

Мезіна Л. В.

к.е.н., доц. каф. «ЕТ та ПМТ»

Національного університету «Одеська морська академія»

Сучасні умови позиціонування стивідорного бізнесу в Україні

Світова криза, яка була викликана пандемією, привила до депресивних ринкових умов функціонування ринку морської торгівлі і цей процес негативно вплинув на роботу стивідорного бізнесу в Україні.

Економічна нестабільність, пов'язана з активністю вірусу, призводить до політичної і торговельної напруженості і як наслідок невизначеність макроекономічних перспектив розвитку країн і окремих регіонів [1].

Економічні наслідки пандемії для інвестиційної політики багатьох країн можуть мати дві тенденції: посилення конкуренції за інвестиції для забезпечення стратегії виживання або посилення обмежувальної політики допуску до інвестицій.

Морським торговельним портам в наслідок зміни умов на ринку контейнерних перевезень необхідно розробити механізм адаптації техніко-економічного рівня портової інфраструктури з урахуванням появи укрупненого контейнерного тоннажу. І ці умови відносяться не тільки до великих світових контейнерних портів, що обслуговують магістральні напрямки, та і регіональним морським торговельним портам через перехід укрупнених контейнеровозів з магістральних напрямків на другорядні. Однак, необхідно зазначити, що тільки глобальні морські торговельні порти здатні фінансувати адекватність техніко-економічного рівня торгового порту на рівні науково-технічного прогресу. Слід враховувати також можливість стримування НТП деякими олігополіями з метою збереження прибутку при відсутності достатньо сильних конкурентів.

Національний ринок є привабливим для глобального контейнерного бізнесу. Обробка контейнерних вантажів ведеться термінальними операторами – ДП «Контейнерний термінал Одеса», «Бруклін-Київ Порт», «ТІС-КТ», термінал

Чорноморського рибного порту. На частку Одеського порту в 2020 році припадало 62,2% всієї переробки контейнерних вантажів [2].

Необхідно зазначити, що не продумана тарифна політика в системі морських національних транспортних підприємств призводить до зниження пропускної здатності торгових портів в системі регіонального ринку морської торгівлі.

Тарифне навантаження на бізнес знижує конкурентоспроможність стивідорних операторів в Україні. Необхідно відзначити і інноваційну технічну відсталість морських портів України.

Процес розробки нової методики розрахунку портових зборів в Україні йде не один рік. Національні морські порти використовують застарілу і економічно необґрунтовану методику розрахунку портових зборів, якій вже 30 років, що негативно впливає на конкурентоспроможність стивідорної бізнесу в Україні. Для прикладу: вартість заходу судна контейнеровоза в Україні в залежності від розміру коштує приблизно 42-50 тис.дол., В той же час суднозахід цього ж контейнеровоза в порти Туреччини обходиться 16-28 тис дол., Ізраїль - 25 тис дол., Греція - 10 тис. дол [3].

За оцінками Світового банку потенціал зниження портових зборів в Україні становить 63%. Наприклад, зниження портових зборів в Україні на 20% з 1 січня 2018 року призвело до підвищення вантажообігу в 2019 році (рис.1).

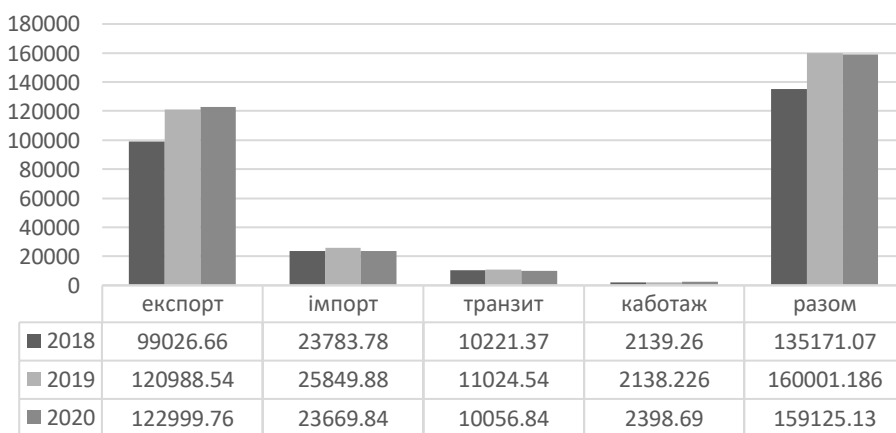


Рис.1. Динаміка вантажообігу національних морських торгових портів 2018-2020, тис.т.

В роботі стивідорного бізнесу спостерігається експортна спрямованість, доля експорту в 2020 році склала 77 % (рис 2.), зменшення порівняно з 2019 роком на 1%. Незважаючи на негативний вплив пандемії зменшення обсягу вантажообігу в 2020 році по рівняно з рекордним 2019 роком склало 876, 056 тис.т.

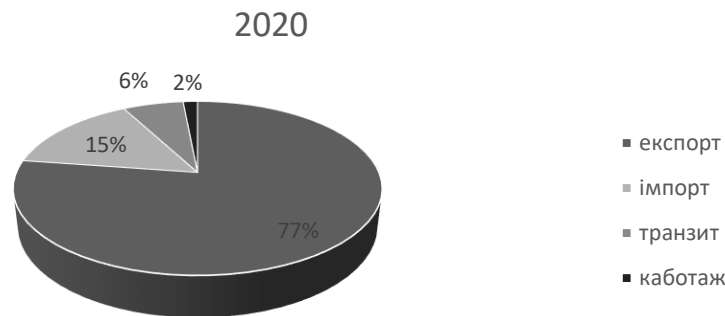


Рис.2. Вантажообіг портів України по структурі вантажообігу, 2020 рік, відсоток

Функціонування та втрати фінансових ресурсів в середовищі невизначеності позиціонування МТП в останній час росте. Яскравий приклад цьому останні події в Суецькому каналі які трапились наприкінці березня цього року. Ці події отримали назву «Самая дорогая пробка в мире» [4]. Гігантський контейнеровоз довжиною 400 метрів та шириною 59 метрів перегородив важливіший торговельний морський шлях між Європою та Азією. Утворилася черга – 450 суден. Адже фінансові втрати в черзі Суецького каналу кожен день суттєві. Аварія в Суецькому каналі та невизначеність відносно строків звільнення контейнеровозу привели до колосального збитку в світовій торгівлі: різко зросли фрахтові ставки, скачок цін на нафту.

Нові умови розвитку, пандемія, необхідність йти в ногу з часом (який диктується використанням інноваційних технологій) все це гострі умови позиціонування підприємств морського транспорту в умовах невизначеності та ризику функціонування в системі ринку морської торгівлі.

Список використаної літератури:

1. [Trade and Development Report 2020](https://unctad.org/tnc)/ Report by the UNCTAD secretariat. – New York, Geneva: UNCTAD, 2020. – 94p. *Офіційний сайт*. URL: <http://unctad.org/tnc>
2. Итоги работы морских портов Украины в 2020 году // Порты Украины, №1. - 2021. – с.60
3. Новая методика расчета портовых сборов // Порты Украины, №3. - 2021. – с.28-29
4. Авария Ever Given: самая дорогая пробка в мире// Порты Украины, №3. - 2021. – с.32-33