

8. Grishchenko I. V. Assessment of indicators of financial stability of the enterprise. Prospects for the development of financial and economic space of Ukraine: Coll. Sciences. works. Vinnytsia, 2020. P. 208–211.
9. Varnalii Z. S. (2022). Strengthening the financial security of Ukraine in the conditions of martial law and the post-war period // Sustainable development: challenges and threats in the conditions of martial law: International scientific and practical online conference, June 9, 2022. Poltava: Yuriy Kondratyuk National University. P. 103-104.
10. Zhyvko Z. B. (2014). Management mechanism of the economic security system of the enterprise. Scientific Bulletin of Uzhgorod University. Economy series, 3 (44). 37-42.
11. Krupka M. I., Vankovych D. V., Demchyshak N. B. (2011). Formation of the financial potential of investment activity in the economy of Ukraine: monograph. Lviv: LNU imeni Ivana Franka.
12. Cheberyako O. V. (2019). The system of ensuring information security as a tool for countering hybrid warfare. Economic security: state, region, enterprise: Proceedings of the 5th All-Ukrainian Scientific and Practical Internet Conference with International Participation, December 20, 2018 - January 20, 2019. Poltava: PolNTU. 11-16.
13. Blakytka G., Ganushchak T. (2018). Enterprise financial security as a component of the economic security of the state. Investment Management and Financial Innovations, 15/2. 248–256.
14. Korol I., Poltorak A. (2018). Financial risk management as a strategic direction for improving the level of economic security of Ukraine. Baltic Journal of Economic Studies. 48–59.

ДАНІ ПРО АВТОРА

Варналій Захарій Степанович, доктор економічних наук, професор,
професор кафедри фінансів,
Київський національний університет імені Тараса Шевченка
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6654-8760>
e-mail: vzs1955@gmail.com

Бондаренко Сніжана Михайлівна, аспірант кафедри фінансів,
Київський національний університет імені Тараса Шевченка
e-mail: snizhana07mail@gmail.com

DATA ABOUT THE AUTHOR

Varnalii Zakharii, Doctor of Economics Sciences, Professor,
Taras Shevchenko National University of Kyiv,
Professor of the Department of Finance
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6654-8760>
e-mail: vzs1955@gmail.com

Bondarenko Snizhana, PhD student of the Department of Finance,
Taras Shevchenko National University of Kyiv
e-mail: snizhana07mail@gmail.com

Подано до редакції 09.03.2023
Прийнято до друку 28.03.2023

УДК 338:49

<https://doi.org/10.31470/2306-546X-2023-56-113-125>

РІЧКОВА ЛОГІСТИКА В УМОВАХ ВІЙНИ ТА ПОВОЄННОГО ВІДНОВЛЕННЯ УКРАЇНИ: СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ

Горошкова Л. А.,
Васильєва О. О.,
Маслова О. В.,
Сумець О. М.

Актуальність теми дослідження. Найактуальнішим завданням сьогодення є відновлення України, подолання наслідків бойових дій на її території та вирішення питань національної безпеки та обороноздатності. Отже вирішити логістичні та інфраструктурні завдання можливо саме шляхом модернізації внутрішнього водного транспорту та його інфраструктури, розширення мережі річкових портів та підвищення ефективності наявних потужностей в них, створення умов для залучення приватних інвестицій та стимулювання розвитку внутрішнього водного транспорту України.

Постановка проблеми. Існує необхідність створення системи логістичного управління використанням судноплавних внутрішніх водних шляхів Півдня України, а саме суднового ходу «Дунай – Чорне море» (Гирло Бистре) з можливістю подальшого розширення використання портів Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайск.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналіз основних публікацій свідчить, що питання розвитку річкової логістики розглядаються багатьма дослідниками. Так дослідження Krčim, M., Plazibat

V., Gorana J. M., Wójcikiewicz R., Kaupb M., Nowakowski T., Kulczyk J., Skupień E. & Tubis A., Kolář J. & Stopka, O., Krile S. зосереджені на вирішенні певних питань в контексті окремих країн, наприклад: хорватської транспортної системи та напрями інтеграції морських і річкових портів, особливостей діяльності внутрішнього водного транспорту в Щецині (Польща, детермінантів трансформації річкових портів Нижньої Вісли, пошуку локалізації мультимодального логістичного центру у порту на річці Лабє (Ельба), розвиток ринку внутрішнього водного транспорту, а також посилення європейського співробітництва у сфері внутрішнього водного транспорту та ін.

Виділення недосліджених частин загальної проблеми. З урахуванням важливості для України відродження судноплавства річкою Дунай доцільним є проведення досліджень водних шляхів та можливостей підвищення ефективності діяльності морських портів: Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ.

Постановка завдання, мети дослідження. З метою практичної реалізації та вищевказаного у межах даного наукового дослідження будуть вирішені такі наукові завдання: провести аналіз сучасного стану та динаміки розвитку порту Ізмаїл; здійснити прогностичне моделювання можливостей і умов підвищення ефективності його діяльності в контексті вирішення транспортних проблем під час війни та в умовах повоєнного відновлення України.

Метод та методологія проведення дослідження. У процесі проведення дослідження використані загальнонаукові (аналіз та синтез, індукція та дедукція, аналітичне групування) та спеціальні (абстрагування, моделювання і т. ін.) методи вивчення економічних явищ і процесів.

Виклад основного матеріалу (результати дослідження). Україна належить до найбільших Європейських країн, які мають потужний потенціал розвитку внутрішніх водних шляхів та річкового транспорту. Але впродовж вже більше двадцяти років галузь річкових вантажних та пасажирських перевезень поступово погіршувала показники своєї діяльності.

З початком війни, окупації морського простору, руйнування значної кількості інфраструктури країни (автомобільні шляхи, мости, залізниці), саме річковий транспорт забезпечив потреби транспортної логістики не тільки України, а й інших країн світу. Важливе значення в цьому зіграла активізація судноплавства на Дунаї (Гирло Бистре) та діяльність морських портів Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ.

За результатами проведеного аналізу діяльності ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт» встановлено, що останніми роками ефективність діяльності порту погіршувалась. Суттєві позитивні зміни відбулись у 2022 році. Обсяг вантажопереробки Ізмаїльського порту у 2021 році становив 3,84 млн тонн, а у 2022 році – 8,89 млн тонн. Отже, за підсумками 2022 року, порт Ізмаїл перевиконав показники 2021 року на 218%.

Загальний обсяг вантажопереробки Ізмаїльського морського порту у лютому 2023 року становив 1 млн 345 тис. тонн – це на 24 % більше, ніж у січні 2023 року. Наразі порт Ізмаїл перевищує виконання плану на 274 %. Суттєвому покращенню показників портів Дунайського регіону сприяли днопоглиблювальні роботи у Ізмаїльському та Ренійському портах.

На основі даних щодо показників діяльності Ізмаїльського морського порту нами було проведено прогнозування щодо основних показників діяльності на період до 2026 року. При прогнозуванні показників діяльності порту враховані позитивні показники, отримані у 2022 році.

Щодо подальшого збільшення вантажообігу ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт», то цьому сприятиме також заплановані з березня 2023 року фідерні контейнерні перевезення, які з кінця 2022 року здійснюються між румунським портом Констанца і українським Рені.

Сервіс фідерних контейнерних перевезень на потужностях ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт» та порта Констанца буде відкритий для прийняття контейнерів ліній Arkas, ZIM, Maersk, Нарад-Lloyd, CMA та інших. Контейнери будуть слідувати у режимі траншипенту, тобто буде відсутня необхідність оформлення транзитних митних документів в порту Констанца.

Висновки. В роботі показано, що Україна, яка має потужний потенціал розвитку внутрішніх водних шляхів та річкового транспорту, впродовж останніх років катастрофічно його недовикористовує і, як наслідок – галузь річкових вантажних та пасажирських перевезень поступово погіршувала показники своєї діяльності.

Доведено, що в умовах війни у 2022 році суттєво покращились показники діяльності Дунайських портів, завдяки діяльності яких вдалось забезпечити вантажні перевезення після унеможливлення використання низки українських портів.

На прикладі аналізу стану та ефективності діяльності ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт» доведено можливості покращення показників його діяльності. За результатами прогностичного моделювання показників його діяльності до 2026 року, визначені очікувані показники обсягів вантажоперевезень та структура вантажопотоку. Обґрунтована доцільність та ефективність використання фідерних контейнерних перевезень на маршруті ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт» – порт Констанца.

Ключові слова: річкова логістика, річкові перевезення, порти, фідерні контейнерні перевезення, ефективність діяльності порту

JEL Classification: L90, L92, R40

RIVER LOGISTICS AMID WAR AND POST-WAR RECOVERY IN UKRAINE: CURRENT SITUATION AND PROSPECTS

Horoshkova Lidiia,
Vasyl'yeva Olena,
Maslova Oksana,
Sumets Alexander

Relevance in the research topic. Recovery of Ukraine, overcoming consequences of hostilities on its territory, national security and defense capability issues solution are relevant today. Therefore, it is possible to solve logistical and infrastructure problems precisely by inland water transport and its infrastructure modernization, expanded network of river ports and higher efficiency of their facilities, encouragement of private investments attraction, and inducement of inland water transport development.

Problem statement. There is a need to build logistics management system for navigable inland waterways in the South of Ukraine, namely the «Danube - Black Sea» (Bystre rivermouth) to expand the use of Reni, Izmail and Ust-Dunaysk ports.

Analysis of recent research and publications. Key publication analysis reveal that river logistics development issues are considered by many researchers. So research works of Krčum, M., Plazibat V., Gorana J. M., Wójcikiewicz R., Kaupb M., Nowakowski T., Kulczyk J., Skupień E. & Tubis A., Kolář J. & Stopka, O., Krile S. are focused on certain national problem-solving. For example: the Croatian transport system and the ways of sea and river ports integration, peculiarities of inland water transport in Szczecin (Poland), determinants of Lower Vistula river ports transformation, the location of port's multimodal logistics center at the Labe River (Elbe), the development of inland water transport market, as well as the strengthening of European cooperation in the field of inland water transport, etc.

Unsolved parts of the general problem. Taking into account the importance of shipping revival at the Danube River for Ukraine, it is advisable to study the waterways and the possibilities to increase Izmail, Reni and Ust-Dunaysk seaports efficiency.

Study task and objective. The following scientific tasks will be solved aimed at their practical implementation: current position and dynamics analysis of Izmail port development; predictive modelling of opportunities and conditions for its performance improvement while solving war transport problems and in the context of post-war recovery of Ukraine.

Research method and methodology. While doing the research, general scientific (analysis and synthesis, induction and deduction, group analysis) and special (abstraction, modelling, etc.) methods of studying economic phenomena and processes have been used.

The main material (study results). Ukraine belongs to the largest European countries with a strong potential for the development of inland waterways and river transport. Nevertheless the industry of river freight and passenger transportation has been gradually deteriorating its performance for more than twenty years.

When the war started and the maritime territory was occupied, significant amount of the country's infrastructure (roads, bridges, railways) was destroyed, the river transport supported transport logistics needs not only of Ukraine, but also of other countries. Intensification of the Danube (Bystre rivermouth) navigation and of Reni, Izmail and Ust-Dunaysk sea ports activity played an important role in this.

Analysis of SE «Izmail Commercial Sea Port» performance revealed lower port's efficiency during recent years. Significant positive changes took place in 2022. The cargo handling volume of Izmail port in 2021 was 3.84 million tons, and in 2022 - 8.89 million tons. Thus, according to 2022 results, Izmail port exceeded 2021 indicators by 218%.

The total cargo handling volume of Izmail sea port in February 2023 was 1 million 345 thousand tons, i.e. 24% more than in January 2023. Today Izmail Port exceeds the plan by 274%. The dredging works in Izmail and Reni ports contributed to a significant improvement in the Danube region ports indicators.

A forecast was made based on the Izmail sea port activity data regarding its main activity indicators until 2026. Positive indicators obtained in 2022 have been taken into account when forecasting port's performance indicators.

As for the further increase in cargo turnover of SE «Izmail Commercial Sea Port», it will be facilitated by the planned feeder container ship work (March 2023), started from the end of 2022 between the Romanian Port Constanța and the Ukrainian Reni port.

The service of feeder container ship work based on SE «Izmail Commercial Sea Port» and Port Constanța facilities will receive Arkas, ZIM, Maersk, Hapag-Lloyd, SMA and others lines containers. The containers will follow in the transshipment mode, that is, there will be no need to issue transit customs documents at Port Constanța.

Conclusions. The study shows that Ukraine, which has a strong potential for inland waterways and river transport development has recently not been used it enough. As a result, the river freight and passenger transport industry has gradually deteriorated its performance.

It has been proven that amid war in 2022, the Danube ports performance indicators have been significantly improved. The last induced cargo transportation when exploitation of a number of Ukrainian ports was made impossible.

The case of current position and efficiency analysis of SE «Izmail Commercial Sea Port» proved the possibility to improve its performance indicators. According to the results of its activitys forecast modelling until 2026, the expected

volume of freight transportation and the structure of the freight flow have been determined. Reasonable expediency and effectiveness of feeder container ship work en route SE «Izmail Commercial Sea Port» - Port Constanța.

Keywords: river logistics, river transportation, ports, feeder container ship work, port efficiency.

JEL Classification: H56, L62, L64, O25

Актуальність теми дослідження. Найактуальнішим завданням сьогодення є відновлення України, подолання наслідків бойових дій на її території та вирішення питань національної безпеки та обороноздатності. Саме на цьому зацентовано увагу у розробленому Плані відновлення України, презентованому у ЄС. У цьому документі, визначені три найважливіші напрямки, від яких залежить майбутнє країн та її національна безпека: логістика, відбудова інфраструктури та енергетики. Отже вирішити логістичні та інфраструктурні завдання можливо саме шляхом модернізації внутрішнього водного транспорту та його інфраструктури, розширення мережі річкових портів та підвищення ефективності наявних потужностей в них, створення умов для залучення приватних інвестицій та стимулювання розвитку внутрішнього водного транспорту України.

Постановка проблеми. Впродовж останніх років вихід до Чорного моря через українську частину р. Дунай поступово втрачав своє значення. Єдиним прийнятним наскрізним шляхом Дунай-Чорне море тривалий час вважаються румунські канали – Сулінський та Чорновода-Констанца. Раніше, в транзитному Дунайсько-морському сполученні тільки через українські порти Усть-Дунайськ, Ізмаїл та Рені щорічно перевозилося більш 1 млн. тонн вантажів на порти Середземномор'я та в зворотному напрямку. Але ці позиції останніми роками поступово втрачались. Отже існує необхідність створення системи логістичного управління використанням судноплавних внутрішніх водних шляхів Півдня України, а саме суднового ходу «Дунай – Чорне море» (Гирло Бистре) з можливістю подальшого розширення використання портів Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналіз основних публікацій свідчить, що питання розвитку річкової логістики розглядаються багатьма дослідниками. Так дослідження Krčum, M., Plazibat V., Gorana J. M., Wójcikiewicz R., Kaupb M., Nowakowski T., Kulczyk J., Skupień E. & Tubis A., Kolář J. & Stopka, O., Krile S. зосереджені на вирішенні певних питань в контексті окремих країн, наприклад: хорватської транспортної системи та напрями інтеграції морських і річкових портів [1], особливостей діяльності внутрішнього водного транспорту в Щецині (Польща) [2], детермінантів трансформації річкових портів Нижньої Вісли [3], пошуку локалізації мультимодального логістичного центру у порту на річці Лабе (Ельба) [4], розвиток ринку внутрішнього водного транспорту, а також посилення європейського співробітництва у сфері внутрішнього водного транспорту [5]. Проблеми розвитку річкового транспорту та логістики розглядаються низкою вітчизняних науковців [6-12] та ін.

Виділення недосліджених частин загальної проблеми. З урахуванням важливості для України відродження судноплавства річкою Дунай доцільним є проведення досліджень водних шляхів та можливостей підвищення ефективності діяльності морських портів: Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ.

Постановка завдання, мети дослідження. З метою практичної реалізації та вищевказаного у межах даного наукового дослідження будуть вирішені такі наукові завдання: провести аналіз сучасного стану та динаміки розвитку порту Ізмаїл; здійснити прогнозне моделювання можливостей і умов підвищення ефективності його діяльності в контексті вирішення транспортних проблем під час війни та в умовах повного відновлення України.

Метод та методологія проведення дослідження. У процесі проведення дослідження використані загальнонаукові (аналіз та синтез, індукція та дедукція, аналітичне групування) та спеціальні (абстрагування, моделювання і т. ін.) методи вивчення економічних явищ і процесів.

Виклад основного матеріалу. Україна належить до найбільших Європейських країн, які мають потужний потенціал розвитку внутрішніх водних шляхів та річкового транспорту. Але впродовж вже більше двадцяти років галузь річкових вантажних та пасажирських перевезень поступово погіршувала показники своєї діяльності.

Відомо, що перевезення вантажів саме водним транспортом є одним з найдешевших в світі. Перевезення в Україні раніше активно здійснювались Дніпром, Десною, Прип'яттю, Дунаєм та іншими річками, використовувалось близько 4 тис. км внутрішніх водних шляхів. На сьогодні річкові транспортні перевезення здійснюється по Дніпру, Дунаю та Південному Бугу, 90% транспортних перевезень припадає на Дніпро. Протяжність водних шляхів з 4 тис. км у 1990 році скоротилась до 2,1 тис. км., а протяжність водних шляхів із гарантованими глибинами скоротилась з 3,1 тис. км до 1,2 тис. км.

За період з 1991 років суттєво впав обсяг вантажоперевезень річками в Україні: у 1991 році він становив 65 млн т/рік, у 2010 році – 7 млн т/рік і у 2016 – 6 млн т/рік. В останні роки перевезення внутрішнім водним транспортом становлять 0,8% від усіх перевезень. Якщо порівняти ці дані з ситуацією у ЄС, то воно вийде не на користь України. В Німеччині обсяг перевезень становить 12,6%, в Угорщині – 4,2%, в Румунії – 20,7%.

Можливості щодо видів вантажів, які перевозяться річковим транспортом – величезні: зерно і агропродукти, металопродукція, продукти хімічної промисловості та ін.

Загальними перевагами внутрішнього водного (річкового) транспорту є: найнижча собівартість вантажних перевезень у перерахунку на одну умовну тону вантажу (у п'ять разів дешевші, ніж залізничним транспортом та в десять разів – ніж автомобільним) та суттєві переваги щодо екологічності.

З початком війни, окупації морського простору, руйнування значної кількості інфраструктури країни (автомобільні шляхи, мости, залізниці), саме річковий транспорт забезпечив потреби транспортної логістики

не тільки України, а й інших країн світу. Важливе значення в цьому зіграла активізація судноплавства на Дунаї (Гирло Бистре) та діяльність морських портів Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ. Отже проаналізуємо показники та можливості розширення діяльності одного з портів – Ізмаїльського.

ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт» – важливий морський річний транспортний вузол України, в якому тісно переплітаються морські, річкові, залізничні і автомобільні магістралі. Порт засновано на початку XIX ст. Він розташований на лівому березі Килийського гирла між 84 і 94 км річки Дунай (м. Ізмаїл Одеської області). Прохід суден до порту здійснюється через Сулінський канал або через глибоководний судноплавний канал «Дунай – Чорне море» на українській ділянці р. Дунай.

У 1995 році підприємство розпорядженням Ізмаїльського міськвиконкому від 13.06.95 р. № 213 перереєстроване в Ізмаїльський морський торговельний порт, з державною формою власності, підпорядкований Міністерству транспорту України [6].

Згідно з Законом України «Про морські порти України» в 2013 році було здійснено реорганізацію ДП «ІЗМ МТП» шляхом виділу частини майна до новоствореного підприємства Ізмаїльська філія Державного підприємства «Адміністрація морських портів України».

Для ДП «ІЗМ МТП» притаманна лінійно-функціональна організаційна структура управління. В структурі ДП «ІЗМ МТП» виділяються: виробничо-перевантажувальні комплекси (ВПК-1, ВПК-2, ВПК-3), керуючий орган – портова адміністрація (управління). Є свій флот портовий, автобаза, ремонтно-будівельна дільниця, виробничий комплекс механізації тощо.

Основні види діяльності порту [6]:

- здійснення діяльності, пов'язаної з послугами морських та річкових портів: вантажно-розвантажувальні роботи, шипчандлерські послуги, технічне обслуговування рейдового флоту, роботи з обробки транспортних засобів, ремонту та утримування судноплавних водних шляхів та інших об'єктів;

- здійснення складських операцій з вантажами;

- обслуговування суден за заявками судновласників;

- швартування та відшвартування морських і річкових суден, постановки їх на якірні місця і зняття з якоря;

- діяльність, пов'язана з транспортно-експедиційними послугами, декларуванням, пакуванням та іншими роботами, пов'язаними з перевезеннями;

- надання послуг з перевезення, в т.ч. з міжнародних перевезень пасажирів, багажу та вантажів річковим, морським та автомобільним транспортом;

- здійснення будівництва, розвитку, реконструкції, капітального ремонту, модернізації, технічного переозброєння і нагляду за технічною експлуатацією, портових споруджень і гідротехнічних об'єктів (підхідних каналів, внутрішньої акваторії, причальної лінії тощо) та інші.

Річна проектна потужність причалів, якими користується ДП «ІЗМ МТП» станом на 31.12.2021 складає 8500 тис. тон на рік.

ДП «ІЗМ МТП» користується 19 причалами загальною довжиною причального фронту 2182,73 п. м., які належать ІФ ДП «АМПУ».

Загальна площа складських площадок підприємства на 31.12.2021 складає – 226279,54 м²: з них відкритих – 201107,14 м²; критих (8 од.) – 25172,4 м².

Морський порт обслуговується однією залізничною станцією з трьома залізничними в'їздами. До порту примикають автомобільні дороги.

В службово-допоміжному флоті станом на 31.12.2021 знаходиться 19 одиниць плавзасобів, із них 14 – самохідних, 5 – несамохідних.

Проведемо аналіз діяльності порту за даними Міністерства інфраструктури України [6].

Знаходження підприємства на р. Дунай значною мірою впливає на його діяльність, низькі, або занадто високі рівні води, чи змерзання, унеможливають виконання навантажувально-розвантажувальних робіт на повну потужність.

Наприклад, 2011 рік та початок 2012 року, коли діяльність ДП «ІЗМ МТП» була повністю паралізована загальним терміном 173 дні, та початок 2017 року, коли навігація через льодову кампанію була закрита протягом 42 днів з 10.01.2017 по 20.02.2017. Саме тому для зменшення своїх ризиків вантажовласники частково диверсифікують логістичні потоки доставки своєї сировини через інші напрямки (залізниця, порт Констанца тощо.)

Слід також зазначити, що на недоотримання вантажів для перевалки підприємством в повному обсязі впливає нерівномірність підходу поїздів на станцію Ізмаїл, що призводить до простою маршрутів на проміжних станціях, у зв'язку з чим зменшується необоротність вагонів.

ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт» спеціалізується на вантажопереробці суховантажних сипучих вантажів – вугілля, залізничної сировини, які прямують до металургійних комбінатів Сербії, Болгарії, Австрії.

Враховуючи те, що ДП «ІЗМ МТП» є експортними воротами України для придунайських країн, великий вплив на його роботу має фінансово-економічна ситуація в цих країнах.

Як наслідок пандемії COVID-19 та запровадження у світі карантинних та обмежувальних заходів знизився попит на сировину кінцевими споживачами – металургійними комбінатами Європи, які стагнуть та знижують обсяги свого виробництва.

В ЄС металургійний сектор значною мірою пов'язаний з автомобілебудуванням, на яке припадає 20% споживання сталі. Зупинка автомобільних заводів призвела до скорочення виробництва сталі на європейських заводах. Крім того, конкуренцію вітчизняній залізничній сировині складає бразильська, яка прямує до кінцевих споживачів через румунський порт Констанца.

Світові ціни на ЗРС зросли, поступово перевищивши кілька локальних максимумів. Аварія на хвостосховищі компанії Vale в Бразилії, скорочення виробництва (як наслідок) та низка інших катаклізмів призвели до очікувань дефіциту залізної руди в світі. При цьому ціни на металопродукцію перебувають на порівняно низькому рівні. Таким чином, скорочення спреда цін між рудою і металопродукцією призвело до зниження маржинальності виробництва сталі. Металургійні комбінати Європи займають очікувану позицію. При таких високих цінах на ЗРС вони невмозможливі конкурувати з Китаєм. Саме через ці причини з II кварталу 2020 року спостерігалось зменшення обсягів вантажопереробки залізничної сировини.

В травні 2018 року з плану завезення МПС РФ було знято весь заявлений обсяг транзитного (російського) вугілля, що складав 133,6 тис. т (1803 вагони) на місяць. Офіційно ніяких пояснень не було надано.

Вугілля було однією з основних частин вантажопотоку ДП «ІЗМ МТП». З 2015 року, після заборони експорту вугілля, обсяг транзитного складає від 18 до 22 % загальної вантажопереробки ДП «ІЗМ МТП». Так, в 2015 році перевалка вугілля склала 991,6 тис. т, відповідно 22 % від загальної вантажопереробки, в 2016 році – 958,7 тис. т (18 %), в 2017 році – 957 тис. т (20 %), в 2018 році – 746 тис. т (17 %).

Втрата цього важливого вантажопотоку негативно відобразилась на рівні вантажопереробки підприємства і до сих пір не вбачається перспектив для його відновлення.

Динаміка показників діяльності Ізмаїльського морського порту наведена у таблицях 1 - 4.

Таблиця 1. Перевалка вантажів в 2010-2019 рр., тис. тонн

Порт	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ізмаїльський морський порт	6,6	5,0	2,9	2,8	3,1	4,8	5,7	5,1	4,7	4,3
Разом Україна	107,6	113,7	151,0	148,6	144,9	144,6	131,7	132,6	135,2	160,0

Таблиця 2. Перевалка вантажів в розрізі вантажів в 2010-2019 рр., тис. тонн

Порт	Група вантажів/рік	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ізмаїльський морський порт	Наливні				43	74	106	121	131	178	200
	Суховантажні сипучі	6 256	4 465	2 681	2 419	2 756	4 420	5 201	4 669	4 239	3 747
	Тарно-штучні вантажі	377	486	256	301	263	299	361	298	266	337
	Всього вантажів	6 633	4 951	2 937	2 763	3 093	4 825	5 683	5 098	4 683	4 283
	Всього вантажів	18 221	22 639	40 311	43 441	47 432	48 582	39 298	41 898	42 702	53 863
Разом в морських портах	Наливні	21 561	21 425	20 508	19 282	14 349	11 871	10 789	11 016	10 223	11 138
	Суховантажні сипучі	54 799	61 917	96 201	94 410	98 291	105408	93 413	95 746	94 271	116775
	Тарно-штучні вантажі	31 283	30 375	34 276	34 913	32 226	27 367	27 544	25 816	30 677	32 087
	Всього вантажів	107642	113716	150 985	148 606	144 866	144 646	131746	132578	135171	160001

Як бачимо, погіршення показників діяльності порту відбувалось впродовж 2012-2013 років. У 2014 - 2015 роках відбулось певне покращення, після якого почалось знов таки погіршення ситуації. В наступні роки ситуація була нестабільною, але у 2021 році – вона погіршилась. Обсяг вантажопереробки Ізмаїльського порту у 2021 році становив 3,84 млн тонн.

З початком війни і неможливістю експлуатації або обмежень в експлуатації морських портів України, вантажообіг Ізмаїльського порту у 2022 році суттєво збільшився – до 8,89 млн тонн. Отже, за підсумками 2022 року, Ізмаїльський порт перевиконав показники 2021 року на 218%.

Таблиця 3. Перевалка вантажів в розрізі напрямків в 2010-2019 рр., тис. тонн

Порт	Група вантажів	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ізмаїльський морський порт	Внутрішнє сполучення	63	81	35	13	17	42	65	163	16	10
	Експорт	5 266	3 832	1 957	2 021	1 979	3 168	4 122	3 235	3 518	3 424
	Імпорт	60	4	10	56	81	383	182	224	134	228
	Транзит	1 245	1 034	935	673	1 016	1 232	1 314	1 476	1 015	620
	ВСЬОГО	6 633	4 951	2 937	2 763	3 093	4 825	5 683	5 098	4 683	4 283
Всього в морських портах	Внутрішнє сполучення	2 297	2 747	2 346	2 843	3 473	6 841	5 238	1 838	2 131	2 138
	Експорт	61 718	60 081	97 233	100440	104687	103943	100202	98 517	99 035	120989
	Імпорт	10 516	11 013	16 084	18 104	15 986	17 959	15 976	20 418	23 784	25 850
	Транзит	33 111	39 876	35 322	27 219	20 719	15 904	10 329	11 805	10 221	11 025
	ВСЬОГО	107642	113716	150985	148606	144866	144646	131746	132578	135171	160001

Таблиця 4. Перевалка вантажів в Ізмаїльському морському порті за напрямками в 2010-2019 рр., тис. тонн

Група вантажів	Напрямок	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Всього вантажів	Внутрішнє сполучення	63	81	35	13	17	42	65	163	16	10
	Експорт	5 266	3 832	1 957	2 021	1 979	3 168	4 122	3 235	3 518	3 424
	Імпорт	60	4	10	56	81	383	182	224	134	228
	Транзит	1 245	1 034	935	673	1 016	1 232	1 314	1 476	1 015	620
	ВСЬОГО	6 633	4 951	2 937	2 763	3 093	4 825	5 683	5 098	4 683	4 283
Наливні	Внутрішнє сполучення					8	1	2	2	10	5
	Експорт				25	42	53	83	95	75	92
	Імпорт				2	18	52	37	24	14	17
	Транзит				15	5			11	79	86
	ВСЬОГО				43	74	106	121	131	178	200
Суховантажні сипучі	Внутрішнє сполучення	63	80	35	7	9	40	63	162	6	6
	Експорт	4 987	3 414	1 743	1 805	1 769	2 850	3 694	2 885	3 244	3 137
	Імпорт	56	1	1	1	21	329	143	173	85	113
	Транзит	1 151	970	902	605	957	1 200	1 300	1 449	904	491
	ВСЬОГО	6 256	4 465	2 681	2 419	2 756	4 420	5 201	4 669	4 239	3 747
Тарно-штучні вантажі	Внутрішнє сполучення	1	1		5	0	0	0	0		
	Експорт	279	418	214	190	167	264	346	255	199	195
	Імпорт	4	3	9	53	41	2	1	26	35	98
	Транзит	93	64	33	53	54	32	14	17	32	43
	ВСЬОГО	377	486	256	301	263	299	361	298	266	337

Позитивні тенденції 2022 року спостерігаються вже і на початок 2023 року. Загальний обсяг вантажопереробки Ізмаїльського морського порту у лютому 2023 року становив 1 млн 345 тис. тонн – це на 24 % більше, ніж у січні 2023 року. Наразі порт Ізмаїл перевищує виконання плану на 274 %.

За даними ДП «АМПУ» у 2022 року вантажообіг усіх портів Великої Одеси та Дунайського регіону значно покращився в порівнянні з 2021 роком (рис.1). Суттєвому покращенню показників портів Дунайського регіону сприяли днопоглиблювальні роботи у Ізмаїльському та Ренійському портах (рис. 2).

У лютому 2023 року Ізмаїльський морський порт обробив 1,345 млн тонн вантажів, що на 24% перевищує показник попереднього місяця. У порівнянні з показником лютого 2022 р. цей показник зріс значно суттєвіше – на 274%, повідомило ДП «Адміністрація морських портів України».

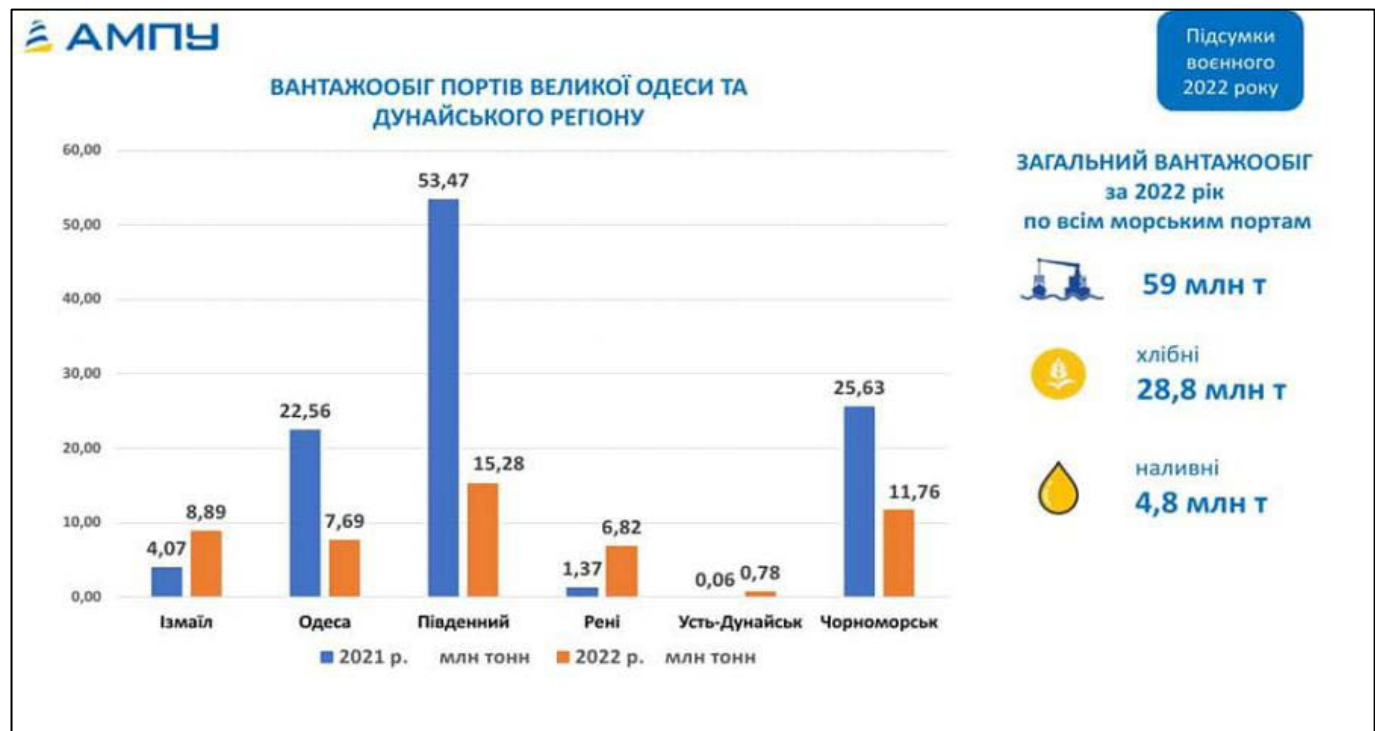


Рисунок 1. Вантажообіг портів Великої Одеси та Дунайського регіону у 2021 – 2022 роках

Джерело: URL: <http://agroconf.org/content/cherez-ukrayinski-porti-za-rik-proyshlo-59-milyoniv-tonn-vantazhiv-pidsumki-roku-vid-ampu>



Рисунок 2. Вантажообіг портів Дунайського регіону у 2021 – 2022 роках та результати днопоглиблювальних робіт в портах Ізмаїл та Рені

Джерело: URL: <http://agroconf.org/content/cherez-ukrayinski-porti-za-rik-proyshlo-59-milyoniv-tonn-vantazhiv-pidsumki-roku-vid-ampu>

Суттєво покращуються показники порту у перевалці чавуну. Ізмаїльський морський торговельний порт за підсумками січня 2023 року перевалив майже 38 тис. т чавуну, тоді як за весь 2022 рік було оброблено лише 8,9 тис. т такої продукції. У 2021 році обсяги перевалки були вдвічі менші.

Мінінфраструктури планує збільшити пропускну спроможність українських портів на Дунаї в 1,7 раза – до 25 млн т на рік. Очікується модернізація портів Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ, будівництво нових терміналів, хабів та залучення приватних інвестицій для будівництва терміналів.

На основі даних щодо показників діяльності Ізмаїльського морського порту нами було проведено прогне моделювання щодо основних показників діяльності на період до 2026 року (рис. 3-6). В разі, якщо б сценарне моделювання спиралось тільки на показники 2017 – 2021 років, то ми б отримали песимістичний сценарій, за якого ділова активність порту змінювалась в напрямі подальшої стагнації і погіршення ситуації.

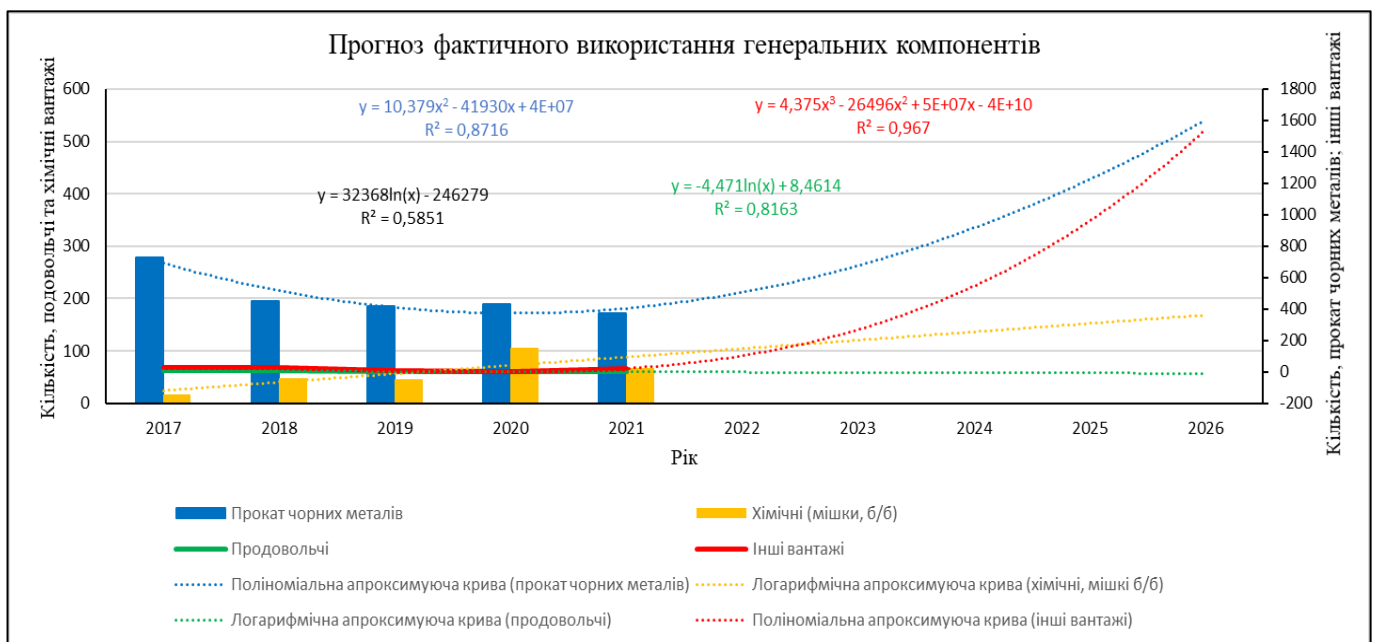


Рисунок 3. Динаміка та прогноз використання генеральних компонентів вантажів Ізмаїльського морського порту (тис. т)

Джерело: побудовано авторами

При прогнозуванні були враховані позитивні показники, отримані портом у 2022 році та подальше покращення ситуації з початком 2023 року. Отже це дало підстави серед моделей обирати ті, що забезпечують оптимістичний сценарій подальшого розвитку порту.

Такий підхід до моделювання обґрунтований тим, що ДП АМПУ і надалі планує днопоглиблювальні роботи у гирлі Бистре, що дасть можливість ще ефективніше працювати портам Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ. Зазначені заходи створять можливості для отримання економічних переваг для вітчизняних портів, оскільки, по-перше, зникне необхідність користуватись румунським каналом Суліна (що знизить собівартості перевезень); по-друге, за рахунок збільшення глибин до проектних у гирлі, розширяться можливості щодо суден з більшою вантажомісткістю.

Додатковою конкурентною перевагою ДП «Ізмаїльський морський торговий порт» стане використання можливостей фідерних контейнерних перевезень. Розглянемо цю можливість більш докладно.

Щодо подальшого збільшення вантажообігу ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт», то цьому сприятиме також заплановані з березня 2023 року фідерні контейнерні перевезення, які з кінця 2022 року здійснюються між румунським портом Констанца і українським Рені. Розклад суднозаходів передбачає прибуття в кожен порт в середньому один раз на тиждень — кругорейс становить близько 6-8 діб (рис. 5).

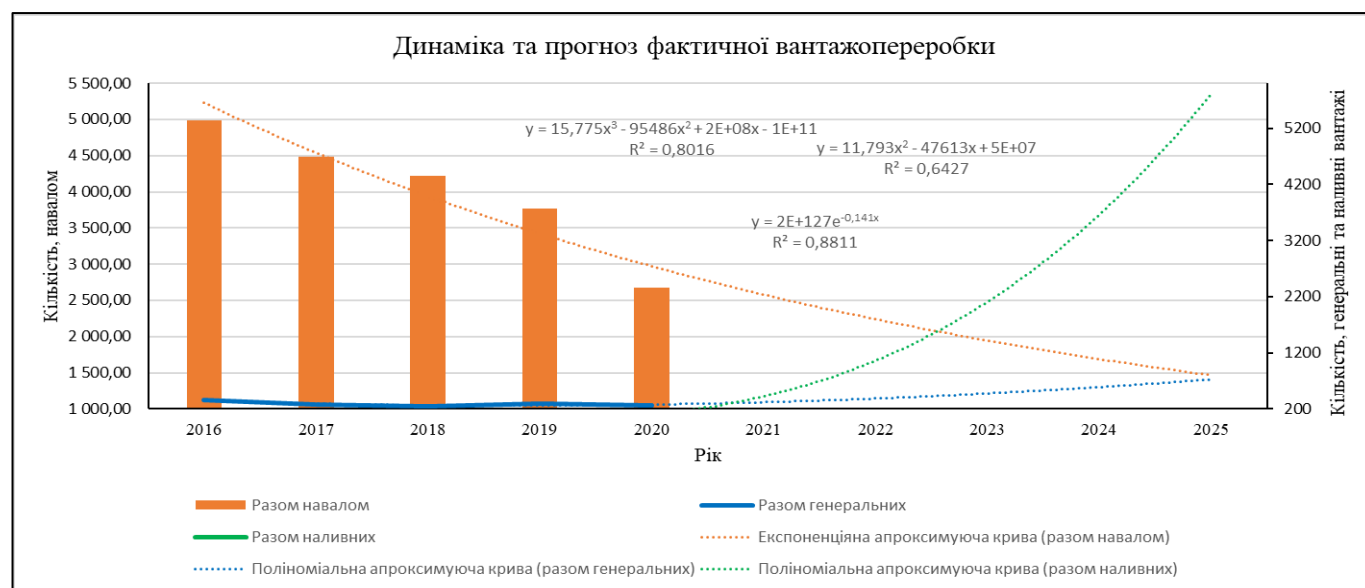


Рисунок 4. Динаміка та прогноз фактичної вантажопереробки Ізмаїльського морського порту (тис. т)
Джерело: побудовано авторами

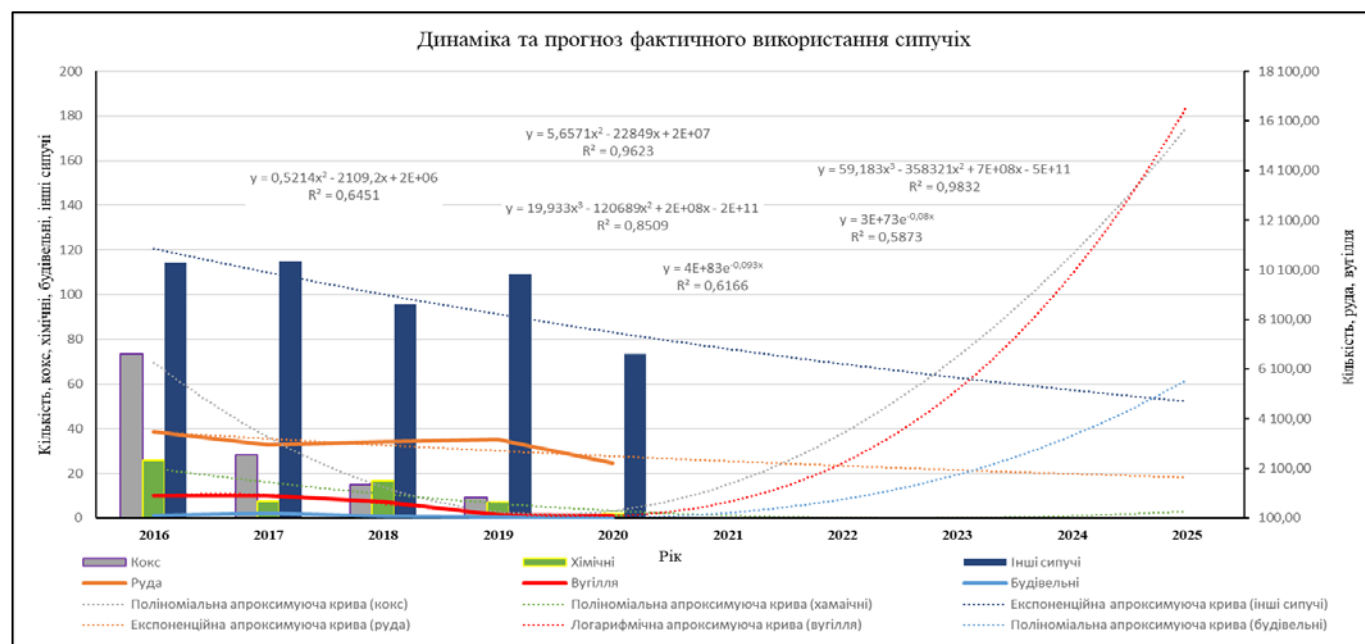


Рисунок 5. Динаміка та прогноз фактичної вантажопереробки сипучих вантажів Ізмаїльського морського порту (тис. т)
Джерело: побудовано авторами

Особливостями фідерної системи полягає у використанні судноплавними компаніями в міжнародних вантажоперевезеннях невеликих по місткості суден для доставки вантажів (контейнерів), які потім концентруються у великих портах. Така система дозволяє інтегрувати різні види транспорту (річковий і морський), обслуговувати малі та середні відстані, обслуговувати неглибоководні морські та річкові порти, оскільки перевозяться невеликі партії. Фідерна система дозволяє судноплавним компаніям ефективно накопичувати (вивозити) генеральні вантажі, особливо ті, які перевозяться морським транспортом на регулярних судноплавних лініях в контейнерах. Існує можливість перевезень з невеликих портів – у крупні – і навпаки.



Рисунок 6. Маршрути фідерних контейнерних перевезень між ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт» (Україна) та портом Констанца (Румунія)

Інфографіка: facebook.com/ITERISLLC

Фідерна система широко розвинена в Північній Європі, особливо в Голландії. Основні порти, що обслуговують судна фідер-класу з контейнерами у східній частині Балтійського моря, – це Котка і Хаміна (Фінляндія), Рига (Латвія), Клайпеда (Литва). Фідерні судна використовують не тільки для перевезення контейнерів, але й для інших вантажів: зернових, продовольчих та інших, які завантажуються в інші вантажні транспортні одиниці. У Південній Європі обслуговують судна фідер-класу порти у Середземному морі Альхесірас (Іспанія), Джоя-Тауро (Італія), Пірей (Греція), Даміетта (Єгипет); у Чорному морі – Констанца (Румунія). Отже ця система є досить розповсюдженою у системі міжнародних транспортних перевезень.

В даний час на ринку контейнерних перевезень існує кілька десятків великих операторів, що мають флоти з власних або зафрахтованих контейнеровозів. Обсяг перевезень таких компаній розраховується в TEU – «двадцятифутовому еквіваленті», який відповідає обсягу і розміру контейнерів 20 футів. Контейнеровози «панамського» (Панамакс і Постпанамакс) і «суецького» типів таких великих судноплавних ліній, як MSC, Maersk, CMA CGM здатні перевозити до 13000-16000 контейнерів.

Сервіс фідерних контейнерних перевезень на потужностях ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт» та порта Констанца буде відкритий для прийняття контейнерів ліній Arkas, ZIM, Maersk, Harpag-Lloyd, CMA та інших. Контейнери будуть слідувати у режимі траншипенту, тобто буде відсутня необхідність оформлення транзитних митних документів в порту Констанца.

Демо коротку характеристику основних контейнерних ліній, які будуть задіяні у перевезеннях з використанням інформації [6].

MAERSK. Данська судноплавна лінія, яка з 1996 року володіє статусом найбільшої в світі, заснована вона була в 1928 році. Штаб-квартира лідера знаходиться в Копенгагені, а дочірні офіси, в яких працює близько 88 тисяч чоловік, розташовані більш ніж в 135 країнах. MAERSK має флот з 600 суден і 1400000 контейнерів. Сумарна вантажопідйомність флоту становить 2.6 млн TEU. На 2018 рік компанія володіла 18% ринку транспортних перевезень.

CMA CGM. Судноплавна лінія з Франції, яка посідає 4 місце в каталозі перевізників і контролює 11,5% ринку. Була заснована в 1978 році під назвою CMA, але після придбання в 1998 р. державною компанією CGM (що була

однією з найстаріших у світі), вийшла на світовий ринок під новим брендом CMA CGM. Власний флот станом на 2021 рік включає 121 судно загальною вантажопідйомністю майже 970 000 TEU, ще 384 судна на 1760000 TEU фрахтуються. Перевізник має 4 судна класу Explorer Class, кожне з яких розрахована на 16600 TEU. Головний офіс розташований в Марселі, а також є відділення і агенти ще в 400 портах в 150 країнах світу.

ZIM. Ізраїльська морська лінія Zim Integrated Shipping заснована в 1945 році і спочатку спеціалізувалася на перевезенні іммігрантів з Європи в Палестину. З 1968 року повністю переорієнтовується на міжнародні вантажні перевезення і входить до двадцятки лідируючих світових контейнерних ліній з флотом в 80 суден. Реєстрація центрального офісу – Ізраїльський порт Хайфа, також є 170 відділень більш ніж в 100 країнах світу.

Narag Lloyd (NPL). Німецький транснаціональний перевізник, утворений в 1970 році в результаті злиття великих судноплавних компаній Narag і NDL. Є 5-ю за оборотом контейнерною лінією в світі з часткою ринку 7,2% і флотом з 236 суден місткістю в 1,707 млн TEU.

Отже є усі підстави сподіватись що використання фідерних контейнерних перевезень створить додаткові умови для розвитку ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт».

Висновки. В роботі показано, що Україна, яка має потужний потенціал розвитку внутрішніх водних шляхів та річкового транспорту, впродовж останніх років катастрофічно його недовикористовує і, як наслідок - галузь річкових вантажних та пасажирських перевезень поступово погіршувала показники своєї діяльності.

Доведено, що в умовах війни у 2022 році суттєво покращились показники діяльності Дунайських портів, завдяки діяльності яких вдалось забезпечити вантажні перевезення після унеможливлення використання низки українських портів.

На прикладі аналізу стану та ефективності діяльності ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт» доведено можливості покращення показників його діяльності. За результатами прогнозного моделювання показників його діяльності до 2026 року, визначені очікувані показники обсягів вантажоперевезень та структура вантажопотоку. Обґрунтована доцільність та ефективність використання фідерних контейнерних перевезень на маршруті ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт» - порт Констанца.

Перспективи подальших розвідок у даному напрямі. Доцільним буде у подальших дослідженнях провести аналіз та здійснити прогнозування показників діяльності портів Рені та Усть-Дунайськ в контексті річної логістики з використанням гірла Бистре.

Список використаних джерел

1. Krčum, M., Plazibat V., Gorana J. M. (2015), *Integration Sea and River Ports – the Challenge of the Croatian Transport System for the 21st Century*. Naše more. 62(4), p. 247–255.
2. Wójcikiewicz R. & Kaupb M. (2016) *Role and significance of inland waterway transport in container logistic chains, based on example of river-sea port in Szczecin*. Faculty of Maritime Technology and Transport, West Pomeranian University. Available at: <http://www.worldscientificnews.com/wp-content/uploads/2015/10/WSN-48-2016-24-31-1.pdf>.
3. *Determinants of River Ports Development Into Logistics Trimodal Nodes, Illustrated by the Ports of the Lower Vistula River*. Faculty of Transport Engineering and Economics. Maritime University of Szczecin. 2016. Available at: https://ac.els-cdn.com/S2352146516306688/1-s2.0-S2352146516306688-main.pdf?_tid=414bd8aeb73-11e7-80b8-00000aacb362&acdnat=1510908333_052537018c28f2eca01f26358d42bbe1/.
4. Nowakowski T. & Kulczyk J. & Skupień E. & Tubis A. & Werbińska-Wojciechowska S. (2015), *Inland water transport development possibilities – case study of lower Vistula river*. The archives of transport. Vol. 35. Issue 3. p. 53–62. Available at: [http://yadda.icm.edu.pl/yadda/element/bwmeta1.element.baztech-df2d6709-8a67-46d1-8834-47b315e17ec5/c/nowakowski_kulczyk_skupien_et.al_inland_aot_2015_3_05.pdf].
5. Kolář J. & Stopka, O. & Krile S. (2018), *Specification of a location for opted port logistics center in a given area using the method of operational research*. The Journal of International Trade and Economic Development. 2018. Vol. 13. Issue 4. p. 55–63.
6. Горошко К. О., Аляб'єва О. М. Річковий транспорт як вирішення проблем «зернової логістики». Агросвіт. №24. 2017. С. 49-52. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/agrosvit_2017_24_10. (дата звернення 20.02.2023).
7. Ірмищева І., Бойко Є. Розвиток річкової інфраструктури як елемента аграрної логістики в контексті ресурсозберігаючої політики, 2016. URL : <http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/163025/32-Irtyshcheva.pdf?sequence=1> (дата звернення: 20.02.2023).
8. О कोरोков А. М., Вернигора Р. В., Цупров П. С. Річковий транспорт України: сучасний стан та перспективи використання. Зб. наук. праць Дніпропетровського нац. ун-ту залізн. транспорту імені академіка В. Лазаряна. 2016. Вип. 12. С. 62-68. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpdnu_tstp_2016_12_12 (дата звернення 20.02.2023).
9. Тимошук О. М., Горошко К. О. Європейський досвід забезпечення розвитку річкових судноплавних компаній. Проблеми економіки. 2015. № 4. С. 73-78.
10. Шахов А.В., Росомаха О.І., Росомаха О.А. Річковий транспорт в Україні. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. 2019. № 3 (68). С. 5-15.
11. Сумець О.М., Горошкова Л.А. Евентуальна модель пошуку місця локації логістичних об'єктів соціально-економічного розвитку територій регіонального рівня. Економічний вісник університету : зб. наук. праць учених та аспірантів. Вип. 53. Переяслав : Ун-т Григорія Сковороди в Переяславі 2022. С. 139-151.

12. Сліпенко А.К., Манаєнко І.М. Розвиток річкового транспорту України в умовах світових тенденцій енергоефективності. Актуальні проблеми економіки та управління. 2019. № 13. URL : <http://ape.fmm.kpi.ua/article/view/167629> (дата звернення: 20.02.2023).

13. Міністерство інфраструктури України. Офіційний сайт. URL : <http://www.mtu.gov.ua/> (дата звернення: 20.02.2023).

14. URL : <https://dolphincargo.com.ua/ua/sudnoplavni-lini%D1%97-rejting-morskix-linij-svitu/>

References

1. Krčum, M., Plazibat V., Gorana J. M. (2015). Integration Sea and River Ports – the Challenge of the Croatian Transport System for the 21st Century. *Naše more*. 62(4), p. 247–255.

2. Wójcikiewicz R. & Kaupb M. (2016) Role and significance of inland waterway transport in container logistic chains, based on example of river-sea port in Szczecin. Faculty of Maritime Technology and Transport, West Pomeranian University. URL: <http://www.worldscientificnews.com/wp-content/uploads/2015/10/WSN-48-2016-24-31-1.pdf>.

3. Determinants of River Ports Development Into Logistics Trimodal Nodes, Illustrated by the Ports of the Lower Vistula River. Faculty of Transport Engineering and Economics. Maritime University of Szczecin. 2016. URL: https://ac.els-cdn.com/S2352146516306688/1-s2.0-S2352146516306688-main.pdf?_tid=414bd8aebc73-11e7-80b8-00000aacb362&acdnat=1510908333_052537018c28f2eca01f26358d42bbe1/.

4. Nowakowski T. & Kulczyk J. & Skupień E. & Tubis A. & Werbińska-Wojciechowska S. (2015). Inland water transport development possibilities – case study of lower Vistula river. *The archives of transport*, 35/3. 53–62. URL: [\[http://yadda.icm.edu.pl/yadda/element/bwmeta1.element.baztech-df2d6709-8a67-46d1-8834-47b315e17ec5/c/nowakowski_kulczyk_skupien_et.al_inland_aot_2015_3_05.pdf\]](http://yadda.icm.edu.pl/yadda/element/bwmeta1.element.baztech-df2d6709-8a67-46d1-8834-47b315e17ec5/c/nowakowski_kulczyk_skupien_et.al_inland_aot_2015_3_05.pdf).

5. Kolář J. & Stopka, O. & Krile S. (2018), Specification of a location for opted port logistics center in a given area using the method of operational research. *The Journal of International Trade and Economic Development*, 13/4. 55–63.

6. Horoshko K. O., Aliabieva O. M. (2017). Richkovyi transport yak vyrishennia problem «zernovoi lohistyky» [River transport as a solution to the problems of «grain logistics»]. *Ahrosvit*, 24. 49-52. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/agrosvit_2017_24_10.

7. Irtysheva I., Boiko Ie. (2016). Rozvytok richkovoi infrastruktury yak elementa agrarnoi logistyky v konteksti resursozberigaiuchoi polityky [Development of river infrastructure as an element of agricultural logistics in the context of resource-saving policy]. URL: <http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/163025/32-Irtysheva.pdf?sequence=1>

8. Okorokov A. M., Vernygora R. V., Tsuprov P. S. (2016). Richkovyi transport Ukrainy: suchasnyi stan ta perspektyvy rozvytku [River transport of Ukraine: current state and prospects of use]. *Zb. nauk. prats Dnipropetrovskogo nats. un-tu zaliznychnogo transportu imeni akademika Lazariana*, 12. 62-68. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpdnu_tstp_2016_12_12

9. Tymoshchuk O. M., Goroshko K. O. (2015). Yevropeyskyi dosvid zabezpechennia rozvytku richkovykh sudnoplavnykh kompanii [European experience in ensuring the development of river shipping companies]. *Problemy ekonomiky*, 4. 73-78.

10. Shakhov A. V., Rosomakha O. I., Rosomakha O. I. (2019). Richkovyi transport v Ukraini [River transport in Ukraine]. *Rozvytok metodiv upravlinnia ta gospodariuvannia na transporti*, 3 (68). 5-15.

11. Sumets O. M., Horoshkova L. A. (2022). Eventualna model poshuku mistisla lokatsii logistychnykh ob'ektiv sotsialno-ekonomichnogo rozvytku terytorii regionalnogo rivnia [A possible model for finding the location of logistical objects of socio-economic development of regional-level territories]. *Ekonomichnyi visnyk universytetu*, 53. 139-151.

12. Slipenko A. K., Manaienko I. M. (2019). Rozvytok richkovogo transportu Ukrainy v umovakh svitovykh tendentsii energoeфекtyvnosti [Development of river transport of Ukraine in terms of global energy efficiency trends]. *Aktualni problemy ekonomiky ta upravlinnia*, 13. URL: <http://ape.fmm.kpi.ua/article/view/167629>

13. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy [Ministry of Infrastructure of Ukraine]. Ofitsiyni sait. URL: <http://www.mtu.gov.ua/>

14. URL: <https://dolphincargo.com.ua/ua/sudnoplavni-lini%D1%97-rejting-morskix-linij-svitu/>

ДАНІ ПРО АВТОРІВ

Горошкова Лідія Анатоліївна, д-р екон. наук, професор, академік Академії економічних наук України, професор кафедри екології

Національного університету «Києво-Могилянська академія»,

вул. Григорія Сковороди, 2, Київ 04655, Україна

e-mail: goroshkova69@gmail.com

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-7142-4308>

Researcher ID: D-6527-2019

Васильєва Олена Олексіївна, д-р екон. наук, доцент, член-кореспондент Академії економічних наук

України, декан факультету міжнародного туризму та економіки Національного університету «Запорізька політехніка»,

вул. Жуковського, 64, Запоріжжя 69063, Україна

e-mail: olena.vasilyeva@gmail.com

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-2859-3592>

Researcher ID: AAN-9617-2021

Маслова Оксана Володимирівна, канд. фіз.-мат. наук, доцент, доцент кафедри технологій навчання, охорони праці та дизайну

Білоцерківського інституту неперервної професійної освіти,
вул. Леваневського, 52/4, Біла Церква, Київська обл., 09100, Україна

e-mail: maslovaoksana899@gmail.com

Сумець Олександр Михайлович, д-р екон. наук, доцент, академік Академії економічних наук України, старший науковий співробітник Науково-дослідної лабораторії «Науки про Землю»,

Національний університет «Києво-Могилянська академія»,

вул. Григорія Сковороди, 2, Київ 04655, Україна

e-mail: sumets.alexander@gmail.com

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-7116-3857>

Researcher ID: H-9132-2018

DATA ABOUT THE AUTHORS

Horoshkova Lidiia, D. Sc. in Economics, Professor, Professor of the Department of Environmental Studies, National university of «Kyiv-Mohyla academy»,

2 Skovorody vul., Kyiv 04070, Ukraine

e-mail: goroshkova69@gmail.com

Vasyl'eva Olena, D. Sc. in Economics, Dean of the Faculty of International Tourism and Economics, National University «Zaporizhzhia Polytechnic»,

64 Zhukovsky Str., Zaporizhzhia 69063, Ukraine

e-mail: olena.vasilyeva@gmail.com

Maslova Oksana, Ph.D.-M.Sc., associate professor, head of the Department of Learning Technologies, Occupational Safety and Design of the Belotserk Institute of Continuing Professional Education,

str. Levanevsky, 52/4, BilaTserkva, Kyiv region, 09100, Ukraine

e-mail: maslovaoksana899@gmail.com

Sumets Alexander, D. Sc. in Economics, Senior Researcher, Research Laboratory «Earth Sciences», National university of «Kyiv-Mohyla academy»,

2 Skovorody vul., Kyiv 04070, Ukraine

e-mail: sumets.alexander@gmail.com

Подано до редакції 02.03.2023

Прийнято до друку 20.03.2023

УДК 94:339.1(477)

<https://doi.org/10.31470/2306-546X-2023-56-125-136>

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗВИТОК ПІВДНЯ УКРАЇНИ В УМОВАХ ДІЇ РЕЖИМУ ОДЕСЬКОГО ПОРТО-ФРАНКО

Костик Є. П.,
Удовик В. М.

Предметом дослідження є: соціально-економічні передумови та значення запровадження режиму одеського порто-франко у контексті розвитку Південної України кінця XVIII – першої половини XIX ст.

Мета наукової статті полягає у тому, щоб на основі джерел розкрити та показати соціально-економічний розвиток Півдня України кінця XVIII – першої половини XIX ст. в умовах дії режиму одеського порто-франко.

Методи дослідження. Усі компоненти дослідження базуються на основних принципах – науковості, історизму, об'єктивності, системності, розвитку, пріоритету конкретної істини, плюралізму, а також методах пізнання соціально-економічних процесів суспільного розвитку – аналізу, синтезу, проблемно-хронологічному, порівняльно-аналітичному, археографічному, ретроспективному, статистичному, системного та комплексного підходу.

Методологія проведення роботи. У процесі дослідження означеної проблематики нами були взяті за основу основні положення: історії України, економічної історії та історії економічної думки, праці вітчизняних та зарубіжних учених і практиків в означеній сфері.

Результати роботи. У контексті означеної проблематики ми дослідили соціально-економічний розвиток Півдня України кінця XVIII – першої половини XIX ст. в умовах дії режиму одеського порто-франко.

Галузь застосування результатів. Результати даного дослідження можуть бути застосовані у сфері вивчення проблем економічної історії та історії економічної думки, історії розвитку національного господарства, історії торгівельної справи.

Висновки. Отже, статус порто-франко відіграв ключову роль у розвитку та становленні не тільки Одеси, але й усього Півдня України. Бурхливий розвиток міста-порту супроводжувався становленням та