

**Мезіна Л.В.**

*кандидат економічних наук, доцент, Національний Університет «Одеська морська академія», м. Одеса, Україна*

*КРИТЕРІАЛЬНІ УМОВИ ПОЗИЦІОНУВАННЯ МОРСЬКИХ  
ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ*

Функціональна діяльність підприємств морського транспорту в умовах відкритого ринку морської торгівлі повинна контролюватися за трьома параметрами, які характеризують конкурентне позиціонування в секторі ринку:

- ціна продукту, яка схильна до певних змін відповідно до різних факторів;
- маржинальні витрати, що забезпечують ефективність виробництва;
- операційні витрати, обумовлені умовами реалізації продукту.

Підприємство морського транспорту з урахуванням зазначених критеріїв вирішує проблему монополізації на основі якісного виділення продукту щодо конкурентних.

Світова криза, яка була викликана пандемією, привила до депресивних ринкових умов функціонування ринку морської торгівлі. В таких умовах позиціонування багато глобальних контейнерних перевізників беруть стратегію виживання - процес консолідації, злиття, поглинання.

Розвиток світового торгового флоту в 2019 році характеризується надлишком пропозиції тоннажу, який охопив більшу частину сегмента глобального ринку морських перевезень, особливо це стосується ринку лінійних перевезень.

У червні 2020 року через пандемію сумарна місткість простою світового контейнерного флоту склало 2,72 млн. TEU, це 11,6% загальної місткості світового контейнерного флоту [1].

Світовий торговельний флот в 2020 році в порівнянні з 2019 виріс на 4,32 % і досяг 206,19 млн. т. дедвейту (таблиця 1). Найбільше зростання показали судна

газовози 6,5%, танкери - 5,8%, балкери - 3,9%. Греція, Японія і Китай контролюють 40,3% по тоннажу і по 30% за вартістю світового морського флоту.

За останні 20 років глобальний морський флот використовуючи «ефект масштабу» збільшив середні розміри: танкери в 9 разів, контейнеровози в 4 рази, судна для перевезення генеральних вантажів в 3 рази, балкери вдвічі [2].

**Таблиця 1**

**Світовий флот за типами суден, тис. т. дедвейту**

	2018	2019	2020
танкери	562035	567533	601163
балкери	818921	842438	879330
судна для перевезення генеральних вантажів	73951	74000	74583
контейнеровози	253275	265668	274856
газовози	64407	69078	73586
хімовози	44457	46297	47474
інші (в т.ч. допоміжні і офшорні конструкції)	102215	104380	103664
пороми і пасажирські судна	6922	7097	7289
<b>всього</b>	<b>1926183</b>	<b>1976491</b>	<b>2061945</b>

Суднобудівний сектор в 2020 році зіткнувся з скороченням кількості замовлень і ця тенденція пов'язана не тільки з пандемією і що в свою чергу призведе до уповільнення зростання світового флоту.

У будівництві балкерів (56,2%), офшорних суден (58%) лідирує Китай. Танкерів (59,4%) і контейнеровозів (41,7%) - Південна Корея. Загальна частка замовлень на балкери і танкери в 2019 році зросла на 7,8% і 5,2% відповідно, а на контейнеровози портфель замовлень скоротився на 2%.

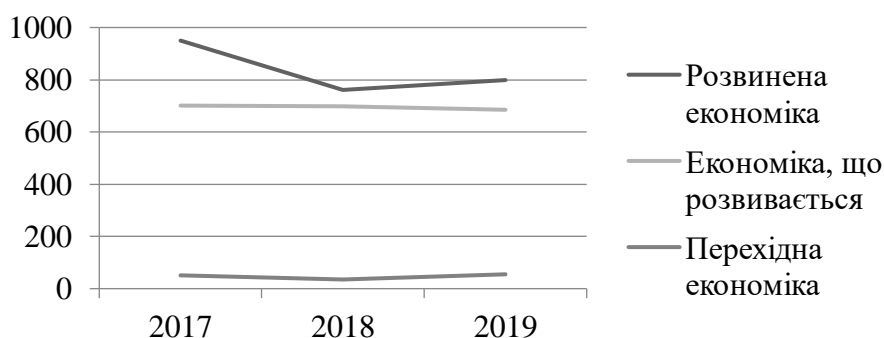
Найбільша частка вартості глобального морського флоту в 2020 році припадала на балкери, танкери і офшорні конструкції. Це обумовлено рівнем складності конструкції суден (вбудовані цифрові технології), ємністю технічного обслуговування обладнання і складністю операційних процесів.

Необхідно відзначити, що в 2020 році під реєстраційним прапором Панами, Ліберії і Маршаллові Острови було зареєстровано 42% світового тоннажу.

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

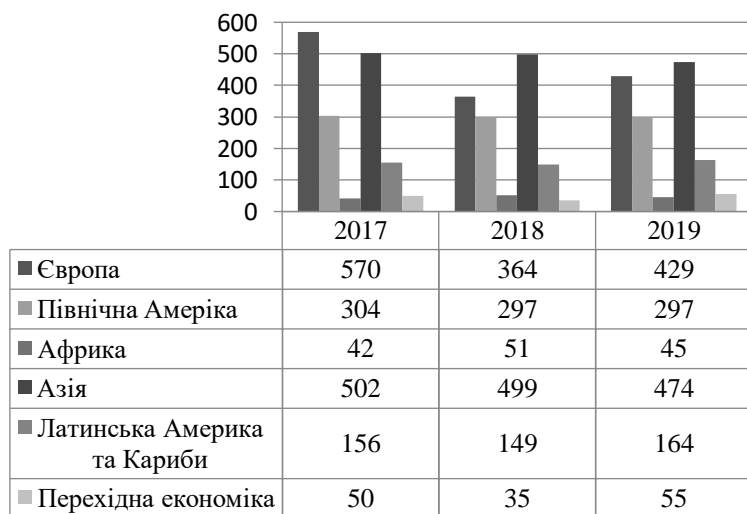
Економічні наслідки пандемії для інвестиційної політики багатьох країн можуть мати дві тенденції: посилення конкуренції за інвестиції для забезпечення стратегії виживання або посилення обмежувальної політики допуску до інвестицій.

Приток прямих іноземних інвестицій в Європу серед розвинених країн, в 2019 році впав на 30-45%, що значно більше падіння притоку в північну Америку і інші розвинені країни (де воно склало в середньому 20-35%), оскільки вже до початку кризи регіон перебував у відносно більш розвиненому стані. У 2019 приток в розвинені країни в цілому збільшився на 5% до 800 млрд доларів (рис.1) [3].



**Рис. 1. Приток прямих іноземних інвестицій по групам економік, млрд. дол.**

Карантинні заходи щодо зменшення економічних наслідків COVID-19 уповільнює розпочаті інвестиційні рішення (рис.2).

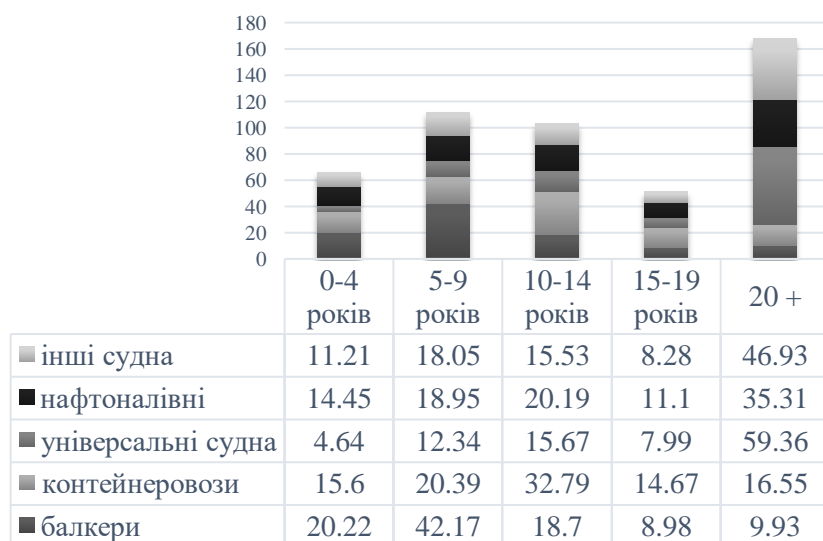


**Рис. 2 Приток прямих іноземних інвестицій по регіонам , мільярд. доларів**

Монопольні судноплавні компанії і їх альянси прибуток максимізують на основі граничного доходу [4]. Для виходу із залежності від монопольних компаній Україна повинна формувати власний торговий флот, який працюватиме в умовах конкурентної галузі. Негативний вплив монопольного стану сегменту фрахтового ринку полягає в обмеженні доступу на світовий ринок продукції національних економік, які не можуть оплатити транспортні витрати. Одночасно втрачають статус морської держави країни, які не приділяють достатньої уваги морській транспортній індустрії. Саме це сталося з Україною.

Техніко-економічний рівень судноплавної компанії, з одного боку, характеризує виробничий її потенціал, а з іншого, зумовлює статус компанії в системі конкуренції за параметрами якості і економічності виробництва. За інтегральним показником ефективності концентрації ресурсів формується фактично логістична система управління матеріальними, фінансовими та інформаційними потоками. Проблемою залишається підтримання активності інвестиційних процесів, що забезпечують реалізацію програми розвитку по прийнятним критеріям і цілям.

Середній вік суден світового флоту в 2020 році розрахованим за кількістю суден склав 20,83 року і по дедвейту - 10,43 року (рис.3).



**Рис. 3 Частка світового флоту по типам тоннажу на 01.01.20**

Судноплавні компанії повинні постійно поліпшувати свою операційну ефективність і прагнути до оптимізації використання своєї виробничої можливості з урахуванням характеру середньострокових фрахтових циклів.

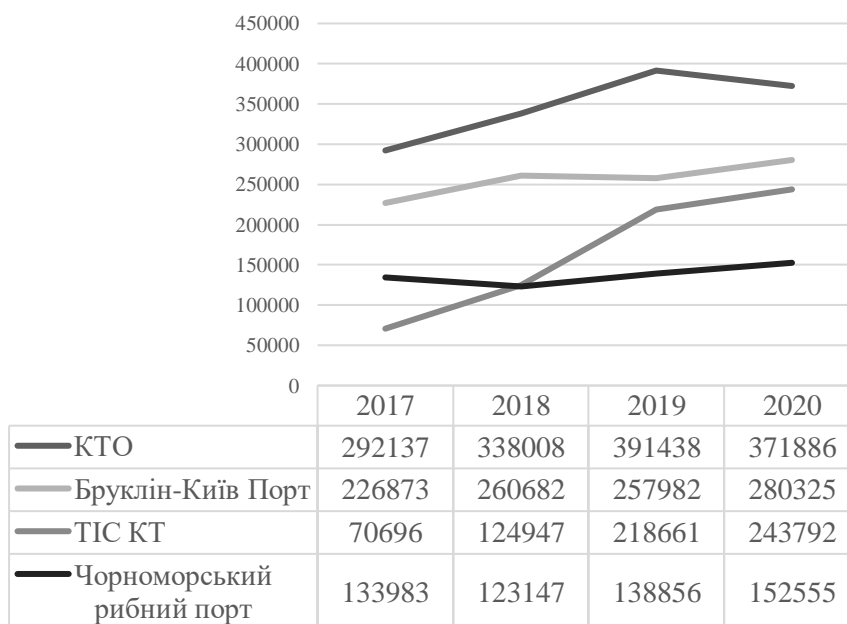
Лідерами виявляються судновласники, що забезпечили ефективність інвестиційних і інноваційних рішень. Необхідно відзначити, що нові технології, такі як адитивна технологія, електронна торгівля може привести до скорочення попиту в лінійному сегменті. Спільність економічних інтересів виробників і інших учасників логістичної товаропровідної системи обумовлює доцільність об'єднання інтелектуального потенціалу для вироблення рішень по забезпеченню стійкості функціонування даного сектора ринку.

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 (рис.4). На частку Одеського порту в 2020 році припадало 62,2% всієї переробки контейнерних вантажів.

У 2020 році ДП «Контейнерний термінал Одеса» завершив інвестиційний проект зі зберігання й обробки контейнерів, що забезпечить підвищення пропускної спроможності терміналу на контейнерному молі на 300 тис. TEU. В

подальших планах підвищення пропускної здатності контейнерного терміналу в Одеському порту понад 1,2 млн. TEU в рік [5].



**Рис. 4** Динаміка вантажообігу стивідорних підприємств, які оперують контейнерними терміналами в портах України, TEU

Частка контейнерних вантажів в обсязі залізничних перевезень в 2019 році досягла 1,77%. На даний момент по території України курсують 41 контейнерний поїзд, з яких 32 на регулярній основі [6].

Не продумана тарифна політика в системі морських національних транспортних підприємств призводить до зниження пропускної здатності торгових портів в системі регіонального ринку морської торгівлі.

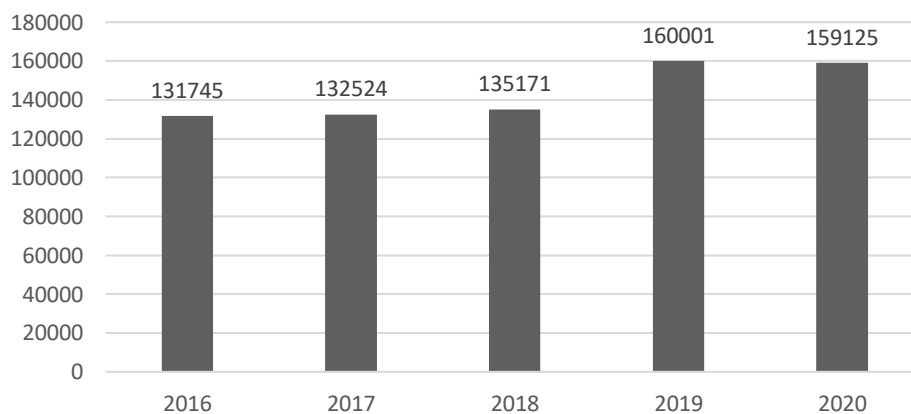
Тарифне навантаження на бізнес знижує конкурентоспроможність стивідорних операторів в Україні. Необхідно відзначити і інноваційну технічну відсталість морських портів України.

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.5).

У 2019 континентальні морські порти України переробили 160001,22 тис. т. Це рекордний показник за весь час існування портової галузі України. У 2020 році вантажообіг склав 159 125 тис. т [7].

З 13 морських портів України дев'ять портів переробляють більше мільйона тон. Позитивна робота відзначена у порту Південний, Миколаївський, Чорноморськ та Одеський морський торговельний порт, які в цілому в 2020 році переробили 139, 058 млн. тон, що складає 87% від загального вантажообігу портів України.

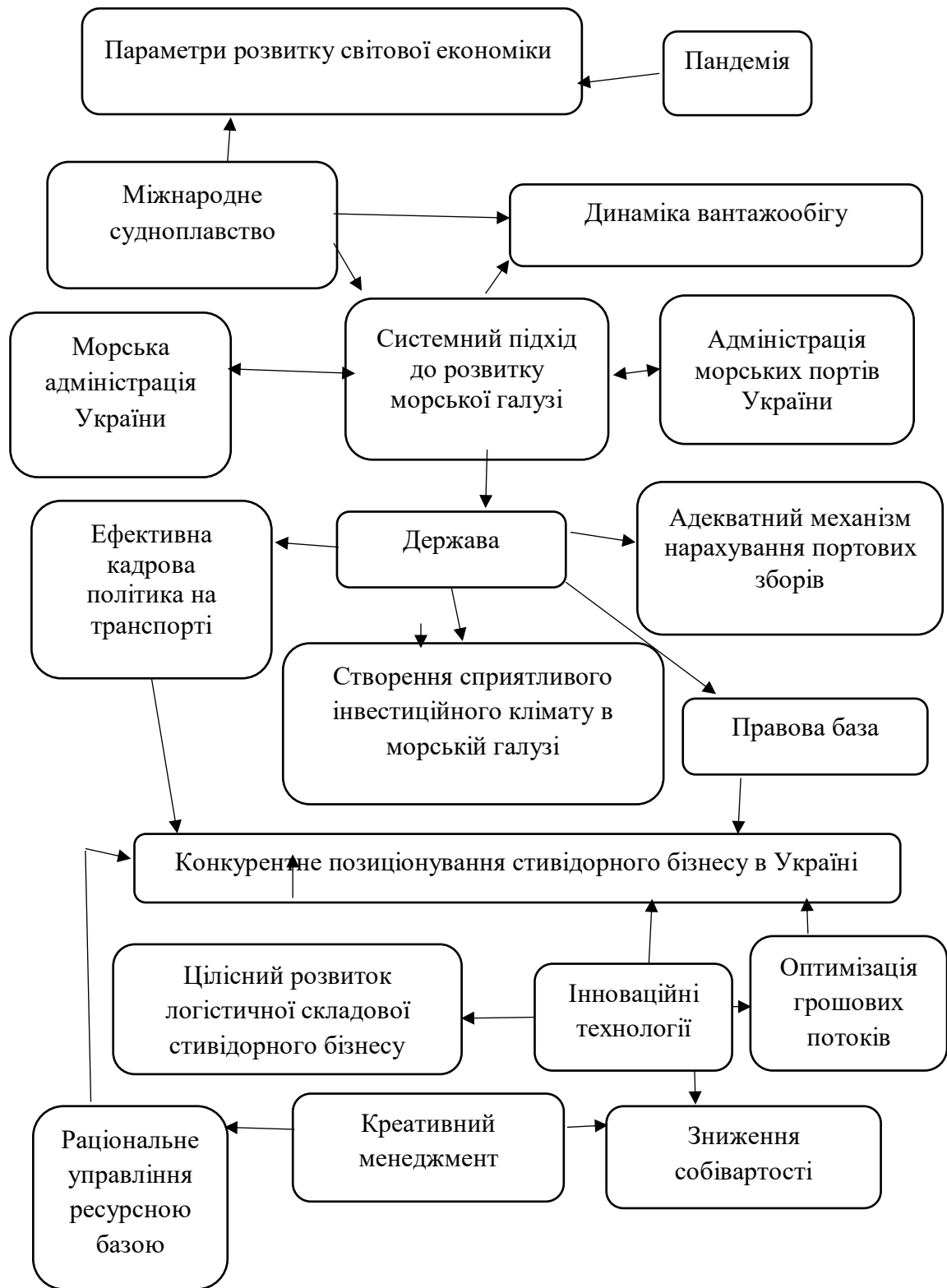
Особливо гостро останнім часом стоять наступні проблеми: застарілий механізм нарахування портових зборів в національних морських торговельних портах і зберігається тенденція непрозорості їх розподілу; посилення тиску на портовий бізнес; зниження рівня професіоналізму в морській галузі; неефективне управління морською галуззю і повільний процес її реформування; нераціональний підхід до системи капітанів порту.



**Рис. 5** Динаміка вантажообігу портів України, тис.т.

Необхідна раціональна і економічно обґрунтована система нарахування ставок портових зборів для кожного морського порту України.

На рис 6. представлена інформаційно-логістична модель, яка зумовлює взаємозв'язок макро- і мікро- економічних факторів, що впливають на конкурентне позиціонування стивідорного бізнесу в Україні. З огляду на відмінність техніко-економічного рівня стивідорних компаній, природну відмінність в здібностях оперування на світовому ринку транспортних послуг і прагненні до збереження позиції не слід очікувати рівності умов розвитку стивідорного бізнесу в Україні в морському секторі ринку транспортних послуг.



**Рис. 6** Параметри впливу на конкурентний розвиток національного портового бізнесу

Система конкурентного позиціонування портових операторів повинна ґрунтуватися на оптимізації параметрів їх функціонування на ринку стивідорних послуг.

Механізм формування конкурентної стійкості термінальних операторів повинен бути зорієнтований як на потреби окремої групи споживачів, так і на мінливість ситуації внаслідок прояву зовнішніх факторів. В основі цього процесу лежить формування кінцевих результатів на принципах cash flow [8], контроль рівня відповідності граничних витрат і конкурентної ціни з урахуванням якісних параметрів, вдосконалення маркетингової діяльності на принципах динаміки економічних результатів по етапах життєвого проекту, формування менеджменту на основі антикризових концепцій.

При управлінні розвитком стивідорного бізнесу необхідно враховувати сукупність критеріїв:

- оптимальність обробки вантажних потоків з урахуванням використання інноваційних технологій, що дає ефект скорочення часу і підвищення якості обробки і перевалки вантажу.
- облік змін зовнішньоекономічних зв'язків та структури вантажообігу;
- раціональне використання ресурсного потенціалу термінального оператора.

При плануванні напрямків інвестиційної політики необхідно враховувати економічні інтереси всіх учасників логістичної складової.

### **Список використаних джерел**

1. World investment report / Report by the UNCTAD secretariat. – New York, Geneve: UNCTAD, 2020. – 247 p. *Офіційний сайт*. URL: <http://unctad.org/tnc>

2. Review of Maritime Transport 2020 / Report by the UNCTAD secretariat. – New York, Geneve: UNCTAD, 2020. – 159p. *Офіційний сайт*. URL: <http://unctad.org/tnc>

3. Trade and Development Report 2020/ Report by the UNCTAD secretariat. – New York, Geneva: UNCTAD, 2020. – 94p. *Офіційний сайт.* URL: <http://unctad.org/tnc>

4. Н.Т. Примачев, Н.Н. Примачева, И.Н. Пархоменко. Управление экономической деятельностью судоходных компаний / Под общей ред. д.э.н., проф. Н.Т. Примачева. Одесса: НУ «ОМА», 2016. – 348 с.

5. ДП «КТО» завершил строительство четвертого пускового комплекса стоимостью 20 млн. евро // Порты Украины, №10. - 2020. – с. 55

6. Топ-5 наиболее загруженных контейнерных поездов 2019 года// Порты Украины, №10. - 2020. – с. 47

7. Итоги работы морских портов Украины в 2020 году // Порты Украины, №1. - 2021. – с.60

8. Хулей Глей., Сондерс Джон, Пирси Найджел. Маркетинговая стратегия и конкурентное позиционирование. / Пер с англ. – Днепропетровск: Баланс Бизнес Б, 2005. – 800 с.