні вантажів в контейнерах, які переважно йдуть через порти Констанца, Щецин, Гдиня та Гданськ, можливим варіантом зменшення собівартості перевезень, за рахунок обґрунтування місця розташування «сухих портів» та логістичних центрів на перетині основних сухопутних автомобільних та залізничних шляхів. Вибір схеми доставки вантажів залежить не лише від його виду і напрямку перевезень, а й організаційних і технічних обмежень та переваг.

Аналіз транспортної інфраструктури доводить наявність альтернативних схем перевезення вантажів, які мають потенціал, проте потребують державних та приватних інвестицій:

I. В річкову портову інфраструктуру і флот:

- в розвиток терміналів річкових портів Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ по переробці вантажів, в першу чергу навалювальних і контейнерів;
- в поповнення флоту суднами, в т.ч баржевими складами річкового та змішаного плавання;
- в поглиблення українських дунайських судноплавних каналів
- в автомобільні та залізничні під'їзні шляхи.

II. В розвиток «сухих портів» та логістичних центрів на західних кордонах, наприклад у Львівській області.

Кожен напрямок інвестицій підлягає ретельному подальшому обґрунтуванню.

Література:

1. Географічна структура зовнішньої торгівлі товарами в I кварталі 2024 року. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>

2. Завербний А.С, Дзуліт, З.П., Вуєк, Х.І. Особливості формування логістичних ланцюгів в умовах війни та післявоєнний період. Економіка та суспільство, 2022, (43). DOI: 10.32782/2524-0072/2022-43-54

***Abstract.** External and internal factors, which are still looming for cardinal changes for Ukraine, influence the structure of internal and external trade. As you can see, the cost of transportation adds up to a large part of the cost, especially when transporting to long distances, so the goods delivery schemes must be strictly grounded. In the minds of uncertainty, it is necessary to react quickly to changes, which requires alternative delivery schemes. Ukraine has great potential in foreign trade and has recently occupied a leading position in the market for the transportation of agro-industrial products, ferrous ores, ferrous metals, coal and vanishes in containers. Transported in Ukraine, depending on the geographical location, can be carried out in several directions. In the pre-war period, the main gates to the Ukrainian vantages were the ports of "Great Odessa", with a smaller number of routes by land transport through the border cordons with Moldova, Poland,*



Romania, Slovakia and Ugorshchina. Nowadays, the role of seaports has changed. At the military cordons there are also pereshkodi (shutdowns and blockades, in Poland). The companies are developing schemes through the Ukrainian Danube ports and up the river, as well as at the container ports of Europe (Constanza, Szczecin, Gdina and Gdansk). The skin of them requires priming from an economical, technical and organizational point of view, and these activities will require additional investments. The paper examines the main factors that influence the choice of a delivery scheme, the advantages and disadvantages of using different types of transport both separately and in combination. A proposal was made regarding the need to develop logistics centers on the western borders, for example in the Lviv region, and a conclusion was made regarding the direction of public and private investments in river port infrastructure and the fleet in order to create the necessary competitive conditions for transportation both at the moment and in the future.

Key words: delivery schemes, cargo flow, transport, Danube, lining, logistics centers

Статья отправлена: 03.06.2024 р.

© Шапошніков Д.С., Белаковський Л.М., Заборський Л.О.