УДК 339.56:656.02
JELL 91, O18, R42
DOI 10.31375/2226-1915-2021-3-74-91

**ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ
РОЗВИТКУ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ
В УМОВАХ ПАНДЕМІЇ COVID-19**

В.В. Щербина
к.е.н., доцент, доцент кафедри
«Підприємництво та туризм»

Одеський національний морський університет,
Одеса, Україна

Анотація. На міжнародну торгівлю впливають багато чинників: розвиток та поглиблення міжнародного поділу праці й інтернаціоналізація виробництва; зростання торговельно-економічної інтеграції з формуванням спільних ринків, зон вільної торгівлі; лібералізація міжнародної торгівлі, зниження рівня протекціонізму та торговельних бар'єрів. Найпершою формою міжнародної торгівлі була морська торгівля, оскільки одним з найдавніших видів транспорту є морський, який й нині зберігає свою першість у вантажоперевезеннях. Морська торгівля – це форма міжнародних економічних відносин, міжнародної торгівлі товарами, доставка яких здійснюється з використанням морського транспорту.

У статті досліджено сучасний стан та тенденції розвитку морської торгівлі, визначено основні проблеми морської галузі та ризики, які загрожують розвитку морської торгівлі в умовах пандемії, проаналізовано перспективи розвитку торгівлі за участю морського транспорту у світі та в Україні.

Торгівельна напруга спричинила зміну структури світової морської торгівлі, оскільки пошук альтернативних ринків збуту та постачальників призвів до переспрямування потоків з Китаю на інші ринки, особливо в країнах Південно-Східної Азії. Експерти UNCTAD відзначають, що вплив COVID-19 на світову торгівлю був найбільш серйозним в першій половині 2020 року, коли її обсяги скоротилися на 15 %. Але багато країн так і не оговетилися до кінця року. Натомість ряд держав змогли успішніше протистояти новим викликам і домоглися збільшення своєї частки на світовому ринку, витіснивши з нього найменш конкурентоспроможних постачальників, які постраждали в результаті зниження попиту.

Ключові слова: морська торгівля, пандемія COVID-19, експорт, імпорт, морська політика.

УДК 339.56:656.02
JELL 91, O18, R42
DOI 10.31375/2226-1915-2021-3-74-91

**ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ
РАЗВИТИЯ МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ
В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ COVID-19**

В.В. Щербина
к.э.н., доцент, доцент кафедры
«Предпринимательство и туризм»

Одесский национальный морской университет,
Одесса, Украина

Аннотация. На международную торговлю влияют многие факторы: развитие и углубление международного разделения труда и интернационализация производства; рост торгово-экономической интеграции с формированием общих рынков, зон свободной торговли; либерализация международной торговли, снижение уровня протекционизма и торговых барьеров. Самой первой формой международной торговли была морская торговля, поскольку одним из древнейших видов транспорта является морской, который и сейчас сохраняет свое первенство в грузоперевозках. Морская торговля – это форма международных экономических отношений, международной торговли товарами, доставка которых осуществляется с использованием морского транспорта.

В статье исследовано современное состояние и тенденции развития морской торговли, определены основные проблемы морской отрасли и риски, которые угрожают развитию морской торговли в условиях пандемии, проанализированы перспективы развития торговли с участием морского транспорта в мире и в Украине.

Торговое напряжение вызвало изменение структуры мировой морской торговли, поскольку поиск альтернативных рынков сбыта и поставщиков привел к перенаправлению потоков из Китая на другие рынки, особенно в странах Юго-Восточной Азии. Эксперты UNCTAD отмечают, что влияние COVID-19 на торговлю был наиболее серьезным в первой половине 2020 года, когда ее объемы сократились на 15 %. Но многие страны так и не оправились до конца года. Зато некоторые государства смогли успешно противостоять новым вызовам и добились увеличения своей доли на мировом рынке, вытеснив с него наименее конкурентоспособных поставщиков, пострадавших в результате снижения спроса.

Ключевые слова: морская торговля, пандемия COVID-19, экспорт, импорт, морская политика.

UDC 339.56:656.02

JELL 91, O18, R42

DOI 10.31375/2226-1915-2021-3-74-91

PROBLEMS AND PROSPECTS
FOR THE DEVELOPMENT OF MARITIME TRADE IN THE COVID-19 PANDEMIC

Veronika Shcherbina

PhD, Docent of Department «Entrepreneurship and tourism»

uktrade14@gmail.com

ORCID 0000-0002-3917-3617,

<https://orcid.org/0000-0002-3917-3617>

Odessa National Maritime University, Odessa, Ukraine

Abstract. *International trade is influenced by many factors: the development and deepening of the labor international division and the production internationalization; trade growth and economic integration with the common markets formation, free trade zones; international trade liberalization, reduction of the level of protectionism and trade barriers. The very first form of international trade was sea trade, since one of the oldest modes of transport is sea transport, which still retains its primacy in cargo transportation. Sea trade is a form of international economic relations, international trade in goods, the delivery of which is carried out using sea transport.*

The article examines the current state and trends in the maritime trade development, identifies the main problems of the maritime industry and the risks that threaten the development of maritime trade in a pandemic, analyzes the prospects for the development of trade with the participation of maritime transport in the world and in Ukraine.

Trade tensions have triggered a restructuring of global maritime trade, as the search for alternative markets and suppliers has redirected flows from China to other markets, especially in Southeast Asia. UNCTAD experts note that the impact of COVID-19 on trade was most severe in the first half of 2020, when trade volumes fell by 15 %. But many countries never recovered by the end of the year. On the other hand, some states were able to successfully withstand new challenges and achieved an increase in their share in the world market, displacing from it the least competitive suppliers, which suffered as a result of reduced demand.

The analysis showed that the structure of Ukraine's maritime trade was quite resistant to the emergence of coronavirus. And the significant share of agricultural products in production and exports is a confirmation of this fact. For the development of Ukraine's maritime trade and integration into the world economic system, it is necessary to develop and implement the capabilities of the national maritime economic complex, to protect the interests of Ukraine as a maritime power in the foreign policy and foreign economic spheres.

Keywords: *maritime trade, COVID-19 pandemic, export, import, maritime policy.*

Постановка проблеми. Формування глобальної світової господарської системи супроводжується стрімким зростанням міжнародної

торгівлі, збільшенням вантажообігу та обсягів перевезених морським транспортом вантажів. Морський транспорт є невід'ємною частиною

міжнародної логістичної системи і традиційно відіграє провідну роль у світовій торгівлі. За даними UNCTAD, понад 80 % міжнародної торгівлі товарами здійснюється шляхом морських перевезень. Це найбільш ефективний та рентабельний спосіб перевезень товарів [1].

Разом з тим діяльність морського транспорту в світових господарських зв'язках цілком і повністю визначається міжнародною торгівлею: її обсяги, географія і товарна структура мають вирішальний вплив на розвиток морського транспорту, його спеціалізацію та організацію діяльності. Поряд з обслуговуванням міжнародної торгівлі морський торговельний флот є важливим джерелом валютних надходжень до державних бюджетів [2].

Не дивлячись на те, що сьогодні світова економіка переживає глибокий спад на тлі все ще неконтрольованої пандемії, за прогнозами спеціалістів до 2050 року попит на морські вантажні перевезення зросте втричі [15].

Сьогодні основними завданнями урядів країн світу є сприяння зростанню робочих місць, посилення фінансового регулювання, реформування міжнародних фінансових інститутів задля подолання цієї кризи і запобігання майбутнім, заохочення світової торгівлі та зниження рівня протекціонізму.

Огляд останніх досліджень та публікацій. Проблеми європейської економічної інтеграції, перспектив інтеграції України до ЄС та питання зовнішньої торгівлі України досліджуються в роботах багатьох вітчизняних авторів. Дослідженню проблем

морської політики, морської торгівлі та ролі транспорту в зовнішньоторговельних операціях приділяється значна увага з боку науковців, серед яких Вінніков В.В., Кібік О.М., Котлубай О.М., Примачов М.Т., Чекаловець В.Г. та ін. Розвиток сучасних видів транспорту і цифровізація транспортного процесу кардинальним чином змінили характер світової економіки та міжнародної торгівлі, сприяли формуванню нових товарних і фінансових ринків, дали можливість більш раціонально і оперативно використовувати переваги міжнародного поділу праці, прискорили світові інтеграційні процеси. Крім того, в умовах світової пандемії змінилися методи ведення торгівлі, структура та напрямки товаропотоків.

Задачі дослідження. Мета даної роботи полягає у дослідженні сучасного стану та тенденцій розвитку морської торгівлі. Для цього необхідно визначити основні проблеми морської галузі та ризики, які загрожують розвитку морської торгівлі на основі аналізу її сучасного стану, основних світових тенденцій, а також визначити перспективи можливого розвитку морського бізнесу України.

Основний матеріал дослідження. Оскільки попит на морські перевезення носить похідний характер, динаміка морських перевезень і міжнародної морської торгівлі формується під впливом глобальної макроекономічної кон'юнктури [4].

Згідно з даними Clarksons, світова морська торгівля скоротилася в 2020 році на 3,6 %, до 11,5 мільярдів тонн [8]. На тлі зривів ланцюгів постачання, скорочення попиту та глобальної економічної невизначеності,

спричиненої пандемією, світова економіка зазнала серйозних наслідків. Тривала напруженість у торгівлі та висока політична невизначеність підірвали зростання світового економічного виробництва та торгівлі товарами [14].

Після оголошення глобальної пандемії в березні 2020 року заходи соціального дистанціювання призвели до того, що в усіх країнах світу економічна активність практично припинилася, викликавши різкий спад світової економіки і майже повну зупинку світової торгівлі, прямих іноземних інвестицій і фінансових потоків. Провідні країни світу були вимушені запровадити як протекціоністські, так, в окремих випадках, й лібералізаційні заходи задля збереження ситуації всередині країни. Така ситуація, а також обмеження в роботі морських портів, залізничних вокзалів та аеропортів суттєво ускладнили зовнішньоторговельні операції країн.

Хоча криза COVID-19 торкнулася всіх країн, його вплив істотно варіюється. Найбільший спад виробництва та торгівлі спостерігається в розвиненому світі. Однак найбільший економічний і соціальний збиток нанесено країнам, що розвиваються. Винятком є Східна Азія і, зокрема, Китай, де вплив від пандемії був відносно низьким, а економіка показала швидкий і потужний підйом [15].

Негативний вплив на обсяги морської торгівлі також спричинило перекриття Суецького каналу в березні 2021 року. Безпосереднього впливу через затримку суден у Суецькому каналі зазнала торгівля між Європою і Азією, це призвело до нових затримок в уже порушених лан-

цюгах постачань. Втрати світової торгівлі через перекриття Суецького каналу і зриву вантажоперевезень досягли 10 млрд. доларів на день [12].

Навесні 2021 року ряд чинників, пов'язаних з пандемією COVID-19, в тому числі, переорієнтацією споживчого попиту в умовах карантинних обмежень з послуг на товари, нестачею персоналу в портах у зв'язку зі спалахами COVID-19 та дефіцитом порожніх контейнерів під завантаження експортом спричинив кризу, яку експерти називають «ідеальний шторм». Спочатку проблема заторів постала у десяти найбільших контейнерних портах Північної Америки. Контейнерні перевізники змушені були вживати заходів, щоб уникнути подальшого погіршення, наприклад, призупинення обслуговування маршрутів, скасування запланованих заходів у порти і рейсів та зміна маршрутів суден. Для вантажовідправників скасування рейсів і скорочення провізної спроможності обертається обмеженням тоннажу для транспортування товарів і затримками доставок, все це негативно позначилося на функціонуванні системи постачання. Але далі така ж ситуація спіткала й порти Азії. Час простою контейнеровозу місткістю 18 000 TEU у Сінгапурі – другому за величиною контейнерному порту світу – склала в середньому 5-7 днів у порівнянні з максимум двома днями зазвичай. Проблема посилюється тим, що через затримки, контейнери, що доставляються фідерами, не встигають до навантаження на лінійні судна. Найбільші контейнерні порти світу ввели обмеження для боротьби з заторами. Так, наприклад, контейнерні термінали ки-

тайського порту Шеньчжень на певний період перестали приймати навантажені контейнери по вихідним, щоб знизити навантаження [14].

Не дивлячись на негативні наслідки щодо заторів у портах світу та нестачу портових потужностей, можна діагностувати зростання контейнерного трафіку та поживлення ринку контейнерних перевезень, що вплине на збільшення обсягів світової морської торгівлі в 2021 році. Clarksons прогнозує зростання обсягів морської торгівлі на 4,2 % в 2021 році, що становитиме 12 млрд. тонн, а це на 0,5 % вище за рівень 2019 року [8].

В умовах пандемії на перший план вийшло питання про значення морського транспорту як ключового сектора для здійснення безперебійних поставок життєво важливих товарів і глобальної торгівлі в кризовий період, на етапі відновлення і після повернення до нормального життя. Багато організацій, в тому числі UNCTAD та інші міжнародні органи, опублікували рекомендації та роз'яснення, в яких наголошується на необхідності забезпечення безперебійного функціонування даного сектора з захистом при цьому працівників портів і моряків від пандемії. Вони підкреслили, що судна повинні відповідати міжнародним вимогам, включаючи санітарні обмеження, а порти – залишатися відкритими для морських і змішаних перевезень.

Зовнішня торгівля є важливим джерелом наповнення державного бюджету України. Проводячи національну зовнішньоекономічну політику, одним з принципів якої є розширення взаємовигідного співробіт-

ництва з державами всіх континентів, володіючи величезним ресурсним і виробничим потенціалом, Україна є одним з учасників світового товарообміну. У свою чергу, критична залежність України від кон'юнктури зовнішніх ринків є вагомим стримуючим фактором, який впливає на темпи економічного розвитку держави. У зв'язку з цим масштабні кризові явища в міжнародній економіці обмежують можливості для нарощування і географічної диверсифікації вітчизняного експорту, що, в свою чергу, негативно відбивається на економіці України.

Стан зовнішньої торгівлі має надзвичайно важливе значення для економічного розвитку України. Як і в світі, основний обсяг зовнішньоторговельних перевезень належить морському транспорту. Розвиток морської торгівлі України залежить як від зовнішніх чинників – тенденцій, що носять глобальний характер, так і від внутрішніх чинників, до яких можна віднести розвиток вітчизняних підприємств, транспортну інфраструктуру, державне регулювання тощо.

Україна спеціалізується переважно на виробництві товарів із низькою доданою вартістю, у сировинних товарних групах переважають продукція АПК, металопродукція, лісові. Зовнішньоторговельний оборот товарів і послуг у 2020 році у порівнянні з 2019 роком зменшився на 10,2 % (на 13,5 млрд. дол.) і становив 118,3 млрд. дол. Сальдо торговельного балансу товарів і послуг склалося від'ємним у сумі 255,5 млн. дол., але покращилось у порівнянні з 2019 роком на 3,4 млрд. дол. Сальдо зовнішньоторговельного балансу

товарів склалося від'ємним у сумі 4,9 млрд. дол., але покращилось у порівнянні з 2019 роком на 5,9 млрд. дол. [6].

Міжнародна торгівля складається з двох зустрічних товарних по-

токів – експорту та імпорту, це її ключові показники. Динаміка експортно-імпортних операцій в Україні останні роки має постійну тенденцію до змін (табл. 1).

Таблиця 1

Аналіз динаміки зовнішньої торгівлі України, тис. дол.

Показники	Експорт			Імпорт		
	2019	2020	Темпи росту, %	2019	2020	Темпи росту, %
Всього	50054605,8	49212901,3	98,3	60800173,1	54091267,8	89,0
Живі тварини, продукти тваринного походження	1277015,8	1188368,1	93,1	1071472,8	1257768,0	117,4
Продукти рослинного походження	12914543,1	11890050,9	92,1	1794636,6	1988349,6	110,8
Жири та олії	4732237,5	5759599,1	121,7	253298,1	280379,8	110,7
Готові харчові продукти	3220383,8	3361124,0	104,4	2616621,0	2968950,4	113,5
Продукція хімічної та пов'язаних з нею галузей промисловості	1930809,8	2020150,9	104,6	7483373,2	7331503,4	98,0
Деревина і вироби з деревини	1400370,4	1411597,2	100,8	307393,2	315611,0	102,7
Текстильні матеріали та текстильні вироби	847198,6	778256,1	91,9	2375980,4	2288840,7	96,3
Взуття, головні убори, парасольки	188378,5	165474,4	87,8	473461,3	435866,5	92,1
Недорогоцінні метали	10255685,9	9030291,3	88,1	3650723,8	3127671,4	85,7
Інші товари	13287982,4	13607989,4	102,4	40773212,8	34096327,1	83,6

Джерело: розраховано автором на основі [6]

У 2020 році відбулося скорочення обсягів експорту на 1,7 % та імпорту – на 11 % у порівнянні з 2019 році. В структурі зовнішньої торгівлі

України частка експорту в 2020 році зросла до 47,6 %, а імпорту скоротилася до 52,4 %.

Основним елементом морської торгівлі є торговельне мореплавство. В системі морського торговельного мореплавства зародилися і отримали розвиток основні правові інститути та організаційні форми з міжнародних вантажних і пасажирських перевезень. Система економічних і правових відносин між учасниками перевезень на інших видах транспорту сформувалась також під впливом міжнародної практики морського торговельного мореплавства. Морський флот є основою глобальної інфраструктури світової торгівлі, він був і залишається найбільш важливим видом транспорту для здійснення міжнародного обміну товарами.

Для подальшого розвитку морської торгівлі Україна має відновити та примножити свої позиції на ринку морських перевезень. Розвиток судноплавства виступає важливим чинником європейської і світової інтеграції, тому що на цій підставі створюватимуться якісно нові засади для економічного відродження України через підвищення ефективності й

конкурентоспроможності товарів українського експорту [3].

Провідне місце в морській торгівлі України займає портове господарство, від розвитку якого залежить експортний потенціал держави. Морські порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на напрямках міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку транспортних послуг.

Найбільшими серед морських портів України, на сьогодні, є порти: Південний, Одеса, Миколаїв та Чорноморськ, на частку яких припадає близько 80 % від загальної потужності морських портів України. Обсяги морської торгівлі України визначаються обсягами перероблених морським портами вантажів (табл. 2).

Таблиця 2

Аналіз динаміки морської торгівлі України, тис. тон

Показник	Експорт			Імпорт		
	2019	2020	%	2019	2020	%
ВСЬОГО ВАНТАЖІВ	120 988,54	122999,76	101,7	25 849,88	23669,84	91,6
НАЛИВНІ	5 926,13	6 303,85	106,4	2 388,21	2 661,42	111,4
Нафта	-	-	-	982,54	1 348,29	137,2
Нафтопродукти	292,22	182,69	62,5	965,14	866,56	89,8
Олія	5 515,27	5 846,99	106,0	213,46	229,22	107,4
Хімічні	18,55	166,51	897,6	130,74	83,24	63,7
Інші наливні вантажі	100,09	107,66	107,6	96,33	134,11	139,2
СИПУЧІ ВАНТАЖІ	92 596,23	93 546,92	101,0	15 929,89	12898,35	81,0
Вугілля	-	-	-	6 478,00	4 607,17	71,1
Кокс	1,89	38,80	2 052,9	85,09	63,35	74,5

Продовження табл. 2

Руда	25 317,78	34 200,04	135,1	7 533,21	6 867,37	91,2
Будівельні	2 386,91	1 635,49	68,5	849,11	540,91	63,7
Цемент	-	-	-	2,89	19,20	664,4
Хімічні, мін. добрива	856,05	1 547,12	180,7	690,51	494,59	71,6
Хлібні	52 824,90	46 924,21	88,8	-	2,42	-
Інші сипучі вантажі	11 208,70	9 201,26	82,1	291,08	303,34	104,2
ТАРНО-ШТУЧНІ	22 466,18	23 148,99	103,0	7 531,78	8 110,07	107,7
Авто- та сільгосптехніка	2,55	3,91	153,3	66,76	74,79	112,0
Лісні вантажі	161,06	133,30	82,8	0,10	-	-
Чорні метали	14 104,85	15035,53	106,6	119,81	54,46	45,5
Кольорові метали	5,15	-	-	-	-	-
Хім.та мін. добрива	29,45	34,59	117,5	551,73	319,24	57,9
Цемент в тарі	-	-	-	115,73	672,24	580,9
Пром.товари в ящиках і кіпах	2,33	4,72	202,6	15,20	0,57	3,8
Продовольчі вантажі	14,61	7,03	48,1	144,34	128,30	88,9
Контейнери	6 854,19	6 799,09	99,2	5 311,95	5 368,39	101,1
Автомобілі великовантажні	831,07	836,51	100,7	657,98	861,96	131,0
Інші тарно-штучні вантажі	460,92	294,31	63,9	548,18	630,12	115,0

Джерело: розраховано автором на основі [9, 12]

У 2020 році зросли обсяги морської торгівлі в експортному напрямі на 1,7 % та знизились в імпортному напрямі – на 8,4 %. Отже, навіть пандемія коронавірусної інфекції не завадила збільшити обсяги експорту морської торгівлі України. Серед експортних вантажів зросли обсяги олійних, хімічних вантажів, коксу та руди, хімічних і мінеральних добрив, автотехніки й сільгосптехніки, чорних металів, продовольчих вантажів. В структурі морської торгівлі України превалює експорт, частка якого в 2020 році склала 83,6 %. Найбільша частка в структурі експорту морської торгівлі займає продукція АПК, а саме зернові. Частка експорту зернових в структурі морської торгівлі в 2020 році склала 32,2 %.

На сьогоднішній день Україна є одним із лідерів з експорту продукції агропромислового комплексу та має всі передумови для зміцнення своїх позицій. У 2020 році аграрна продукція залишилася основою зовнішньої торгівлі України.

Фактично, в чотирьох найбільших портах Чорного моря сконцентровано майже 90 % експортного вантажопотоку продукції основної зернової групи, зернобобових та олійних культур, а також продуктів їх переробки. При цьому, майже в усіх портах у порівнянні з 2019 роком обсяги переробки зернових скоротилися. На фоні істотного скорочення відправок зерна у портах Миколаєва та Одеси питома вага Азовських портів, Бердянська і Маріуполя в перевалці зерна

зростає, серед Дунайських портів в найбільш вигідному становищі опинився порт Рені, однак його обсяги переробки зернових протягом досліджуваного періоду зменшилися майже

вдвічі. Для більш об'єктивної оцінки слід виділити показники роботи портів України за обсягом вантажообігу зернових вантажів в 2015-2020 рр. (табл. 3).

Таблиця 3

*Динаміка переробки зерна в морських портах України,
2015-2020 рр., тис. тон*

	Порт	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	Чорноморськ	5088,49	7985,99	8058,91	9219,4	12664,1	13333,8
2	Миколаїв	8734,9	8861,83	8805,56	13119,5	16206,8	13216,2
3	Південний	9763,3	8203	8679,99	7878,5	10998,2	9046,43
4	Одеса	8615,44	8166,03	7550,05	6890,78	8892,48	6491
5	Ольвія	2445,32	2770,95	3176,4	884,8	1232,16	1829,77
6	Бердянськ	920,9	957,6	636,9	783,8	1527,8	1681,1
7	Маріуполь	297,17	605,04	493,83	449,73	966,45	1024,56
8	Рені	245,9	21,75	18,05	712,86	765,34	367,35
9	Херсон	573,98	766,48	540,83	353,3	551,15	267,64
10	Усть-Дунайськ	15,4	13,6	32,3	29,3	51,2	21,3
11	Ізмаїл	134,4	17,71	1,27	-	1,76	-
12	Інші	9,5	6,05	11,65	-	-	
	Україна	36844,7	38376	38006	40322	53857	47279

Джерело: розраховано автором на основі [9]

У структурі перевалки зернових в лідери вийшов порт Чорноморськ в 2020 році, його частка склала – 28,2 %. Далі на ринку портової перевалки зернових значну частку займають порт Миколаїв – 28 % та порти

Великої Одеси: Південний – 19,1 % та Одеса – 13,7 %. На частку інших портів припадає 11 %.

Для забезпечення виробництва і експорту на зерновому ринку України необхідно відповідне розвиток інфра-

структурних об'єктів, що включають лінійні елеватори, річкові термінали, морські термінали, і транспортної системи, що включає залізничні вагони-зерновози, спеціалізовані вантажні автомобілі, річкові суховантажні судна, а також шляхи для їх пересування.

Від зернохосовищ до портів зернові доставляються за допомогою наземного та внутрішнього водного транспорту. Кожен із видів транспорту має свої проблеми, які не дозволяють йому суттєво наростити обсяги перевезень зерна, і ніхто з них не має необхідних резервів, які можна залучити в період пікових навантажень для уникнення логістичних заторів. Між тим і залізничники, і автотранспортники, і річковики попри наявні у них труднощі все ж збільшують обсяги зернових перевезень, що дозволяє сподіватися на послаблення гостроти нестачі транспортного ресурсу.

Основні проблеми експорту агропродукції з України пов'язані з логістикою, в першу чергу, з невідповідністю портових потужностей припортовій інфраструктурі. Існуюча перевантажувальна потужність морських та річкових портів України в повній мірі не забезпечена відповідною пропускною спроможністю наземної інфраструктури, тому модернізація та створення нових потужностей має бути синхронізовано із розвитком під'їзних шляхів до морських портів.

Отже, для розвитку морської торгівлі України морська транспортна система має бути готова до збільшення обсягу перевезень, але, з кожним роком збільшується зношеність технічних засобів підприємств мор-

ського транспорту, які знаходяться у державній власності. Вузьким місцем залишається стан залізничної, автомобільної та річкової інфраструктури та під'їзних шляхів до морських портів. Все це може призвести до витіснення українських портів із міжнародних ринків транспортних послуг та до зниження обсягів морської торгівлі України.

Таким чином, морські та річкові порти, водна інфраструктура в цілому відіграють важливу роль у розвитку морської торгівлі. Інтеграція України до ЄС та поширення його впливу, як основного торговельного партнера України сприяє розвитку нових маршрутів, інтенсифікації використання водного транспорту і, як наслідок, імплементацію європейських норм і стандартів в українське законодавство.

Сьогодні можна виділити ряд ключових тенденцій, що мають стратегічні наслідки для морських перевезень та торгівлі [10; 12; 13;14; 15]:

1. *Основними інструментами політики і бізнесу стають управління ризиками та підвищення стійкості до надзвичайних ситуацій.* В умовах пандемії стали як ніколи важливі плани забезпечення безперебійного функціонування. Розуміння ступеня схильності, факторів уразливості і масштабів потенційних втрат є ключем до визначення характеру заходів щодо підвищення стійкості морської торгівлі проти негативного впливу надзвичайних ситуацій. Учасникам транспортного процесу необхідно приділяти більше уваги розробці керівних принципів реагування на надзвичайні ситуації та планів екст-

рених заходів для усунення майбутніх збоїв. За відповідними напрямами національної та регіональної транспортної політики мають бути включені критерії і параметри оцінки ризиків та управління ними. Важливе місце в бізнес-планах галузі повинні зайняти системи раннього попередження, планування варіантів розвитку подій, більш якісні прогнози, обмін інформацією, забезпечення наскрізної прозорості, аналіз даних, методи управління ризиками.

2. *Зміни в процесах глобалізації та структурах виробничо-логістичних ланцюгів.* Очікується уповільнення темпів глобалізації. Необхідно збільшити інвестиції в складське господарство та системи зберігання для забезпечення в достатньому обсязі резервних запасів і товарно-матеріальних ресурсів. Поширену модель постачань «точно в строк» потрібно переглянути з урахуванням таких міркувань, як стійкість і надійність. Все більшого значення набуватиме диверсифікація джерел постачань, маршрутів і каналів розподілу. Подальший розвиток отримає процес переходу від джерел постачання з орієнтацією на одну країну до пошуку джерел постачання в різних місцях з урахуванням, в першу чергу, не тільки факторів зниження витрат і скорочення затримок, але й управління ризиками та забезпечення стійкості до зовнішніх змін.

Крім того, відбувається переорієнтація з великої кількості ланок глобальних ланцюжків постачань на регіональні та місцеві виробничі мережі. Такі рішення є результатом переоцінки економічного ефекту виведення виробництв за кордон. На-

приклад у розрізі зростання питомих витрат на робочу силу в деяких великих країнах, що розвиваються і витрат, пов'язаних з управлінням глобальним ланцюгом постачань в умовах серйозних перебоїв в поставках, викликаних землетрусами або екстремальними кліматичними явищами, які спостерігалися вже до пандемії, а також тимчасовою зупинкою виробництв в Китаї у зв'язку з пандемією COVID-19. Ці рішення також обумовлені зростанням уваги споживачів до соціально і екологічно відповідального виробництва. Збої, викликані швидким поширенням цифрових технологій, і відповідні можливості повернення завдяки автоматизації раніше винесеного за кордон виробництва також сприяли переоцінці глобальної географії виробництва.

3. *Нові моделі витрат і поведінки споживачів.* По мірі триваючої тенденції зміни смаків, моделей споживання і характеру покупок будуть змінюватися і вимоги до виробництва та транспортування. Наприклад, подальше зростання числа покупок через Інтернет в світі, що пережив пандемію, та затребуваність більш індивідуалізованих товарів. Ці тенденції викличуть зростання попиту на складські приміщення і площі для зберігання запасів з відходом від моделей, які передбачають акцент на скорочення складських запасів.

4. *Цифровізація і дематеріалізація.* Технології, цифровізація та інновації будуть і далі виступати ключовими елементами виробничо-збутових систем і їх розподільних мереж, включаючи транспорт і логістику. Пандемія показала, що важкі часи легше пережили підприємства, які

освоїли новітні технологічні досягнення (комерційні підприємства і онлайніві платформи, підприємства, що використовують блокчейн рішення, і зовнішні логістичні компанії, що працюють на базі інформаційних технологій). Вкрай важливе значення для забезпечення безперервності морських транспортних операцій під час пандемії має цифровізація взаємодії та обміну інформацією. Вона допомогла зберігати безперервність транспортних операцій і торговельних процедур при одночасному зниженні ризику зараження. Швидке впровадження технологічних рішень забезпечило безперервність ділової діяльності. Це найбільш наочно проявляється в разі транскордонної торгівлі та в умовах перебоїв у функціонуванні виробничо-збутових систем, віддаленої роботи і більш широкої участі у підприємницькій діяльності на основі електронних торговельних операцій (електронної комерції) між підприємствами і споживачами.

5. *Значне зростання використання електронної торговельної документації.* Уряди докладають значних зусиль для забезпечення роботи своїх портів і прискорення процесів впровадження нових технологій і цифровізації. Крім того, галузеві асоціації домагаються використання електронних еквівалентів оборотних коносаментів та їх більш широкого визнання державними органами, банками і страховими компаніями. Для забезпечення того, щоб електронні документи без проблем приймалися і використовувалися в комерційних відносинах в усьому світі і щоб правові системи були належним чином підготовлені до цього.

Підвищується роль стандартів та функціональної сумісності. Для того, щоб порти і судноплавні компанії могли ефективно використовувати методи порівняльного аналізу, необхідно забезпечити порівнянність даних і стандартизацію типів суден, ключових показників ефективності, інших параметрів.

6. *Серйозний характер набуває проблема кібербезпеки.* Кількість кібератак в секторі морських перевезень під час кризи COVID-19 зростала, а можливості підприємств захистити себе в достатній мірі ускладнювалися через обмеження на поїздки, правила дотримання соціальної дистанції, економічний спад. При підключенні суден і портів до мереж інформаційно-комунікаційних технологій та їх подальшої інтеграції в такі мережі високопріоритетний характер набуває робота зі здійснення і посилення заходів, спрямованих на забезпечення кібербезпеки. У своїх нових резолюціях ІМО рекомендує адміністративним органам забезпечити належний облік ризиків в області кібербезпеки в системах управління експлуатаційною безпекою. Судновласники, що не дотримуються цього, не тільки піддаються таким загрозам, а й ризикують опинитися в ситуації, коли їх судна можуть бути затримані органами контролю держави порту, що забезпечують дотримання цієї вимоги. Цілком ймовірно, ризики в сфері кібербезпеки будуть і далі значно зростати в результаті більш широкого поширення електронних операцій і все більшого переходу до віртуальної взаємодії на всіх рівнях. Це посилює чинники уразливості в усьому світі, що може поставити під удар найваж-

ливіші виробничо-збутові системи і види обслуговування.

7. *Зміни в секторі морського транспорту з метою адаптації до нових умов діяльності.* Пандемія та її наслідки посилили конкурентний тиск і спонукають зацікавлені сторони в секторі морських перевезень ширше використовувати нові ділові можливості для забезпечення прибутковості і безперебійного здійснення діяльності. Деякі судноплавні лінії і портові оператори виявляють підвищену цікавість до потенційних бізнес можливостей внутрішньої логістики. При цьому мається на меті наблизитися до вантажовідправників та стати надійними постачальниками комплексних логістичних послуг. Стурбованість з приводу концентрації ринку і олігопольних ринкових структур вимагає ретельного відстеження тенденцій, що сприяють раціоналізації, консолідації та інтеграції послуг для забезпечення адекватного рівня конкуренції. Зросла необхідність системних і скоординованих заходів на глобальному рівні. Пандемія наочно показала важливість скоординованих дій у тих випадках, коли мова йде про транскордонні збої з масштабним ефектом ланцюгової реакції. Ці питання не можуть ефективно вирішуватися на індивідуальній основі, в двосторонньому порядку або за участю обмеженого числа країн.

Для розвитку морської торгівлі потрібно проводити відповідні сучасним тенденціям заходи морської політики. Торгові протиріччя, протекціонізм, експортні обмеження, особливо щодо товарів першої необхідності в період кризи, обертаються економічними і соціальними витратами. Крім

того, слід вирішувати проблеми нетарифних заходів та інших перешкод для морської торгівлі, в тому числі шляхом розширення діяльності щодо спрощення процедур торгівлі та автоматизації роботи митних служб. Так, в 2020 році Державна митна служба України приєдналася у тестовому режимі до блокчейн-платформи TradeLens.

TradeLens – спільний проект датського транспортного конгломерату Maersk та американської IT-корпорації IBM. Це блокчейн-платформа, якою користуються понад 150 учасників для організації контейнерної логістики та відстеження вантажів. До екосистеми TradeLens входять більше 100 морських портів та портових операторів, більше 20 морських перевізників та інтермодальних операторів, понад 10 митниць інших країн та одна з провідних міжнародних банківських груп [5].

Проведена політика повинна бути основою для впровадження цифрових технологій, що підвищують стійкість виробничо-збутових ланцюжків і обслуговуючих їх транспортних мереж. Сектор морських перевезень повинен використовувати кризову ситуацію, вкладаючи кошти в технології та приймаючи рішення, що відповідають сучасним потребам. Зусилля в сфері цифровізації повинні сприяти підвищенню ефективності, включаючи енергоефективність і продуктивність на транспорті (блокчейн, смарт-порти та інтернет речей).

Завдяки використанню технології блокчейн та розвитку цифрової логістики сьогодні з'явилися перші «розумні» порти (smart ports). Смарт-порт передбачає роботу в якості

«порту без документів», так як застосування блокчейну надає можливість усунути необхідність в паперових документах для відстеження вантажів у ланцюгах постачань, що значно підвищує ефективність операцій та скорочує час перебування в порту і витрати на обслуговування. База даних блокчейн-технологій може бути додатково вдосконалена шляхом впровадження інтернету речей – спеціальних пристроїв, які підключені до вузлів блокчейн. Наприклад, трекери можна встановлювати на контейнери, щоб інтелектуальні пристрої могли автоматично записувати інформацію на блок-ланцюг без вводу користувача. Більш того, датчики, встановлені в контейнері, можуть контролювати стан товарів, надаючи інформацію страховій компанії. Цифровізація повинна допомогти країнам використовувати можливості електронної торгівлі та переваги спрощення процедур перевезень. Для забезпечення більшої віддачі слід зміцнювати кібербезпеку на всіх рівнях.

Нові джерела даних і додаткові можливості, що виникають завдяки цифровізації, відкривають широкі можливості для аналізу і доопрацювання заходів морської політики. Пандемія чітко показала потенціал використання даних в режимі реального часу про рух суден і вантажобігу портів, а також інформації про графіки відвантаження для створення систем раннього попередження в інтересах забезпечення економічного зростання і збільшення обсягів морських перевезень.

Необхідно вкладати кошти в управління ризиками та забезпечення готовності до надзвичайних ситуацій

не тільки в разі пандемій. Робота з управління ризиками в секторі морських перевезень вимагає більшої прозорості транспортних операцій «від дверей до дверей». Для цього необхідно розробити плани з викладенням ключових дій і протоколів, які повинні здійснюватися в разі виникнення криз, в той же час забезпечуючи безперервне здійснення діяльності [15].

Зусилля щодо вирішення проблем, пов'язаних з викидами вуглецю в результаті судноплавства і енергетичним переходом з відмовою від викопних видів палива, повинні і надалі носити пріоритетний характер. Уряди могли б орієнтувати заходи стимулювання на підтримку відновлюючих процесів, сприяючи при цьому вирішенню інших пріоритетних завдань, таких як пом'якшення наслідків зміни клімату та адаптація до них [14].

Пандемія COVID-19 виступає свого роду перепоною не тільки для глобалізації, а й для міжнародної співпраці та світової торгівлі. Однак, пандемію слід розглядати не просто як явище, яке спричинило кризу в усіх галузях народного господарства, а як феномен, що вимагає нових економічних підходів, зокрема й в торгівлі. Все ще продовжується боротьба з наслідками глобальної економічної і фінансової кризи та пов'язаними з ними економічною, політичною і соціальною нестабільністю. Міжнародне регулювання торгівлі за участю морського транспорту має враховувати та відображати екологічні проблеми, оскільки навіть пандемія COVID-19 показала, що захист навколишнього середовища став

важливим аспектом розвитку суспільства.

Висновки. Таким чином, морська політика, що проводиться в умовах пандемії та після неї, повинна сприяти подальшому прогресу в процесі переходу галузі морських перевезень на шлях екологічного і сталого розвитку. Сьогодні морська політика України потребує системної єдності, яка б охопила всі сфери морської діяльності. Політика України, як морської держави, має бути спрямована на розвиток транспортної інфраструктури, створення умов для стандартизації даних, відстеження показників діяльності портів та розробки механізмів захисту від кіберзлочинності. При цьому необхідно враховувати, що у товарній структурі українського експорту як і раніше переважає сировинна складова. Важливою умовою розвитку України як морської держави є реалізація збалансованої

морської політики та розвитку морської торгівлі, що забезпечить врегулювання як зовнішніх, так і внутрішніх суспільних відносин, що виникають у процесі здійснення діяльності в сфері морського бізнесу.

Проведений аналіз показав, що структура морської торгівлі України виявилася досить стійкою до появи коронавірусу. І значна питома вага сільськогосподарської продукції у виробництві та експорті є підтвердженням цього факту.

Для розвитку морської торгівлі України та інтеграції в світову економічну систему необхідно розвивати та реалізовувати можливості національного морегосподарського комплексу, захищати інтереси України як морської держави у зовнішньополітичній та зовнішньоекономічній сферах.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. *Аграрний 2020-й: які шляхи перевезень стали найбільш популярними.* URL: <https://agravery.com/uk/posts/show/agrarnij-2020-j-aki-slahi-perevezen-stali-najbils-popularnimi>
2. Буркинський Б., Котлубай О. Україна у світовій морській торгівлі: Що гальмує розвиток вітчизняного судноплавства? // *Вісник Національної академії наук України.* 2008. № 10. С. 23-33. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vnapi_2008_10_5.
3. Винников В.В. *Экономика предприятия морского транспорта (экономика морских перевозок). Учебник для вузов водного транспорта.* 2-е изд., перераб. и доп. Одесса: Латстар, 2001. 416 с.
4. Давидюк О.О., Габ О.Г. *Розвиток підприємств морського транспортного комплексу в контексті глобальної макроекономічної кон'юнктури* // *Інвестиції: практика та досвід.* 2019. № 13. С. 12-16. URL: http://www.investplan.com.ua/pdf/13_2019/4.pdf

5. Держмитслужба приєдналася у тестовому режимі до блокчейн-платформи TradeLens. URL: <https://customs.gov.ua/news/zagalne-20/post/derzhmitsluzhba-priiednalasia-u-testovomu-rezhimi-do-blokchein-platformi-tradelens-83>
6. Зовнішня торгівля України товарами та послугами у 2020 році. URL: <https://www.me.gov.ua/Documents>
7. Котлубай О.М. Тенденції розвитку торговельного судноплавства в сучасних умовах // *Економические инновации*. Выпуск 25: Актуальные проблемы развития производственной инфраструктуры. Одесса: ИПРЭИ НАН Украины, 2006. С. 34-45.
8. Объемы морской торговли в этом году превысят докризисный уровень – *Clarksons*. URL: <https://ports.ua/obem-morskoj-torgovli-v-etom-godu-prevyusyat-dokrizisnyj-uroven-clarksons/>
9. Показники роботи 2015-2020 рр. Офіційний сайт Адміністрації морських портів України. URL: <http://www.uspa.gov.ua/pokazniki-roboti>
10. Примачов М.Т. Морська транспортна індустрія і системна економічна безпека. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті, 2021. 2(75), 5-15. URL: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2021-2-5-15>
11. Экономика морского транспорта: учебник / В.В. Жихарева, А.М. Котлубай, О.Н. Кибик и др.; под ред. В.В. Жихаревой. Х.: БУРВН КНИГА, 2012. 480 с.
12. COVID-19 cuts global maritime trade, transforms industry (2020). URL: <https://unctad.org/news/covid-19-cuts-global-maritime-trade-transforms-industry>
13. Development of Scientific Schools of Odessa National Maritime University: collective monograph. Riga: Izdevnieciba «Baltija Publishing», 2020. 490 p.
14. Review of Maritime Transport 2020. Unctad (2020). URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf
15. Trade and Development Report 2020. Unctad (2020). URL: https://unctad.org/system/files/official-document/tdr2020_en.pdf

REFERENCES

1. Agrarnij 2020-j: yaki shlyahi perevezen' stali najbil'sh populyarnimi [Agrarian 2020: which modes of transportation have become the most popular]. Retrived from: <https://agravery.com/uk/posts/show/agrarnij-2020-j-aki-slahi-perevezen-stali-najbils-popularnimi> [in Ukrainian].
2. Burkins'kij B. & Kotlubaj O. (2008). Ukraïna u svitovij mors'kij torgivli: SHCHO gal'mue rozvitok vitchiznyanogo sudnoplavstva? [Ukraine in world maritime trade: What slows down the development of domestic shipping] (2008) // *Visnik Nacional'noï akademii nauk Ukraïni – Bulletin of the National Academy of Sciences of Ukraine*. № 10. 23-33. Retrived from: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vnanu_2008_10_5 [in Ukrainian].

3. Vinnikov V.V. (2001). *Ekonomika predpriyatiya morskogo transporta (ekonomika morskikh perevozok) [Economics of the sea transport enterprise (economy of sea transportations). Uchebnik dlya vuzov vodnogo transporta. 2-e izd., pererab. i dop. Odessa: Latstar. 416 s. [in Russian].*
4. Davidyuk O.O. & Gab O.G. (2019). *Rozvitok pidpriemstv mors'kogo transportnogo kompleksu v konteksti global'noi makroekonomichnoi kon'yunkturi. [Development of enterprises of the maritime transport complex in the context of the global macroeconomic situation.] Investicii: praktika ta dosvid – Investments: practice and experience. № 13. P. 12-16. Retrived from: http://www.investplan.com.ua/pdf/13_2019/4.pdf. [in Ukrainian].*
5. *Derzhmitsluzhba priednalasya u testovomu rezhimi do blokchejn-platformi TradeLens. [The State Customs Service joined the TradeLens blockchain platform in a test mode] Retrived from: <https://customs.gov.ua/news/zagalne-20/post/derzhmitsluzhba-priiednalasia-u-testovomu-rezhimi-do-blokchein-platformi-tradelens-83>. [in Ukrainian].*
6. *Zovnishnya torgivlya Ukraïni tovarami ta poslugami u 2020 roci. [Ukraine's foreign trade in goods and services in 2020] Retrived from: <https://www.me.gov.ua/Documents> [in Ukrainian].*
7. Kotlubaj O.M. (2006). *Tendencii rozvitku torgovel'nogo sudnoplavstva v suchasni umovah [Trends in the development of merchant shipping in modern conditions]. Ekonomicheskie innovacii. Vypusk 25: Aktual'nye problemy razvitiya proizvodstvennoj infrastruktury – Economic innovation. Issue 25: Actual Problems of Industrial Infrastructure Development. Odessa: IPREEI NAN Ukrainy. P. 34-45. [in Ukrainian].*
8. *Ob'em morskoy torgovli v etom godu prevysyat dokrizisnyj uroven' – Clarksons. [The volume of sea trade this year will exceed the pre-crisis level] Retrived from: <https://ports.ua/obem-morskoy-torgovli-v-etom-godu-prevysyat-dokrizisnyj-uroven-clarksons/> [in Russian].*
9. *Pokazniki roboti 2015-2020 rr. [Performance indicators 2015-2020] Oficijnij sajt Administracii mors'kih portiv Ukraïni. URL: <http://www.uspa.gov.ua/pokazniki-roboti>. [in Ukrainian].*
10. Primachov M.T. (2021). *Mors'ka transportna industriya i sistemna ekonomichna bezpeka. [Maritime transport industry and systemic economic security] Rozvitok metodiv upravlinnya ta gospodaryuvannya na transporti – Development of methods of management and entrepreneurship of transport, 2(75), 5-15. URL: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2021-2-5-15> [in Ukrainian].*
11. *Ekonomika morskogo transporta: uchebnik [Economics of maritime transport] (2012) / V.V. ZHihareva, A.M. Kotlubaj, O.N. Kibik i dr.; pod red. V.V. ZHiharevoj. H.: «BURUN KNIGA», 480 s. [in Russian].*
12. *COVID-19 cuts global maritime trade, transforms industry (2020). Retrived from: <https://unctad.org/news/covid-19-cuts-global-maritime-trade-transforms-industry>.*

13. *Development of Scientific Schools of Odessa National Maritime University: collective monograph (2020). Riga: Izdevnieciba «Baltija Publishing», 490 p. [in English].*
14. *Review of Maritime Transport 2020. Unctad (2020). Retrived from: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf.*
15. *Trade and Development Report 2020. Unctad (2020). Retrived from: https://unctad.org/system/files/official-document/trdr2020_en.pdf.*

Стаття надійшла до редакції 05.10.2021

Посилання на статтю: Проблеми та перспективи розвитку морської торгівлі в умовах пандемії COVID-19 // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць, 2021. № 3 (76). С. 74-91. DOI 10.31375/2226-1915-2021-3-74-91.

Article received 05.10.2021

Reference a JournalArticle: Shcherbyna Veronika (2021). Problems and prospects for the development of maritime trade in the COVID-19 pandemic. Development of management and entrepreneurship methods on transport. 3 (76), 74-91. DOI 10.31375/2226-1915-2021-3-74-91.