

РОЗВИТОК МОРСЬКОГО БІЗНЕСУ В КРИЗОВИХ УМОВАХ

Морський транспортний комплекс це найважливіша складова інфраструктури економіки України. Стан економічної безпеки України викликає необхідність в постійному відстеженні адекватності розвитку підприємств морського транспорту. Морські транспортні підприємства забезпечують продовольчу безпеку в світі, економічну безпеку держави, ефективна робота підприємств морського транспорту це важливе джерело надходження валюти в державу. Морський транспортний комплекс один з найважливіших галузей національної економіки адекватний розвиток якого забезпечує задоволення потреб населення та громадське виробництво в перевезеннях. Як відомо значна частина експорту припадає на морський транспорт. Морський бізнес належить до високо ефективного виду підприємницької діяльності. Ринок транспортних послуг створює умови для конкурентного позиціонування підприємств морського транспорту.

Потрібно зазначити, що необхідно відстежувати динаміку взаємозв'язку між світовим економічним виробництвом та морськими перевезеннями. У 2024 році обсяги морських перевезень зростали повільніше, ніж валовий внутрішній продукт (ВВП) (рис.1) [1].



Рис.1 Динаміка глобального об'єму морських перевезень та світового ВВП (зміна відсотка до попереднього року), за 2015-2024 р.

На цей взаємозв'язок впливають як структурні, так і циклічні фактори, у зв'язку з чим виникає питання можливості розбіжностей у поступовій динаміці обсягу морських перевезень і ВВП. Динаміка об'єму глобальних морських перевезень та світового ВВП характеризується паралельними трендами, але з різними темпами зростання. На глобальному ринку морської торгівлі спостерігається зростання середньої дальності перевезень у розрахунку на тону вантажу: у середньому дальність перевезень зросла з 4675 миль у 2000 році до 5186 миль у 2024 році. Війна в Україні, дезорганізація перевезень у Червоному морі та зниження рівня води в Панамському каналі призвели до того, що судна та потоки морських перевезень були переорієнтовано на більш довгі маршрути.

Стан морського транспорту комплексу України свідчать про наявність проблем, як суб'єктивного так і об'єктивного характеру, які обмежують вихід морського бізнесу на рівень, достатній для вирішення найважливіших завдань: проблеми оновлення флоту, проблеми, які пов'язані з експлуатацією флоту, вплив жорсткої конкуренції в основних секторах глобального фрахтового ринку, періодичне руйнування портової інфраструктури України, обстріл цивільних суден в порту.

Обстріл росією цивільних суден, які знаходяться в українських портах під завантаженням загрожує продовольчій безпеці в світі. 11 березня 2025 року росія завдала ракетного удару по порту Одеса в момент завантаження пшениці цивільного судно «MJ PINA» під прапором Барбадос для експорту в Алжир. На жаль ці дії привели і до загибелі чотирьох членів екіпажу судна громадяни Сирії [2].

Акваторія Чорного та Азовського морів заміновано, що ускладнює рух суден та відновлення транспортної інфраструктури. Для створення судноплавства в Чорному морі безпечнішим в січні 2024 році була підписана угода між Туреччиною, Болгарією та Румунією та створена Чорноморська військово-морська

протимінна група для підтримки безпеки в Чорному морі посилюючи протимінну спроможність. Група створена на три роки з автоматичним терміном продовження, якщо жодна з країн-учасниць не заявить про бажання припинити угоду.

Але потрібно зазначити, що незважаючи на періодичні обстріли та руйнування портової інфраструктури загальний вантажообіг національних морських портів в 2024 році досяг 97, 2 млн. т, що на 55 відсотків більше ніж в 2023 році. Переважну частину вантажів в загальному вантажообігу склала агропродукція (60 млн.т), що підтверджує стратегічну роль українських портів в експорті аграрних вантажів.

Кожна компанія шукає свої шляхи розвитку в кризових умовах позиціонування.

Логістика компанії ТОВ СП «Нібулон» до війни була орієнтована на внутрішній водний транспорт. Річковим шляхом компанія транспортувала 70 % вантажів. Обсяг використання залізничного транспорту складав 30% та автомобільного 10% [3]. Після повномасштабного вторгнення судноплавна компанія ТОВ СП «Нібулон» почала шукати нові логістичні шляхи доставки вантажу: через блокування річки Дніпро та Південний Буг зернові вантажі транспортуються залізничним транспортом, побудувала власний перевантажувальний термінал в Ізмаїлі - «Бессарабська». Зернові вантажі транспортуються до Ізмаїлу, перевантажуються на судна та перевозяться до порту Констанца. В порту Констанца зерно перевантажується на морські судна.

Його будівництво почалося в травні 2022 році, а вже в листопаді 2022 році розпочалися відвантаження вантажу. Потужність терміналу складає 300 тис. тонн в місяць. Потрібно підкреслити, що у першому кварталі 2023 року було експортовано 64% зернових вантажів компанії «Нібулон» через цей термінал.

Для забезпечення конкурентоспроможності підприємств водного транспорту в Україні важливо впровадження гнучких моделей управління, які враховують виклики воєнного стану, теперішні умови функціонування та економічні ризики.

Прийняття інвестиційних рішень в діяльності підприємств водного транспорту передбачає необхідність урахування збалансованості попиту та пропозиції на світовому ринку морської торгівлі.

Підвищення ефективності управління конкурентною стійкістю національних морських транспортних підприємств потребує комплексного підходу і активної участі всіх учасників транспортного процесу.

Список використаних джерел:

1. Review of Maritime Transport 2024 / Report by the UNCTAD secretariat. – New York, Geneva: UNCTAD, 2024. – 159p. *Офіційний сайт*. URL: <http://unctad.org/tnc>
2. росія атакувала портову інфраструктуру Одеси: є загиблі та постраждали// Міністерство розвитку громад та територій України. *Офіційний сайт*. URL: <https://mindev.gov.ua/news/rosiia-atakuvala-portovu-infrastrukturu-odesy-ie-zahybli-ta-postrazhdali>.
3. Коли українські морські порти були заблоковані, ми звернули увагу на Дунай // *Порти України*, №1-2. - 2023. – с. 48-50