

Мезіна Л.В.

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

*ПОРТОВА ГАЛУЗЬ В УКРАЇНІ: ТЕНДЕНЦІЇ ТА ПЕРСПЕКТИВИ
РОЗВИТКУ*

Необхідність розробки наукових положень диктується основними умовами і новими тенденціями в системі стивідорного ринку, проблемами функціонування морських термінальних компаній на ринку транспортних послуг.

Україна в системі глобального світового ринку морської торгівлі - важлива морська держава. Через морські порти України проходить великий обсяг вантажообігу, який за останні п'ять років має стійку тенденцію зростання. Морська галузь України показала в 2019 році рекордні показники зростання: за загальним вантажообігом зростання на 18,4% в порівнянні з 2018 року і досяг 160 млн. тонн [1]. Для того щоб підтримувати зростання в морській національній галузі необхідно постійно інвестувати в портову інфраструктуру.

Приватні термінальні оператори в Україні інвестиційний процес здійснюють як правило без допомоги держави за власні кошти або залучають іноземних інвесторів. У зв'язку з цим хотілося б зазначити, угоду в 2020 році стивідорного оператора ТІС контейнерний термінал (ТІС КТ) і портового оператора DP World, який придбав контрольний пакет акцій стивідорного оператора ТІС КТ.

Глобальний портовий оператор DP World управляє 78 морськими терміналами і контейнерний бізнес становить його основну частину доходу, в 2019 році переробка контейнерних вантажів склала понад 71 млн. TEU. У 2018 році виручка арабської корпорації DP World склала 5,6 млрд.дол., EBITDA - 2,8 млрд.дол [2].

Прогнозується, що дане партнерство повинно підвищити конкурентне позиціонування портового оператора ТІС КТ, шляхом залучення нових

контейнерних ліній, підвищення якості обслуговування і розвитку інноваційних цифрових технологій.

За останній час простежується стійка тенденція зростання приватного бізнесу в перевалці вантажів і тим самим скорочення частки державних стивідорних компаній в роботі портів України (рис.1).

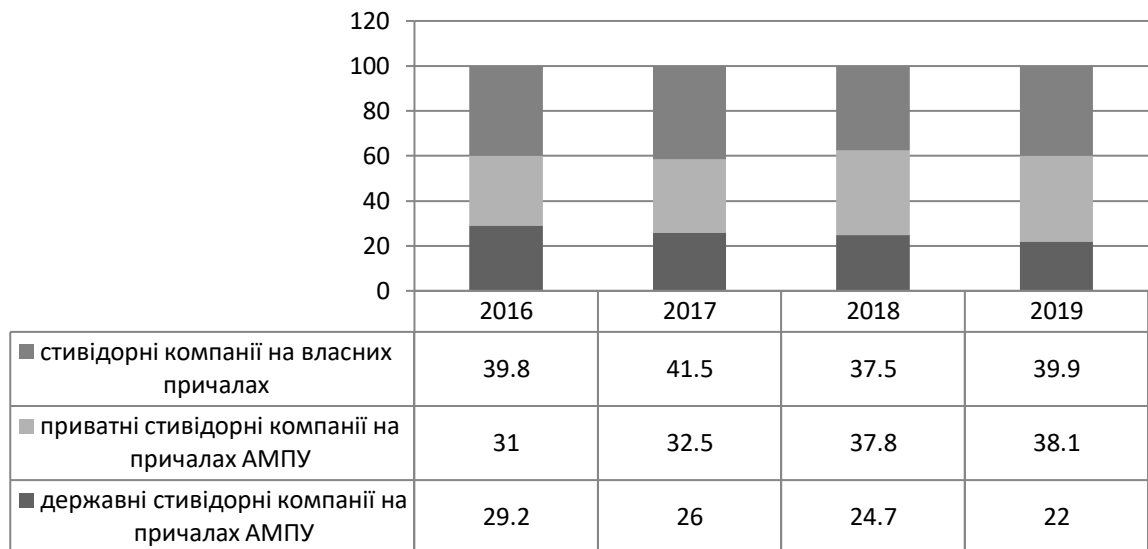


Рис 1. Співвідношення зміни обсягу державного і приватного сектора в перевалці вантажів національними морськими портами

У 2019 частка державних стивідорних компаній в загальному обсязі вантажообігу склав 22%, в 2018 році їх частка становила 24,7%. Причинами даного процесу є складний доступ до інвестиційних ресурсів державним стивідорним операторам, бюрократизм у прийнятті управлінських рішень. Вантажообіг приватних стивідорних компаній на власних причалах в 2019 році склав 63,8 млн.т, а на причалах АМПУ склав 60,9 млн.т.

Необхідно відзначити, що збільшення нормативів відрахувань для державних стивідорних підприємств призведе до зниження можливостей для інвестування і тим самим до зниження конкурентної стійкості даних операторів на ринку морської торгівлі.

Для забезпечення конкурентного позиціонування портового бізнесу в Україні необхідний продуманий, раціональний механізм співпраці між владою і бізнесом в морській сфері. Наприклад, Турецька палата судноплавства -

незалежний орган, який працює на ринку Туреччини з 1982 року і об'єднує всі сфери морського бізнесу в країні, метою даного об'єднання є розвиток морської індустрії в інтересах всієї країни. Механізм співпраці влади і бізнесу забезпечує конкурентну стійкість і ефективність морської галузі Туреччини [3].

У таблиці 1 представлений вантажообіг морських портів України за останні 7 років.

Таблиця 1

Динаміка вантажообігу морських портів України, тис.т

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Бердянський	2163,5	3197,1	4450,8	3800	2397,8	1812,6	2074,2
Білгород-Дністровський	667,34	614,72	715,7	462,93	352,41	235,45	117,26
Ізмаїльський	2762,6	3092,98	4825,2	5682,62	5097,87	4683,29	4283,3
Чорноморськ	16458,5	17613,1	17257,5	15942	17225,2	21535,5	26153
Маріупольський	15499,4	13003,2	8984,04	7603,5	6514,47	5887,86	6483,75
Миколаївський	20303,69	20802,83	22232,61	22424,31	23534,8	29204,8	33432,9
Одеський	23169,74	24579,15	25585,85	25250,85	24136,58	21698,4	25343,62
Ольвія	5567,28	6975,07	6911,11	6538,53	6880,46	2944,1	3097,2
Ренійський	2794,86	1464,76	906,93	972,37	1124,9	1332,65	1275,27
Скадовський	276,27	58,38	37,9	32,9	20,9	8,4	4,7
Усть-Дунайський	39,1	61,55	22,5	25,4	54,2	51,1	70,8
Херсонський	3717,44	3900,95	4133,89	3712,23	3341,02	3074,68	3802,68
Південний	43424,5	47431,7	48582,07	39297,57	41897,83	42702,24	53862,51
Всього	136844	142796	144646	131745,2	132524,2	135171,1	160001,2

З 2013 по 2015 простежується позитивна динаміка зростання переробки вантажів в морських портах України, потім в 2016 році відбулося зниження вантажообігу на 8,91% до 2015 року (та 3,73% якщо порівнювати з базисним періодом - 2013 роком).

Наступні три роки (2016 з 2018 рік) показують темпи зростання незначні - в 2018 році 2%. І в 2019 році - 160 001,22 тис. т (зростання 18,4% в порівнянні з 2018 роком та 16,9% якщо порівнювати з 2013 роком). Це рекордний показник за весь час існування портової галузі України. У 2019 року в Україні працювало 34 портових операторів з об'ємом вантажообігу понад один мільйон тонн.

Протягом останніх чотирьох років в вантажообігу національних морських торговельних портів лідирують хлібні вантажі: в 2019 році рекордний

вантажобіг, який склав 54 618,61 тис.т. (зростання 32% в порівнянні з 2018 роком), з них зернові - 53 857,52 тис.т (зростання 33,6% в порівнянні з 2018 роком). Фактори які викликали дану позитивну тенденцію - це рекордний урожай, який склав 75 млн.тонн в минулому році і досить високі ціни зерна на світовому ринку. Також на майбутній 2019/2020 МР планується зростання обсягу виробництва зернових в Україні на 1%.

Зростання експорту зернових викликає відповідні зміни в портовій інфраструктурі - потужність зернових терміналів в Україні досягли 82,5 млн. тонн в рік (дані на 2019 рік). Найбільша стивідорна компанія по переробки хлібних вантажів - ТІС, в 2019 році вантажообіг хлібних вантажів склав 7,1 млн.тонн (зростання 45,1% до попереднього року).

Пріоритетним для інвесторів є проекти, пов'язані зі зберіганням, переробкою і транспортуванням зерна. В цьому аспекті можна виділити один з найбільших інвестиційних проектів в морській галузі України - будівництво зернового терміналу MV Cargo. Загальний обсяг інвестицій 150 млн. дол. Проектна потужність 5 млн.тонн зерна на рік. Завантажуються судна типу Panamax. До реалізації проекту залучено кілька інвесторів: українська компанія MV Cargo і міжнародна зернова корпорація Cargill. Також в цьому інвестиційному проекті взяло участь і держава в особі АМПУ - днопоглиблення акваторії терміналу і підхідного каналу. Термін реалізації першого етапу інвестиційного проекту вересень 2019 року, а другий етап будівництва щодо підвищення техніко-економічного рівня, що включає в себе будівництво підлогового складу на 80 тис. тонн буде залежати від рішень MV Cargo. Також за допомогою автоматизації планується виключити втрату часу в черзі біля в'їзду на термінал [4].

Актуальні проблеми в роботі зернових портових операторів: проблема логістики: доставка зерна в порти - зношеність парку вантажних вагонів, майже 70% зерновозів старше 20 років; нестача локомотивів для доставки зернових вантажів.

Необхідно відзначити, що альтернатива перевезень зернових вантажів - це розвиток річкового судноплавства. З внутрішніх елеваторів до експортних терміналів вартість перевезення річковим транспортом вигідніше, ніж в порівнянні з залізничним і автотранспортом. У 2019 обсяг перевезень зернових вантажів по річці Дніпро виріс на 54,3% до 4,852млн.т [5]. Надалі також прогнозується зростання обсягів річкових перевезень зернових вантажів.

Конкурентний розвиток суміжних видів транспорту визначається як і пріоритетної державної політики, так і цілями і завданнями приватного бізнесу [6].

Через високі ціни у світі на залізородну сировину підвищилася ефективність експорту руди. Дана тенденція відбилася на роботі національних морських торговельних портів, експорт руди зріс на 38,8% в порівнянні з 2018 роком і склав 25 317,78 тис.т. Загальний вантажообіг руди в українських портах склав 37 326,06 тис.т, що на 33% вище ніж у 2018 році. Найбільші обсяги в 71,8% усього вантажообігу руди припадають на порт «Південний», а лідируюча стивідорна компанія - ТІС.

2019 рік характеризувався зниженням світових цін на металургійну продукцію і ця тенденція негативно позначилася на національному вантажообігу металопродукції: експорт чорних металів скоротився на 6,2% і склав 14 104,85, тис.т; експорт металопродукату скоротився на 8,9% і склав 8108,79 тис.т. Найбільший вантажообіг доводиться на порт Маріуполь. Через вигідну вартість доставки обсяг перевезення річковим транспортом металопродукції в 2019 році підвищився на 32,9% і досяг 1,712 млн.т.

Контейнеризація в глобальному ринку морської торгівлі займає вагомі позиції і має стратегічне значення для світової економіки. Лідируючу позицію в номенклатурі переробки вантажів в національних портах займають контейнерні вантажі, в 2019 році частка переробки в загальному вантажообігу складає 7,9% в тонах.

Хотілося б відзначити, що в 2019 році контейнерні перевезення перевищили мільйонний рубіж і склали 1,253 TEU, а всього перероблено

національними портами 1,007 млн. TEU (зростання 19% в порівнянні з 2018 роком). Одеський порт обробляє 64,5% національного контейнерообігу.

У морських торговельних портах України переробка контейнерних вантажів здійснюється приватними стівідорними компаніями на чотирьох терміналах: «Контейнерний термінал Одеса» («КТО»), «Бруклін-Київ Порт», «ТІС-КТ», на терміналі Чорноморського рибного порту. Частка переробки контейнерних вантажів в загальному вантажообігу національних портів в 2019 році склала 7,9%.

У найбільшу групу терміналів ТІС (Південний) входить п'ять спеціалізованих морських терміналів за підсумками 2019 року, переробка вантажів займає 20% стівідорного ринку в українських морських торговельних портах. Група компанії володіє потужною залізничною інфраструктурою, перспективами зростання, великими територіями.

Найбільш глибоководний контейнерний термінал в Україні це ТІС КТ, який в 2019 році збільшив переробку контейнерних вантажів на 57% до 218 661 TEU, це найвищі темпи зростання в Україні серед контейнерних вантажів.

Серед контейнерних терміналів лідером в 2019 році залишається Контейнерний термінал Одеса (КТО), через причали якого проходило 38,9% всіх контейнерних вантажів, які обробляється в Україні. Контейнерообіг КТО в 2019 році склав 391 438 TEU, що на 15,8% більше ніж у попередньому році.

Потрібно відзначити, що в національних морських торговельних портах надлишок контейнерних потужностей, що дає лінійним операторам вибирати кращі за техніко-економічним рівнем і умовами роботи термінали. Наприклад, з квітня 2018 року компанія Maersk Line прийняла рішення перенести судозаходи з «Контейнерного Терміналу Одеса» в «ТІС-КТ», оперуючи, що в Південному найкраща портова і залізнична інфраструктура [7]. Чистий прибуток Maersk Line в 2018 році склала 3,2 млрд. дол.

В останні час Україна стала більш залежна від імпорту вугілля, тому в вантажообігу вугілля 96,6% імпортні поставки. Найбільшу частку в цьому вантажообігу займає порт «Південний», компанія - ТІС.

В Україні портовий ринок є привабливим для інвесторів, оскільки володіє сильним потенціалом. У портових операторі особливо гостро останнім часом стоять наступні проблеми: застарілий механізм нарахування портових зборів в національних морських торговельних портах та 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.

Необхідна раціональна і економічно обґрунтована система нарахування ставок портових зборів для кожного морського порту. Система конкурентного позиціонування портових операторів повинна ґрунтуватися на оптимізації параметрів їх функціонування на ринку стивідорних послуг.

Чорноморський рибний порт досяг в 2019 році обсягу переробки контейнерів 138856 TEU, що на 16263 TEU більше аналогічного періоду. Охоплення контейнерного ринку в 2019 році склав 13,8%.

Динаміка структури переробки контейнерів національними морськими портами представлена на рис.2.

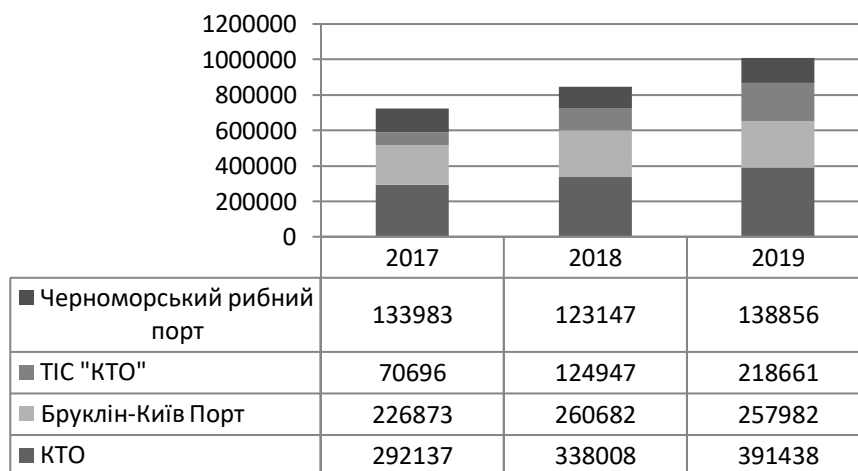


Рис 2. Структура переробки контейнерних вантажів національними морськими портами за 2017-2019 рік, TEU

На рис. 3 представлена інформаційно-логістична модель, що відображає вплив чинників макро та мікро рівня, які обумовлюють роботу стивідорних операторів в системі ринку транспортних послуг.

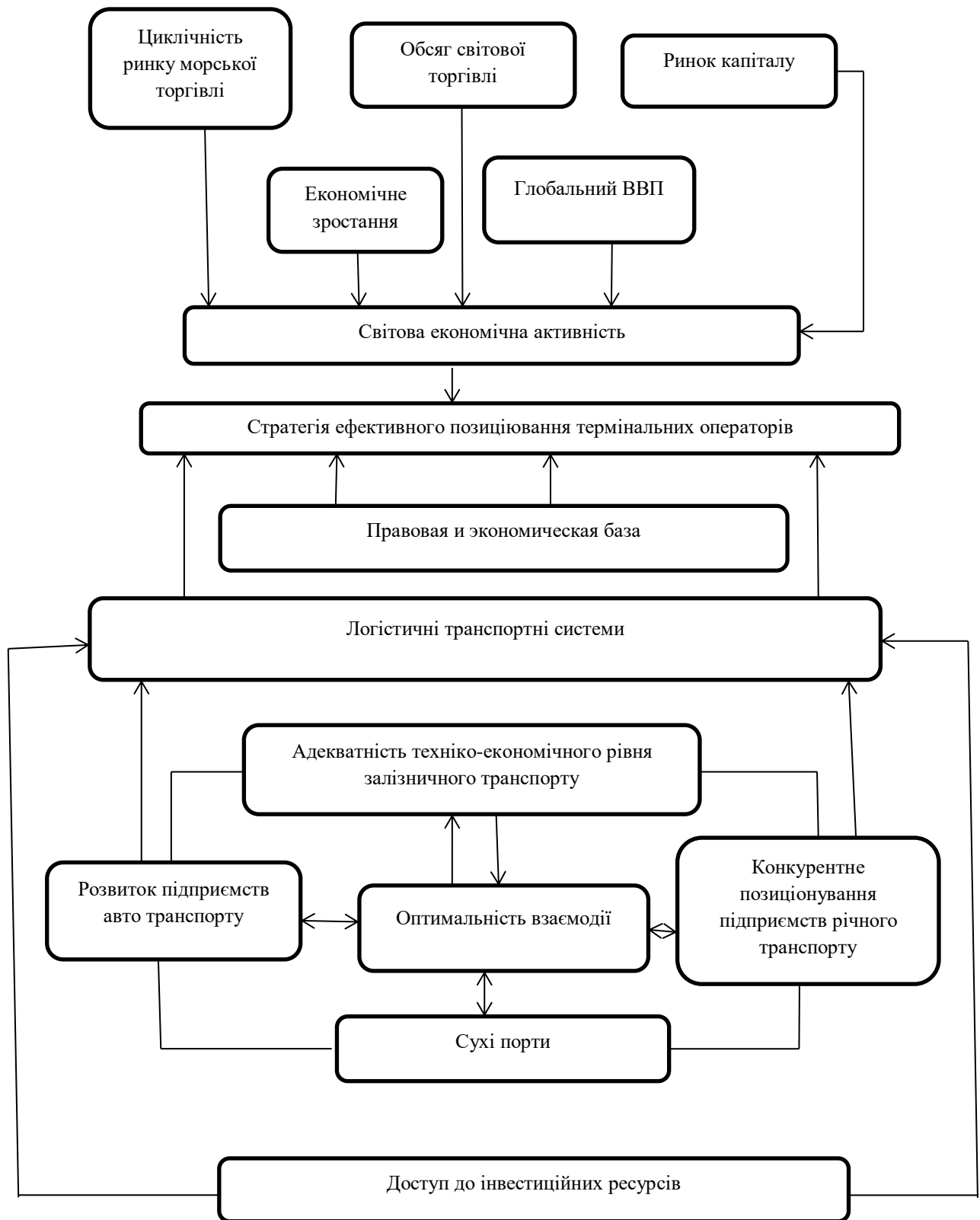


Рис. 3 Макро і мікро фактори формування конкурентної стійкості портової галузі

Механізм формування конкурентної стійкості портових операторів в структурі ринку інтермодальних перевезень 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, 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 [8].

Морським торговельним портам у слідстві 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, а й 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.

В системі нерівномірного розвитку термінальних операторів в Україні в системі ринку морської торгівлі і при жорсткому дефіциті інвестиційних ресурсів для конкурентного позиціонування портового бізнесу як критерій розвитку слід розглядати максимізацію кінцевих параметрів найважливіших цілей функціонування портів. При скороченні ступеня дефіциту фінансових ресурсів завдання вибору варіанту проекту розвитку зводиться до визначення необхідних вкладень для досягнення максимуму ефекту.

Розвиток цифрових технологій може призвести до скорочення робочих місць. До 2040 року, згідно з дослідженнями компанії Deloitte в Україні 90% технологічних операцій будуть автоматизовані.

Стратегія ефективного позиціонування портового бізнесу в структурі світового ринку морської торгівлі повинна ґрунтуватися на ефекті масштабу.

Список використаних джерел

1. Исторический рекорд перевалки в портах Украины //Порты Украины, №1. - 2020 – 38с.
2. DP World покупает контрольный пакет контейнерного терминала ТИС//Порты Украины, №1. - 2020 – 7с.
3. Знакомство с Turkish Chamber of Shipping//Порты Украины, №5. - 2019 – 36с.
4. MV Cargo: в преддверии торжественного открытия//Порты Украины, №5. - 2019 – 8с.
5. Грузоперевозки по Днепру увеличились на 19,1%//Порты Украины, №1. - 2020 – 5с.
6. М.В. Миусов, Н.Т. Примачев и др. Экономические аспекты эффективного функционирования морской индустрии / Под общей ред. д.э.н., проф. Н.Т. Примачева. Моногр. - Одесса: НУ «ОМА», 2017. – 315 с.
7. Dykstra Don. L. Commercial Management in Shipping / Don. L. Dykstra. – London UK: Nautical Institute, 2005. – 496 p.
8. Рейтинг частных стивидорных компаний Украины // Порты Украины, №5. - 2018. – с. 13-27с.