

УДК 656.614.3;656.073

DOI 10.47049/2226-1893-2026-2-118-128

ВПЛИВ КРИЗОВИХ ЯВИЩ НА СУЧАСНИЙ СТАН МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗЕРНОВИХ ВАНТАЖІВ

Д.О. Вишневський

к.т.н., доцент

доцент кафедри «Експлуатація флоту і технологія морських перевезень»

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1270-713X>

vishn.do@gmail.com

О.Д. Вишневська

к.т.н., доцент

доцент кафедри «Експлуатація флоту і технологія морських перевезень»

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1270-713X>

vishn.ol.24@ukr.net

Одеський національний морський університет, Одеса, Україна

Анотація. Розглянуто сукупність кризових явищ, які вплинули на стан світової судноплавної галузі за останні роки. Досліджено вплив даних явищ на перевезення вантажів морем загалом та перевезення зернових вантажів зокрема. Проаналізовано сучасні дослідження, що відображають актуальні тенденції на ринку морських перевезень.

Наголошено, що актуальні військово-політичні кризи негативно позначаються на перевізному процесі, що виражається у подорожчанні перевезень, зростанні ризиків, збільшенні страхових платежів, а також збільшенні протяжності вантажопотоків та зростанні тривалості рейсів. Також відображено, що ці кризові явища сприяють збільшенню попиту на перевезення.

Проаналізовано стан світового ринку зернових вантажів. Зазначено збільшення вантажопотоків зернових вантажів. Досліджено сукупність факторів, які сприяли збільшенню перевезень зернових вантажів. Зазначено, що морський транспорт є найбільш конкурентоспроможним у питанні перевезень аграрної продукції. Розглянуто вплив військово-політичних криз на морські перевезення з 2021-2026 рр. Розглянуто блокування Суецького каналу, військові дії у Чорному морі, а також нинішні бойові дії в Ормузькій протоці. Проаналізовано позиції країн, які є лідерами експорту зернових у світі. Наголошено, що внаслідок даних військово-політичних конфліктів відбулася перестановка сил серед країн лідерів в експорті аграрної продукції.

© Вишневський Д.О., Вишневська О.Д., 2026

Стаття поширюється на умовах ліцензії відкритого доступу (CC BY 4.0)

Встановлено, що країни, які були безпосередньо залучені до військово-політичного протистояння, змогли не лише зберегти свої позиції, а й зміцнити їх, тоді як гравці, які до цього були лідерами на ринку перевезень зернових вантажів, зрештою своє лідерство втратили.

Ключові слова: вантажні перевезення, універсальні судна, балкери, контейнеровози, тоннаж, вантажопотоки, зерно.

UDC656.614.3:656.073

DOI 10.47049/2226-1893-2026-2-118-128

THE IMPACT OF CRISIS EVENTS ON THE CURRENT STATE OF MARITIME CARRIAGES OF GRAIN CARGOES

Dmitry Vyshnevskyi

Ph.D., Associate Professor,

Associate Professor of the Department of Fleet Operation and Shipping Technology

ORCID ID 0000-0002-1270-713X

vishn.do@gmail.com

Olga Vyshnevskaya

Ph.D., Associate Professor,

Associate Professor of the Department of Fleet Operation and Shipping Technology

ORCID ID: 0000-0003-1021-3176

vishn.ol.24@ukr.net

Odesa National Maritime University, Odesa, Ukraine

Abstract. *A complex of crisis events that have impacted the global shipping industry in recent years. The impact of these events on maritime cargo transportation in general and grain transportation in particular is examined. Modern studies reflecting current trends in the market of cargo carriages is analyzed.*

It is noted that current military and political crises negatively impact the transportation process, resulting in higher transportation costs, increased risks, higher insurance premiums, longer distances of cargo flows and more prolonged voyages. It is also noted that these crisis events contribute to increased demand for transportation. The state of the global grain cargo market is analyzed. An increase in grain cargo flows is noted. A range of factors that contributed to the increase in grain transportation is examined.

It is noted that maritime transport is the most competitive in the transportation of agricultural products. The impact of military and political crises on sea freight from 2022 to 2026 is considered. The blockage of the Suez Canal, military actions in the Black Sea, and the current fighting in the Strait of Hormuz are examined. The positions of the world's leading grain exporters are analyzed. It is noted that these military and political conflicts have resulted in a shift in power among the leading agricultural exporters.

It is found that countries directly involved in the military and political standoff were able not only to maintain their positions but also to strengthen them, while players that had previously been leaders in the grain transportation market ultimately lost their leadership.

Keywords: cargo carriages, general cargo vessels, bulkers, container carriers, tonnage, cargo flows, grain.

Вступ. На сьогоднішній день світовому ринку зернових властиві суттєві коливання, що спричинено чинними військовими та політичними конфліктами. Проте вантажопотоки сільськогосподарської продукції продовжують зростати і вже сягнули 716,5 млн. т.

Відпочатку могло скластися враження, що такі масштабні конфлікти серйозно вдарять по морським перевезенням загалом і перевезенням сільськогосподарської продукції зокрема. Тим не менш, незважаючи на всі труднощі, що виникають, потреби в перевезеннях не тільки не зменшуються, але ще більше збільшуються. Змінюються маршрути, відстані перевезень стають більшими, як наслідок затребуваність транспорту зростає.

Постановка задачі. Ефективне функціонування морських перевезень неможливо розглядати у відриві від багатьох чинників економічного, політичного, соціального, географічного, військового характеру.

Сукупність подібних факторів не тільки істотно впливає на перебіг перевезень, але й часто визначає те, як вони будуть здійснюватися. Вивчення характеру впливу військово-політичних чинників на морські перевезення дозволить зменшити ризики, заощадити час, знизити витрати та загалом підвищити конкурентоспроможність.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сучасна судноплавна галузь не може функціонувати у відриві від інших сфер діяльності людини. Тому при організації перевезень завжди необхідно враховувати низку різноманітних факторів економічного, політичного, соціального, військового, географічного характеру і т.д. Аналіз даних процесів та тенденцій вкрай необхідні при плануванні транспортного процесу.

Дослідженням даних питань займаються як світові так і вітчизняні фахівці та науковці, що знайшло своє відображення у великій кількості літературних джерел. Так, огляд світового ринку зернових проводився у дослідженнях [2; 10-12]. Оцінка стану світового флоту та судноплавства у цілому була проведена в роботах [3; 4; 13]. Сучасні проблеми та тенденції, що притаманні судноплавній галузі у нинішніх реаліях, розглядалися у роботах [1; 5; 6]. Оцінка роботи морської судноплавної галузі України за досліджуваний період наведена у джерелах [7-9].

Результати. Вантажопоки сільськогосподарської продукції щорічно демонструють зростання. Це зростання є наслідком комплексу факторів різного характеру.

З одного боку – це рекордні збори врожаю. Також на ринок виходять нові гравці, що посилює конкуренцію. Військово-політичні конфлікти призводять до того, що перевізникам необхідно шукати інші маршрути, що збільшує дальність перевезень та коригує конфігурацію вантажопотоків. Окрім того, збройним силам України вдалося самостійно відновити свої вантажопотоки зернових.

Щодо перевезення зерна морем, то в цьому відношенні морський транспорт, як і раніше, залишається найбільш конкурентоспроможним. Морським транспортом перевозиться понад 80 % світового обсягу зернових. Зерно можна ефективно перевозити різними суднами, включаючи балкери, універсальні судна та судна-контейнеровози, попит на використання яких продовжує зростати. Розподіл суден балкерів за розміром наведено на рис. 1.

РОЗПОДІЛ СУДЕН БАЛКЕРІВ СВІТОВОГО ФЛОТУ

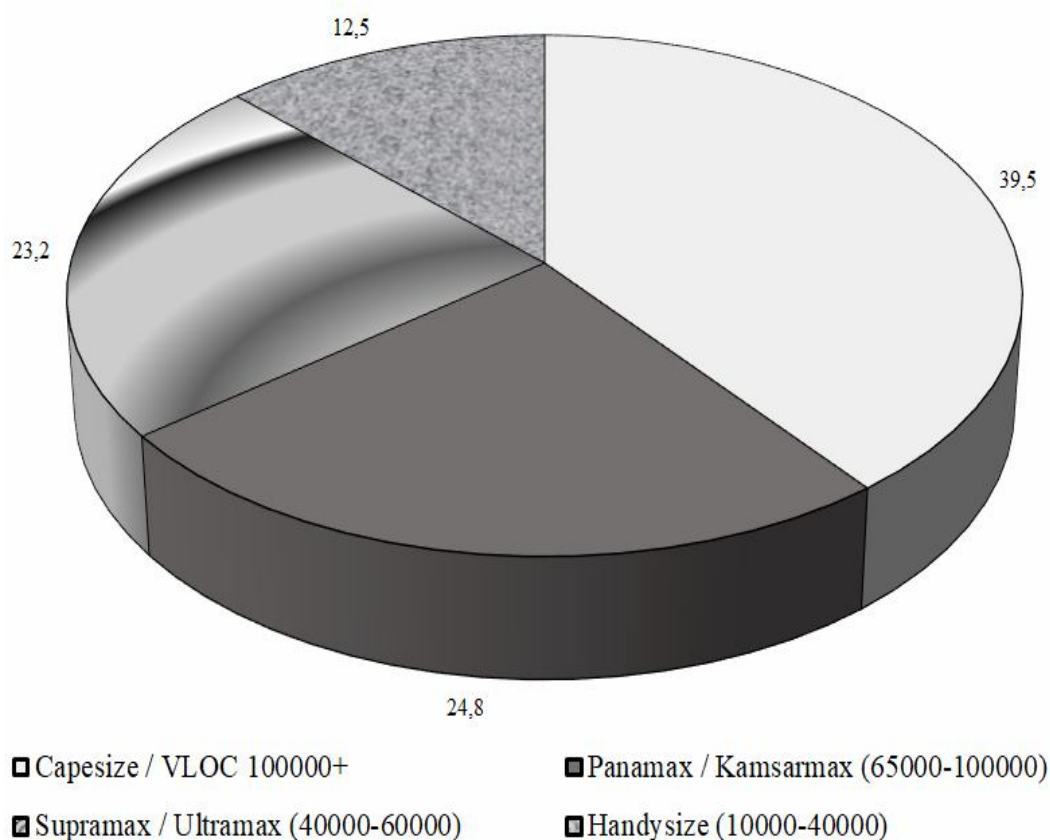


Рис. 1. Розподіл суден балкерів за розміром у відсотках

Як один із показових кризових явищ, можна привести тимчасове блокування Суецького каналу контейнеровозом EverGiven компанії Evergreen у 2021 році, а також атаки хуситів у Червоному морі, які тривали з кінця 2023 року. Хоч вони й не були націлені безпосередньо на перевезення аграрної продукції, проте вони змогли надати серйозний, хоч і опосередкований вплив на ринок зернових у цілому. Це змусило солідну частину флоту із зерном йти в обхід Африки через Мис Доброї Надії, що у свою чергу суттєво збільшило час переходів. Тривалість рейсів могла зростати на два тижні.

Зі збільшенням відстані перевезень, збільшився обсяг технічної роботи, що виконується судами, що значно скоротило наявний тоннаж на ринку морських перевезень. Це у свою чергу сприяло зростанню світових ставок фрахту майже до 30 %. Якщо ж судна все-таки вирішували йти через Суецький канал, то, зрозуміло, це спричиняло й істотне зростання страхових виплат. Зміна тайм-чартерних ставок на судна балкери з кінця 2025 року та станом на початок 2026 року наведено на рис. 2.

ЗМІНА ТАЙМ-ЧАРТЕРНИХ СТАВОК НА СУДНА ТИПУ БАЛКЕР

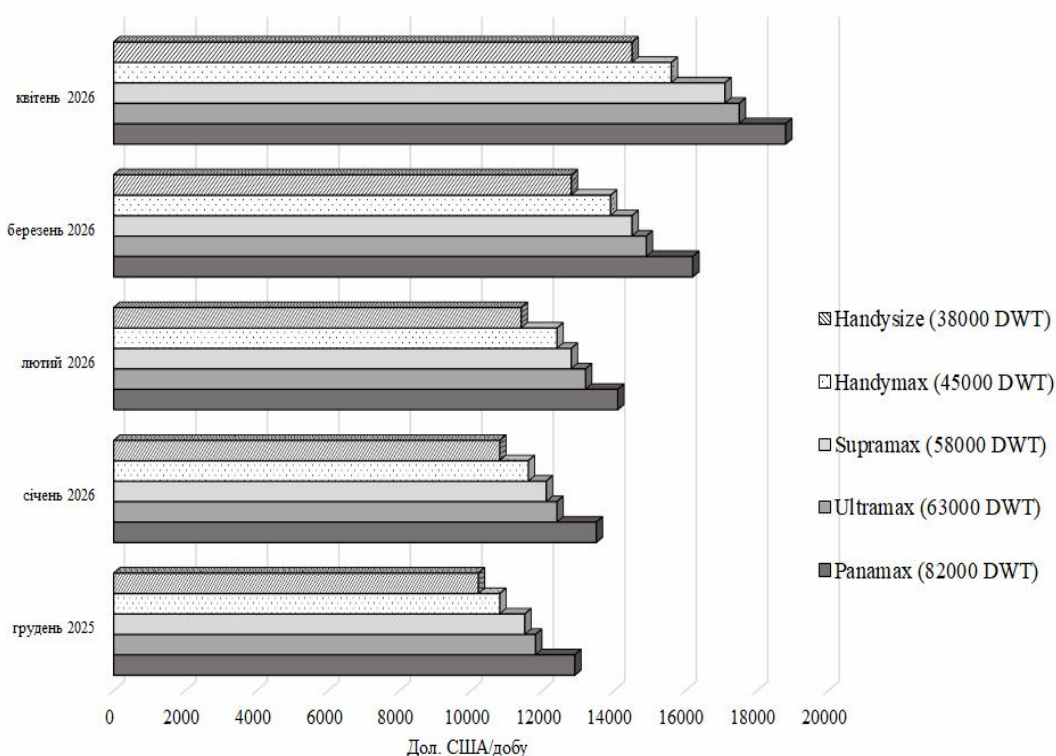


Рис. 2. Зміна тайм-чартерних ставок на судна балкери

Щодо ситуації в Чорному морі у 2022 році, то тут важливо відзначити певну хронологію подій. З початком бойових дій перевезення зернових із України суттєво знизилися. У липні 2022 року розпочав свою дію «зерновий коридор», який ефективно функціонував до липня 2023 року.

За підсумками роботи цього коридору було успішно вивезено близько 33 млн. т сільгосппродукції. З виходом Росії із зернової угоди в липні 2023 року почалися постійні обстріли портової інфраструктури в Одеській області, що фактично унеможливило перевезення зерна морем до кінця року. Внаслідок цього фактично весь експорт був перерозподілений між сухопутними видами транспорту та річковими портами.

Проте з початку 2024 року ситуація змінилася. Українським силам оборони вдалося самостійно пробити блокаду, фактично встановивши власний морський коридор уже без будь-якого залучення Росії. Таким чином з 2024 року і до сьогодні цим коридором вдалося успішно перевезти понад 106 млн. т зерна.

Що стосується поточної ситуації в Ормузькій протоці, то військові дії в даному регіоні вже створюють загрозу продовольчій безпеці не лише для країн Перської затоки, а й на міжнародному рівні.

В середньому щомісяця через протоку перевозиться близько 2 млн. т аграрної продукції, через що будь-яке загострення позначається на цінах на хліб і корми. Крім того, Ормузька протока є також відомою вузькістю, через яку проходить основний обсяг світових вантажопотоків нафти та нафтопродуктів. Блокада даної протоки неминуче спричиняє стрибок цін на паливо, а також сприяє зростанню цін на зернові на міжнародному рівні.

Українські зернові, які перевозяться через дану протоку, теж відчувають на собі наслідки бойових дій, оскільки додаткові ризики та затримки неминуче впливають на рентабельність цих перевезень. Проте, незважаючи на всі кризові явища, як попит на зернові, так і обсяги їх перевезень продовжують неухильно зростати. Причиною цього є комплекс факторів.

По-перше, світовий попит на зерно рік у рік демонструє стабільне зростання, що становить близько 1,5-2 % на рік. Багато в чому цьому сприяє стрімке зростання населення Африки та Південно-Східної Азії.

По-друге, подібні кризові явища самі по собі багато в чому сприяли зростанню даного попиту, оскільки зіткнувшись з перебоями поставок, багато держав більше не влаштовує закупівля виключно необхідної кількості зернових – вони прагнуть створити резерв на випадок виникнення подібних ситуацій у майбутньому.

При тому, що подібні військово-політичні кризи створюються додаткові ризики при перевезенні вантажів, ведуть до збоїв поставок, збільшення ставок фрахту і т. д., логічно було б очікувати, що вони негативно позначаться і на об'ємі перевезень.

Однак насправді ситуація виглядає зовсім інакше. Обсяги перевезень не тільки не знижуються, а навпаки – зростають. Багато в чому це пов'язано із специфікою транспортної продукції. Це не якась готова продукція, яку можна

виготовити та складувати про запас на випадок різних непередбачуваних обставин. Продукція транспорту – це послуга. Це процес перевезення. Саме тому, незважаючи на всі ризики та загрози безпосередньо для самої транспортної галузі, якщо виникає потреба у перевезеннях, то вона має бути задоволена.

Війна в регіоні загалом і блокування Ормузької протоки, зокрема, створили багато проблем, але потреби у перевезеннях загалом, як і потреби в аграрній продукції нікуди не зникли. Тому задля вирішення цієї проблеми почали формуватися інші маршрути, в обхід цього регіону. Це призвело до збільшення протяжності рейсів та посилення навантаження на флот. Крім того, блокування вантажопотоків зернових в одному регіоні підштовхнуло попит на аграрну продукцію з інших країн. Це теж у свою чергу збільшило навантаження на світовий тоннаж.

А здатність України самостійно пробити військовим шляхом морський коридор для перевезення вантажів у період з 2024 по 2026 рік повернула на ринок великі обсяги дешевого зерна, що також додало роботи для світового флоту. Наочне зображення структури експорту українських зернових наведено на рис. 3

ЕКСПОРТ ОСНОВНИХ ВИДІВ УКРАЇНСЬКИХ ЗЕРНОВИХ ВАНТАЖІВ

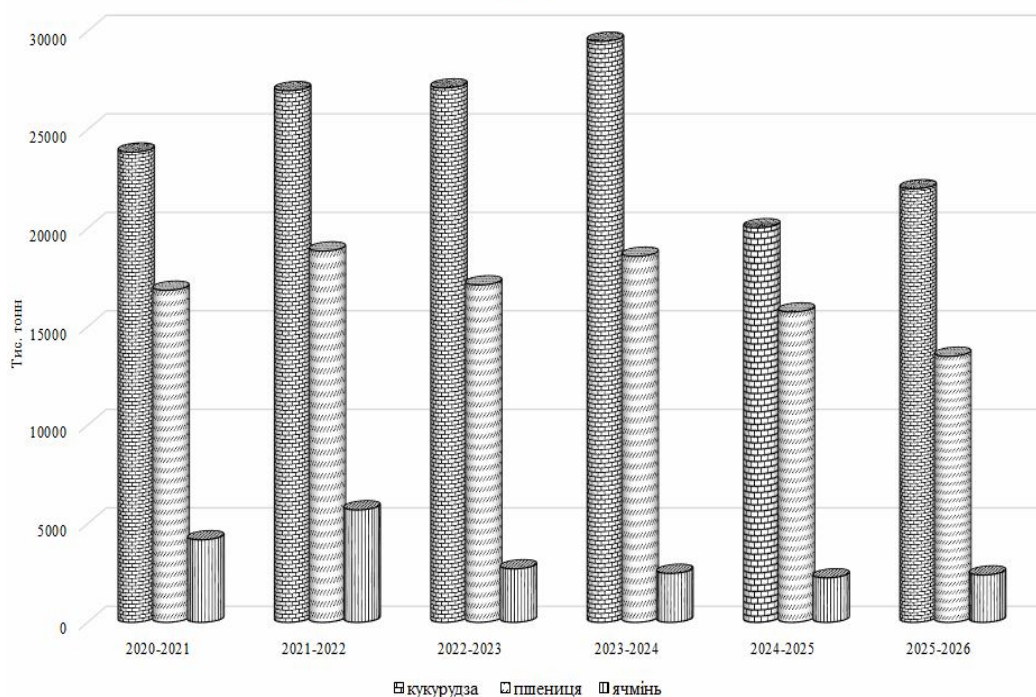


Рис. 3. Склад експортованої аграрної продукції з України за період з 2020-2026 рр

Резюмуючи сказане вище, можна сміливо стверджувати, що хоча наслідок нинішніх військово-політичних криз, робота на ринку морського судноплавства супроводжується великими ризиками і в цілому стала дорожчою, затребуваність у перевезеннях зросла як ніколи.

Заглиблюючись докладніше у наслідки цих кризових явищ, не можна не відзначити, що це сприяло перерозподілу сил на світовому ринку зернових. Проблеми одних гравців на міжнародній арені відкрили нові можливості для інших.

Основним бенефіціаром від усіх кризових явищ, які відбувалися останніми роками, стала країна, яка ні на пряму, ні опосередковано жодного відношення до цих процесів не мала – Бразилія. І так будучи великим гравцем на ринку перевезень зернових вантажів, після 2024 року вона вперше змогла обійти США з експорту кукурудзи. Це стало можливим на тлі погіршення відносин між США та Китаєм, внаслідок чого Пекін вдався до імпорту бразильської кукурудзи з метою зменшення залежності від аграрної продукції США та України. Сьогодні це дозволяє Бразилії формувати ціни на кормове зерно в азійському регіоні.

Другим важливим досягненням на цьому напрямі необхідно відзначити величезні успіхи України, щодо самостійного усунення російської блокади та формування власного коридору для перевезення вантажів загалом та аграрної продукції зокрема. Україна вже багато років відіграє важливу роль у забезпеченні світового експорту аграрної продукції.

До 2022 року на неї припадало близько 10 % світового експорту пшениці та до 15 % експорту кукурудзи. Проте, пройшовши шлях від скорочення обсягу перевезень під час роботи «зернового коридору» до повної блокади, на сьогоднішній день Україні вдалося повною мірою повернути втрачені позиції на ринку експорту зернових та встановити їх на рівні 10-12 % від світових показників.

Військово-політична конфронтація та сукупність кризових явищ останніх років також зіграли на руку й Російській Федерації. До початку війни 2022 року, на Росію припадало до 18 % світового експорту пшениці.

На сьогоднішній день Російський експорт пшениці становить до чверті від світових обсягів. Посприяла цьому низка причин, у тому числі рекордні врожаї, можливість експорту додаткових обсягів зернових з окупованих територій, а також переорієнтація вантажопотоків на країни глобального півдня, які охоче імпортують російське зерно.

Що стосується Сполучених Штатів, які донедавна займали позицію безумовного лідера в експорті зернових, то тенденції останніх років призвели до того, що США втратили лідерство. Багато в чому це пов'язано з проблемами транспортної галузі всередині самих Сполучених Штатів (обмелення річки Міссісіпі), посиленням конкуренції внаслідок посилення позицій інших гравців, а також зменшення попиту на американські зернові з боку Китаю, який безпосередньо зацікавлений в ослабленні позиції США та зменшенні власної залежності від аграрної продукції Сполучених Штатів.

Висновок. У даній роботі було досліджено сукупність військово-політичних кризових явищ, із якими змушена була зіштовхнутися морська судноплавна галузь останніми роками. Було розглянуто вплив цих негативних тенденцій на перевезення зернових вантажів.

Оцінка наслідків впливу даних факторів дозволяє зробити висновок про те, що незважаючи на всі труднощі, з якими довелося зіткнутися судноплавної галузі, потреба у перевезеннях та попит на зернові вантажі не тільки не зменшилися, але навіть зросли.

Належне розуміння причинно-наслідкових зв'язків між цими процесами дозволяє краще орієнтуватися учасникам транспортного процесу при виникненні даних кризових явищ і зберігати свою конкурентоспроможність.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Hormuz disruption deepens global economic strain across trade, prices and finance-URL:<https://unctad.org/news/hormuz-disruption-deepens-global-economic-strain-across-trade-prices-and-finance#:~:text=If%20disruptions%20persist%20or%20intensify,weighing%20on%20investment%20and%20trade>.
2. United States Department of Agriculture Foreign Agricultural Service/ Statistics for Grains: Ukraine / Grains : Exports Reported - URL:<https://apps.fas.usda.gov/psdonline/app/index.html#/app/home/statsByCountry>
3. Review of maritime transport 2025. URL: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2025>.
4. BRS Group. Shipping and shipbuilding markets. Annual Review 2025. URL: <https://www.brsbrokers.com/annualreview2025.html>.
5. Вишневський Д.О., Вишневська О.Д. Нагальні проблеми і перспективи розвитку судноплавної галузі. The XXVI International Science Conference «Topical issues of practice and science». May 18-21, 2021. London. Great Britain. p.718-722.
6. Вишневська, О. (2025). Сучасні тенденції на ринку світового судноплавства. Вісник Одеського національного морського університету, (76), 151-162. <https://doi.org/10.47049/2226-1893-2025-2-151-162>.
7. Міністерство інфраструктури України. - URL: www.mtu.gov.ua.
8. Прогноз урожаю та навігатор цін 2026/27: Black Sea & Danube - URL: <https://ukragroconsult.com/publication/prognoz-urozhayu-ta-navigator-czin/>
9. Адміністрація морських портів України (АМПУ). - URL: <http://www.uspa.gov.ua>.
10. Wheat - Price - Chart - Historical Data - Trading Economics - URL: <https://tradingeconomics.com/commodity/wheat>
11. Grain and Oilseed Reports - URL: <https://grainsprices.com>.

12. Baltic Exchange Dry Index - Price - Chart - Historical Data - URL: <https://tradingeconomics.com/commodity/baltic>.
13. Freight market overview - URL: [https://www.thesignalgroup.com/weekly-market-monitor/weekly-dry-market-monitor-week-06-2026#:~:text=The%20Panamax%20Pacific%20market%20is%20currently%20experiencing,of%20approximately%20\\$9k/day%20seen%20before%20Christmas%202025](https://www.thesignalgroup.com/weekly-market-monitor/weekly-dry-market-monitor-week-06-2026#:~:text=The%20Panamax%20Pacific%20market%20is%20currently%20experiencing,of%20approximately%20$9k/day%20seen%20before%20Christmas%202025).

REFERENCES

1. Hormuz disruption deepens global economic strain across trade, prices and finance-URL: <https://unctad.org/news/hormuz-disruption-deepens-global-economic-strain-across-trade-prices-and-finance#:~:text=If%20disruptions%20persist%20or%20intensify,weighing%20on%20investment%20and%20trade>.
2. United States Department of Agriculture Foreign Agricultural Service/ Statistics for Grains: Ukraine / Grains: Exports Reported - URL: <https://apps.fas.usda.gov/psdonline/app/index.html#/app/home/statsByCountry>.
3. Review of maritime transport 2025. URL: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2025>.
4. BRS Group. Shipping and shipbuilding markets. Annual Review 2025. URL: <https://www.brsbrokers.com/annualreview2025.html>.
5. Vyshnevs'kyi D.O., Vyshnevs'ka O.D. Nahal'ni problemy i perspektyvy rozvytku sudnoplavnoyi haluzi. The XXVI International Science Conference «Topical issues of practice and science». May 18-21, 2021. London. Great Britain. P. 718-722.
6. Vyshnevs'ka, O. (2025). Suchasni tendentsiyi na rynku svitovoho sudnoplavstva. Visnyk Odes'koho natsional'noho mors'koho universytetu, (76), 151-162. <https://doi.org/10.47049/2226-1893-2025-2-151-162>.
7. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy. - URL: www.mtu.gov.ua.
8. Prohnoz urozhayu ta navihator tsin 2026/27: Black Sea & Danube - URL: <https://ukragroconsult.com/publication/prognoz-urozhayu-ta-navigator-czin/>
9. Administratsiya mors'kykh portiv Ukrainy (AMPU). - URL: <http://www.uspa.gov.ua>.
10. Wheat - Price - Chart - Historical Data - Trading Economics - URL: <https://tradingeconomics.com/commodity/wheat>
11. Grain and Oilseed Reports - URL: <https://grainsprices.com>
12. Baltic Exchange Dry Index - Price - Chart - Historical Data - URL: <https://tradingeconomics.com/commodity/baltic>

13. Freight market overview - URL: [https://www.thesignalgroup.com/weekly-market-monitor/weekly-dry-market-monitor-week-06-2026#:~:text=The%20Panamax%20Pacific%20market%20is%20currently%20experiencing,of%20approximately%20\\$9k/day%20seen%20before%20Christmas%202025](https://www.thesignalgroup.com/weekly-market-monitor/weekly-dry-market-monitor-week-06-2026#:~:text=The%20Panamax%20Pacific%20market%20is%20currently%20experiencing,of%20approximately%20$9k/day%20seen%20before%20Christmas%202025).

Дата надходження статті: 06.04.2026

Дата прийняття статті: 08.04.2026

Дата публікації статті: 16.06.2026