

Ільченко С. В.

*доктор економічних наук, професор,
завідувачка відділу ринку транспортних послуг
Державної установи «Інститут ринку і економіко-екологічних
досліджень Національної академії наук України»
м. Одеса, Україна*

Грищенко В. Ф.

*кандидат економічних наук, доцент,
старший науковий співробітник
відділу ринку транспортних послуг
Державної установи «Інститут ринку і економіко-екологічних
досліджень Національної академії наук України»
м. Одеса, Україна*

Грищенко І. В.

*кандидат економічних наук,
старший науковий співробітник
відділу ринку транспортних послуг
Державної установи «Інститут ринку і економіко-екологічних
досліджень Національної академії наук України»
м. Одеса, Україна*

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-297-8-5>

ФОРМУВАННЯ НАЦІОНАЛЬНОГО СУДНОПЛАВНОГО РИНКУ УКРАЇНИ У ПІСЛЯВОЄННИЙ ПЕРІОД: ОСНОВНІ ПРИНЦИПИ

В умовах формування національного судноплавного ринку у період післявоєнного відновлення України інтеграційна взаємодія судноплавних компаній може впливати на підвищення їх фінансової стійкості, зміцнення позицій на ринку морських вантажних перевезень, зниження ризиків та рівня невизначеності при наданні транспортних послуг.

При дослідженні питань, пов'язаних з вивченням основних принципів інтеграційної взаємодії на ринку морських вантажних перевезень, нами було проаналізовано наукові результати, викладені в працях провідних вчених, які присвячені питанням горизонтальної та вертикальної інтеграції у судноплавній галузі (Cruijssen F., Dullaert W.,

Fleuren H. [1], Evangelista P., Morvillo A. [2], Huang S.T. [3], Liu J., Wang J. [4], Sheppard E.J., Seidman D. [5]).

На нашу думку, формування національного судноплавного ринку у післявоєнний період має здійснюватися відповідно до таких основних принципів:

1. Геополітична стійкість. Збройна агресія російської федерації проти України, а також криза в галузі охорони здоров'я, викликана пандемією COVID-19, наочно показали ступінь економічної та соціальної взаємозалежності багатьох країн, інтегрованих через глобальні виробничо-збутові ланцюги які створюють для них основу розширених мереж морських вантажних перевезень від України (особливо українського експорту зернових).

2. Використання новітніх технологій. Цінність нових технологій та цифровізації в умовах збройної агресії російської федерації проти України та пандемії COVID-19 має бути визнана представниками органів державної влади, адміністрації портів, портових операторів та судноплавних компаній України не лише як спосіб підвищення ефективності повоєнного відновлення галузі морського транспорту України, а й як інструмент забезпечення його безперервного функціонування у періоди збоїв. Подібні технологічні інновації можуть охоплювати оперативну аналітику, вбудовані контрольні датчики, передові комунікаційні технології, оптимізацію судозаходів у порти, системи обробки великих масивів даних, автономні судна та транспортні засоби. Під час повоєнного відновлення галузі морського транспорту України на фоні стримування пандемії COVID-19 ці технології допомагають скоротити можливі втрати, пов'язані з пошкодженням та руйнуванням інфраструктури, небажані фізичні контакти та не допустити простою суден, закриття портів та блокування міжнародної торгівлі. Крім того, технічний прогрес стимулюватиме зростання електронної торгівлі та обсяги споживчих витрат у мережі Інтернет. Такі тенденції й надалі трансформуватимуть існуючі моделі виробництва та споживання, а також удосконалюватимуть способи організації доставки вантажів морськими шляхами та надання транспортних послуг з використанням суден, портів та внутрішнього транспортного сполучення.

Цифровізація дозволить створити безпаперове середовище, в якому всі процедури торгівлі здійснюються в онлайн-режимі. Для трейдерів це скоротить витрати часу та коштів, підвищить прозорість та розширить доступ до ринку, а також знизить ймовірність фізичного контакту та ризик зараження. Крім того, «розумні» цифрові рішення покращать

державне управління у сфері перевезення вантажів морськими шляхами та підвищать ефективність експортних, імпорتنих, каботажних та транзитних операцій. До того ж, мінімізують використання паперу, спростять процедури у сфері перевезення вантажів морськими шляхами, а також можуть сприяти пом'якшенню наслідків зміни клімату.

Технологічний фактор також буде дуже важливим для підвищення екологічної стійкості. При розробці пакетів заходів стимулювання та планів на період післявоєнного відновлення морського транспорту України уряд має прагнути задіяти синергетичні зв'язки між технологіями, охороною навколишнього середовища, ефективністю та стійкістю до потрясінь. Представники бізнесу та органів державної влади визнають, що для того, щоб адаптуватися до життя в післявоєнний період і зробити це за принципом «краще, ніж було», потрібно створювати додаткові економічні, соціальні та екологічні цінності та нові можливості для бізнесу, і не в останню чергу для морського транспорту.

3. Екологізація морського транспорту. Питання декарбонізації морського транспорту та його роботи на більш стійкій екологічній основі також буде виведено на перший план у програмі післявоєнного відновлення галузі морського транспорту України на тлі стримування пандемії COVID-19. Все сильніше відчуватиметься вплив роботи ІМО зі скорочення викидів парникових газів у судноплаванні, що призведе, як очікується, до зміни паливного балансу. Незабаром будуть використовуватися нові технології та інноваційні конструкції суден, що дозволяють застосовувати альтернативні види палива. Це змінить існуючі методи роботи з метою скорочення викидів вуглецю та екологічного сліду морського транспорту. Судноплавні компанії є не лише великим споживачем енергоносіїв, а й найбільшим їх перевізником. Тому галузі доведеться реагувати на зниження попиту на послуги нафтових танкерів та суден для перевезення вугілля та одночасне збільшення попиту на судна, що перевозять водень, аміак та інші альтернативні види палива.

4. Стійкість до потрясінь. Перебої, викликані збройною агресією російської федерації проти України та пандемією COVID-19, стали важким випробуванням для виробничо-збутових ланцюгів і бізнес-моделей, що лежать в їх основі, і спричинили блокаду одних і перевантаження інших морських транспортних і логістичних мереж. Післявоєнне відновлення галузі морського транспорту України вимагатиме від представників бізнесу та уряду прагнути підвищити стійкість та надійність морських транспортно-логістичних ланцюгів, у тому числі шляхом диверсифікації

своїх ділових партнерів, постачальників та споживачів. Це вимагатиме нового балансу локального, регіонального та глобального виробництва. Також для післявоєнного відновлення галузі морського транспорту України виникає гостра необхідність переосмислення стратегії управління матеріально-виробничими запасами, вивчення та розробки компромісних варіантів моделей постачання згідно з принципами «точно вчасно» та «про всяк випадок».

5. Зміна бізнес-моделей. Передбачаючи майбутні збої в умовах повоєнного відновлення галузі морського транспорту України, судноплавні компанії, вантажовідправники та вантажоодержувачі, порти та оператори внутрішнього транспорту переглядатимуть свої бізнес-моделі та моделі організації своєї операційної діяльності, щоб гнучкіше реагувати на мінливі умови ринку. Спираючись на досвід ситуації, що виникла після шоку збройної агресії російської федерації проти України та пандемії COVID-19, в умовах повоєнного відновлення галузі морського транспорту України, натрапивши на вузькі місця у логістиці та нестачу потужностей, представники бізнесу та органів державної влади будуть змушені переглянути політику інвестицій у розвиток судноплавних компаній та портів, а також планування їх діяльності. Очікується потенційне посилення державного регулювання в Україні ринків морських вантажних перевезень, оскільки національні антимонопольні органи мають уважніше відстежувати ставки тарифів та поведінку суб'єктів господарювання на ринку транспортних послуг та детально аналізувати швидкі стрибки цін на морські вантажні перевезення.

Інтеграційна взаємодія сегментів ринку морських вантажних перевезень при післявоєнному відновленні морського транспорту України прискорить розвиток тенденцій щодо цифровізації та екологічної стійкості, які вже існували раніше. Завдяки технічному прогресу морський транспорт і порти зможуть почати функціонувати, зводячи до мінімуму пряму взаємодію та фізичні контакти людей.

Література:

1. Cruijssen F., Dullaert W., Fleuren H. Horizontal Cooperation in Transport and Logistics: A Literature Review. *Transportation Journal*. 2007. № 46. P. 22–39. DOI: <https://doi.org/10.2307/20713677>

2. Evangelista P., Morvillo A. Alliances in liner shipping: An instrument to gain operational efficiency or supply chain integration? *International Journal of Logistics Research and Applications*. 1999. № 2(1). P. 21–38. DOI: <https://doi.org/10.1080/13675569908901570>

3. Huang S.T. Key factors analysis of strategic alliances in container liner shipping industry. *Transport & Logistics: the International Journal*. 2016. № 16 (39). P. 1–8. URL: http://ulpad.fberg.tuke.sk/transportlogistics/wp-content/uploads/1_Huang2.pdf

4. Liu J., Wang J. Carrier alliance incentive analysis and coordination in a maritime transport chain based on service competition. *Transportation Research Part e: Logistics and Transportation Review*. 2019. № 128. P. 333–355. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tre.2019.06.009>

5. Sheppard E.J., Seidman D. Ocean shipping alliances: The wave of the future? *International Journal of Maritime Economics*. 2001. № 3(4). P. 351–367. DOI: <https://doi.org/10.1057/palgrave.ijme.9100025>