

Шибасєв О.Г.

Одеський національний морський університет

Коскіна Ю.О.

Одеський національний морський університет

Кравченко О.А.

Одеський національний морський університет

Акімов К.С.

Одеський національний морський університет

ВАНТАЖОПОТОКИ ВУГІЛЛЯ В УКРАЇНСЬКИХ ПОРТАХ: РЕТРОСПЕКТИВНИЙ ОГЛЯД ТА СУЧАСНИЙ СТАН

У статті подано огляд ситуації на ринку перевалки вугілля українськими портами останніх передвоєнних років у порівнянні із періодом до 2014 р. Знаходження значної кількості потужних підприємств вугільної галузі на територіях, які не є підконтрольними українській владі, а також політична ситуація, зумовлена подальшою агресією росії, призвела до змін обсягів, динаміки та географії зовнішньоторговельних поставок вугілля. Суттєвих змін відповідно зазнали обсяги, динаміка та напрямки перевалки вугілля вітчизняними портами. Встановлено, що, починаючи з 2014 р., обсяги імпорту вугілля через морські порти значно переважають обсяги перевалки вугілля у експорті – на тлі зменшення загальних обсягів перевалки вугілля уп'ятеро. Значну роль у збільшенні «морського» імпорту вугілля відіграли й зміни, пов'язані зі змінами географії імпорту – у великих обсягах вугілля надходить в Україну морськими суднами з ПАР, США, Австралії на відміну від поставок з рф, які здійснювались залізницею. Частка вугілля у загальному вантажообігу портів також впала з приблизно 12% у період до 2014 р. до трохи більше за 2% останніми роками, що власне є логічним наслідком зменшення обсягів вантажопотоків. Визначено, що основними «вугільними» портами нашої країни є Маріуполь, Південний, Ізмаїл, Чорноморськ, Миколаїв із певною «спеціалізацією» за напрямками відвантажень (експорт або транзит – у довоєнні часи). Названі порти забезпечують вантажообіг українських портів за вугіллям більше, ніж на 90%. Останніми роками, враховуючи зміни у напрямках перевалки вугілля, вітчизняні порти працювали здебільшого із імпортом вугіллям. Огляд, поданий у статті, обмежується статистичними даними по 2021 р. включно, адже офіційні статистичні дані за період січень-лютий 2022 р. відсутні, а з лютого 2022 р. вітчизняні порти, як відомо, працюють у обмеженому режимі.

Ключові слова: вугілля, вантажопотоки, морський транспорт, українські порти, перевезення, судна.

Постановка проблеми. Значні зміни, яких зазнала вугільна галузь нашої країни, починаючи з 2014 р. – із початком бойових дій на сході країни, де зосереджено основні вугільновидобувні підприємства, суттєво відобразилась на обсягах та напрямках перевалки вугілля портами України. Власне, війна, яка розпочалась на теренах Донбасу та продовжилась повномасштабним вторгненням рф у лютому 2022 р., призвела до зміни структури зовнішньоторговельних операцій нашої країни із вугіллям. У свою чергу, це відобразилось і на транспортній галузі, зокрема – на морських портах, насамперед – у частині обсягів, напрямків та динаміки вантажопотоків вугілля.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Важливість морських портів як елементів транспортної системи країни, які забезпечують реалізацію зовнішньоторговельного обігу, передвизначила високу зацікавленість у оцінці їх роботи з боку фахівців транспортної галузі. Ряд публікацій визначають їх загальну роль у транспортному забезпеченні зовнішньої торгівлі [1–6] із наголосом у окремих публікаціях на вплив зовнішніх факторів на сучасний стан вітчизняних портів [7–10]. Вантажну базу портової складової морської галузі нашої країни традиційно формують вантажі, які є основною української зовнішньої торгівлі – зерно, метал, руди, добрива [11], на чому зосереджено увагу у дослідженнях зовнішньоторговельної діяльності нашої країни [12–14]. Втім, детальному розгляду окремих категорій вантажів, що перевалюються морськими портами нашої країни, присвячено незначну кількість публікацій. Так, у [15] подано огляд динаміки та напрям-

ків відвантажень зернової продукції – основного товару вітчизняного експорту; за рештою вантажів можна знайти лише окремі згадки у публікаціях, присвячених обсягам та структурі вантажопотоків вітчизняних портів взагалі [16–18] або ж у новинних стрічках [19–21]. **Метою статті** є аналіз структури вантажопотоків та динаміки перевалки українськими портами вугілля з урахуванням змін, яких зазнала вугільна галузь нашої країни, що у свою чергу, разом із політичними факторами, спричинило і зміни у структурі зовнішньоторговельних операцій.

Виклад основного матеріалу. Вітчизняний вугільний ринок зазнав значних змін [22], що логічно відобразилось на морській транспортній інфраструктурі нашої країни. Як можна переконатися з поданого далі рис. 1, якщо у період 2013–2014 рр. обсяги імпорту становили приблизно 14,5 млн. т на рік, то вже наступними роками (зокрема, 2015–2016 рр.) вони виросли майже на 1 млн. т та сягнули позначки у 15,65 млн. т [23]. Надалі тенденція збільшення обсягів закупівель вугілля на зовнішніх ринках закріплювалась та характеризувалась постійним зростанням обсягів, сягнувши у період 2020–2022 рр. 20 млн. т на рік [24].

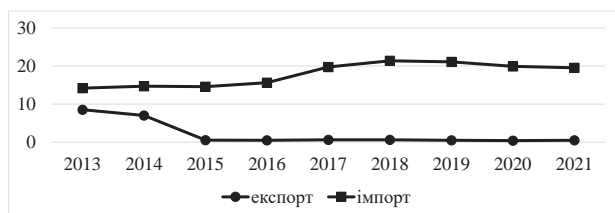


Рис. 1. Обсяги зовнішньоторговельних поставок вугілля, млн. т

Враховуючи також і географічну переорієнтацію вугільних товаропотоків (зокрема, значну роль у забезпеченні вугіллям нашої країни стали відігравати країни, відокремлені від України морем – США, Австралія, ПАР), логічними виглядають і зміни напрямків та обсягів перевалки вугілля українськими портами. Саме вони стали тією ключовою ланкою систем доставки, які забезпечують імпорт вугілля до нашої країни. За період 2017–2021 рр. обсяги відвантажень впали майже учетверо, про що свідчать дані поданого далі рис. 2.

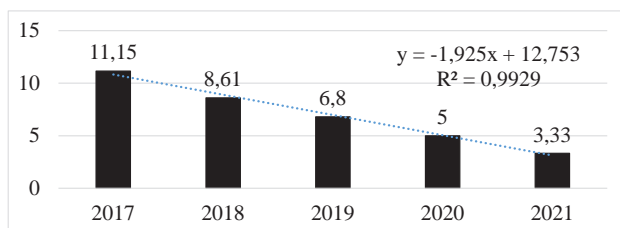


Рис. 2. Обсяги перевалки вугілля в українських портах, млн. т

У порівнянні із періодом до 2014 р. обсяги перевалки були значними, але лише перший з досліджуваних років (2017 р.) за обсягами перевалки може бути зіставлений із попереднім періодом часу, щорічні обсяги перевалки у якому подано далі у табл. 1.

Таблиця 1

Обсяги перевалки вугілля українськими портами, млн. т	2007	2008	2009	2010	2011	2012
	15,78	17,34	12,51	12,4	12,42	11,08

Значні обсяги вугільних вантажопотоків у абсолютному вимірюванні забезпечували у той період часу їх досить вагому частку – 13–14% усіх вантажів, які перероблюються портами (табл. 2), при цьому ця частка була досить стабільною по роках.

Таблиця 2

Частка вугільних вантажів у загальному обсязі перевалки, %	2007	2008	2009	2010	2011	2012
	12,75	13,1	11,4	11,52	10,9	10,1

Стійке падіння обсягів перевалки вугільних вантажів на тлі постійного росту перевалки вантажів загалом по портах, зрозуміло, призвело до падіння частки вугілля у загальному вантажообороті: на сьогодні частка вугільних вантажів, включаючи кокс, демонструє тенденцію стабільного падіння: з майже 8,5% загальнопортового вантажообігу у 2017 р., надалі вона щороку втрачає приблизно по 2–2,25%, що призвело до того, що за результатами 2021 р. вона ледь перевищила 2%.

Минулими часами вугільні вантажопотоки, які проходили через причали вітчизняних портів, характеризувались вивізною спрямованістю, оскільки загальна частка вивозу (експорту і експортного транзиту) коливалась у межах 95–98%, а переробка імпортного вугілля та вугілля, яке перевозилось у каботажі, здійснювалась у вкрай незначних обсягах. У середньому співвідношення «експорт-транзит» у напрямках відвантаження вугілля становило приблизно 30:70 (частки імпортного вугілля та внутрішніх перевезень вугілля настільки мізерні, що ними можна знехтувати).

Сьогодні у перевалці портів ситуація цілком протилежна – лівова частка вугілля, що перевалюється вітчизняними портами, є вугілля, яке наша країна імпортує (табл. 3), у обсягах, які подано на рис. 3.

Таблиця 3

Частка імпортного напрямку у перевалці вугілля, %

Імпортне вугілля у портах	2017	2018	2019	2020	2021
	56,0	72,5	96,5	93,4	91,3

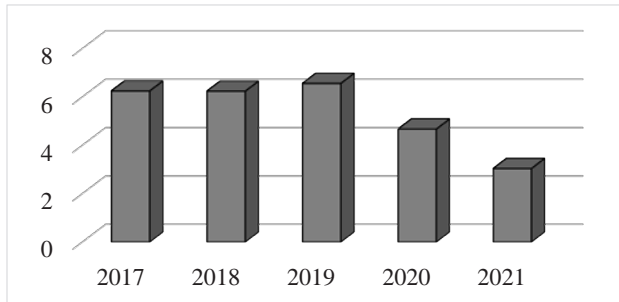


Рис. 3. Перевалка імпортного вугілля у портах України, млн. т

У той самий час вітчизняні порти мають технологічні можливості перероблювати значні обсяги вугілля. До повномасштабного вторгнення перевалкою вугілля опікувались такі українські порти, як Маріуполь, Південний, Ізмаїл, Чорноморськ, Миколаїв (табл. 4), сумарна частка перевалки вугілля якими сягала 95–97% загального вугільного вантажообороту, а за результатами останнього передвоєнного року навіть перевищила 98%. Беззаперечність лідерських позицій на ринку перевалки вугілля підтверджується і фізичними обсягами перевалки названими портами цього вантажу (рис. 4).

Таблиця 4

Частки участі вугільних портів у перевалці вугілля, %

Порти	2017	2018	2019	2020	2021
Ізмаїл	10,26	9,26	3,28	3,8	4,8
Миколаїв	12,11	3,7	4,47	2,4	-
Маріуполь	7,76	4,2	12,0	4,0	12,0
Південний	66,1	76,5	64,2	78,0	85,0
Чорноморськ	3,33	3,7	14,9	5,2	6,45

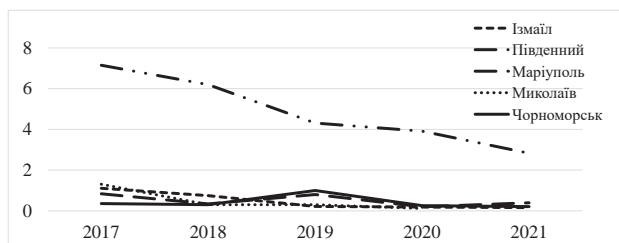


Рис. 4. Обсяги перевалки вугілля основними вугільними портами України, млн. т

Подані дані переконливо засвідчують, що, якщо по інших портах обсяги перевалки вугілля утримуються для кожного порта приблизно на одних і тих

самих позначках, то для порту Південний є багато вищими. Дійсно, лівова частка цього вантажу проходить саме через причали терміналів, які розташовані та функціонують у цьому порту.

Свого часу зазначена вище «вивізна» спрямованість вантажопотоків вугілля у вітчизняних портах відобразилась і на їх у певному сенсі спеціалізації за напрямками відвантажень. Так, порт Миколаїв був транзитно-орієнтованим, по окремих роках за обсягами перевалки транзитного вугілля він навіть випереджав традиційного лідера – Південний порт, перевалюючи до чверті транзитного вугілля. У доволі значних обсягах транзитне вугілля відвантажувалось на морські судна і у Ізмаїлі, де частка транзитного напрямку у загальному вугільному вантажопотоці сягала 50%. Решта становила експорт. Тобто фактично цей порт працював 50:50. Втім, ці частки також по окремих роках коливались від 40% до 60%, забезпечуючи і зміну вказаного співвідношення. Беззаперечним лідером за обсягами перевалки транзиту був Південний порт, який працював на перевалці російського вугілля з Кузбасу. Наразі і за перевалкою вугілля на експорт цей порт обіймає лідируючі позиції.

Традиційно експортно-орієнтованим портом з відвантаження вугілля був Маріуполь, який зайняв цю нішу на ринку портового бізнесу ще за часів існування радянського союзу та міцно утримував її тривалий час. Завантажені вугіллям морські судна з цього порту прямували на Болгарію, Туреччину, Іспанію. У середньому порт забезпечував завантаження на судна біля 40–45% загального експортного вугільного вантажопотоку.

Зрозуміло, що за ситуації, яка склалась на сьогодні на вугільному ринку України, коли поставки на «вивіз» змінились імпортними надходженнями, порти переорієнтували свої потужності на прийом суден із вантажем вугілля та його розвантаження. Із транзитним вугіллям працює лише Ізмаїльський порт, і на сьогодні це єдиний український порт, який перевантажує на морські судна вугілля, що транзитом проходить нашою країною (табл. 5).

Таблиця 5

Перевалка транзитного вугілля, млн. т

Показник	2017	2018	2019	2020	2021
Усього	4,43	2,21	0,22	0,19	0,16
Ізмаїл	0,96	0,75	0,22	0,19	0,16
Південний	2,22	1,22	-	-	-
Миколаїв	1,22	0,23	-	-	-

Цілком втратив транзитний (доволі потужний за обсягами) вантажопоток вугілля порт Південний. Не вдалося зберегти вантажопоток транзит-

ного вугілля і порту Миколаїв – його обсяги були значно меншими порівняно із обсягами Південного, втім, свій внесок у перевалку транзитного вугілля на морські судна протягом 2017-2018 рр. порт все-ж таки робив, наразі наступними роками припинив працювати із цим вантажем.

Зрозуміло, що порти, реагуючи на потреби ситуації, переорієнтувалися на обробку суден, які прибувають із вугіллям на борту. Левова частка вітчизняного вугільного імпорту проходить через Південний порт: з, наприклад, 3 млн. т, завезених через морські порти нашої країни, 2,79 млн. т було розвантажено з суден саме у цьому порту. Значно меншими за обсягами і за частками (рис. 5) є перевалка імпортного вугілля у портах Маріуполь та Чорноморськ.

По порту Чорноморськ обсяги перевалки коливаються на рівні приблизно 0,25 млн. т на рік із невеликими відхиленнями, не враховуючи лише 2019 р., коли у порту було розвантажено майже 1 млн. т цього вантажу. Щодо Маріуполя, то тут динаміка перевалки вугілля вкрай не стабільна та «стрибає» від 0,8 млн. т до 0,15 млн. т по окремих роках.

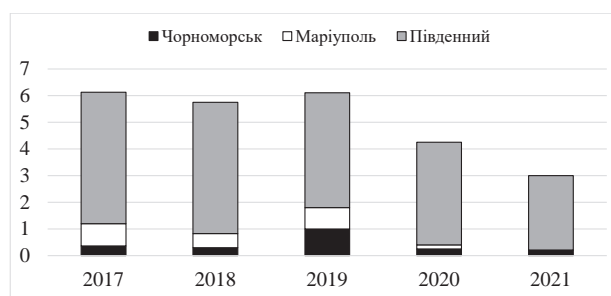


Рис. 5. Обсяги перевалки імпортного вугілля по портах України, млн. т

Висновки. Структура та обсяги перевалки вугілля українськими портами суттєво змінилися за останні 10 років, що вочевидь пов'язано зі змінами у обсягах експортно-імпортних операцій та географії поставок. Зміна «вивізних» напрямків перевалки вугілля на імпортний призвела до падіння загальних обсягів вугілля у морських портах нашої країни. Як такі, що традиційно були орієнтовані на відвантаження вугілля на морські судна, вітчизняні порти наразі швидко переорієнтувались, прилаштовуючись під обставини, та оброблюють судна із вугіллям, яке наша країна імпортує для власних потреб.

Список літератури:

1. Логутова Т.Г., Полторацький М.М. Морські порти як ключові логістичні центри у розвитку світової торгівлі. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2018. Вип. 20, ч. 2. С. 96-101.
2. Янковський В.А. Морські портова галузь України: сучасний стан, проблеми та перспективи реформування. *Економіка та управління підприємствами. Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2021. Вип. 1(28). С. 48-51. <https://doi.org/10.32782/easterneurope.28-9>
3. Стасюк О.М., Чмирьова Л.Ю., Федяй Н.О. Ринки вантажних та пасажирських перевезень в Україні: проблеми та тенденції. *Ефективна економіка*. 2020. №. 9. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/9_2020/56.pdf (дата звернення 15.07.2022). DOI: 10.32702/2307-2105-2020.9.54
4. Свірідова С., Захарченко Ю. Основні шляхи та резерви потенціалу розвитку морських портів України. *Економіка: реалії часу*. 2021. Вип. 5 (57). С. 91-98. DOI: 10.15276/ETR.05.2021.11 DOI: 10.5281/zenodo.6075998
5. Болвановська Т.В., Боричева С.В., Германюк Ю.М. Дослідження динаміки зміни обсягів перевезення вантажів залізничним та морським транспортом у міжнародному сполученні. *Транспортні системи і технології перевезень : зб. наук. пр. Дніпров. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна*. 2019. Вип. 18. С. 16–22. DOI: 10.15802/tstt2019/182577
6. Коскіна Ю.О. Сучасний стан транспортного забезпечення морського експорту України. *Збірник наукових праць ДУІТ. Серія «Транспортні системи і технології»*. 2019. Вип. 33. Т. 2. С. 145-155. DOI: 10.32703/2617-9040-2019-33-2-14
7. Решетков Д.М., Павлова Н.Л. Вплив пандемії COVID-19 на роботу морських портів. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Технічні науки*. 2021. Т. 32 (71), № 6. С. 231-238. DOI <https://doi.org/10.32838/2663-5941/2021.6/37>
8. Репін К. Третина аграрного експорту – залізницею та автомобілями. Як за час війни змінилась експортна логістика української агропродукції. *Порти України*. 2022. № 4-5. С. 76-79.
9. Горошкова Л. А., Васильєва О. О., Маслова О. В., Сумець О. М. Річкова логістика в умовах війни та повоєнного відновлення України: стан та перспективи. *Економічна теорія*. 2023. Вип. 56. С. 113-125. <https://doi.org/10.31470/2306-546X-2023-56-113-125>
10. Щербина В.В. Проблеми та перспективи розвитку морської торгівлі в умовах пандемії COVID-19. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2021. № 3 (76). С. 74-91. DOI 10.31375/2226-1915-2021-3-74-91

11. Вернигора Р.В., Золотаревська О.Р. Аналіз сучасної взаємодії залізниць та морських портів України. *Транспортні системи і технології перевезень* : зб. наук. пр. Дніпров. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. 2021. Вип. 21. С. 49–59. <https://10.15802/tsst2021/237661>
12. Гринь В.П., Ільченко Д.А. Аналіз тенденцій динаміки обсягів та структурних змін у зовнішній торгівлі України. *Приазовський економічний вісник*. 2019. Вип. 2 (13). С. 53-57.
13. Пилипяк О.В., Лабунець О.О. Розвиток зовнішньоекономічної діяльності Причорноморського регіону. *Причорноморські економічні студії*. 2018. Вип. 27 (1). С. 24-28.
14. Ус І.В. Тенденції зовнішньої торгівлі товарами України за підсумками 2021 року. URL: <https://niss.gov.ua/sites/default/files/2022-01/zovnishnya-torgivlya-tovaramy-ukrainy-za-2021-rik.pdf> (дата звернення 16.07.2023)
15. Коскіна Ю.О., Дрожжин О.Л. Аналіз обсягів і динаміки «морського» експорту зерна Україною. *Збірник наукових праць ДУІТ. Серія «Транспортні системи і технології»*. 2020. Вип. 35. С. 205-215. DOI:10.32703/2617-9040-2020-35-20
16. Кіщак І.Т., Порудєєва І.В. Морські порти України в контексті підвищення їхньої конкурентоспроможності. *Приазовський економічний вісник*. 2018. Вип. 6 (11). С. 42-46.
17. Ліпський В.В. Сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку морських портів України. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2018. Вип. 19. Ч. 1. С. 165-169.
18. Стасюк О.М., Чмирьова Л.Ю., Федяй Н.О. Ринки вантажних і пасажирських перевезень: проблеми та тенденції. *Ефективна економіка*. 2020. № 9. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/9_2020/56.pdf (дата звернення 20.08.2023) DOI: 10.32702/2307-2105-2020.9.54
19. Порты Украины в ближайшее время примут пять судов с импортным углем из США. URL: https://cfts.org.ua/news/2021/11/02/porty_ukrainy_v_blizhayshee_vremya_primut_pyat_sudov_s_importnym_uglem_iz_ssha_67475 (дата звернення 16.07.2023)
20. Експорт добрив Україною виріс на 320%. URL: <https://agronews.ua/news/tempy-eksportu-dobryv-z-ukrainy-vuperedzhaiut-import/> (дата звернення 16.07.2023)
21. Бондар Г. Розблокування експорту металу та руди через морські порти дасть Україні \$600 млн щомісяця – Форбс. URL: <https://www.unian.ua/economics/other/rozblokuvannya-eksportu-metalu-ta-rudi-cherez-morski-porti-dast-ukrajini-600-mln-shchomisyacya-forbs-ostanni-novini-11937231.html> (дата звернення 16.07.2023)
22. Вугільна промисловість України в умовах гібридної війни. Аналітична записка. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/nacionalna-bezpeka/vugilna-promislovist-ukraini-v-umovakh-gibridnoi-viyni-analitichna> (дата звернення 16.07.2023)
23. Показники роботи. URL: <http://www.uspa.gov.ua/ru/pokazateli-raboty>. (дата звернення 16.07.2023)
24. Статистика-2021. Підсумки роботи морських портів України за січень-грудень. *Порти України*. 2022. № 1. С. 50-53.

Shybaiev O.H., Koskina Yu.O., Kravchenko O.A., Akimov K.S. COAL TURNOVERS IN UKRAINIAN PORTS: RETROSPECTIVE REVIEW AND CURRENT STATE

The paper provides an overview of the situation in the coal handling market in Ukrainian ports in the last pre-war years in comparison with the period up to 2014. The location of a significant number of powerful coal industry enterprises on the territories not under the control of the Ukrainian authorities, as well as the political situation caused by the further aggression of Russia, led to changes in volumes, dynamics and geography of foreign trade operations with coal. Accordingly, the volumes, dynamics and directions of coal transshipment through domestic ports have undergone significant changes. It was established that, starting from 2014, the volumes of coal imports through sea ports significantly outweigh the volumes of coal handling in exports – against the background of a fivefold decrease in the total volumes of coal handling. Changes related to changes in the geography of imports also played a significant role in the increase of "sea" coal imports – large volumes of coal arrived in Ukraine by sea vessels from South Africa, the USA, and Australia, in contrast to supplies from the Russian Federation, which were carried out by rail. The share of coal in the total cargo turnover of the ports has also fallen from approximately 12% in the period before 2014 to slightly more than 2% in recent years, which is actually a logical consequence of the decrease in the volume of cargo flows. It was determined that the main "coal" ports of our country are Mariupol, Pivdenny, Izmail, Chornomorsk, and Mykolaiv with a certain "specialization" in directions of the handling (export or transit - in pre-war times). The named ports provide more than 90% of the cargo turnover of Ukrainian ports for coal. In recent years, taking into account the changes in the direction of coal handling, domestic ports worked mostly with imported coal. The review presented in the paper is limited to statistical data for 2021 inclusive, because there are no official statistical data for the period January-February 2022, and as of February 2022, domestic ports are known to operate in a limited mode.

Key words: coal, turnovers, sea transport, Ukrainian ports, carriages, vessels.