

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-65-54>

УДК 339.5:656.6

УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСАМИ МІЖНАРОДНОЇ ДОСТАВКИ ЗЕРНОВОЇ ПРОДУКЦІЇ ПІДПРИЄМСТВАМИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

IMPROVING THE MANAGEMENT OF INTERNATIONAL GRAIN DELIVERY PROCESSES BY WATER TRANSPORT ENTERPRISES

Будник Вікторія Анатоліївна

кандидат економічних наук, професор,
Державний університет інфраструктури та технологій
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8936-0875>

Лерніченко Катерина Валеріївна

кандидат економічних наук, доцент,
Державний університет інфраструктури та технологій
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5807-5310>

Березняцький Микола Валерійович

аспірант,
Державний університет інфраструктури та технологій
ORCID: <https://orcid.org/0009-0007-7336-0276>

Budnyk Viktoriia, Lernichenko Kateryna, Berezniatskyi Mykola
State University of Infrastructure and Technologies

У статті досліджено актуальні питання удосконалення управління процесами міжнародної доставки експортних зернових вантажів морським транспортом в умовах глобальних викликів у логістичній сфері, спричинених повномасштабним вторгненням в Україну. З метою формування заходів, спрямованих на підвищення конкурентоспроможності послуг української судноплавної компанії ПрАТ «Українське Дунайське пароплавання» з перевезення зернових, здійснена порівняльна оцінка вартісних показників схем міжнародної доставки зернових вантажів із залученням іноземних судновласників та національного перевізника. Задля залучення експортних зернових вантажопотоків судноплавній компанії «Українське Дунайське пароплавання» запропоновано організувати лінії закордонного плавання, які будуть обслуговуватись компанією як оператором лінійних перевезень.

Ключові слова: управління, підприємство, водний транспорт, міжнародна логістика, зернова продукція, зовнішньоторговельна діяльність, лінійне судноплавання.

The article examines the current issues of improving the processes of international export grain cargoes delivery by sea transport management in the context of global challenges in the logistics sphere caused by the full-scale invasion of Ukraine. The purpose of the study was to justify the feasibility of implementing measures to organize the operation of foreign shipping lines when water transport enterprises provide services to participants in foreign economic activity on the export market of grain products of Ukrainian farmers. The following research methods were used: analysis and synthesis (regarding the definition of the list of complex services provided by water transport enterprises in the organization of charter and liner shipping); statistical and economic (when determining the cost of international delivery services); comparison (when assessing the presence of competitive advantages in the provision of international grain cargo logistics services through the organization of foreign shipping lines); decomposition (when determining problematic issues regarding the organization of services for the delivery of agricultural products to the international market). In order to form measures aimed at increasing the competitiveness of the services of the Ukrainian shipping company PJSC "Ukrainian Danube Shipping" for the transportation of grains, a comparative assessment of the cost indicators of schemes for the international delivery of grain cargoes with the involvement of foreign ship owners and the national carrier was made. In order to attract export grain cargo flows, the shipping company "Ukrainian Danube Shipping" was offered to organize foreign shipping lines, which will be served by the company as a liner transportation operator. A description of the organizational principles of the foreign shipping lines

operation in accordance to national legal norms is provided. The practical value of the article lies in the fact that the implementation of the obtained results will allow the national carrier to organize the rhythmic transportation of grains according to the schedule, to store grain cargoes at its own terminal in the city of Kilia, to increase the productivity of the fleet and to provide the entire range of services related to the international delivery of grain products of Ukrainian exporters.

Keywords: management, enterprise, water transport, international logistics, grain products, foreign trade activity, liner shipping.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями.

Доцільність удосконалення процесів перевезення зернових культур водним транспортом обґрунтовується в даний час роллю та значенням міжнародної доставки вантажів з України як провідної країни-експортера сільськогосподарської продукції. Функціонування ринку транспортних послуг у міжнародному морському судноплавстві повинно забезпечувати взаємодію всіх учасників зовнішньоекономічної діяльності в організаційно-економічному, технічному, технологічному та інформаційному аспектах під час руху матеріальних потоків, тому важливими є питання удосконалення надання послуг з перевезень, що надаються судноплавними компаніями щодо міжнародної логістики зернових культур.

Повномасштабне вторгнення країни-агресора на наші землі призвело до розриву традиційних логістичних шляхів в сфері доставки сільськогосподарської продукції, що вирощувалась українськими виробниками та експортувалась до війни переважно через українські морські порти, які були заблоковані внаслідок російської агресії або опинились в окупації. В даний час український експорт зернових перебуває під впливом глобальних викликів, спричинених російською агресією та пов'язаних із унеможливленням здійснення доставки традиційними маршрутами з використанням водного транспорту, втратою доступу до активів судноплавних компаній та інших підприємств водного транспорту, постійною загрозою ракетних ударів тощо.

Водночас ефективне вирішення питань логістичного забезпечення експорту продукції українських аграріїв на міжнародні ринки за участю водного транспорту чинить вплив на економічну стабільність країни, конкурентоспроможність українських експортерів та забезпечення глобальної продовольчої безпеки, чим і зумовлена необхідність обґрунтування рішень у сфері удосконалення управління процесами міжнародної доставки зернової продукції, що здійснюється судно-

плавними компаніями та іншими підприємствами водного транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Наукова проблематика удосконалення теоретико-методичних та організаційно-економічних засад підвищення ефективності управління наданням послуг з міжнародних перевезень зернових вантажів водним транспортом в умовах воєнного стану є предметом особливої уваги вчених. Так, у праці [1] сформульовано шляхи підвищення логістичного забезпечення міжнародної торгівлі та логістики зернових перевезень, проаналізовано основні напрямки розвитку логістики зернових перевезень в умовах війни. Статтю [2] присвячено визначенню основних пунктів зародження вантажопотоків зернових експортного сполучення в Україні та встановленню напрямку вдосконалення транспортно-технологічних ліній експорту зернових з України в глобальних ланцюгах постачання.

У роботі [3] представлено організаційно-економічні механізми розвитку внутрішнього водного транспорту в сучасній транспортній системі України в умовах воєнного стану та прагнення України розширити свої експортні ринки продукції попри наявність суттєвих розривів традиційних транспортно-логістичних ланцюгів, а оцінку динаміки та структури постачання аграрної продукції основними видами транспорту під час повномасштабної війни в Україні з акцентом на значення морських портів України як основного шляху вивезення агропродукції для забезпечення її надходження на міжнародні ринки наведено в роботі [4]. Щодо розробки питань формування логістичної інфраструктури, що використовується задля зберігання зернових культур, які надалі доставляються на міжнародний ринок, можна відзначити статтю [5], в якій розглянуто створення експортно-орієнтованої мережі елеваторів в Україні.

У роботі [6] розглянуто важливі питання ефективності морських та річкових перевезень зернових культур, зокрема, збереженості вантажу під час транспортування.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Попри значну кількість

наукових доробок, присвячених формуванню та удосконаленню управлінських рішень у сфері організації міжнародних морських перевезень агропромислової продукції, існує необхідність подальших досліджень вказаної проблематики з урахуванням реалій українського сьогодення, динамічних змін, що відбулись у галузі транспортних технологій внаслідок впливу повномасштабного вторгнення, та тих викликів, з якими стикається логістична сфера України, в т.ч. на морському та річковому транспорті. Зокрема, потребують подальшого розроблення питання удосконалення управління процесами міжнародної логістики зернових культур в контексті комплексу послуг, що надаються судноплавними компаніями учасникам зовнішньоторгівельної діяльності, з оцінкою конкурентоспроможності операторів міжнародних перевезень та перспектив надання послуг, притаманних сегменту лінійного судноплавства.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Мета дослідження полягає в обґрунтуванні доцільності реалізації заходів щодо організації роботи ліній закордонного плавання при наданні послуг підприємств водного транспорту з міжнародної доставки української зернової продукції.

Виклад основного матеріалу дослідження. Раціональна організація процесів міжнародної доставки продукції українських аграріїв є одним із ключових чинників реалізації експортного потенціалу нашої країни, забезпечення конкурентоспроможності учасників зовнішньоторгівельної діяльності на світових ринках, досягнення збалансованості експортно-імпортних операцій тощо.

Україна до повномасштабного вторгнення країни-агресора впевнено посідала "топові" позиції щодо експорту зернової продукції, з року в рік нарощуючи обсяги поставки на світовий аграрний ринок. Глобалізація світової торгівлі, значні обсяги вирощування та переробки української агропродукції, важливе місце України на ринку постачання зернових вантажів, в т.ч. до країн ЄС, стали традиції розвитку мореплавства, потужний потенціал розвитку морських портів нашої держави – це чинники, які обумовлюють провідну роль країни в загальносвітовій логістиці сільськогосподарського збіжжя за участю водного транспорту.

Однак із початком повномасштабного вторгнення відбулись докорінні зміни: експорт зернових залізничним, автомобільним та річковим транспортом через країни Європи

був значно нижчим, ніж Україна раніше експортувала через морські порти, а внаслідок блокування роботи морських портів України та намагань доставляти експорт суходелом через так звані "коридори солідарності" виникнув своєрідний логістичний колапс. П'ять прикордонних країн – Польща, Угорщина, Словаччина, Болгарія та Румунія – заявили про дестабілізацію внутрішніх аграрних ринків внаслідок переорієнтації потоків українського зернового експорту. Словаччина, Польща та Угорщина ввели односторонню заборону для доступу українського продовольства на свої ринки. Тому провідні компанії-експортери України почали модернізувати та створювати нові потужності з перевалки зернових на морський транспорт в портах Дунайського регіону, таких як: Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ, які продовжували працювати в умовах воєнного стану.

Укладена в липні 2022 року між Україною, Туреччиною та ООН угода про розблокування діяльності морських портів та вивезення українського збіжжя надала можливість здійснювати доставку агропродукції з портів т.зв. Великої Одеси, але через рік функціонування «зернового коридору» Росія оголосила про вихід з даної угоди. Після чого Україною було створено «гуманітарний коридор» у прибережних зонах України, Румунії, Болгарії та Туреччини в обхід блокади суден на Чорному морі.

Отже, внаслідок повномасштабного вторгнення поточна ситуація в логістичній сфері України, що задіяна в процесах міжнародної доставки українського експорту, характеризується глобальними викликами та динамічними змінами в умовах втрати доступу до активів судноплавних компаній та інших підприємств водного транспорту, підвищення ризиків щодо безпеки судноплавства, руйнування портової інфраструктури та шлюзів, різкого зниження обсягів вантажоперевезень внутрішнім водним транспортом, обмеженої пропускної спроможності традиційних логістичних шляхів тощо.

Обслуговування зернових експортних вантажопотоків наразі здійснюється переважно закордонними операторами морських перевезень, однак повноцінним учасником міжнародної доставки зернових протягом усього періоду воєнного стану в Україні є також український оператор ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (ПрАТ «УДП») – державна судноплавна компанія, що здійснює перевезення вантажів і пасажирів річковим

транспорт по Дунаю та морським транспортом в Чорноморському та Середземноморському регіоні [7]

Флот «УДП» здійснює річкові перевезення на всій судноплавній ділянці річки Дунай від українських портів і порту Констанца (Румунія) до порту Кельхайм (Німеччина) та у зворотньому напрямку. Крім дунайських перевезень, флот «УДП» здійснює перевезення великогабаритних і великовагових вантажів у морському, змішаному сполученні «ріка-море» і з басейну Середземного моря на Каспій.

З початком повномасштабного російського вторгнення, відколи порти Великої Одеси зазнали блокування, УДП запроваджено комплексну логістичну послугу, яка включає в себе перевалку на власному стивідорному комплексі пароплавства у місті Кілія (Одеська область), річковий фрахт та перевалку на морське судно за схемою «борт-борт» у порту Констанца (Румунія). У 2023 році було проведено модернізацію стивідорного комплексу м.Кілія. Перевезення зернових вантажів здійснюється несамохідними баржами-зерновозами типу SLG. Для збільшення тоннажу флоту компанія реалізує проекти будівництва барж типу SLG із 86 ліхтерів-донорів, що має дати можливість отримати 5–6 баржевих караванів за 2–3 роки. Перша SLG-баржа була спущена на воду наприкінці 2023 року, а на початку лютого 2024 року «Українське Дунайське пароплавство» завершило будівництво другої SLG-баржі. Наразі на «Кілійському суднобудівно-судноремонтному заводі» завершено будівництво чотирьох SLG-барж [7].

Також, за даними Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України, «річковий флот Дунайського пароплавства має середній вік понад 40 років, і для продовження роботи українського флоту в країнах ЄС терміново потрібна капітальна модернізація самохідних суден із заміною двигунів на більш екологічні та енергоефективні. Торік у Лондоні було підписано угоду з IFC, спрямовану на залучення інвестицій для цих потреб, підписано й договір з австрійською компанією ÖSWAG на виконання робіт з модернізації перших п'яти суден цієї серії.

Зазначається, що економічний ефект від модернізації одного судна на рік – понад €800 тисяч і 20-25% палива, а також буде можливо забезпечити скорочення простоїв в ремонті та витрат на пошук та купівлю запчастин.

У рамках договору законтрактовані японські двигуни Mitsubishi. В Україні наявні сер-

тифікованих компанії, що можуть забезпечити їх сервісне обслуговування. Вже у квітні їх мають поставити на завод ÖSWAG.

Одночасно з проектом модернізації перших 5 тривають перемовини щодо модернізації інших серій самохідних суден. У міністерстві зазначають, що стратегічне завдання – модернізувати увесь тяговий флот УДП, який налічує 45 одиниць (25 – в експлуатації, 20 – у резерві)» [8].

Але, враховуючи географічне розташування регіону та особливості перевезення вантажів Дунаєм, можна стверджувати про низьку конкурентоспроможність дунайського напрямку порівняно з експортом з портів Великої Одеси, що спричиняє необхідність реалізації заходів щодо удосконалення організації перевезень експортних вантажів ПрАТ «УДП», одним із яких може виступати запровадження лінійних перевезень, враховуючи наявність у складі компанії стивідорного комплексу для перевалки зернових у місті Кілія.

Тому задля формування заходів, спрямованих на підвищення конкурентоспроможності послуг УДП з перевезення зернових, було здійснено порівняння показників міжнародної доставки зернових за двома схемами:

- перша – із завантаженням в дунайському порту Кілія, доставкою річковим флотом «УДП» до Констанци та подальшою перевалкою за принципом «борт-борт» на велике морське судно;

- друга – із безпосередньою перевалкою в одному з портів Великої Одеси на морське судно.

Стандартний караван при перевезенні зернових флотом ПрАТ «УДП» складається зі зв'язки – буксир-штовхач та шість барж або самохідне суховантажне судно та п'ять барж. Порівняльні розрахунки здійснені, в свою чергу, за двома напрямками доставки зернових: до Туреччини та до африканських країн. Зокрема, визначено вартість перевезення морським транспортом з порту Констанца до порту Мерсін, з порту Одеса до порту Ізмір, а також з порту Констанца до порту Джибуті (Африка) та з порту Одеса до порту Джибуті за даними Інтернет – ресурсу «SeaRates» [9].

В таблиці 1 наведено узагальнені дані щодо визначення вартості доставки зернових вантажів з України до Туреччини за двома вказаними варіантами.

Враховуючи більшу вартість транспортування до міста Кілія автомобільним транспортом, наявність додаткових операцій щодо перевалки продукції в порту Констанца,

Таблиця 1

Розрахунок вартості доставки зернових вантажів, Україна-Туреччина, дол/т

Складові міжнародної доставки	Авто по Україні	Перевантаження (Україна)	Фрахт Кілія-Констанца	Перевалка в Констанці	Фрахт Констанца-Мерсін	Фрахт Одеса-Ізмір	Всього
Варіанти доставки							
1. Кілія – Туреччина	28,4	7	14	5	23	-	77,4
2. Порти В. Одеси – Туреччина	21	22	-	-	-	22	65

Джерело: розраховано авторами за даними [9] та власних аналітичних досліджень

загальна вартість доставки із завантаженням в Кілії, доставкою річковим флотом «УДП» до Констанци та подальшою перевалкою на велике морське судне на 12 доларів за тону більше, ніж при безпосередньому завантаженні в одному з портів Великої Одеси, що свідчить про низьку конкурентоспроможність варіанту доставки, в якому задіяний флот «Українського Дунайського пароплавства».

Аналогічним чином було розраховано вартість міжнародних перевезень зернової продукції з України до Африки за двома варіантами: із завантаженням в дунайському порту Кілія, доставкою річковим флотом «УДП» до Констанци та подальшою перевалкою за принципом «борт-борт» на велике морське судне; із безпосереднім завантаженням в одному з портів Великої Одеси на морське судно та доставкою до порту Джибуті. Результати досліджень, наведені в таблиці 2, також свідчать, що в даний час доставка річковим флотом Дунайського пароплавства до Констанци з подальшою перевалкою на велике морське судне дорожча на 11–12 доларів за тону зернових порівняно із відправкою морськими суднами з порту Одеса.

За умов неможливості впливу судноплавної компанією на значення фрахту на перевезення великими морськими суднами

доцільним варіантом щодо залучення вантажопотоків з доставки зернових вантажів є організація ПрАТ «УДП» судноплавних ліній, які будуть обслуговуватись компанією, що значно підвищить конкурентоспроможність послуг пароплавства з урахуванням особливостей лінійного судноплавства.

Організація лінійного судноплавства характеризується наявністю таких переваг [10]:

- регулярність і своєчасність доставки вантажів;
- спрощення планування перевезень;
- підвищення продуктивності роботи флоту;
- підвищення безпеки судноплавства й скороченню часу очікування в портах;
- надійна й швидкісна доставка дрібних партій генеральних вантажів;

у лінійному судноплаванні всі витрати з навантажувально-розвантажувальних робіт включаються в тарифи і є сферою відповідальності лінійних судноплавних компаній.

Організація ліній закордонного плавання дозволить ПрАТ «УДП» надавати повний комплекс послуг щодо якісного обслуговування учасників зовнішньоторговельної діяльності, задіяних в експорті української зернової продукції, включаючи послуги із зберігання та перевантаження зернових вантажів та вико-

Таблиця 2

Розрахунок вартості доставки зернових вантажів, Україна-Африка, дол/т

Складові міжнародної доставки	Авто по Україні	Перевантаження (Україна)	Фрахт Кілія-Констанца	Перевалка в Констанці	Фрахт Констанца-Джибуті	Фрахт Одеса-Джибуті	Всього
Варіанти доставки							
Кілія-Джибуті	28,4	7	14	5	50,4	-	104,8
Порти В. Одеси – Джибуті	21	22	-	-	-	50,5	93,5

Джерело: розраховано авторами за даними [9] та власних аналітичних досліджень

нання інших супутніх операцій, що здійснюються судноплавною компанією.

Порядок реєстрації, функціонування, припинення дії та контролю за роботою ліній закордонного плавання для українських та іноземних суден визначено Інструкцією про порядок реєстрації ліній закордонного плавання [11].

У цій Інструкції терміни вживаються в таких значеннях:

- лінійне судно – судно, робота якого на лінії закордонного плавання передбачена лінійним розкладом;

- лінійний рейс – рух судна за розкладом лінії закордонного плавання;

- лінійний розклад – періодичність заходження лінійних суден до обов'язкових портів заходження та умови виконання лінійного рейсу;

- лінія закордонного плавання – регулярне морське сполучення між визначеними портами двох або декількох країн, яке здійснюється за лінійним розкладом визначеними суднами;

- морський агент – суб'єкт господарювання, зареєстрований на території України, який діє на території порту або поза його територією як постійний представник оператора лінійних перевезень;

- обов'язкові порти заходження – морські порти України, які оголошені та внесені до лінійного розкладу оператором лінійних перевезень;

- оператор лінійних перевезень – судовласник або фрахтувальник, який організовує і керує роботою лінії закордонного плавання;

- судно-субститут – судно, техніко-експлуатаційні характеристики якого повинні бути близькими до техніко-експлуатаційних характеристик лінійного судна, що замінюється;

- тип судна (для вимог лінійного судноплавства) – ознака сукупності техніко-експлуатаційних характеристик (головні розміри судна, спеціалізація, дедвейт) групи суден;

- факультативний порт – порт, розташований у напрямку лінійного рейсу, але не внесений до розкладу лінії, заходження до якого обумовлюється договором між оператором лінійних перевезень та вантажовласником [11].

Для реєстрації лінії закордонного плавання оператор лінійних перевезень подає до Адміністрації судноплавства такі документи: подання Адміністрації морських портів України про необхідність реєстрації лінії закордонного плавання; заяву оператора лінійних

перевезень про реєстрацію лінії закордонного плавання, у якій зазначаються: обов'язкові та факультативні порти заходження лінії закордонного плавання; вантажі, заплановані для перевезення на суднах лінії; розклад руху суден на лінії або періодичність заходження до обов'язкових морських портів України; тип (назва) конкретних суден або кількість суден конкретного типу, які закріплені для роботи на цій лінії; найменування оператора лінійних перевезень, його місцезнаходження, телефон, факс, електронна пошта; найменування морського агента, його місцезнаходження, телефон, факс, електронна пошта.

До заяви додаються такі документи: техніко-економічне обґрунтування оператора лінійних перевезень щодо можливостей роботи лінії закордонного плавання, погоджене з Адміністрацією морських портів України; довідка Адміністрації морських портів України про здійснені суднозаходження суднами оператора лінійних перевезень; договір про роботу лінії закордонного плавання. Адміністрація судноплавства приймає рішення щодо реєстрації відповідної лінії закордонного плавання та надає Адміністрації морських портів України для кожного обов'язкового порту заходження підтвердження про реєстрацію лінії закордонного плавання [11].

Характеристики процесу організації ліній закордонного плавання узагальнено в табл. 3.

Отже, з метою удосконалення управління процесами міжнародної логістики української зернової продукції запропоновано організувати судноплавні лінії, які будуть обслуговуватись ПрАТ «УДП», що значно підвищить конкурентоспроможність послуг пароплавства з урахуванням переваг лінійного судноплавства шляхом укладання між Адміністрацією морських портів України та «УДП» як оператором лінійних перевезень договору про роботу лінії закордонного плавання. Організація роботи ліній закордонного плавання з перевезень зернових вантажів дозволить ПрАТ «УДП» організувати ритмічне перевезення за графіком, здійснювати зберігання зернових на терміналі міста Кілія, підвищити продуктивність роботи флоту та надавати весь комплекс послуг щодо обслуговування міжнародної доставки зернової продукції українських експортерів.

Висновки В умовах війни удосконалення процесів перевезення зернових культур водним транспортом є критичним чинником для збереження експортного потенціалу України та адаптації країни до нових викликів,

Таблиця 3

Організаційні засади функціонування ліній закордонного плавання

Характеристика організаційних засад	Чинні вимоги
Основні ознаки лінії закордонного плавання	1) установлення обов'язкових і факультативних іноземних та українських портів заходження; 2) закріплення для роботи на лінії визначених типів суден; 3) установлення періодичності заходження закріплених суден в обов'язкові порти заходження; 4) реєстрація лінії здійснюється Державною службою морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України за поданням Адміністрації морських портів України.
Умови функціонування ліній закордонного плавання	1. Під час виконання лінійного рейсу судно повинно заходити до обов'язкових портів заходження та іноземних портів заходження згідно з погодженням з Адміністрацією морських портів України лінійним розкладом руху судна. 2. До лінійних рейсів належить морське регулярне сполучення для забезпечення перевезень вантажів з періодичністю заходження суден до обов'язкового порту заходження не рідше одного разу на місяць. 3. Суднами, які виконують лінійний розклад, вважаються судна, що зайшли в морський порт у строки, оголошені в лінійному розкладі, або в проміжок часу, який заздалегідь обумовлений в договорі між Адміністрацією морських портів України та оператором лінійних перевезень і його морським агентом. 4. Кожний оператор лінійних перевезень зобов'язаний оприлюднити у засобах масової інформації та/або мережі Інтернет лінійний розклад та правила лінійних перевезень між портами. 5. Між Адміністрацією морських портів України та оператором лінійних перевезень і його морським агентом укладається договір про роботу лінії закордонного плавання.

Джерело: сформовано авторами за даними [11]

пов'язаних із зовнішньоекономічною діяльністю. Водночас повномасштабне вторгнення Росії в Україну спричинило блокаду українських морських портів, підвищення ризиків щодо безпеки судноплавства, обмежену пропускну спроможність традиційних логістичних шляхів тощо та змусило логістичних операторів здійснювати пошук інших способів забезпечення міжнародної торгівлі в умовах воєнного стану.

Порівняльна оцінка вартісних показників існуючих наразі схем міжнародної доставки зернових вантажів, а саме: послуг, що надаються національним перевізником ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» із завантаженням в дунайському порту Кілія,

доставкою річковим флотом «УДП» до Констанци та подальшою перевалкою на велике морське судне, та із безпосередньою перевалкою в одному з портів Великої Одеси та доставкою морськими суднами іноземних судновласників – показала низьку цінову конкурентоспроможність українського перевізника.

Задля залучення експортних зернових вантажопотоків судноплавній компанії «Українське Дунайське пароплавство» запропоновано організувати лінії закордонного плавання, які будуть обслуговуватись компанією як оператором лінійних перевезень, що значно підвищить конкурентоспроможність послуг пароплавства з урахуванням особливостей лінійного судноплавства.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

- Булеца Н. В., Герзанич В. М., Савко І. І., Савко Я. І. Сучасний стан та шляхи підвищення ефективності логістики зернових перевезень. *Науковий вісник Ужгородського Університету*. 2023. № 1(61). С. 15–18. DOI: [https://doi.org/10.24144/2409-6857.2023.1\(61\).15-18](https://doi.org/10.24144/2409-6857.2023.1(61).15-18).
- Хоменко Ю. Л., Окорочков А. М. Дослідження експортних вантажопотоків зернових з України. *Транспортні системи та технології перевезень*. 2023. № 26. С. 85–91. DOI: <https://doi.org/10.15802/tstt2023/293358>.

3. Крамський С. О., Циналевська І. А., Левін Д. А. Організаційно-економічні механізми трансформації внутрішнього водного транспорту в умовах впливу активних бойових дій на території України. *Сталий розвиток економіки*. 2024. № 2(49). С. 275–281. DOI: <https://doi.org/10.32782/2308-1988/2024-49-44>
4. Валявська Н. О., Корнійко Я. Р., Ушацький Р. В. Аналіз сучасного стану функціонування торговельних портів України. *Збірник наукових праць ДУІТ. Серія «Економіка і управління»*. 2024. Вип. 55. С. 13–23. DOI: <https://doi.org/10.32703/2664-2964-2024-55-13-23>
5. Kozachenko D., Vernigora R., Rustamov R. Creation of Export-Oriented Network of Grain Elevators in Ukraine. *Наука та прогрес транспорту*. 2017. №2 (68). P.56–70.
6. Сандлер А., Омельченко Т. Удосконалення технології перевезення зернових культур на суднах. *Collection of Scientific Papers «SCIENTIA»*. July 5, 2024. Athens, Greece. P. 40–42. URL: <https://previous.scientia.report/index.php/archive/article/view/1947> (дата звернення: 10.07.24).
7. ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство». URL: <https://www.udp.one/> (дата звернення: 19.07.24).
8. Україна модернізує річковий флот на Дунаї. URL: <https://ua.korrespondent.net/ukraine/4661684-ukraina-modernizuie-richkovyi-flot-na-dunai> (дата звернення: 20.07.24).
9. Logistics Explorer. URL: <https://www.searates.com/logistics-explorer/> (дата звернення: 21.07.24).
10. Theotokas Ioannis. *Management of shipping companies*. Routledge, 2018. 322 p.
11. Інструкція про порядок реєстрації ліній закордонного плавання, затв. Наказом Міністерства інфраструктури України від 14.10.2013 № 790.

REFERENCES:

1. Buleca, N. V., Gerzanych, V. M., Savko, I. I., & Savko, Ya. I. (2023) Suchasnyi stan ta shliakhy pidvyshchennia efektyvnosti lohistyky zernovykh perevezen [The current state and ways to improve the efficiency of grain logistics]. *Naukovyi Visnyk Uzhhorodskoho Universytetu – Scientific Bulletin of Uzhhorod University*, vol. 1(61), pp. 15–18. DOI: [https://doi.org/10.24144/2409-6857.2023.1\(61\).15-18](https://doi.org/10.24144/2409-6857.2023.1(61).15-18)
2. Khomenko, Yu. L., & Okorokov, A. M. (2023) Doslidzhennia eksportnykh vantazhopotokiv zernovykh z Ukrainy [Research of export grain cargo flows from Ukraine]. *Transportni systemy ta tekhnologii perevezen – Transport Systems and Transportation Technologies*, vol. 26, pp. 85–91. DOI: <https://doi.org/10.15802/tstt2023/293358>
3. Kramskiy, S. O., Tsynalevska, I. A., & Levin, D. A. (2024) Orhanizatsiino-ekonomichni mekhanizmy transformatsii vnutrishnoho vodnoho transportu v umovakh vplyvu aktyvnykh boiovykh dii na terytorii Ukrainy [Organizational and economic mechanisms of inland water transport transformation under the impact of active hostilities in Ukraine]. *Stalyi rozvytok ekonomiky – Sustainable Economic Development*, vol. 2(49), pp. 275–281. DOI: <https://doi.org/10.32782/2308-1988/2024-49-44>
4. Valiavska, N. O., Korniiiko, Ya. R., & Ushatskiy, R. V. (2024) Analiz suchasnoho stanu funktsionuvannia torhiv-elnykh portiv Ukrainy [Analysis of the current state of the functioning of Ukrainian trade ports]. *Zbirnyk naukovykh prats DUIT. Seriiia "Ekonomika i upravlinnia" – Collection of scientific papers of the State University of Infrastructure and Technologies. Series "Economics and Management"*, vol. 55, pp. 13–23. DOI: <https://doi.org/10.32703/2664-2964-2024-55-13-23>
5. Kozachenko, D., Vernigora, R., & Rustamov, R. (2017) Creation of Export-Oriented Network of Grain Elevators in Ukraine [Creation of Export-Oriented Network of Grain Elevators in Ukraine]. *Nauka ta Prohres Transportu – Science and Transport Progress*, vol. 2(68), pp. 56–70.
6. Sandler, A., & Omelchenko, T. (2024) Udoskonalennia tekhnologii perevezennia zernovykh kultur na sudnakh [Improvement of the technology for transporting grain crops by ships]. *Collection of Scientific Papers "SCIENTIA"* (Greece, Athens, July 5, 2024), pp. 40–42. Available at: <https://previous.scientia.report/index.php/archive/article/view/1947> (accessed 10.07.24).
7. ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» Private [Joint-Stock Company «Ukrainian Danube Shipping Company»]. Available at: <https://www.udp.one/> (accessed 19.07.24).
8. Ukraina modernizuie richkovyi flot na Dunai [Ukraine is modernizing the river fleet on the Danube]. Available at: <https://ua.korrespondent.net/ukraine/4661684-ukraina-modernizuie-richkovyi-flot-na-dunai> (accessed 20.07.24).
9. Logistics Explorer. Available at: <https://www.searates.com/logistics-explorer/> (accessed 21.07.24).
10. Theotokas, I. (2018) *Management of shipping companies*. Routledge. 322 p.
11. Instruksiiia pro poriadok reiestratsii liniy zakordonnoho plavannia, zatv. Nakazom Ministerstva infrastruktury Ukrainy vid 14.10.2013 № 790 [Instructions on the procedure for registration of foreign shipping lines, signed By order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine dated 14.10.2013 № 790].