

РОЗДІЛ 11

МІЖНАРОДНЕ ПРАВО

УДК [341.24(477) : 633.1] : 341.31(045)

DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-9/101>

ЗЕРНОВА УГОДА (ІНІЦІАТИВА ЩОДО БЕЗПЕЧНОГО ТРАНСПОРТУВАННЯ ЗЕРНА І ПРОДУКТІВ ХАРЧУВАННЯ З УКРАЇНСЬКИХ ПОРТІВ) ЯК ІНСТРУМЕНТ ПРОТИДІЇ СВІТОВІЙ ГУМАНІТАРНІЙ КРИЗІ ПІД ЧАС РОСІЙСЬКО-УКРАЇНСЬКОЇ ВІЙНИ

THE GRAIN AGREEMENT (AN INITIATIVE FOR THE SAFE TRANSPORTATION OF GRAIN AND FOOD FROM UKRAINIAN PORTS) AS A TOOL TO COUNTERACT THE GLOBAL HUMANITARIAN CRISIS DURING THE RUSSIAN-UKRAINIAN WAR

Іванова А.В., к.ю.н., доцент,
доцент кафедри морського права

Національний університет «Одеська морська академія»

Сурілова А.О., асистент кафедри морського права
Національний університет «Одеська морська академія»

Неодмінною умовою існування економічно розвинутої, суверенної та незалежної держави Україна є наявність розвинутої транспортної інфраструктури. Чорноморське узбережжя нашої країни з логістичної точки зору вигідно розташоване для відвантажень зернових. Статус України як морської держави наразі підтверджується владою держави, яка докладає максимум зусиль задля розвитку морської і річкової галузі, економіки та захисту інтересів країни, що є можливим за умови ефективного використання потужностей транспортного комплексу, навіть всупереч повномасштабному вторгненню російської федерації.

У статті розглянуто актуальні питання державної політики в сфері функціонування підприємств морського транспорту, що здійснюються на підставі використання економіко-правових стимулів і реалізації організаційних заходів, що підвищують зацікавленість національних та іноземних інвесторів.

Окремої уваги приділено питанню функціонування зернової ініціативи щодо безпечного транспортування зерна і продуктів харчування з українських портів – як важливого інструменту протидії світовій гуманітарній кризі під час російсько-української війни.

Особливим аспектом дослідження розглянуто питання підвищення ефективності альтернативних варіантів доставки зерна у випадку блокування росією Зернової угоди («зернової ініціативи»). Під час припинення роботи морських портів Одещини, Україна змушена здійснювати експортні поставки через дунайські порти та наземними шляхами (залізницею та автотранспортом) через країни Європейського Союзу.

Доведено, що питання безпечного транспортування зерна і продуктів харчування з українських портів залежить від європейського рішення на імпорту зерна з України бо торговельна політика є суто компетенцією Європейського Союзу. А також, плану заходів для експортного контролю наданого Україною міжнародній спільноті, таким чином наша держава зобов'язалася затвердити контроль за експортом чотирьох груп товарів, щоб запобігти ринковим спотворенням у сусідніх країнах.

Визначено, які є основні напрями щодо можливості продовження дії зернового коридору після виходу Росії з Зернової угоди, при цьому, оскільки Україна, Туреччина та ООН не вийшли з цієї угоди, вона продовжує бути чинною для цих сторін.

Ключові слова: Зернова угода, транспортування зерна, українські порти, перевезення Чорним морем, «зерновий коридор», російсько-українська війна, міжнародні ринки, міжнародні партнери.

An indispensable condition for the existence of an economically developed, sovereign and independent state of Ukraine is the availability of a developed transport infrastructure. From a logistical point of view, the Black Sea coast of our country is favourably located for grain shipments. Ukraine's status as a maritime state is currently confirmed by the state authorities, which are making every effort to develop the maritime and river industry, economy and protect the country's interests, which is possible provided that the transport sector's capacities are used efficiently, even despite the full-scale invasion of the Russian Federation.

The article deals with topical issues of the state policy in the field of operation of maritime transport enterprises, which is carried out through the use of economic and legal incentives and implementation of organisational measures that increase the interest of national and foreign investors.

Particular attention is paid to the functioning of the grain initiative for the safe transportation of grain and food products from Ukrainian ports as an important tool for counteracting the global humanitarian crisis during the Russian-Ukrainian war.

A special aspect of the study is the issue of increasing the efficiency of alternative options for grain delivery in the event of Russia's blocking of the Grain Agreement (the "grain initiative"). When the seaports of Odesa region are closed, Ukraine is forced to carry out export deliveries through the Danube ports and by land (rail and road) through the countries of the European Union.

It is proved that the issue of safe transportation of grain and food products from Ukrainian ports depends on the European decision to import grain from Ukraine, since trade policy is the sole competence of the European Union. Also, the action plan for export control submitted by Ukraine to the international community, thus our state has committed itself to approve export controls for four groups of goods to prevent market distortions in neighbouring countries.

The main areas of possible continuation of the grain corridor after Russia's withdrawal from the Grain Agreement were identified, and since Ukraine, Turkey and the UN have not withdrawn from this agreement, it continues to be valid for these parties.

Key words: Grain deal, grain transportation, Ukrainian ports, Black Sea transportation, "grain corridor", Russian-Ukrainian war, international markets, international partners.

Постановка проблеми Морські перевезення завжди були зручним варіантом транспортування комерційних вантажів на далекі відстані. Водний транспорт та морське судноплавство відносяться до однієї з найважливіших складових економіки, ефективне функціонування

яких сприяє розвитку зовнішньоекономічної діяльності. Українське зерно є важливою складовою для виробництва харчових продуктів у Європі. Тому все більше компаній, пов'язаних із переробкою зерна, інвестують у свої підприємства в Україні. Отже, Україна входить до десятки

найбільших виробників зерна у світі та до трійки лідерів за обсягами його експорту. Унікальне географічне розташування українських портів і їх близьке розташування до ключових світових ринків істотно сприяють конкурентоспроможності перевезень зернової продукції саме морським транспортом. На сьогодні близько 90% світової торгівлі зерновими здійснюється за допомогою морських перевезень. В Україні, 98% зернових вантажів експортуються через морські порти, і лише 2% прямують через сухопутні кордони. Значну частку вітчизняного зерноекспорту забезпечують міжнародні компанії – 10 основних експортерів виконують 71% усього обсягу. Слід зазначити, що саме вони сприяють розвитку українського судноплавства, інфраструктури порту, культури бізнесу та безумовно надходження грошей до українського ринку.

Російське вторгнення в Україну що триває з лютого 2022 року, призвело до повної зупинки поставок зерна з України, яка раніше була великим експортером. В Стамбулі 22 липня 2022 року було підписано Ініціативу щодо безпечного транспортування зерна і продуктів харчування з українських портів (далі – Зернова угода), яка створила процедури для безпечного експорту зерна з певних портів, щоб спробувати вирішити світову гуманітарну кризу під час російсько-української війни. Зернова угода довела усім іноземним партнерам, що Україна посилює політичний тиск на росію, шляхом розблокування портів та відновлення експорту зерна, а отже агресор не зможе стати на заваді Україні знов бути на міжнародному продовольчому ринку, годувати сотні мільйонів людей та наповнювати державний бюджет.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В даний час, окремі аспекти висвітлення питання безпечного транспортування зерна і продуктів харчування з українських портів – як важливого інструменту протидії світовій гуманітарній кризі під час російсько – української війни спостерігаються у працях українських науковців, праці яких стали теоретичною основою дослідження, серед яких варто відзначити праці таких дослідників, як: І. І. Якубовича, Тараса Висоцького, Бориса Бабіна та інших. При цьому, поза увагою більшості авторів залишалася ідея комплексного дослідження щодо функціонування зернової ініціативи та безпечного транспортування зерна і продуктів харчування з українських портів – як важливого інструменту протидії світовій гуманітарній кризі під час російсько – української війни. Саме це обумовило обрання тематики і мети цього дослідження.

Отже, в своєму науковому дослідженні щодо особливостей правового регулювання реалізації зерна І. І. Якубович відзначає, що зернове господарство України «визнається найбільш ефективною галуззю економіки та забезпечує експортний потенціал нашої держави. Зерно і продукти його переробки -констатує він – є гарантією продовольчої безпеки держави, забезпечують реалізацію конституційного права кожного на достатнє харчування для себе та своєї сім'ї» [1, с. 350]. Тарас Висоцький наголосив на декількох критично важливих речах для українського експорту. Це розширення географії портів. Зокрема, «йдеться про Миколаївський порт, який до війни був одним з найбільших за обсягами відправлень сільськогосподарської продукції. Також важливим є розширення номенклатури експорту» [2]. Борис Бабін відзначає, що «експорт українського зерна, наприклад, до Північної Африки та Близького Сходу є для країн цих регіонів вкрай важливим питанням» [3].

Виклад основного матеріалу. Для більшості країн світу, перевезення вантажів морем є найдешевшим та найефективнішим видом транспорту, придатним для перевезення значних обсягів продукції а також сировини. Перевезення зерна морськими шляхами є одним з видів транспортування зерна, який має переваги перед іншими видами транспорту. Зокрема, цей метод перевезення зерна може

забезпечити швидко та ефективно доставку зерна до призначення. Чорноморське узбережжя нашої країни, з логістичної точки зору, вигідно розташоване для відвантаження зернових. Понад 90% експорту зернових культур відбувається за допомогою морських вантажних перевезень [4]. Лише 5% припадало на експорт з нині окупованих росією портів Маріуполя і Бердянська. Все інше підлягало експорту з портів Миколаєва (не бере участь в «зерновому коридорі»), Одеси, Чорноморська, Південного. Імпортерами української продукції сільськогосподарського сектору є країни «Глобального Півдня»: Єгипет, Індонезія, Туреччина, Пакистан, Бангладеш, Марокко, Ємен, Саудівська Аравія, Туніс, Ліван, Ефіопія, Лівія. Окремо стоїть Китай, який імпортував у 2021 році 8 млн тонн кукурудзи та 3 млн тонн українського ячменю [4].

У силу своєї специфіки, перевезення зернових культур і сипучих вантажів є непростим завданням і вимагає кваліфікованого, відповідального підходу. Транспортування зерна – це діяльність, яка вимагає багатьох процедур, які впливають на якість сировини, що транспортується. Транспортування зерна виступає предметом обміну на місцевому, національному та міжнародному рівнях, будучи важливою сировиною для харчової промисловості. Зерно транспортується до переробних підприємств, складів і млинів, а також експортується та імпортується. Продукція може транспортуватися навалом, в ящиках, а також в мішках або на піддонах.

Для забезпечення безпеки зерна та екіпажу судна, що перевозять зерно, підпорядковуються суворим правилам безпеки та повинні відповідати міжнародним стандартам перевезення вантажів морем. Це включає регулярне технічне обслуговування та огляд судна, а також дотримання правил техніки безпеки та охорони навколишнього середовища. Після прибуття в порт призначення зерно вивантажується та переноситься на склади або транспортується безпосередньо на переробні заводи чи інші підприємства з виробництва продуктів харчування. При перевезенні зерна морем можуть виникнути різні проблеми, такі як забруднення вантажу, руйнування або викид зерна за борт. Для запобігання цим проблемам використовують спеціальні технології та обладнання, такі як механічні системи очищення води, контроль якості повітря в трюмах та системи безпеки при завантаженні та розвантаженні зерна.

Під час перевезення зерна морем необхідно враховувати фактори, такі як погода, температура та вологість, які можуть вплинути на якість та стан зерна. Тому зерно повинно бути перевезене у спеціальних контейнерах або зберігатися в спеціальних умовах на борту судна. Тож цей процес повинен бути добре організований та контрольований як прибережною державою яка відправляє зерно так і державою до якої перевозиться зерно. А також в цьому процесі задіяні як судовласник та вантажовласник, так і багато інших організацій щоб забезпечити безпеку вантажу та ефективність перевезення. Усі ці заходи забезпечують безпеку та ефективність перевезення зерна морем.

З неспровокованим нападом росії на Україну 24.02.2022 року перед Україною та світом постала величезна кількість викликів. Одним з таких є продовольча безпека в умовах світової гуманітарної кризи. Відповідно до Римської декларації від 1996 року, країни мають забезпечити право людини на повноцінне харчування. Це означає доступ до необхідної кількості їжі, її поживної цінності, безпечності та якості.

Отже, з початком повномасштабної війни, розв'язаної росією проти України, вітчизняні аграрії, зерновиробники, були відрізані від ринків збуту своєї продукції, припинили роботу основні порти, через які йшла на експорт більша частина українського зерна. Пункти перетину на західному сухопутному кордоні через їх обмежену пропускну здатність опинилися фактично заблокованими великою кількістю транспорту і вантажу. Оскільки акваторія Чорного

моря в Україні стала заблокована через дії агресора, дістатися до українських портів було вкрай неможливо з причини постійних обстрілів та наявність мін робили шлях до портів України небезпечним та неспроможним функціонування портів для здійснення вантажних операцій.

Тому, оскільки дипломатичні відносини з росією Україна розірвала в перший день військового вторгнення, жодних угод з агресором, крім мирної, підписано бути не може. Отже, владою України було прийнято рішення, направлене на процес вирішення даної проблеми шляхом укладання Угоди під назвою Ініціатива щодо безпечного транспортування зерна і продуктів харчування з українських портів (далі Зернова угода) в Стамбулі, яка могла б посприяти експорту агропромислової продукції та покращенню економічної обстановки нашої держави. Ситуація з аграрним експортом морськими шляхами почала змінюватися, перші судна почали вивозити зерно через порти – Одеса, Чорноморськ та Південний.

Для цього росія взяла на себе зобов'язання не нападати на цивільні судна, які йтимуть спеціальним коридором, а також на три зазначені порти. Жодні військові кораблі, літаки чи безпілотники не можуть наблизитися до цього коридору. Аби дістатися портів, суднам потрібно пройти водами Чорного моря, які заміновані задля захисту Одещини від нападу ворога з моря. Україна погодилася частково розмінувати море та облаштувати безпечний прохід за маршрутами, розробленими спільно з українськими військовими. Такі коридори узгоджені з усіма сторонами. Зернова угода передбачає, що до цього процесу може залучатися мінний тральник іншої країни. У своїх територіальних водах судна до портів буде супроводжувати українська сторона. При цьому на території та в акваторії України не повинно бути ні росіян, ні російських суден. Моніторинг ризиків, нагляд та координацію виконання Зернової угоди взяв на себе Спільний координаційний центр під егідою ООН, створений у Стамбулі.

Учасниками Зернової угоди, укладеної в Стамбулі 22.07.2022, є Україна, Туреччина, росія та ООН. При цьому, Україна та росія не підписували Зернову угоду між собою, а уклали договір з Туреччиною та ООН – кожна країна окремо. Тим не менше, текст цієї Угоди ніяк не відрізняється, і російська сторона є її учасником. Відповідно до змісту Зернової угоди, перевіркою суден займаються інспектори Спільного координаційного центру, який розташовується в Стамбулі. До нього входять представники України, Туреччини та росії. Сам Спільний координаційний центр діє під егідою ООН. Судна, які заходять в порти через «зерновий коридор», попередньо реєструються в Спільному координаційному центрі. За ними здійснюється технічне спостереження. Крім цього, «зерновий коридор» володіє імунітетом від будь-яких втручань військового або іншого провокативного характеру з боку учасників договору. Для наближення до кораблів у коридорі потрібна згода Спільного координаційного центру. Інспектори центру перевіряють дотримання правил Зернової угоди, зокрема щодо контрабанди зброї або живої сили.

Отже, судна заходять в порти України за графіком, який затверджується Спільним координаційним центром. Сама інспекція проводиться в гаванях Турецької протоки, які визначає турецька сторона.

Відповідно до одного з основних принципів сучасного міжнародного права, закріплених у Статуті ООН, у відносинах між державами забороняється застосування сили та загрози силою. «Морська блокада, що є одним із видів застосування сили, може бути правомірною лише в тому випадку, якщо її необхідність випливає, з самооборони як засобу боротьби з агресією та, з рішення ради Безпеки ООН, яка в силу ст 42 Статуту ООН визнає цей захід необхідним для підтримки чи відновлення міжнародного миру та безпеки» [5; 771].

Незаконна блокада українських портів зробила неможливим транспортування вантажів, серед яких важливе

місце займала зернова продукція. За оцінкою Київської Школи Економіки станом на 13.07.2022 збитки агросектору України, завдані російською блокадою портів, склали приблизно 11,9 млрд. дол. [6]. Виробники опинилися в ситуації, коли неможливо вивезти зерно, а покупці не могли отримати вантаж через незаконну збройну агресію росії. Така ситуація викликала справедливі побоювання світової спільноти стосовно забезпечення продовольчої безпеки в країнах Європи, Африки та Азії [7].

Хоча Україна з перших днів російсько-української війни спрямувала свої експортні потоки із заблокованого росією моря на суходіл, повністю компенсувати портові обсяги поставок не вийшло. Тимчасом брак зерна на світовому ринку спричиняє голод у країнах Африки та Близького Сходу. Тож деблокада портів, з одного боку, є питанням української економіки, яка втрачає мільярди через неможливість експорту, а з іншого – питанням масштабу гуманітарної кризи. Як пише в своїй статті А. Г. Благополучна, у широкому сенсі продовольча безпека має на увазі, що виконуються умови, за яких населення має доступ до їжі, кількість та якість якої необхідна для забезпечення здорового життя [8, с. 13].

Експорт продуктів сільського господарства є стратегічно важливим для економіки України. У 2013 році Україна експортувала понад 60 млн тонн продуктів агросектору. У 2019 році вдалося вийти на показник в 75 млн тонн агропродукції [4]. Основними позиціями серед цього виду експорту є кукурудза, пшениця та ячмінь. Перші дві культури мають стабільні показники експорту. Експорт українського ячменю сильно залежить від сезону та ситуації на ринку. Наприклад, обсяг експорту ячменю за друге півріччя 2022 року склав 3 761,9 тис. тонн, за перше півріччя 2021 року – 424,4 тис. тонн, за друге півріччя 2021 року – 5 231,9 тис. тонн [4]. Українські порти, які зараз беруть участь в «зерновій ініціативі», обробляють до 8 млн тонн зерна щомісяця в 2021 році [7]. Після початку російського вторгнення потужності для зберігання збіжжя не дозволили б вмістити все зерно, яке виявилось заблокованим в Україні, а наземними шляхами перевезти таку кількість збіжжя було неможливо, оскільки для цього було недостатньо логістики, транспорту та інфраструктури. Отже, альтернативи поступилися Зерновій угоді в економічній привабливості.

Важливу роль під час міжнародних морських перевезень виконують такі морські організації, як: Міжнародна морська організація, Міжнародна організація праці, Міжнародна організація морського супутникового зв'язку, Конференція ООН з торгівлі і розвитку та інші. Зернова угода ґрунтується на угодах сторін Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року з поправками, Правил XI-2/11 та Міжнародного кодексу з охорони суден та портових засобів, частина Б, пункт 4.26. Зернова угода передбачає, що всі сторони надають максимальні гарантії щодо безпечного та надійного середовища для всіх суден, що беруть участь у цій Угоді [9].

Спільний координаційний центр в Стамбулі під егідою Організації Об'єднаних Націй, включаючи представників Сторін і Об'єднані Нації здійснює загальний нагляд та координацію цієї Зернової угоди, отже 27 липня даний Спільний координаційний центр запрацював. Вся діяльність в українських територіальних водах перебуває у віданні та відповідальності України. Сторони не вживатимуть жодних нападів на торгові судна та інші цивільні судна та портові споруди, задіяні в цій Зерновій угоді. У разі потреби розмінування у договорі обумовлено, що тральщик іншої країни за погодженням з усіма сторонами, прочісує підходи до українських портів у міру потреби. Даний крок уможливив шанс на вивезення зерна з українських портів. Підписана Зернова угода відкрила шлях для комерційного експорту продовольства з України в Чорне море.

Започаткована Президентом України Володимиром Зеленським гуманітарна продовольча програма «Зерно з України» 26 листопада 2022 року та презентована під час першого установчого Міжнародного саміту з продовольчої безпеки в Києві, мала на меті забезпечити зерном до кінця весни 2023 року щонайменше 5 мільйонів людей. Зернова угода сприяє подоланню гуманітарних та економічних наслідків світової продовольчої кризи, спричиненої загарбницькою війною росії проти України [10].

Зернова угода продемонструвала, що Україну непокоїть глобальна продовольча безпека світу. За рік, що минув, завдяки заходам, вжитим урядом держави та допомозі іноземних партнерів, міжнародних організацій, ситуація значно покращилась. Ця Зернова угода допомогла уникнути катастрофи нестачі продовольства для мільйонів людей у всьому світі та збрала 150 млн доларів на підтримку агроекспорту до бідних країн. Варто наголосити, що 18 березня 2023 року Зернова угода була пролонгована на 120 днів, завдяки чому Україна продовжує експортувати свою агропродукцію [9]. Проте торгівля українським зерном усе ще значно відстає від довоєнних показників, а наявні логістичні проблеми й досі вкрай негативно впливають на рентабельність його виробництва.

Отже, Україна експортувала через три морські глибоководні порти свою агропродукцію. Зокрема, з початку повномасштабного вторгнення Україна відправила на потреби світу 25 мільйонів тонн зерна. При цьому головним викликом є пришвидшення інспекційних перевірок в Туреччині, це дозволяє світу отримати ще більше української агропродукції. Індекс цін на продовольство, опублікований Продовольчою та сільськогосподарською організацією ООН, показав, що ціни на основні продукти харчування у світі за останні місяці 2023 року знизилися – приблизно на 8,6% у липні, 1,9% у серпні та 1,1% у вересні [11].

Без цієї Зернової угоди мало надій на забезпечення продовольчої безпеки, особливо в країнах, що розвиваються і найменш розвинених. Зернова угода відкриває зернові ворота України для світу. На кукурудзу та пшеницю припадає понад 70% із майже 8 мільйонів тонн зерна, які залишили українські порти в рамках Зернової угоди. Майже 20% експорту пшениці йде до найменш розвинених країн з уразливим населенням [12]. Крім того, сторони також працюють над долученням до Зернової угоди портів Миколаївщини та розширенням номенклатури вантажів. І це означає, що Україна могла б зменшити обсяги перевезення зерна автомобільними шляхами через Європу, уникнути перевантаженості доріг та частих дорожньо-транспортних пригод.

Дієвість Зернової угоди допомогла б зробити зерно більш доступним і зменшити тиск на ціни на продовольство. Це, у свою чергу, допомогло б покращити глобальний доступ до їжі, особливо для найбільш уразливих верств населення. Перспектива Зернової угоди та відновлення чорноморських портів мають допомогти знизити історично високі ринкові ціни. Проте ціни знову зростають на тлі зростаючого занепокоєння щодо того, чи буде пролонгована Зернова угода, а також загрози подальших перебоїв у торгівлі в Чорному морі та закриття зернових коридорів. Оскільки коли немає ясності, ніхто не знає, що станеться, і спекуляції та накопичення беруть гору. Ціни на пшеницю та кукурудзу все ще знаходяться на історично високому рівні. Це обтяжує доступність основних продуктів харчування та створює ризик для продовольчої безпеки в усьому світі.

Це ще одна причина, чому відновлення ініціативи ООН є важливим для країн, що розвиваються. Відтак, необхідно розрізняти економічні та політичні наслідки Зернової угоди для України. Економічні наслідки слід оцінити як переважно позитивні, оскільки «зерновий коридор» запобігає зіпсуванню збіжжя, допомагає реалізувати агро-

продукцію та отримати прибуток. Водночас, показники експорту не дорівнюють ситуації періоду до вторгнення, коли вони тільки-но вирівнялися після періоду коронавірусу 2020 року.

Разом з цим, «зерновий коридор», сформований внаслідок Зернової угоди, не вирішує всіх пов'язаних з нею проблем. Залишається проблема страхування суден та вантажу. Компанії неохоче займаються страхуванням суден, які йдуть в «червону зону» навігації. Додаткові підозри у них виникають через те, що в караванів немає жодного супроводу: ані флоту НАТО, ані мінних тральщиків. Крім цього, ціни на перевезення зросли: за кожну тунну вантажу, який йде «зерновим коридором», передбачена надбавка, наприклад, додаткові 30-40 дол. за кожну тунну [7].

Угода була підписана 22 липня 2022 року з періодом дії в 120 днів із автоматичним продовженням на такий же період, якщо одна зі сторін не висловить намір про бажання вийти з угоди або змінити її. На даний момент це є предметом особливої уваги, оскільки росія намагається шантажувати учасників договору.

Після зриву Зернової угоди, тобто припинення участі в ній, в середині липня станом на 16 вересня 2023 року росія завдала 118 ударів по українських портах, пошкодивши або знищивши третину портової інфраструктури. Отже, продовольчі інтереси «Глобального Півдня», світової продовольчої безпеки, свідомо ігноруються російською стороною. Наприклад, росія стверджує, що західні санкції винні в обмеженні експорту російських зернових культур. Однак, російська акваторія Чорного моря не замінювана, портова інфраструктура не перебуває під обстрілами і немає жодних перешкод для росії транспортувати своє зерно в країни Африки та Азії, оскільки Туреччина пропускає через Босфор російські балкери, а Захід не збирається спричиняти світовий голод, тому не буде перешкоджати забезпеченню південних країн продовольством.

Політичні наслідки Зернової угоди оцінити дуже важко, позаяк війна триває, а росія продовжує шантажувати світову спільноту тим, що вийде з Зернової угоди. У зв'язку з цим, важко оцінити, хто з учасників Зернової угоди від неї вииграє більше за інших, якщо всі вимушені слідувати, чи не припинить росія самовільно її дію своїм виходом. Зрозуміло, що Україна як учасник Зернової угоди виступає гарантом продовольчої безпеки у світі – і це шляхетна місія. Однак не можна нормалізувати становище, за якого ми вимушені використовувати «зерновий коридор», тому що блокада українських портів державою-агресором не може бути жодним чином нормалізована.

Отже, позитивним елементом є те, що український агросектор отримав змогу вивезти своє зерно і отримати кошти за свою працю. У більш широкому сенсі, здобутком «зернового коридору» є підтримання продовольчої безпеки в країнах «Глобального Півдня». Тим не менше, не можна закрити очі на те, що російська сторона намагається перешкоджати вільному руху вантажів за «зерновим коридором». У зв'язку з цим, варто завжди пам'ятати про те, що будь-які домовленості з росією будуть використані росією проти підписантів. У випадку із «зерною угодою» росія вже шантажує учасників договору тим, що може припинити свою участь. Абсолютно очевидно, що в подальшому держава-агресор буде використовувати свою участь в Зерновій угоді з метою отримання нових преференцій або шантажу учасників договору. У зв'язку з цим, учасники разом зі світовою спільнотою повинні підтримувати всі можливі види тиску на росію з метою примушення її до виконання взятих на себе зобов'язань та відновлення порушеного росією світового порядку, заснованого на нормах міжнародного права.

Висновки. Зернова угода продемонструвала, що Україну непокоїть глобальна продовольча безпека світу. За рік, що минув, завдяки заходам, вжитим урядом держави та допомозі іноземних партнерів, міжнародних органі-

зації, ситуація значно покращилась. Ця ініціатива допомогла уникнути катастрофи нестачі продовольства для мільйонів людей у всьому світі та збрала 150 млн доларів на підтримку агроекспорту до бідних країн. Варто наголосити, що 18 березня 2023 року Зернова угода була пролонгована на 120 днів, завдяки чому Україна продовжує експортувати свою агропродукцію.

Зернова угода допомогла зробити зерно більш доступним і зменшити тиск на ціни на продовольство. Це, у свою чергу, допомогло покращити глобальний доступ до їжі, особливо для найбільш уразливих верств населення. Перспектива ініціативи та відновлення чорноморських портів допомогли знизити історично високі ринкові ціни.

Міжнародні морські перевезення сільськогосподарської продукції з України регламентуються нормами ряду багатосторонніх міжнародних договорів – Міжнародною конвенцією про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року, Протоколом про зміну Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року, Конвенцією ООН про морське перевезення вантажів 1978 року. А також при транспортуванні зерна морем сторони Зернової угоди зазвичай керуються Міжнародним кодом з безпечного перевезення зерна насипом, Міжнародною Конвенцією з охорони людського життя на морі, проформами Асоціації торгівлі зерном та кормами тощо.

Отже, підсумовуючи, можна зазначити, що перевезення зернових вантажів морем, має низку як технічних, так і юридичних особливостей. При цьому наявні правила в основному забезпечують захист інтересів усіх сторін перевезення, а також безпеку екіпажу судна. Українське зерно є важливою складовою для виробництва харчових продуктів у Європі. Україна є Світовою житницею і входить до десятки найбільших виробників зерна у світі, до трійки лідерів за обсягами його експорту. Налагоджене, безперебійне транспортування зернових морськими шляхами, незважаючи на повномасштабну збройну агресію з боку росії доводить усім іноземним партнерам, що Україна посилює політичний тиск на росію, шляхом розблокування портів та відновленням експорту зерна завдяки Зерновій угоді, а отже агресор не зможе стати на заваді Україні знов бути на міжнародному продовольчому ринку, годувати сотні мільйонів людей та поповнювати державний бюджет і налагоджувати економіку.

Відтак, можна розрізнити економічні та політичні наслідки Зернової угоди для України. Економічні наслідки можна оцінити як переважно позитивні, оскільки «зерновий коридор» запобігає зіпсуванню збіжжя, допомагає реалізувати агропродукцію та отримати виручку. Водночас, показники експорту не дорівнюють ситуації до вторгнення, коли вони тільки-но вирівнялися після коронавірусного «шоку» 2020 року.

ЛІТЕРАТУРА

1. І.І. Якубович Особливості правового регулювання реалізації зерна через механізм заставних закупівель. *Часопис Київського університету права*, 2020. Вип. 2. С. 350–353.
2. Тарас Висоцький робота «Зернового коридору» є критично важливою для забезпечення продовольчої безпеки світу. URL : <https://www.kmu.gov.ua/news/robova-zernovoho-korydoru> (дата звернення: 10.09.2023).
3. Б. В. Бабін Окупація Чорного та Азовського морів. URL : <https://glavcom.ua/longreads/okupatsija-chornoho-ta-azovskoho-moriv> (дата звернення: 10.09.2023).
4. Релін К. Стратегічні зернові. Наслідки скорочення українського зернового експорту для України і світу. *Порти України*. URL: <https://ports.ua/strategichni-zernovi/> (дата звернення: 25.09.2023).
5. Kostyria O.V., Ivanova A.V. Правовая природа морской блокады и международное право. *Modern researches: progress of the legislation of Ukraine and experience of the European Union : Collective monograph*. Riga : Izdevniecība «Baltija Publishing», 2020. P. 2. 767–784 p.
6. РФ вивезла з України зерна та олії на 600 мільйонів дол. *Kyiv School of Economics*. URL: <https://bit.ly/3zjiyD1> (дата звернення: 25.09.2023).
7. Гордійчук Д. Порти знову запрацюють. Що підписали в Стамбулі та як тепер Україна буде вивозити зерно? *Економічна Правда*. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2022/07/22/689519/> (дата звернення: 25.09.2022).
8. Благополучна А.Н. Економічна доступність продовольства в умовах війни. *Економічні Горизонти*, 2022, № 3 (21). С. 13–20. URL: [https://doi.org/10.31499/2616-5236.3\(21\).2022.263549](https://doi.org/10.31499/2616-5236.3(21).2022.263549) (дата звернення: 27.10.2022).
9. Initiative on the Safe Transportation of Grain and Foodstuffs from Ukrainian Ports. Istanbul . URL : https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/black_sea_grain_initiative_full_text.pdf (дата звернення: 25.09.2023).
10. Прем'єр-міністр України та Президент Євроради скоординували спільні кроки для розв'язання проблеми експорту української агропродукції. Урядовий портал. URL: <https://bit.ly/3hJnc7c> (дата звернення: 25.09.2023).
11. Black Sea Grain Initiative offers hope, shows power of trade URL: <https://unctad.org/news/black-sea-grain-initiative-offers-hope-shows-power-trade> (дата звернення: 25.09.2023).
12. Grain From Ukraine 16 February 2023 URL: <https://mfa.gov.ua/en/grain-ukraine> (дата звернення: 25.09.2023).