

1. Інтернет-ресурс World Bank [Електронний ресурс] URL: <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2021/01/21/digitalizing-the-maritime-sector-set-to-boost-the-competitiveness-and-resilience-of-global-trade>
2. Winning in the Turns: A Supply Chain Planning Action Guide — Focus on Strategy and Action Plans [Електронний ресурс] URL: <https://www.gartner.com/en/doc/450874-winning-in-the-turns-a-supply-chain-planning-action-guide-focus-on-strategy-and-action-plans>
3. Supply Chain Brief: Digital Supply Chain Investment Priorities [Електронний ресурс] URL: <https://www.gartner.com/en/documents/3993011/supply-chain-brief-digital-supply-chain-investment-prior>

Лисенко Н.С.

*к.е.н., доцент кафедри менеджменту
та економіки морського транспорту*

Національного університету «Одеська морська академія»

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ ВЕДЕННЯ БІЗНЕСУ, ВПЛИВ COVID-19, НАСЛІДКИ ТА АДАПТИВНІСТЬ

Ситуація з пандемією змінила весь світ і всіх нас. Напевно всюди виникла потреба у пристосуванні.

Пандемія COVID-19 привела до втрат світової економіки та привела до значних змін ведення бізнесу. З початку та за період пандемії країни почали створювати сфери по важливості виробництва, почали закривати деякі сфери, які вважались не надто важливими, сюди можна віднести і жорсткість карантинних обмежень і скорочення та ведення бізнесу взагалі т. д. Звичайно багато країн та сфер отримали підтримку від держави.

Ринок торгівлі по різних напрямкам значимо впав. Також стояли біржі. Ніхто не інвестував в облігації, гроші всі старались тримати при собі.

Карантинні обмеження привели до зупинки роботи багатьох напрямків виробництва, так наприклад, зупинились доменні печі. В Європі була зупинена кожна третя піч.

По причині застою вантажів за часи пандемії в портах, зокрема в порту Одеса, були повністю переглянуті і значно збільшені ставки як безплатного і платного зберігання вантажів [3].

Пандемія COVID-19 на жаль зменшила людське спілкування і як наслідок - можливість отримання нових контактів, нових контрактів та нових напрямків роботи. На протязі кожного року проходять дуже багато міжнародних

конференцій пов'язаних з торгівлею тою чи іншою продукцією, в залежності від світового виробництва та світового споживання. Такі конференції дуже ємкі та цікаві по інформації, вони можуть давати базу для стратегічного планування компаній, для багатьох – це спроба випробувати новий напрямок роботи завдяки цікавим доповідям, аналізу інформації, світовим прогнозам по різних напрямкам. В таких конференціях беруть участь дуже багато країн світу. Це клієнти, банки, виробники, агенти, судновласники. Сьогодні звичайно пропонують платформи для конференцій онлайн. Але на жаль, так само як і переговори, дистанційні конференції дають набагато менші результати та можливості.

Що стосується транспортної логістики то звичайно, що з одного боку є навіть плюс в тому, що завдяки безконтактній роботі при доставці вантажів розробляються більш різноманітні напрямки та можливості співробітництва. Інша сторона, що сьогодні дуже болить – це такий ресурс як люди [5].

В кожному порту є свої норми завантаження суден, що залежать від різних факторів. Так наприклад, в порту Одеса, що стосується норм завантаження, то до пандемії середня норма завантаження судна складала 4500 - 5500 тонн за добу. Сьогодні – це максимум 2500 – 3300 тонн за добу. Із-за хвороби люди не виходять на роботу, зменшується кількість робочих бригад, вони повністю не укомплектовані. Тобто виникає необхідність викликати бригади понаднормово, а це завжди оплата екстра.

Наслідком такої ситуації є кількість рейсів, що зменшується із-за збільшення часу на завантаження. Тобто кількість рейсів зменшується, а платня команді на борту лишається та ж сама, плюс витрати на утримання команди зростають. Окрім цього судновласникам необхідно і важливо постійно проходити щорічну сертифікацію і страхування, а це теж значні витрати. Наслідком такої ситуації є стрімкий ріст фрахту [4].

Що стосується перевезень суднами. Одним з непрямих індикаторів реальної економічної ситуації в світі являється Baltic Dry Index (BDI) .

Baltic Dry Index (BDI) (Болтік Драй Індекс) — торговий індекс, що розраховується Балтійською Біржою (Baltic Exchange). Це балтійський фрахтовий індекс, який відображує попит на морські вантажоперевезення через вартість логістики. BDI є індексом, що відображує зміни вартості транспортування сировини: металу, залізної руди, вугілля, а також зерна. Індекс включає в себе три інших індексу вартості фрахту, що відрізняються розмірами суден, для яких вони розраховуються - Capesize, Supramax и Panamax. Динаміка змін BDI дозволяє інвесторам та учасникам ринку аналізувати основні тенденції світового попиту та пропозицій. Часто індекс розглядається як головний індикатор майбутнього економічного зростання (якщо індекс зростає)

або рецесії (якщо він падає), оскільки сировина, по якій розраховується індекс, володіє низьким потенціалом для спекулятивних операцій. Коли BDI зростає, то лише судновласники отримують додатковий прибуток, в той же час як власники вантажу збільшують свої витрати на транспортування, внаслідок чого, для покриття цих витрат, піднімають ціну на продукцію, що виготовлена із цієї сировини [2].

Якщо аналізувати цей індекс то навіть за останні місяці з грудня по березень фрахт для суден Handymax виріс в 2,5 рази.

Так питання стосовно фрахту є, і він значно змінився і значно виріс за часи пандемії. Однією з причин, як уже зазначено вище є те, що зменшились норми завантаження суден і зменшилась кількість рейсів.

Також проблема росту фрахту тісно пов'язана з проблемами контейнеровозів. Фрахт спочатку виріс на 10 % , а далі за часи пандемії він збільшувався і досягнув збільшення до 70 % у порівнянні з початком пандемії.

Проблема з контейнеровозами набагато складніша. Так, наприклад, один контейнер вагою до 20 футів коштував до початку пандемії 1,6-1,8 тис дол. США з Китаю до прибалтійського порту Клайпеда, вагою 40 футів – 2,4-2,6 тис дол. США в середньому. На сьогодні вартість контейнера 20/ти футового досягає 4,5 – 6,0 тис дол. США, а контейнер в 40 футів сягає від 12,5- 15,0 тис. дол. США

Основна причина в тому, що Азія (Китай, В'єтнам та ін.) набагато раніше поборолі пандемію і відновили поставки продукції. В той час коли Європа та Америка тільки закрили свої кордони, країни Азії уже змогли працювати на повну силу. Тобто контейнери ідуть наповнені в одну сторону, а в іншу – товар відсутній. Як результат - відразу став страшний дефіцит контейнерів та виросла вартість на них. Наступною зміною стало те, що лишилися тільки постійні судна на морських лініях, наймані судна були зняті. Окрім цього, стали використовувати судна з більшим дедвейтом.

Зменшення мобільності контейнеровозів та їх дефіцит також стали причиною зростання фрахту суховантажів, оскільки вони стали більше затребувані [1].

Ситуація, що виникла в Суецькому каналі., де прохідність суден становить 40-70 суден на добу є також наслідком змін які зазначені вище. Гігантський 400-метровий контейнеровоз з дедвейтом більше 200 тис тонн заблокував прохід 23 березня 2021 року, де з кожної сторони де застрягло більше 400 суден. По оцінкам експертів блокування каналу обійшлося світовій торгівлі 9,6 млрд. долл. США на добу. Основними постраждалими стали держави Західної Європи та Азіатсько-Тихоокеанського регіону. Аварійна ситуація показала, наскільки небезпечний такий вид транспорту при таких розмірах.

Таким чином пандемія COVID-19 внесла свої значні корективи в напрямки виробництва, ведення бізнесу та роботи флоту.

Список використаної літератури :

1. <https://unctad.org/en/pages/> - Review of Maritime Transport 2020 (Обзор морского транспорта)
2. <https://www.cma-cgm.com/> - Business Continuity Solutions
3. <http://portsukraine.com/> - офіційний сайт журналу «Порти України»
4. <https://pro-consulting.ua/> - офіційний сайт аналітики ринків та фінансів України
5. <http://uspa.gov.ua/> – офіційний сайт Адміністрації морських портів України

Макаренко М.В.

д.е.н., професор,

Барський І.М.

аспірант

Азовський морський інститут

Національного університету «Одеська морська академія»

**ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ КОНКУРЕНТНИХ ПЕРЕВАГ
ПОРТІВ ЄВРОПИ**

Досвід ЄС довів, що економічно ефективна, надійна та конкурентоспроможна портова система має стратегічне значення для досягнення лібералізації конкурентоспроможної торгівлі. Більше того, щоб гарантувати, що роль портів сприяє успіху цих принципів, ЄС намагається створити єдину національну політику. Основною метою цієї політики є сприяння засобам управління портовим фінансуванням, конкуренцією та покращення стану портової галузі.

Пропозиції ЄС можна звести до чотирьох основних напрямків. По-перше, вдосконалення та модернізація портової інфраструктури та включення їх до транс'європейської транспортної мережі. По-друге, створення конкурентного ігрового поля. По-третє, просування досліджень і розробок для портів, і останнє - налагодження діалогу між усіма партнерами для вирішення відповідних проблем.

Найбільш сильним з напрямків є НДДКР, де ЄС активно працював. Основними його проектами є оптимізація процедур завантаження / розвантаження, а також розробка портового обладнання та ІТ. Іншими словами,