

**Крамський С.О.**  
**к.т.н., доцент, науковий співробітник відділу**  
**ринку транспортних послуг, Державна установа**  
**«Інститут ринку економіко-екологічних досліджень НАНУ»**  
**м. Одеса, Україна**  
**доцент кафедри публічного управління та**  
**менеджменту природоохоронної діяльності**  
**Одеський державний екологічний університет,**  
**м. Одеса, Україна**

## **ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИХ МЕХАНІЗМІВ НА МОРСЬКОМУ ТА РІЧКОВОМУ ТРАНСПОРТІ У ПОВОЄННИЙ ЧАС**

В умовах воєнного стану та майбутнього повоєнного відновлення, національну економіку доцільно розглядати у формі системи турбулентного оточення навколишнього середовища. На сьогодні під час війни між РФ та Україною стають актуальним питання менеджменту проєктів з економіки товароруку саме в галузі морської індустрії.

Війна в Україні, а саме блокада морських, річкових портів, а до цього також пандемія COVID-19, показали необхідність зосередження уваги морського транспорту та інфраструктури на підвищенні стійкості до потрясінь та здатності швидко та гнучко реагувати на зміну ситуації в транспортній галузі. Сьогодні, транспортна система, особливо водний транспорт, знаходиться у глибокій кризі [1, с. 43].

З урахуванням інфраструктурної специфіки обслуговування транспортних ринків, що досліджуються автором у повоєнний час. Підвищена залежність інтеграції від умов планування, маркетингу, інформаційного забезпечення тощо авторська точка зору полягає у необхідності першочергового зосередження уваги на формуванні системи обслуговуючих функцій [2, с. 14].

Налагодження Україною товарообігу імпортозамінних виробництв сучасний стан їх розвитку вимагає залучення сучасних іноземних технологій та обрання спеціалізації відповідно до потреб українських споживачів.

Метою є розробка концептуальних положень щодо формування вантажопотоків морським транспортом України в розрізі глобальної безпеки на основі виокремлених характеристик ринків (видів вантажу).

Задачі, які необхідно вирішити задля досягнення поставленої мети:

- провести аналіз стосовно методів та теорій формування вантажопотоків;

- на основі проведеного аналізу вантажних потоків та вантажних обсягів за період з 2017 по серпень 2023 року, виокремити серед повної номенклатури вантажів основні ринки, на які можна опиратись у післявоєнний період, при відродженні морських логістичних шляхів.

Виклад основних результатів дослідження. В спектрі даного питання, одразу постає необхідність у забезпеченні вітчизняних підприємств імпортними матеріалами та комплектуючими, для здійснення даними підприємствами, експортних поставок [3, с. 70]. Організаційно-економічні механізми складаються з різноманітних складових частин, до них слід віднести наприклад мультивекторний підхід, який може розглядати:

**Військові конфлікти:** Військова агресія росії в межах Азовського та Чорного морів, яка призвела до блокади морських та річкових портів, на сьогодні є доволі серйозним обмеженням для формування вантажних потоків морської індустрії. Внаслідок військових дій, постраждала не тільки інфраструктура і логістика водного транспорту, а й залізничного та автомобільного, що також ускладнює формуванню вантажних потоків, тих типів вантажів, які надходять з територій, які були окуповані, або знаходяться в близькості до лінії фронту бойових дій [4, с. 280].

**Стан інфраструктури:** Стан портової інфраструктури дуже важливий для перевалки вантажів. Військова агресія росії проти України, завдала шкоди не тільки по економічним аспектам, а й по фактичному зруйнуванню портової інфраструктури (станом на листопад 2023 року зруйновано майно щонайменше в чотирьох портах та на судноремонтному заводі) [5, с. 42].

Відбудування пошкоджених будівель на припортовій території, ремонт зруйнованих елеваторів, які були необхідні задля збереження зернових культур, ремонт технічних засобів, що постраждали від обстрілів – всі ці аспекти також мають вплив на формування вантажних потоків. Екологічна безпека: по-перше, внаслідок, військових дій, залишається небезпека щодо мінування в територіальних водах Чорного моря, що веде за собою порядок дій ВМС ЗСУ щодо надання змоги користуватись логістично-важливими морськими шляхами [6, с. 35].

По-друге, євроінтеграційні процеси, з якими зіткнулась Україна до початку повномасштабного вторгнення, та з якими зіткнеться у післявоєнний період, наполягає обрати курс до «зеленої» логістики [7, с. 32].

**Контрабанда:** після деблокади морських портів України, існують великі ризики щодо незаконного потрапляння контрабанди товарів на територію нашої держави, адже перед імпортерами виникне спокуса завести якомога

більше своєї продукції на територію, яка довгий час відчувала дефіцит звичних для споживача товарів [8, с. 251].

Для вирішення цих проблем Україна повинна співпрацювати з міжнародними партнерами та приймати заходи для посилення безпеки морського транспорту. Але, поки існує жага до імпорту через морські порти України, треба тримати курс на країни, які стали найбільшими імпортерами в даній галузі під час війни, а саме: Китай, Туреччина Болгарія та інші [9, с. 31].

Висновки. Сьогодні, транспортна система, особливо водний транспорт, знаходиться у глибокій інфраструктурній, економічній кризі, через країну агресора, що почала війну проти України.

В сучасних умовах, коли держава залишилась без ключового логістичного ланцюга, необхідно зосередити увагу саме на важливості та ролі українського морського транспорту у формуванні вантажних потоків, які забезпечують міжнародну спільноту необхідною для її існування продукцією, та функціонування світової транспортної та продовольчої безпеки.

Це включає в себе розвиток сучасних портових інфраструктурних проєктів, вдосконалення технічних засобів безпеки, співпрацю з міжнародними організаціями та участь у міжнародних конвенціях, договорах і угодах, спрямованих на забезпечення безпеки та охорони на морі.

#### **Література**

1. Буркинський Б. В., Нікішина О. В., Тараканов М. Л. Інституціональні механізми регулювання розвитку логістики товарних ринків. Одеса: ДУ «ІРЕЕД» НАНУ. 2022. 275с.
2. Крамський С.О. Моделі та методи формування проєктної команди на прикладі екіпажу морського судна. Дис...канд. наук 05.13.22 – Управління проєктами і програмами. Одеса: ОНМУ. 2014. 20с.
3. Kramskyi S. O. Institutional support for formation of efficient logistic chains

**Краснощок О.В.**  
**аспірант**

**Центральноукраїнський національний технічний університет**  
**м. Кропивницький, Україна**

## **РОЛЬ ІНВЕСТИЦІЙ У РОЗВИТКУ РЕАЛЬНОГО СЕКТОРА ЕКОНОМІКИ**

Забезпеченість реального сектору інвестиційними ресурсами є важливою детермінантою економічного зростання. Однак через широке визначення та взаємозалежність з іншими сферами економічного розвитку