

## ПЕРСПЕКТИВИ ТА УМОВИ КОНКУРЕНТНОГО РОЗВИТКУ ПОРТІВ ДУНАЙСЬКОГО КЛАСТЕРУ

**Мезіна Лілія Василівна,**

к.е.н., доцент, доцент каф. «Економічної теорії та підприємництва на морському транспорті»

Національний університет «Одеська морська академія»

E-mail: [lilimezina@gmail.com](mailto:lilimezina@gmail.com)

ORCID: 0000-0003-2595-5041

Забезпечення безперебійної роботи портової інфраструктури є основою економічної стійкості морських торговельних портів. Один з основних показників економічної ефективності функціонування портової інфраструктури - час на обробку вантажопотоків. Час знаходження суден під завантаження та розвантаження в світових морських портах на протязі багатьох років до пандемії зменшувався. Під час пандемії COVID – 19 цей показник збільшився та хоча вже в 2022 році спостерігалася тенденція зменшення загального показнику часу знаходження суден на завантаження та розвантаження, але в багатьох світових морських портах в 2022 році середній час перебування суден в світових морських портах становив 1,04 дня для всіх суден, що перевищує до пандемічний рівень [1].

Динаміка переробки вантажу в портової галузі характеризується по перше, параметрами розвитку національної економіки, а по друге, динаміка вантажообігу відображає позиціонування морського порту в міжнародному розподілу праці. Ефективний та сталий розвиток функціонування портової інфраструктури є невід'ємною частиною забезпечення стійкості функціонування морської галузі. В 2022 та в 2023 році функціонування світової морської галузі є стійкою та по прогнозам UNCTAD в 2024 році загальний обсяг морських перевезень збільшиться на 2.1%, а в 2025 та 2026 році в морської галузі очікується зріст на 2,2 % [2].

Однак, потрібно зазначити, що в світової морської галузі та зокрема на ринку перевезення сухих вантажів відчуються негативні тенденції, які викликані наслідками війни в Україні. Агресія росії привела к змінам в організації світових перевезень, збільшенню дальності маршрутів перевезення зернових вантажів.

Через зниження обсягу перевезень зернових вантажів, внаслідок блокування морських шляхів у Чорноморському басейні державою агресором можливі наслідки для глобальної морської торгівлі: погіршення фрахтової кон'юнктури, внаслідок непевності та побоювань судновласників подавати

судна до морських портів Одеса, Південний, Чорноморськ та поява надлишків пропозиції на ринку морської торгівлі, підвищення цін на продукти харчування.

Вантажопотік морських портів Дунайського кластеру в 2023 році досяг рекордних показників та склав 31900 тис.т. Суднозахід склав за 11 місяців 2023 році - 13045 одиниць, що на 46% більше ніж в 2022 році за той же період [3]. На рис.1. представлено динаміка вантажообігу портів Дунайського кластеру.

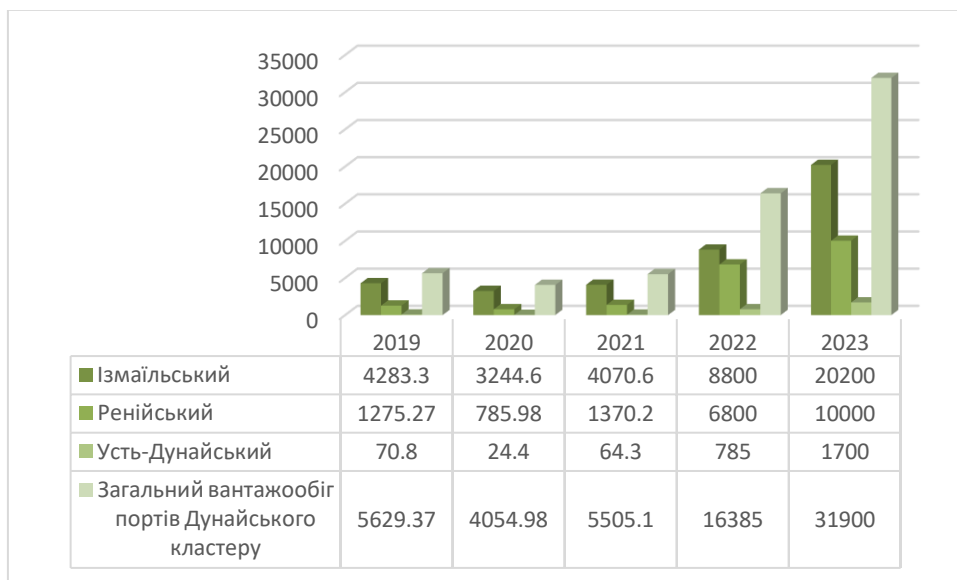


Рис.1. Динаміка вантажообігу портів Дунайського кластеру за 2019-2023 рік, тис. т

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

Морські порти Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ є логістичними вузлами для перевезення зернових вантажів морським шляхом. В 2021 році вантажообіг дунайських портів склав 5,5 млн.т, в 2022 році – 16,4 млн.т, в 2023 році – 31,9 млн.т. На протязі 2023 року порти Дунайського кластеру відкрили 23 нових терміналів та 20 точок для перевалки вантажів, впроваджено проведення суден у нічний час доби, впроваджено проведення суден за методом лідирування [4].

В 2023 році в структурі вантажообігу морського торгового порту Ізмаїл переважають зернові вантажі, шрот, сонячник та олія. Підкреслимо, що в 2023 році Ізмаїльський морський торговий порт виконав за чотири місяці річний план вантажопереробки та на початок травня 2023 року було перероблено 6,2 млн.т.

Країна агресор цілеспрямовано руйнує інфраструктуру портів України. З липня 2023 року країною агресором було пошкоджено або зруйновано 69,7 тис. метрів квадратних складських приміщень із зерном.

В морських портах Рені та Ізмаїл за час воєнного стану, реагуючи на високий попит перевезення стратегічних зернових вантажів в контейнерах, впроваджена контейнерна портова інфраструктура та впроваджено в експлуатацію три регулярних контейнерних сервісів [5].

Компанія Risoil Ukraine розвиває відправлення агропродукції у контейнерах до кінцевих споживачів (Південно-Східна Азія, Африка). Потрібно

підкреслити, що на ринку є достатньо високий попит на постачання зернових вантажів до кінцевих споживачів в контейнерах, але з іншого боку, для цього сегменту ринку транспортних послуг характерно складна та дорога логістика.

Необхідно зазначити, що постачання агропродукції у контейнерах для компанії Risoil не нова, компанія вже спочатку торговельної діяльності розвиває контейнерну програму доставки агропродукції до Індії, Китаю, Філіппін, Таїланду, Бангладеш, Непал та інші.

Спостерігається зростання обсягів перевезення Укрзалізницею у напрямку портів Дунаю на 33% в 2023 році.

Держава розвиває сухопутну логістику, наприклад Укрзалізниця в 2023 році виготовила зерновоз, який максимально пристосований для перевезення збіжжя територією України та колією Європейського Союзу та враховує вимоги та особливості технічної складової інфраструктури. Далі планується серійне виробництво Укрзалізницею зерновозів.

Також потрібно зазначити, що Укрзалізниця в 2023 рік перевезла 148,4 млн тонн вантажів, з яких 84,8 млн.т внутрішні перевезення, 56 млн.т склав експорт, 6,8 млн.т імпорт та 0,6 млн.т транзит [6]. В січні 2024 року Укрзалізниця рекордно збільшила обсяги перевезення вантажів. Експорт в січні 2024 року склав 7,5 млн. т вантажів, з них: 3,4 млн. т це зернові вантажі. Одна з причин збільшення обсягів перевезення вантажів Укрзалізницею це початок роботи морського Українського коридору. Підкреслимо, на власних потужностях компанія Укрзалізниця в 2023 році збудувала 528 вантажних вагонів.

Для стабільного функціонування портової інфраструктури потрібно використовувати механізм швидкої доставки вантажів, сучасні цифрові технології, інноваційні бізнес моделі розвитку, оптимізувати бізнес процеси.

Для забезпечення розвитку національної транспортної галузі потрібно покращити стан внутрішньої логістики. Наприклад, події які сталися на початок 2024 року: у зв'язку з блокуванням кордону з Польщею, Українське Дунайське пароплавство пропонує впровадити новий додатковий маршрут перевезення вантажів через річку Дунай. Цей маршрут пролягатиме з одного з українських портів до Констанци та дунайських портів Німеччини: баржеві каравани щомісяця забезпечать доставку 2,1 тис TEU до Регенсбургу або 5,9 тис TEU до Констанци. Необхідно зазначити, що доставка вантажів в порт Румунії дає можливість експорту в будь яку точку світу.

Для забезпечення функціонування та розвитку морської портової інфраструктури в умовах воєнного стану в Україні важливо впровадження гнучких моделей управління, які враховують теперішні умовам функціонування, військові та економічні ризики.

Основним принципом ухвалення інвестиційних рішень, щодо впровадження інноваційних технологій є досягнення нормалізованої величини ефективності стивідорного бізнесу при реалізації виробничого потенціалу з урахуванням умов рівномірності завантаження терміналів. Слід зазначити, що прийняття раціональних рішень в інвестиційної діяльності стивідорних підприємств передбачає необхідність урахування збалансованості попиту та пропозиції на світовому ринку морської торгівлі.

Для забезпечення економічної безпеки держави в основі моделі функціонування портового бізнесу потрібно дотримуватися балансу між приватною та державною власністю в портовому бізнесу, а також розглянути шляхи забезпечення конкурентного розвитку підприємств морського транспорту, за критеріями ефективності та прибутковості.

При формуванні економічної стратегії конкурентного позиціонування портового бізнесу необхідно враховувати умови досягнення фінансової стійкості та необхідного рівня конкурентного позиціонування стивідорних підприємств в структурі ринка морської торгівлі. Конкурентний розвиток стивідорного бізнесу обмежується складністю забезпечення фінансування для підвищення технічної складової вимогам зовнішнього середовища та задачам максимізації грошових потоків портового бізнесу. В цьому аспекті потрібно розглядати принципи розвитку стивідорного бізнесу: поступове нарощування основного капіталу стивідорних підприємств, відповідність техніко-економічного рівня стивідорних підприємств вимогам світового ринку морської торгівлі.

### Список літератури

1. Review of Maritime Transport 2022 / Report by the UNCTAD secretariat. New York, Geneva: UNCTAD, 2022. P. 191. URL: <https://unctad.org/publication/world-investment-report-2022>
2. Review of Maritime Transport 2023 / Report by the UNCTAD secretariat. New York, Geneva: UNCTAD, 2023. P. 194. URL: <https://unctad.org/publication/world-investment-report-2023>
3. Коли українські порти були заблоковані ми звернули увагу на Дунай// Порти України, №1-2. 2023. С.46-48. URL: <http://portsukraine.com/>
4. Українські порти та зернова ініціатива (2023). Звіт Адміністрації морських портів України. URL: <https://uspa.gov.ua/>
5. Порти України у 2022 році: зростання лише на Дунаї // Порти України, №1-2. 2023. С. 54-59
6. Укрзалізниця рекордно збільшує вантажні перевезення (2024). Звіт Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/35210.html>