

Мезіна Л.В.,  
к.е.н., доцент,  
доцент кафедри економічної теорії  
та підприємництва на морському транспорті,  
Національний університет Одеська морська академія, м. Одеса

## УМОВИ СТІЙКОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

Зовнішнім середовищем конкурентного позиціонування будь-якого морського транспортного підприємства є ринок морської торгівлі. Ринок морської торгівлі являє собою єдину багаторівневу систему, яка складається з сукупності безлічі сегментів, що відображають умови й особливості функціонування спеціалізованих ринків: суднобудівного, фрахтового, стивідорного, судноплавного, сервісних послуг і робіт спеціального призначення. Складна сукупність ринку морської торгівлі утворилася під впливом низки чинників глобалізації економічних відносин, інтеграції та інтернаціоналізації виробництва й реалізації продукції.

У період з 2025 по 2029 рік обсяги морських перевезень зростатимуть у середньому на 2,4 відсотка на рік, а зростання контейнерних перевезень, за прогнозами UNCTAD, становитиме 2,7 відсотка [1]. Крім того, таке зростання стимулюватиметься такими факторами, як технічний прогрес, перехід на чисту енергію і розвитком інфраструктури. У середньостроковій перспективі зростання буде залежить від того, як розвиватимуться ризики, які пов'язані з погіршення економічного становища в світі. До їх числа відносяться війна в Україні, геополітична напруженість, що зросла, і чинники економічної невизначеності, що зберігаються [2]. Повномасштабне вторгнення РФ призвело до змін напрямків, обсягів вантажообігу та переорієнтації торговельних потоків України.

Розвиток морської портової інфраструктури має вирішальне значення в глобальній продовольчій безпеці.

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 [3].

Функціонування національних морських торгових портів відіграє стратегічну роль в стійкості економіки України. Як свідчать дані рис. 1 зменшення обсягів вантажообігу морських торгових портів в 2022 році вплинуло на погіршення економічної ситуації в Україні. Але потрібно зазначити, що з 2023 року поступово шість морських портів України нарощують вантажообіг. На базі ефективності роботи морських портів забезпечується економічна безпека держави. В вантажообігу портів Великої Одеси в 2023 та 2024 році переважає агропродукція для країн Єгипту, Іспанії, Китаю, США та інших країн світу.

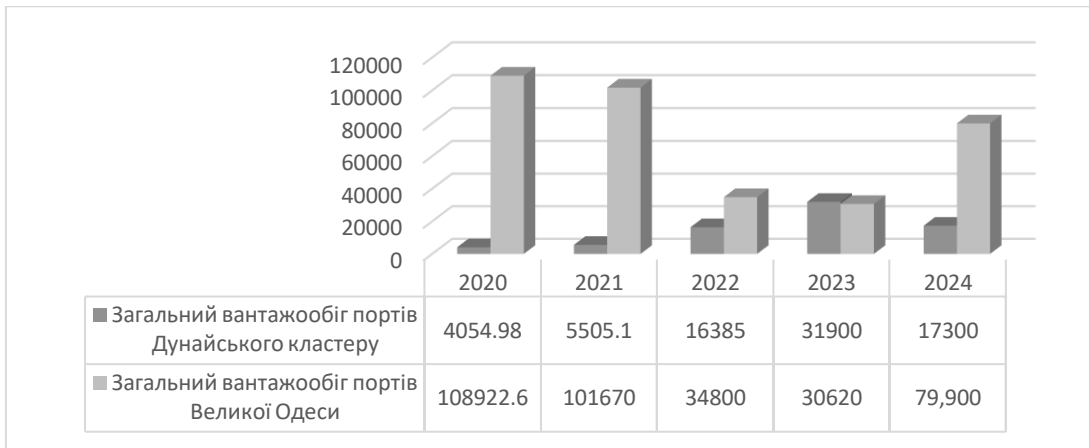


Рис. 1. Динаміка загального вантажообігу українських морських портів за 2016-2024 р, тис.т.

*Джерело: дані журналу «Порти України» (2016-2022), Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України (2023, 2024)*

Внаслідок блокування морських портів України фрахт в Чорному морі в 2022 році вантажних суден різко подорожчав. До портів Середземного моря фрахт складав 100 дол. за тонну, що давало надвисокі прибутки судновласникам. Наприклад, діяльність судноплавної компанії Українське Дунайське пароплавство в 2021 році була збитковою. А в 2022 та 2023 роках судноплавна компанія досягла рекордних фінансових результатів. В 2023 році прибуток склав 719 млн грн. та були ліквідовані всі борги. Дивіденди сягнули рекордного показника в розмірі 216 млн. грн за всю історію існування компанії. Потрібно зазначити, що крім високих фрахтових ставок рекордні фінансові показники компанія досягла в наслідок вирішення проблем в логістиці – об'єднанню фрахту з перевалкою в Україні та румунському порту Констанція, нарощування власних потужностей, модернізація власного флоту, використання сучасної системи моніторингу, яка дозволяє компанії контролювати рух суден, параметри роботи двигуна та витрати палива.

Також судноплавна компанія Українське Дунайське пароплавство в 2024 році уклало контракт на перевезення залізорудної сировини в Європейські країни. Цей контракт передбачає зростання обсягів перевезення на 30%. На початку 2025 році караван у складі «Капітан Антипів» та п'ять барж відправили в Сербію 10 тис. тон залізорудної сировини [4]. Труднощі з якими стикається судноплавна компанія Українське Дунайське пароплавство на початок 2025 року це підвищення тарифів «Укрзалізниці» на вантажні перевезення майже на 40%. По розрахункам експертів компанії Українське Дунайське пароплавство якщо тарифи будуть підвищено, то вартість транспортування зерна зросте на 30-40%, що негативно вплине на кінцеву вартість української аграрної продукції та може зупинити роботу Дунайського пароплавства у напрямку порту Констанція [5].

Слід розрізняти внутрішні та зовнішні чинники стійкості фірми за параметрами якості продукції, робіт і послуг. В основі внутрішніх лежать традиції операторської діяльності в секторі пріоритетного впливу підприємства.

Однак підтримання конкурентної стійкості передбачає активність інвестиційної діяльності. При цьому слід пам'ятати орієнтацію на управління не тільки прибутковістю діяльності, але ринковою вартістю підприємства.

Для стійкого становища підприємств водного транспорту на ринку транспортних послуг, продукція має бути конкурентоспроможною за трьома групами переваг. Це насамперед функціональна конкуренція, за якої продукція має відповідати нормалізованим потребам покупців. Параметрична конкуренція заснована на перевазі даного блага над іншими за особливими споживчими якостями. Вартісна конкуренція передбачає цінні переваги над аналогічними товарами інших виробників. Саме в цьому плані необхідне розроблення та реалізація наукових засад вироблення та реалізації стратегії управління якістю, конкурентоспроможністю на основі контролю економічного стану підприємства та його ринкової стійкості.

Для забезпечення відновлення та конкурентного розвитку національних морських та підприємств внутрішнього водного транспорту потрібно: покращити стан внутрішньої логістики, з урахуванням викликів воєнного стану; удосконалення нормативно-правового забезпечення роботи підприємств морського транспорту та внутрішньо водного транспорту; впровадження міжнародних стандартів; адаптація законодавчої бази національної транспортної системи до вимог ЄС, конкурентний розвиток кадрового потенціалу, впровадження раціонального механізму управління інвестиційними проектами; використання принципів цифровізації в системі управління підприємствами транспорту; розширення номенклатури вантажів з урахуванням змін зовнішнього середовища.

Список використаних джерел:

1. Review of Maritime Transport 2024 / Report by the UNCTAD secretariat. New York, Geneva: UNCTAD, 2024. P. 199. *Офіційний сайт*. URL: <http://unctad.org/tnc>
2. Trade and Development Report 2024/ Report by the UNCTAD secretariat. New York, Geneva: UNCTAD, 2024. P. 208. *Офіційний сайт*. URL: <http://unctad.org/tnc>
3. Стійкість українських портів: вантажообіг у 2024 році сягнув 97 млн.т. // Міністерство інфраструктури України. *Офіційний сайт*. URL: <https://mtu.gov.ua/news/36333.html>
4. УДП відправило перший в 2025 році караван з 10 тис. тонн залізничної сировини. // Центр транспортних стратегій. *Офіційний сайт*. URL: [https://cfts.org.ua/news/2025/01/06/udp\\_vidpravilo\\_pershiy\\_v\\_2025\\_rotsi\\_karavan\\_z\\_10\\_tis\\_tonn\\_zalizadorudno\\_sirovini\\_81602](https://cfts.org.ua/news/2025/01/06/udp_vidpravilo_pershiy_v_2025_rotsi_karavan_z_10_tis_tonn_zalizadorudno_sirovini_81602)
5. Зерновики закликають «Укрзалізницю» не підвищувати тарифи на вантажні перевезення//Центр транспортних стратегій. *Офіційний сайт*. URL:[https://cfts.org.ua/news/2025/01/10/zernoviki\\_zaklikayut\\_ukrzaliznitsyu\\_ne\\_pidvischuvati\\_tarifi\\_na\\_vantazhni\\_perevezennya\\_81644](https://cfts.org.ua/news/2025/01/10/zernoviki_zaklikayut_ukrzaliznitsyu_ne_pidvischuvati_tarifi_na_vantazhni_perevezennya_81644)

