

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН
КАФЕДРА МІЖНАРОДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН І БІЗНЕСУ

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувач випускової кафедри
_____ Л. М. Побоченко
«_____» _____ 2022 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ БАКАЛАВРА
ЗА СПЕЦІАЛЬНІСТЮ 292 «МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ»
ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНОЮ ПРОГРАМОЮ
«МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ»

Тема: «Особливості розвитку світового ринку морських перевезень»

Виконавець: Дідик Аліна Олександрівна, група МБ-401

(підпис виконавця)

Керівник: к.е.н., доцент, доцент кафедри міжнародних
економічних відносин і бізнесу ФМВ НАУ
Набок Інна Іванівна

(підпис керівника)

Нормоконтролер: Сидоренко Катерина Вікторівна

(підпис нормоконтролера)

Київ - 2022

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет міжнародних відносин

Кафедра міжнародних економічних відносин і бізнесу

спеціальність 292 «Міжнародні економічні відносини»

освітньо-професійна програма «Міжнародні економічні відносини»

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри
_____ Побоченко Л.М.
«__» _____ 2022 р.

ЗАВДАННЯ

на виконання кваліфікаційної роботи

Дідик Аліни Олександрівни

1. Тема роботи «Особливості розвитку світового ринку морських перевезень» затверджена наказом ректора «05» квітня 2021 р. №557/ст.
2. Термін виконання роботи: з 09 травня 2022 року по 19 червня 2022 року.
3. Вихідні дані до роботи: статистичні матеріали Міністерства інфраструктури України, Державної служби морського та річкового транспорту України, Інституту Чорноморських стратегічних досліджень, Державного підприємства «Адміністрація морських портів України», аналітичні звіти глобальних світових морських консультантів: Alphaliner, Drewry Shipping Consultants Ltd., щорічні звіти міжнародних організацій: Міжнародної торгової палати, Міжнародної палати судноплавства, ЮНКТАД.
4. Зміст пояснювальної записки: засади розвитку морських перевезень у системі міжнародних економічних та торговельних відносин, сучасні світові тенденції розвитку ринку морських перевезень, проблеми та перспективи участі України в міжнародних морських перевезеннях.
5. Перелік обов'язкового ілюстративного матеріалу: у роботі розміщено 16 таблиць, 27 рисунків.
6. Презентація основних результатів кваліфікаційної роботи в електронному вигляді. Розроблена презентація в Microsoft Office Power Point, складає 23 слайди.

7. Календарний план-графік

№ пор.	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1.	Вивчити літературні джерела з предмету дослідження та написати заяву про затвердження теми кваліфікаційної роботи	29.03.2022	Виконано
2.	Затвердити план дослідження та отримати завдання до виконання кваліфікаційної роботи	29.04.2022	Виконано
3.	Розкрити теоретичні засади розвитку морських перевезень у системі міжнародних економічних та торговельних відносин	03.05.2022 – 10.05.2022	Виконано
4.	Оцінити сучасні світові тенденції розвитку ринку морських перевезень	11.05.2022 – 17.05.2022	Виконано
5.	Визначити та обґрунтувати проблеми та пріоритетні напрямки участі України в міжнародних морських перевезеннях	18.05.2022 – 24.05.2022	Виконано
6.	Написати реферат, вступ, висновки та оформити список використаних джерел і додатки	25.05.2022 – 27.05.2022	Виконано
7.	Оформити кваліфікаційну роботу та пройти перевірку на плагіат	28.05.2022	Виконано
8.	Попередній захист кваліфікаційної роботи	07.06.2022	Виконано
9.	Передати кваліфікаційну роботу рецензенту для рецензування (за 10 днів до захисту)	04.06.2022	Виконано
10.	Передати кваліфікаційну роботу науковому керівникові для написання відгуку (за 7 днів до захисту)	07.06.2022	Виконано

8. Дата видачі завдання: «20» квітня 2021р.

Керівник кваліфікаційної роботи _____
(підпис керівника)

Набок І.І.
(П.І.Б)

Завдання прийняв до виконання _____
(підпис випускника)

Дідик А.О.
(П.І.Б)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до кваліфікаційної роботи «Особливості розвитку світового ринку морських перевезень»: 93 сторінки, 16 таблиць, 27 рисунків, 96 літературних джерел.

Перелік ключових слів (словосполучень): МОРСЬКИЙ ТРАНСПОРТ, МОРСЬКІ ПОРТИ, МОРСЬКЕ ГОСПОДАРСТВО, МОРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, СВІТОВИЙ РИНОК, МІЖНАРОДНІ МОРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ.

Об'єкт дослідження: теоретичні, методичні та прикладні аспекти розвитку світового ринку морських перевезень.

Предмет дослідження: особливості розвитку світового ринку морських перевезень в контексті дослідження їх проблем і перспектив розвитку.

Мета кваліфікаційної роботи: визначення ролі та основних особливостей морських вантажних перевезень у світі та в Україні.

Методи дослідження: загальні методи (аналіз, синтез, індукція, дедукція, класифікація), теоретичні методи (системний аналіз), економіко-статистичні, графічні та інші.

Отримані результати та їх новизна: у роботі розкрито особливості міжнародних вантажних морських перевезень у світовій економіці. Подальший аналіз та прогноз показників діяльності міжнародних морських портів у період пандемії та висвітлення пропозицій для галузі морських перевезень з метою подолання економічних наслідків пандемії COVID-19.

Значущість виконаної роботи та висновки: подальше створення належних і достатніх умов для розвитку правових, організаційно-адміністративних, економічних чинників розвитку міжнародних морських перевезень.

Рекомендації щодо використання результатів: матеріали кваліфікаційної роботи рекомендується використовувати для застосування при дослідженні сучасних особливостей розвитку світового ринку морських вантажних перевезень.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1	
ЗАСАДИ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У СИСТЕМІ МІЖНАРОДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ТА ТОРГОВЕЛЬНИХ ВІДНОСИН.....	9
1.1. Морський транспорт та морські порти як складові світового морегосподарського комплексу.....	9
1.2. Особливості міжнародних морських перевезень, їх регулювання та показники ефективності.....	13
1.3. Тлумачення правил «ІНКОТЕРМС-2020» та їх використання в морських перевезеннях.....	22
РОЗДІЛ 2	
СУЧАСНІ СВІТОВІ ТЕНДЕНЦІЇ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	29
2.1. Тенденції розвитку міжнародної морської торгівлі та портових перевезень.....	29
2.2. Аналіз діяльності перевізників на ринку міжнародних морських перевезень.....	46
2.3. Вплив економічних криз та пандемії COVID-19 на динаміку міжнародних морських перевезень.....	56
РОЗДІЛ 3.	
ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ УЧАСТІ УКРАЇНИ В МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ.....	67
3.1. Аналіз сучасного стану розвитку морського господарства в Україні.....	67
3.2. Перспективи участі морської транспортної галузі України у міжнародній системі морських перевезень.....	74
ВИСНОВКИ.....	84
СПИСОК БІБЛІОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	87

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Морські перевезення – найдавніший спосіб переміщення товарів та пасажирів. Незважаючи на розвиток технологій, морські перевезення успішно конкурують із сучасними транспортними засобами, такими, як літаки та трубопроводи. Наприклад, у перевезенні нафти морське транспортування досі займає важливе місце, незважаючи на будівництво нафтопроводів.

Морське транспортування відрізняється нижчою собівартістю, ніж інші типи перевезень. Це його головна перевага, яка робить його настільки популярною. Така вартість пояснюється великими обсягами, наприклад, на один з найбільших контейнерів «Emma Maersk» міститься до 13 500 контейнерів. Жоден вид транспорту не може вмістити стільки ж товарів, як спеціалізовані морські судна.

Іншим фактором є географічне охоплення перевезень. Це найоптимальніший варіант переміщення товарів між континентами. Для стимулювання транспортувань розроблено уніфіковані норми: Афінська та Брюссельська конвенції. Вони регулюють морське транспортування у світі. Існують єдині норми для портів і морських суден, що полегшує та прискорює вантажно-розвантажувальні роботи.

Головним недоліком морського транспорту є терміни доставки, він вважається найдовшим способом перевезення, навіть незважаючи на постійний розвиток сучасних технологій.

Надзвичайно важливими у науковому розумінні під час написання кваліфікаційної роботи стали дослідження: О.Є. Бабина, С.В. Білоусова, В.П. Власова, І.С. Гостєва, В.І. Давидова, А.Г. Дем'янченко, Г.С. Іванов, С.В. Ільченко, О.О. Карпенко, А.М. Мишко, Л.В. Москалюк, О.І. Никифорок, Т.О. Осташко, С.Є. Рогоза, В.Р. Сіденко.

Метою кваліфікаційної роботи є визначення ролі та основних особливостей морських вантажних перевезень у світі та в Україні.

Досягнення означеної мети передбачає вирішення таких **завдань**:

- охарактеризувати роль морського транспорту та морських портів як складових світового морегосподарського комплексу;
- визначити особливості міжнародних морських перевезень, їх регулювання та показники ефективності;
- описати характерні риси правил «ІНКОТЕРМС-2020» та їх використання в морських перевезеннях;
- визначити тенденції розвитку міжнародної морської торгівлі та портових перевезень;
- проаналізувати діяльність перевізників на ринку міжнародних морських перевезень;
- визначити вплив економічних криз та пандемії COVID-19 на динаміку міжнародних морських перевезень;
- оцінити сучасний стан розвитку морського господарства в Україні;
- окреслити перспективи участі морської транспортної галузі України у міжнародній системі морських перевезень.

Об'єкт дослідження: теоретичні, методичні та прикладні аспекти розвитку світового ринку морських перевезень.

Предмет дослідження: особливості розвитку світового ринку морських перевезень в контексті дослідження їх проблем і перспектив розвитку.

Методологія дослідження. Методологічною основою дослідження являються фундаментальні положення про міжнародні морські перевезення. В першому розділі при розкритті теоретичних основ розвитку морських перевезень використовувалися методи від абстрактного до конкретного, поєднання аналізу та синтезу, структурно-системного підходу, логічного й історичного, методу, причинно-наслідкових зв'язків. В другому розділі роботи, в аналітичній частині, де проводився аналіз світових тенденцій морських вантажних перевезень, використовувалися методи кількісно-якісного аналізу, поєднання аналізу та синтезу, статистичні методи, методи порівняльного аналізу. У останньому третьому розділі ключовими науковими методами були статистичний, порівняльний, причинно-наслідкових, логічних та функціональних зв'язків і залежностей, для розкриття проблем і перспективних

напрямів участі морської транспортної галузі України у міжнародній системі морських перевезень.

Апробація результатів дослідження. Окремі положення та результати дослідження висвітлено у наукових публікаціях:

Дідик А.О. Сучасні світові тенденції розвитку ринку морських перевезень під впливом COVID-19/А.О. Дідик // Національні економічні стратегії розвитку в глобальному середовищі: міжнародна науково-практична конференція, м. Київ, 14 травня 2021 р.: тези доп. – К.: НАУ-друк, 2021. – С. 181-183.

Дідик А.О. Участь України в міжнародних морських перевезеннях /А.О. Дідик// Національні економічні стратегії розвитку в глобальному середовищі: міжнародна науково-практична конференція, м. Київ, 26 травня 2022 р.: тези доп.– К.: НАУ-друк, 2022. – С. 82-85.

Структура кваліфікаційної роботи. Кваліфікаційна робота складається із вступу, трьох розділів, висновків та списку бібліографічних посилань використаних джерел. В роботі розміщено 16 таблиць, 27 рисунків. Список бібліографічних посилань використаних джерел включає 96 найменування на десяти сторінках.

РОЗДІЛ 1

ЗАСАДИ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У СИСТЕМІ МІЖНАРОДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ТА ТОРГОВЕЛЬНИХ ВІДНОСИН

1.1. Морський транспорт та морські порти як складові світового морегосподарського комплексу

Аналізуючи процеси розвитку технологій побудови морських транспортних засобів і транспортних магістралей, важко не помітити позитивну кореляцію з траєкторією розвитку індустріальних технологій в цілому. Зокрема, перехід від вітрильного флоту до флоту на паровій тязі стався в результаті першої індустріальної революції, заснованої на розробці, виробництві і широкому використанні парових двигунів [34, с. 13].

Успішне проведення другої індустріальної революції, заснованої на широкому використанні двигунів внутрішнього згоряння і електродвигунів, призвело до істотної модернізації флоту (появи різних типів теплоходів) при цьому, істотно підвищилася швидкість руху морського транспорту, його вантажопідйомність і надійність [35, с.16].

Прогрес в області інформаційних, телекомунікаційних та комп'ютерних технологій стимулював третю індустріальну революцію, в результаті якої почалася цифровізація водного транспорту і його інфраструктури (див. Рис. 1.1).

Особливістю четвертої індустріальної революції є посилення акценту на технологіях отримання знань і їх застосування за допомогою спеціальних технічних систем, що одержали назву штучних когнітивних технічних систем [34, с.14].

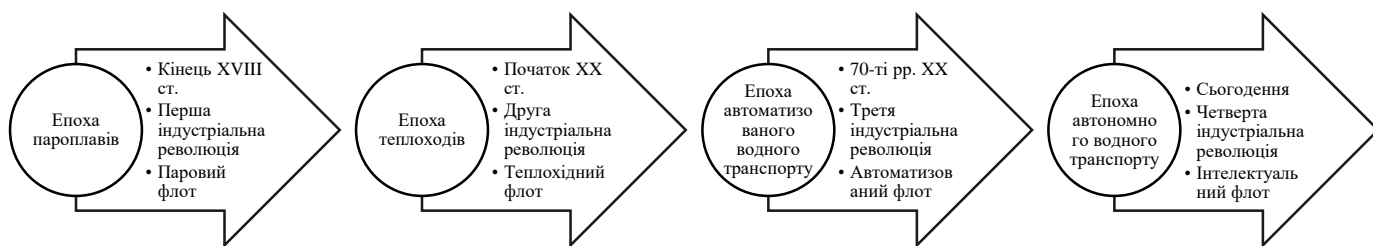


Рис. 1.1. Коеволюція індустріальних технологій побудови морського транспорту

Джерело: Степаненко В. О. Морська транспортна інфраструктура: сутність, класифікація та переваги / В. О. Степаненко // Бізнес Інформ. – 2019. – № 11. – С. 188.

Морський транспорт має наступні переваги перед іншими видами транспорту, зображені на рис. 1.2:

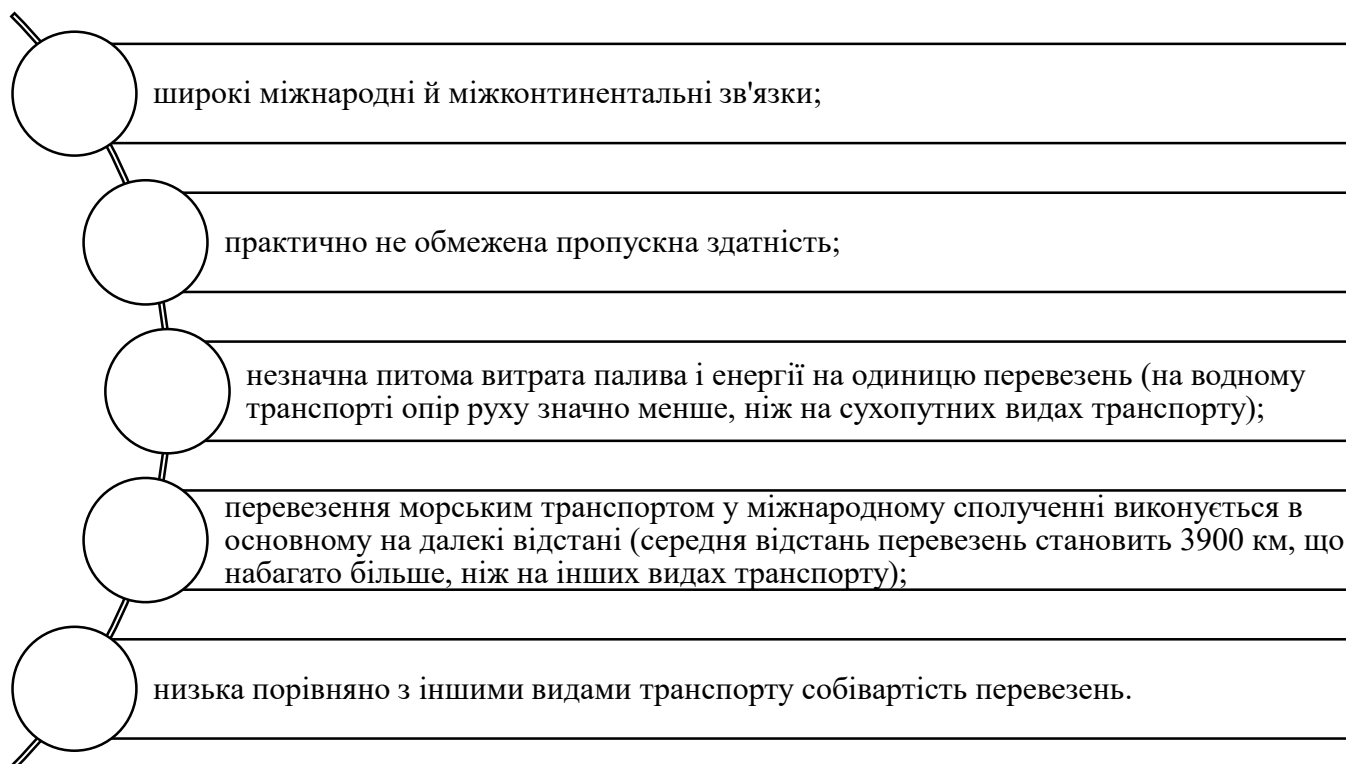


Рис.1.2. Переваги морського транспорту перед іншими видами.

Примітка. Побудовано автором за даними Пархоменко І.Н. Морський транспортний комплекс у системі міжнародних економічних відносин/ І.Н. Пархоменко // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. 2018. – № 2(63). – С. 16.

До недоліків морського транспорту можна віднести:

- 1) залежність від географічних особливостей і метеоумов;
- 2) значні капіталовкладення в портове господарство й транспортний флот.

Географію морських перевезень визначає не стільки мережа океанських і морських шляхів, скільки мережа портів, морських каналів, а також доступних для морських суден внутрішніх водних шляхів.

Структура управління морськими портами більшості країн світу в принципі базується на двох концепціях, які можна назвати англійською та французькою (табл. 1.1):

Таблиця 1.1

Концепції управління міжнародними морськими портами

Концепція	Характеристика
Французька	Розглядає порти як частину єдиної національної транспортної системи, завдання якої – задоволення потреб країни в вантажах, що перевозяться. Економічна діяльність порту в даному випадку має допоміжний характер. Передбачається, що дохід повинні приносити господарюючі суб'єкти, що діють на території порту, в прилеглому економічному районі. За рахунок цих доходів покриваються збитки від експлуатації портів. Французька концепція передбачає лише часткове покриття витрат порту за рахунок зборів.
Англійська	Розглядає порти як самостійні підприємства, що розвиваються на умовах самофінансування та самоокупності. Так, англійські порти не є державними. Це комерційні підприємства, які надають клієнтам відповідні портові послуги і виконують цілий ряд функцій, в принципі належать до сфери державного управління (в тому числі функції адміністрацій капітанів портів і т. д.).

Примітка. Складено автором за даними Приходько Н.І. Організаційно-правове забезпечення пересування товарів/вантажів на морському транспорті та значення логістичних провайдерів в процесі міжнародного перевезення /Н. І. Приходько, О. В. Логінов//Lex portus. –2018.–№ 4. – С. 67.

Європейська політика щодо морських портів при цьому виглядає так:

- інфраструктура, що забезпечує доступ у порти та захист морського середовища, повинна бути на відповідальності держави і фінансуватися з громадських коштів;
- інфраструктура порту повинна бути на відповідальності громадських організацій, але фінансуватися споживачами портових послуг.

Підвищення роботи морського порту в основі своїй базується на потребах ринків, які він обслуговує, а також використання наявних ресурсів для збільшення попиту з боку цих ринків. Нами згруповано основні функції морського порту (рис. 1.3):



Рис. 1.3. Узагальнена схема функцій морського порту.

Примітка. Складено автором за даними Логутова Т.Г. Морські порти як ключові логістичні центри у розвитку світової торгівлі / Т.Г. Логутова, М.М. Полторацький // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Міжнародні економічні відносини та світове господарство». 2018.– № 20(2). – С. 96.

Основні тенденції, що впливають на розвиток морських вантажних перевезень та функціонування морських портів у глобальному вимірі, можна умовно поділити на три групи:

1) економічні – глобалізація та консолідація перевезень за рахунок створення альянсів;

2) технічні – контейнеризація вантажів, збільшення вантажопідйомності суден, цифровізація логістичних процесів, митних, торгових та портових операцій, а також зростаюча роль безпеки мореплавства та екологічної безпеки;

3) просторові – зміни маршрутів лінійного судноплавства, що генерують зміни у локалізації морських портів.

У міру глобалізації виробництва послуг, пов'язаних із морським транспортом, країни, що розвиваються, освоюють усе нові сектори.

1.2. Особливості міжнародних морських перевезень, їх регулювання та показники ефективності

Морські перевезення – найдавніший спосіб переміщення товарів та пасажирів. З усіх варіантів транспортування, що існували в давнину, тільки цей залишився актуальним в даний час.

Незважаючи на розвиток технологій, морські перевезення успішно конкурують із сучасними транспортними засобами, такими, як літаки та трубопроводи. Наприклад, у перевезенні нафти морське транспортування досі займає важливе місце, незважаючи на будівництво нафтопроводів.

Морські транспортування найчастіше використовуються при мультимодальних перевезеннях, коли замовник не має можливості поставити товар морем до необхідного пункту. Він змушений комбінувати морський та сухопутний транспорт.

Відповідно до огляду морського транспорту ЮНКТАД, найбільше перевезень здійснюють порти Азії (64%). Європейські порти на другому місці з часткою 16% у морських перевезеннях, потім Північна Америка – 8%, Латинська Америка та країни Карибського басейну – 7%, Африка – 4%, Океанія – 2% [94].

Морський транспорт залишається основою світової торгівлі та виробничо-збутового ланцюжка, оскільки понад 4/5 товарів перевозяться морем. Проте зростання міжнародної морської торгівлі у 2021 р. трохи знизилося через нестабільну економічну ситуацію та збільшення ризиків. Це зниження відбивається у світовій економічній та торговій діяльності.

Морське транспортування відрізняється нижчою собівартістю, ніж інші типи перевезень. Це його головна перевага, яка робить його настільки популярною. Така вартість пояснюється великими обсягами, наприклад, на один з найбільших контейнеровозів Emma Maersk міститься до 13500 контейнерів [61]. Жоден вид транспорту неспроможний вмістити стільки ж товарів, як спеціалізовані морські судна.

Іншим фактором є географічне охоплення перевезень. Це найоптимальніший варіант переміщення товарів між континентами. Для стимулювання транспортувань розроблено уніфіковані норми: Афінська та Брюссельська конвенції. Вони регулюють морське транспортування у світі. Існують єдині норми для портів та морських суден, що полегшує та прискорює вантажно-розвантажувальні роботи.

Головним недоліком морського транспорту є терміни доставки, він вважається найдовшим способом перевезення, навіть незважаючи на постійний розвиток сучасних технологій. Швидкість доставки також залежить від погодних та кліматичних умов, пропускних здібностей каналів та кількості інвестицій у будівництво нових суден. До того ж, з давніх-давен існує загроза з боку морських піратів.

На даний момент у світі близько 2200 морських портів, Найбільшими є морські порти в Сінгапурі (м. Сінгапур) із середнім оборотом 325 млн тонн, у Нідерландах (м. Роттердам) – 320 млн тонн, США (м. Новий Орлеан) – 225 млн тонн у Китаї (м. Шанхай і м. Сянган) – 185 млн тонн і 175 млн т відповідно і в Японії (м. Тиба) – 170 млн тонн. У Росії зареєстровано 67 морських портів. Нафта і нафтопродукти займають понад 50% обсягу морських перевезень, вугілля – 18% [60].

Сучасні технології вдосконалюють морські транспортування, тому інноваційний сценарій розвитку морської інфраструктури є цілком очікуваним.

Відповідно до цього формується структура ринку морської торгівлі, яка зображена на рис. 1.4:



Рис. 1.4. Ринкові сектори морської торгівлі.

Примітка. Складено автором за даними Jean-Paul Rodrigue, Theo Notteboom. Maritime Transportation. [Electronic resource]. – Access: URL:<https://transportgeography.org/contents/chapter5/maritime-transportation>.

Правове регулювання морських перевезень має суттєві особливості, що відрізняють його від регулювання перевезень іншими видами транспорту:

1. Специфіка морського права є відмінною від інших галузей права, саме – процес перевезення проходить поза межами всіх держав. Це пов'язано з тим, що близько 80 % Світового океану є вільними і не підпорядковуються законам жодної держави.

Вирішення цієї проблеми вимагало розробки та прийняття низки багатосторонніх міжнародних договорів, що регулюють основні питання, такі як належність водних просторів, безпека плавання тощо. Положення більшості угод у мореплаванні є обов'язковими для виконання всіма державами.

2. Велике значення звичаю, що теж є правом. Це збереглося ще з часів панування Великої Британії над морями [29, с.29].

Законодавча база, яка забезпечує регулювання морських перевезень, складається з національного законодавства та міжнародних конвенцій.

Більшість умов міжнародних перевезень морським транспортом регулюється нормами та правилами внутрішнього законодавства: морськими правилами та кодексами держав.

Міжнародними транспортними конвенціями регулюються здебільшого три сфери морських перевезень:

- розвиток морської торгівлі;
- безпечне мореплавання;
- відповідальність морського перевізника або судновласника за будь-які збитки.

Правове регулювання міжнародних перевезень вантажів морським транспортом ґрунтується на трьох конвенціях.

1. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються коносаментів, яка укладена в Брюсселі 25 серпня 1924 року і також відома під назвою Гаазьких Правил. Гаазькі правила – зведення правил, положень, визначальних обсягів відповідальності судновласників під час перевезення вантажів по коносаментах. Мета прийняття Конвенції – встановлення за допомогою цієї угоди деяких однакових правил, що стосуються коносаментів – документа, що застосовується під час перевезення вантажів морським транспортом.

2. Протокол змін до Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються коносаментів, прийнятого в Брюсселі 23 лютого 1968 року, також відомий під назвою Правила Вісбі. Брюссельський протокол значно розширив сферу застосування Гаазьких правил. Він складається із 17 статей, спрямованих на конкретизацію положень про відповідальність перевізника, встановлення її меж.

3. Конвенція Організації об'єднаних націй з морського перевезення вантажів, яка укладена в Гамбурзі 30 березня 1978 році, також відома під назвою Гамбурзькі Правила. Ця Конвенція встановлює однаковий правовий режим, що регулює права

та зобов'язання відправників вантажу, перевізників і вантажоодержувачів згідно з договором морського перевезення вантажів [29, с.30].

На морському транспорті розрізняють лінійні та трампові види сполучень. Під лінійним судноплаством розуміється така форма транспортних послуг, за якої судовласник організує регулярний рух суден між обумовленими портами за задалегідь оголошеним розкладом.

Договором морського перевезення у лінійному сполученні є коносамент. Коносамент – це документ, що видається перевізником та засвідчує прийняття вантажу до перевезення із зобов'язанням доставити його до порту призначення та видати одержувачу. Він виконує функцію відразу кількох документів, оскільки одночасно є:

- розпискою особи, яка здійснює перевезення, у тому, що вантаж прийнятий у певному стані та кількості;
- доказом факту укладання договору міжнародного перевезення вантажу морським транспортом;
- товаророзпорядчим документом, який наділяє свого пред'явника правом розпоряджатися вантажем на власний розсуд [18, с.37].

Трампове суднопластво є видом сполучень, не пов'язаного з постійним районом плавання, задалегідь встановленими портами відправлення та призначення. Для використання судна в трамповому суднопластві необхідно укласти договір фрахтування судна (рейсовий чартер), який є угодою між судовласником і фрахтувальником про найм судна або частину його приміщень для перевезення вантажів за певну суму. Рейсовий чартер не має якоїсь певної форми, оскільки існує безліч його різновидів.

Види фрахтування суден по рейсовому чартеру:

1) фрахтування одного рейсу. У цьому випадку після здачі вантажу одержувачу та закінчення всіх розрахунків за цим рейсом обидві сторони вільні від взаємних зобов'язань;

2) фрахтування судна на кілька послідовних рейсів. За цим договором судовласник після завершення першого рейсу зобов'язаний негайно направити

судно до другого, потім до третього тощо до виконання всього узгодженого кількості рейсів;

3) фрахтовий контракт є угодою про перевезення регулярними рейсами певної кількості вантажу даного фрахтувача протягом обумовленого календарного періоду [34, с. 14].

Лінійний коносамент і рейсовий чартер є повною формою договору морської перевезення, тому що вони містять всі необхідні комерційні та юридичні статті, що визначають взаємовідносини сторін по даній угоді.

Існують короткі форми договору морського перевезення. Вони узгоджуються лише основні характеристики угоди, а в частині інших умов робиться посилання чартер чи коносамент. До них відносяться:

– букінг-нот – договір міжнародних перевезень морським транспортом, поширений у лінійному плаванні. Щоб його укласти, необхідна заявка відправника вантажу на бронювання під нього місця на судні. У такий спосіб доставити товари можна тільки в один-єдиний пункт або в якийсь із проміжних портів;

– берс-нот – договір міжнародних перевезень морським транспортом, однаково поширений у лінійному та трамповому плаванні. Він застосовується у випадках, коли судно в повному обсязі завантажено товарами;

– фікшур-нот – документ міжнародних перевезень морським транспортом, чия мета – зафіксувати факт того, що укладено угоду фрахтування ще до того, як сторони підписали відповідний чартер. Фікшур нот є тимчасовим документом, який застосовується для того, щоб сторони мали гарантії виконання партнерами своїх зобов'язань;

– генеральний договір-контракт – вид договору морських перевезень, що передбачає довгострокову угоду, що з перевезенням регулярними рейсами [29, с. 30].

Таким чином, характерною особливістю правового регулювання перевезень морським транспортом є те, що основні питання перевезень вирішуються міжнародними угодами (конвенціями), що містять уніфіковані норми, що визначають умови міжнародних перевезень вантажів та пасажирів. Такі угоди

містять вимоги до перевізної документації, визначають порядок приймання вантажу до перевезення та видачі їх у пункті призначення, умови відповідальності перевізника. За відсутності відповідних правових норм міжнародних угод (конвенцій) використовуються норми національного законодавства.

Головною основою міжнародної торгівлі та процесу глобалізації був і залишається морський транспорт, оскільки його вартість приблизно в 40 разів дешевша за авіасполучення. У загальносвітовому вантажообігу, за оцінками фахівців, частку морських перевезень припадає близько 62% від обсягу всіх перевезень [22, с.2]. Наприклад, трансконтинентальні перевезення вантажів можливі лише морським транспортом (є основною галуззю економіки таких країн, як: Японія, Австралія, Нова Зеландія та інших).

Згідно зі статистичними даними, розподіл зовнішньоторговельних перевезень між конкретними видами транспорту у відсотковому співвідношенні від загальної кількості вантажоперевезень за імпортом становить: морський – 63,5%, річковий – 2,9%, залізничний – 31%, автомобільний – 0,7%, трубопровідний – 1,9% [19, с. 133].

Спираючись на наведені дані, можна з упевненістю говорити про те, що у зовнішньоторговельних операціях пріоритетними видами транспорту, що використовується, є морський, залізничний і трубопровідний. На ефективність зовнішньоекономічної діяльності (за умов високих темпів розвитку зовнішньої торгівлі) значний вплив має транспортний фактор. У зовнішній торгівлі складова витрат з транспортних послуг загалом деякі види товару сягає приблизно 40%. Таким чином, застосування новітніх сучасних методів транспортування вантажів та раціонального використання транспортної системи країни сприяють скороченню транспортних витрат та підвищенню економічної ефективності зовнішньої торгівлі.

Основною перевагою морського перевезення є досить низька собівартість доставки вантажів на значні відстані. Мінімальна вартість морських перевезень вантажів, обумовлена низкою об'єктивних факторів (див. Рис. 1.5).



Рис. 1.5. Чинники низької собівартості морських перевезень.

Примітка. Побудовано автором за даними Сенько О.В. Організаційно-економічний механізм параметричного управління морською транспортною індустрією: Чернігів: ЧНТУ, 2019. – С. 39.

Крім загальних економічних показників, що застосовуються на всіх видах транспорту, таких як собівартість перевезень і вантажно-розвантажувальних робіт, продуктивність праці при перевезеннях вантажів і пасажирів, а також на вантажно-розвантажувальних роботах, на морському транспорті одними з найбільш важливих є валютно-фінансові показники. До них відносяться [13, с. 56]:

- валовий дохід в іноземній валюті $\sum F_B$, що складається із провізних плат, орендної плати, послуг пасажирам, торгівлі та ін.;
- витрати судна в іноземній валюті $\sum R_B$, що включають у себе витрати, пов'язані із заходами в іноземні порти й часом знаходження в закордонних водах;
- чистий валютний виторг, або чистий дохід в іноземній валюті $F_{\text{чінв}}$ – найважливіший показник роботи судна в закордонному плаванні. Розраховується як різниця між доходами й витратами в іноземній валюті:

$$\sum F_{\text{чінв}} = \sum F_B - \sum R_B \quad (1.1)$$

– валютна ефективність V_e визначається діленням витрат у гривнях $\Sigma R_{\text{грн}}$ / $F_{\text{чінв}}$ на чистий валютний виторг $F_{\text{чінв}}$.

Це один із найважливіших валютних показників, що характеризують результати роботи флоту у сфері міжнародних морських перевезень.

Другою відмінністю морських вантажоперевезень стає їх універсальність.

Можливе транспортування практично будь-яких видів вантажів, у тому числі нафти, газу, сировини, автомобілів та ін. Деякі великогабаритні вантажі, такі як нафтові платформи, можуть бути доставлені виключно по воді.

Важливе значення на вибір морського транспорту можуть мати і такі фактори, притаманні саме морському транспортуванню:

- мінімальна частка ризику псування, пошкодження та розкрадання вантажу;
- опрацьованість міжнародного морського законодавства, що значно полегшує рух морських суден та транспортування ними вантажів;
- відсутність необхідності транзиту вантажу через суміжні країни та ризиків, пов'язаних із цим;
- можливість організації лінійних та регулярних перевезень морським транспортом [49, с.473].

Завдяки контейнерній системі суттєво зростає оборотність вантажу у морських портах. У сучасному порту процес навантаження та розвантаження здійснюється буквально протягом лічених хвилин. Можливий будь-який вміст контейнера, у тому числі побутова техніка, скло, навіть спеціальні контейнери для рідин.

Для деяких категорій товарів морські перевезення не підійдуть, наприклад, для продукції, що швидко псується. До того ж, нерідко можливі й відхилення від графіка на кілька днів, іноді й зовсім тижнів через зустрічні вітри, шторми та інші об'єктивні причини. Тому переважними є морські вантажоперевезення зазвичай для товарів, для яких тривала подорож не призводить до критичних наслідків. Хоча можливий варіант з кораблями-рефрижераторами, які дозволяють довше зберігати заморожені товари, що швидко псуються [36, с. 177].

Отже, можна дійти висновку, що морський транспорт є потужним засобом реалізації зовнішньої торгівлі держави та розвитку міжнародних економічних зв'язків. Ця галузь здатна забезпечувати значні валютні надходження до бюджету та покращувати зовнішньоторговельний платіжний баланс країни. Ефективність зовнішньоторговельних операцій, що виражається зокрема у зниженні витрат і підвищенні рентабельності, у своїй безпосередньо буде залежати від обґрунтованості використання морських перевезень та інших форм транспортування вантажів з урахуванням всіх чинників, які впливають на морські перевезення.

1.3. Тлумачення правил «ІНКОТЕРМС-2020» та їх використання в морських перевезеннях

Уніфікуючи правила перевезення та впроваджуючи однозначне розуміння сторонами договору купівлі-продажу транспортних умов, впливова некомерційна міжнародна організація, створена в 1919 р. для вирішення актуальних проблем розвитку бізнесу, Міжнародна торгова палата (МТП), з метою розуміння торгових термінів, що використовуються комерсантами у своїх угодах, провела дослідження у різних країнах і в 1923 р. вперше озвучила торгові терміни FAS, FOB, FOT, FOR, CIF та C&F (CNF) для їх загального застосування на практиці [54]. Вже у 1928 р. близько 30 країн приєдналися до досліджень умов та зобов'язань у цій актуальній для міжнародної торгівлі області. Підбивши підсумки восьмирічної роботи, в 1936 р. МТП опублікувала перше видання міжнародних торгових термінів «Інкотермс», запропонувавши світовому співтовариству для практичного застосування стандартизовані умови з метою однозначного розуміння зобов'язань сторін щодо комерційної угоди щодо виконання умов постачання товару [12].

Вирішуючи загальносвітову концепцію проблеми зміни параметрів торгівлі та трансформації різних способів доставки товарів, міжнародне співтовариство змушене було адаптувати та підлаштовувати під потреби комерсантів міжнародні торгові правила «Інкотермс». Відповідні поправки було зроблено 1953, 1967, 1976 рр. Базисні умови «Інкотермс» шляхом перегляду та уточнення застосовуваної термінології

стали раз на 10 років періодично переглядатися з 1980 р. Торгові умови постачання товару, його базисні угоди адаптувалися до стадій розвитку науково-технічних досягнень у комунікації, технічного оснащення транспортних процесів та видів транспорту, у 1990, 2000, 2010 та 2020 рр. [14, с. 118].

Основні подібності та відмінності «Інкотермс» 2020 та «Інкотермс» 2010 представлені нижче. Конструктивно «Інкотермс» 2020 виглядають так само, як і в попередній версії – одинадцять трилітерних скорочень, починаючи від EXW (Ex Works) до DDP (Delivered Duty Paid) [5], які, як і раніше, класифікують на чотири групи за першими літерами прийнятих скорочень: 1 – E; 2 – F; 3 – Z; 4 – D – і поділяють на 2 категорії залежно від виду транспорту (табл. 1.2):

Таблиця 1.2

Категорії правил «Інкотермс» 2020 року залежно від виду транспорту

I Правила для будь-якого виду чи видів транспорту	II Правила для морського та внутрішнього водного транспорту
EXW – «Ex Works/Франко завод» FCA – «Free Carrier/Франко перевізник» CPT – «Carriage Paid to/Перевення сплачено до» CIP – «Carriage and Insurance Paid to/Перевезення та страхування сплачені до» DPU – «Delivered Named Place Unloaded/Доставка на місце вивантаження» DAP – «Delivered at Place/Доставка в місце призначення» DDP – «Delivered Duty Paid/Доставка з оплатою мита»	FAS – «Free Alongside Ship/Вільно вздовж борту судна» FOB – «Free on Board/Вільно на борту» CFR – «Cost and Freight/Вартість і фрахт» CIF – «Cost Insurance and Freight/Вартість, страхування і фрахт»

Примітка. Складено автором за даними Міжнародної торгової Палати: <https://iccwbo.org>.

Як і раніше, не змінилися і залишаються для виключного застосування правила для морського та внутрішнього водного транспорту, оскільки вони використовуються в основному для доставки масових товарів. Привертає увагу поява нового терміну поставки DPU «Інкотермс» 2020 в категорії правил для будь-якого виду або видів транспорту.

Кожне правило «Інкотермс» (див. Табл. 1.3) містить два розділи по десять статей, у розділі «А» обумовлюються обов'язки продавця, а розділ «В» – обов'язки покупця.

Порівняння розділів зобов'язань сторін «Інкотермс» 2010 та «Інкотермс» 2020

«Інкотермс» 2010	«Інкотермс» 2020
A1/B1 Загальні обов'язки	A1/B1 Загальні обов'язки
A2/B2 Ліцензії, дозволи, контроль безпеки та інші формальності	A2/B2 Доставка
A3/B3 Договори перевезення та страхування	A3/B3 Перехід ризиків
A4/B4 Постачання/Прийняття поставки	A4/B4 Перевезення
A5/B5 Перехід ризиків	A5/B5 Страхування
A6/B6 Розподіл витрат	A6/B6 Перевезення та транспортні документи
A7/B7 Повідомлення	A7/B7 Митне оформлення експорту/імпорту
A8/B8 Документ поставки/Доказ по ставці	A8/B8 Перевірка/упаковка/маркування
A9/B9 Перевірка, пакування, маркування/Інспектування товару	A9/B9 Розподіл витрат
A10/B10 Сприяння отриманню інформації та пов'язані з цим витрати	A10/B10 Повідомлення

Примітка. Складено автором за даними Міжнародної торгової Палати: <https://iccwbo.org>.

Нова редакція Інкотермс передбачила механізм отримання бортового коносаменту, у такому разі – покупець, якщо сторони погодили таку умову у договорі (пункти А6/Б6 правил FCA (Free Carrier/Франко перевізник), зобов'язаний направити перевізнику вказівку видати бортовий коносамент (доказ того, що товар був занурений) продавцю, незважаючи на те, що він не є відправником вантажу (договір морського перевезення, в силу правил FCA, укладає покупець). Крім того, допустима ситуація, у якій продавець може вказати видати коносамент до моменту навантаження товару на борт судна і надалі, після завантаження товару на борт, видати бортовий коносамент продавцю [87].

Надалі продавець зобов'язаний буде передати покупцеві цей документ, оскільки необхідний для отримання вантажу у порту прибуття. Природно, такий механізм отримання документа, що підтверджує виконання обов'язків продавця з передачі товару, не перетворює такий договір з FCA на, наприклад, FOB, оскільки момент виконання обов'язку продавця та переходу ризиків на покупця залишається незмінним.

Необхідність внесення змін до FCA обумовлена його застосуванням для морського перевезення (морським контейнером), коли продавець/експортер погоджувався укласти угоду з умовами оплати за документарним акредитивом,

посилаючись на контракт на «Уніфіковані правила та звичаї для документарних акредитивів» – Uniform Customs and Practic Credits (UCP). На сьогоднішній день діє редакція цього документа від 2007 року, № 600 (UCP600). За умовами UCP600 банк зобов'язується виплатити продавцю товарів певну суму грошей при своєчасному поданні відповідних транспортних документів, що підтверджують відправлення товару або виконання договірних послуг. У разі морського перевезення має бути надано коносамент (Bill of Lading) з позначкою «на борту» (On board) [55].

Застосовуючи умову FCA «Інкотермс» ранніх версій, покупець повинен був укласти договір або організувати за свій рахунок перевезення товару, що не давало гарантій продавцеві отримати транспортні документи та пред'явити їх до банку для отримання оплати за товар. У зв'язку з цим експортери в той час, коли мали використовувати FCA, часто використовували для морських контейнерних перевезень умови поставки FOB, які зобов'язували продавця здійснити навантаження товару на судно, а від морського перевізника надання коносамента продавцю. Ця практика супроводжувалася зайвими та невиправданими ризиками.

Нові правила при використанні умови постачання FCA тепер дозволяють сторонам домовитися про те, що покупець повинен доручити своєму перевізнику за рахунок покупця та на свій ризик видати коносамент із бортовою відміткою продавцю.

Базис постачання FAS рідко використовується в наші дні. Його застосування актуальне для важкої техніки, для вантажів, що перевозяться навалом або в тарі. При розміщенні товару в контейнері типовим для продавця є передача товару морському перевізнику на терміналі, а не шляхом розміщення на причалі вздовж борту судна, у таких випадках слід використовувати термін FCA «Інкотермс» 2020 [87].

Правило FOB є найчастіше використовуваним торговим терміном, який застосовується з часів вітрильних суден. Тому він був включений до першої версії «Інкотермс» у 1936 р. і практично не змінювався у наступних версіях.

Правило FOB доречно застосовувати при транспортуванні важкої техніки, для вантажів, що перевозяться навалом або в тарі. Застосовується як до міжнародної, так і до внутрішньої торгівлі. МТП не рекомендує для контейнерних перевезень з тієї ж

причини, що й наведена у поясненнях до FCA. Однак на практиці цей базис застосовується і для перевезення морських контейнерів продавцями з однією метою - отримати коносамент для розрахунків за акредитивом.

Базис FOB має два різновиди:

1) FOB stowed & trimmed – продавець зобов'язаний завантажити товар на судно, сплатити за штивку вантажу.

2) FOB liner terms – при перевезенні вантажу на лінійних умовах судновласник організує та оплачує вантажні роботи в портах навантаження та вивантаження. Відповідні витрати включені до ставки фрахту, яку оплачує покупець. Тому зобов'язанням продавця є лише доставити товар на склад порту відправлення.

Торкнулася зміна рівня страхового покриття для терміну CIP (Carriage and Insurance Paid to/Перевезення та страхування оплачені до).

У попередній версії «Інкотермс» 2010 умови CIF (Cost Insurance and Freight/Вартість, страхування та фрахт) та умови постачання CIP для експорту вимагали від покупця страхування товарів із мінімальним страховим покриттям [55].

Умова поставки CIF зазвичай використовується для морських перевезень масових вантажів (сировина, мінерали тощо). Вартість за кілограм яких дуже низька, і вимога страхування з мінімальним покриттям є цілком виправданою. Насправді умова поставки CIP використовується для доставки промислових товарів, які вимагають вищого рівня страхового покриття. Тепер, для умов постачання CIP 2020, продавець зобов'язаний застрахувати товар для покупця за умовами (A) Інституту Лондонських страховиків від усіх ризиків максимальним страховим покриттям та страховою сумою не менше 110 % від вартості товару. У той час як CIF «Інкотермс» 2020 залишилися вимоги мінімального страхового покриття на користь покупця відповідно до пункту (C) Інституту Лондонських страховиків. Водночас сторони можуть погодити у контракті будь-які рівні покриття, якщо вони того забажають.

В Інкотермс 2020 мається на увазі, що товар розміщується на борту судна, тобто, фактично перебуває повністю на палубі чи трюмі, на відміну міжнародних правил «Інкотермс», у яких передача товару визначається як розміщення товару, що пройшов «через поручні (рейлінги) судна» [55].

Кожне з правил також передбачає, що будь-який документ може бути як у паперовій, так і в електронній формі. Однак ці моменти слід обговорювати в договорі, і якщо в договорі про це нічого не йдеться, тоді застосовується загальна практика. Правила не визначають, що таке «електронна форма», це може бути будь-що, від PDF файлу до блокчейна або будь-якого формату, який ще належить розробити в майбутньому [35, с.16].

Важливість міжнародних правил «Інкотермс» для торгівлі не викликає сумнівів, навіть якщо багато контрактів не включають їх.

Ретроспективний аналіз дослідження правил «Інкотермс» дозволив дати оцінку тій комерційній практиці, при якій використання термінів часто застосовувалися в минулому для перевезень вантажів морським транспортом, та спрогнозувати практику застосування непопулярних термінів для застосування морським транспортом через різні суб'єктивні та об'єктивні причини. виділяючи дев'ять правил із одинадцяти:

- для перевезення морським контейнером – FCA, CIP, CPT, DPU, DDP;
- для масових вантажів – FAS, FOB, CFR, CIF.

Зміни, внесені до «Інкотермс» 2020, визначають збільшення обсягів постачання морським транспортом.

У даний час можна очікувати технологічні поправки, що відображають події, пов'язані з цифровою торгівлею, і все ширше використання контрактів на інтелектуальну власність, яка відсутня в «Інкотермс» 2020.

Висновки до розділу 1

У глобальному контексті роль морських портів як центрів торговельної діяльності сприяє зміцненню розвитку мультимодальної транспортної системи шляхом сприяння збільшенню вантажних мереж. У міжнародних перевезеннях особлива увага приділяється таким конкурентним факторам, як інфраструктура портів, якість і спектр послуг, що надаються, здатність портів своєчасно управляти

великими обсягами вантажів, вартість і ефективність. Крім того, хаби і перевалочні термінали постійно вдосконалюють свою мережу, щоб виконувати нові ролі в глобальних ланцюжках поставок у зв'язку з величезним зростанням контейнерних вантажів на основних транспортних маршрутах.

Морський транспорт залишається основою світової торгівлі та виробничо-збутового ланцюжка, оскільки понад 4/5 товарів перевозиться морем. Проте зростання міжнародної морської торгівлі трохи знизилося через нестабільну економічну ситуацію та збільшення ризиків. Це зниження відображається у світовій економічній та торговій діяльності.

Незважаючи на розвиток технологій, морські перевезення успішно конкурують із сучасними транспортними засобами, такими, як літаки та трубопроводи.

Сьогодні найбільші порти світового класу розглядають можливості міжконтинентальної дистрибуції як найважливіший фактор залучення бізнесу.

РОЗДІЛ 2

СУЧАСНІ СВІТОВІ ТЕНДЕНЦІЇ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

2.1. Тенденції розвитку міжнародної морської торгівлі та портових перевезень

Основну роль в міжнародній морській торгівлі посідає морський транспорт. Нині його частка у міжнародних перевезеннях становить понад 80 % за фізичним обсягом та більше 70% за вартістю.

У 2020 році світове економічне виробництво знизилось на 3,5 %, а торгівля товарами на 5,4 %, тоді як міжнародні морські перевезення впали на 3,8 %, до 10,65 млрд. тонн [71].

Пандемія COVID-19 порушила роботу морського транспорту, хоча загалом наслідки виявилися менш згубними, як спочатку побоювалися. Внаслідок потрясінь першого півріччя 2020 року обсяг морських перевезень скоротився на 3,8 % (див. Рис. 2.1) [82].

Динаміка морських перевезень виявилася стійкішою, ніж очікувалося, частково через те, що пандемія COVID-19 розгорталася поетапно і з різною швидкістю, обираючи різні шляхи у різних регіонах і різних ринках. Відновлення торгових потоків відбувалося також завдяки великим пакетам заходів стимулювання економіки та збільшеним споживчим витратам на придбання товарів при одночасному розширенні електронної торгівлі, особливо у Сполучених Штатах. Пізніше в розвинених регіонах став відчуватися загальніший оптимістичний настрій у зв'язку з розробкою вакцин. Але роль при цьому зіграв і фактор реалізації відкладеного попиту на автомобілі, наприклад, у частині поповнення та накопичення товарних запасів. Процес відновлення йшов досить швидко, оскільки на відміну від світової фінансової кризи 2009 року спад не відбувався синхронно в усьому світі.

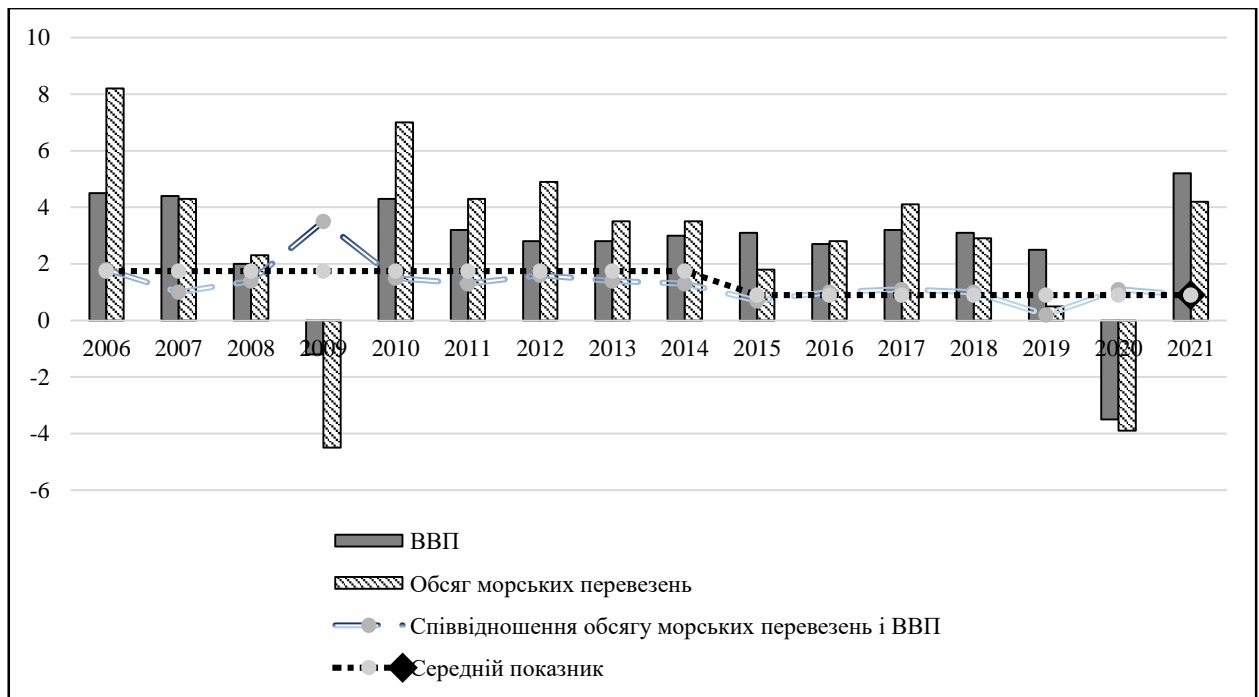


Рис. 2.1. Обсяги міжнародних морських перевезень, світовий валовий внутрішній продукт (ВВП) та співвідношення обсягу морських перевезень та ВВП, 2006-2021 роки, (річні зміни у відсотках та показники співвідношення).

Примітка. Побудовано автором за даними ЮНКТАД: <https://unctad.org/news/covid-19-cuts-global-maritime-trade-transforms-industr>.

За підсумками 2021 року паралельно з відновленням обсягів товарної торгівлі та світового виробництва морські перевезення зросли на 4,3 %. Середньостроковий прогноз також залишається позитивним, хоча він враховує наростання ризиків та факторів невизначеності та прогнозоване зниження темпів зростання світової економіки. За останні два десятиліття сукупний середньорічний темп зростання морських перевезень становив 2,9 %, однак, за прогнозами ЮНКТАД, у період 2022-2026 років цей показник знизиться до 2,4% [95].

У 2020 році світовий торговий флот виріс на 3 % і налічував загалом 99 800 суден валовою місткістю 100 брутто-реєстрованого тону і більше. Станом на січень 2021 року провізна спроможність склала 2,13 млрд. тонн дедвейту (див. Табл. 2.1). У 2020 році поставки суден скоротилися на 12 %, частково через викликану режимами ізоляції нестачу робочої сили, що порушувало роботу морської галузі.

Світовий флот: розподіл за основними типами суден, 2020-2021 роки

(тис. тонн дедвейту та у відсотках)

Основні типи	2020		2021		Зміна,%
	тис. т.	%	тис. т.	%	
Балкери	879 725	42,47	913 032	42,77	3,79
Нафтові танкери	601 342	29,03	619 148	29,00	2,96
Контейнеровози	274 973	13,27	281 784	13,20	2,48
Інші типи суден	238 705	11,52	243 922	11,43	2,19
– Судна постачання морських платформ	84 049	4,06	84 094	3,94	0,05
– Судна для зріджених газів	73 685	3,56	77 455	3,63	5,12
– Танкери для хімічних продуктів	47 480	2,29	48 858	2,29	2,90
– Інші судна/судна, за якими немає даних	25 500	1,23	25 407	1,19	-0,36
– Пороми та пасажирські судна	7 992	0,39	8 109	0,38	1,46
Судна для генеральних вантажів	76 893	3,71	76 754	3,60	-0,18
Усього, всі країни світу	2 071 638		2 134 640		3,04

Примітка. Складено автором за даними Seafarerer Workforce Report 2021. [Electronic resource]. – Access: <https://www.ics-shipping.org/publication/seafarerer-workforce-report-2021-edition>.

Серед поставлених суден основна частка припадала на балкери, за ними йшли нафтові танкери та контейнеровози. В умовах обмеженої пропозиції суден власники та оператори також купували більше уживаних суден, що спричинило зростання цін. У 2020 році зросли й темпи утилізації суден, хоча, порівняно з попередніми роками, вони залишаються низькими.

Як показано на рис. 2.1, з піку в 11 % у 2011 році темп зростання комерційного світового флоту сповільнився. Протягом 2020 року замовлення на нові судна скоротилися на 16 %, демонструючи продовження знижувальної тенденції, що спостерігалася у попередні роки. Водночас на початку 2021 року судноплавні компанії відреагували на брак провізної здатності різким збільшенням нових замовлень, особливо на контейнеровози, замовлення на які досягли найвищого за останні два десятиліття рівня. Більше замовлень розміщувалось і на будівництво танкерів-газовозів.

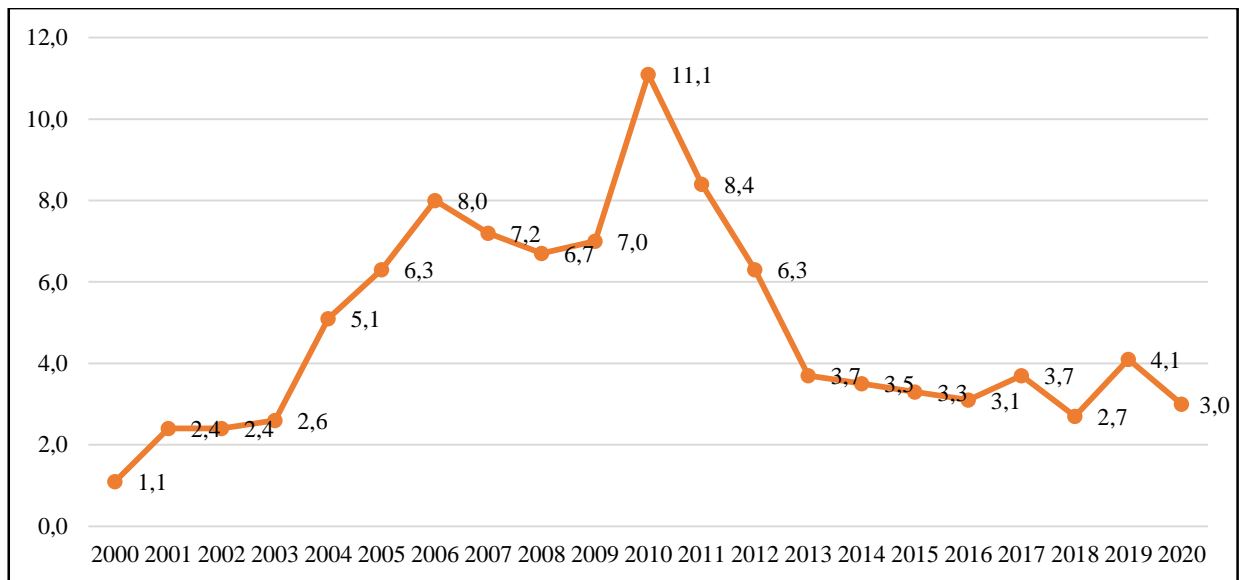


Рис. 2.2. Річний темп зростання світового флоту, дедвейт тоннаж, 2000-2020 рр., (у відсотках).

Примітка. Побудовано автором за даними Global Maritime Issues Monitor 2020. [Electronic resource]. – Access: <https://www.maritimeissues.org/#overview>.

У другому півріччі 2020 року та у 2021 році обсяги світової торгівлі поступово відновлювалися, але пропозиція була менш еластичною та стримувалась пов'язаними з пандемією COVID-19 затримками та перевантаженістю портів, внаслідок чого суттєво зросли ставки тарифів у контейнерних перевезеннях.

Все більш важливою проблемою є старіння флоту, оскільки старі судна, як правило, менш ефективні та виділяють більші викидів. На початку 2021 року близько 30% вантажопідйомності світового флоту перебувало на судах віком від п'яти до дев'яти років. З 2017 року ця вікова когорта представляла найвищу частку спроможності, але її частка та частка для молодших суден падає, тоді як для суден віком від 10 до 14 років неухильно зростає. Однак розподіл за віком різниться між різними економіками (див. Рис. 2.3). Найстаріші кораблі, як правило, знаходяться в найменш розвинутих країнах, де близько 30 % мають вік понад 20 років. Порівняно з групою країн, що розвиваються, або розвинутими країнами, найменш розвинені країни також мають більшу частку кораблів віком від 15 до 19 років [83].

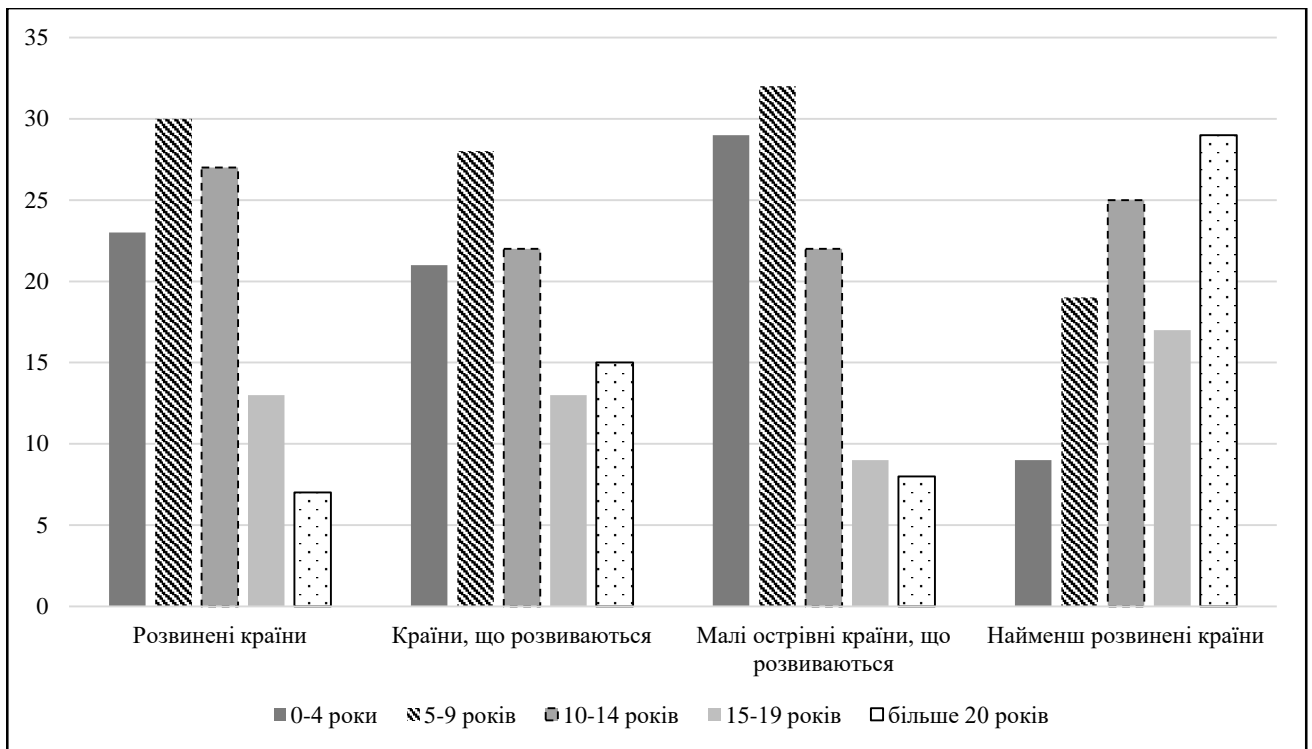


Рис.2.3. Віковий розподіл флоту станом на початок 2021 року серед країн світу за групами розвитку.

Примітка. Побудовано автором за даними Drewry highlights transformation of rate conditions in transpacific container shipping. [Electronic resource]. – Access: <https://www.drewry.co.uk/news/drewry-highlights-transformation-of-rate-conditions--in-transpacific-container-shipping>.

У всьому світі приблизно 1,9 млн моряків трудяться, полегшуючи наше життя. За оцінками, наведеними у доповіді БІМКО/МПС Seafarerer Workforce Report за 2021 рік, у світі налічується 1 892 720 моряків проти 1 647 494 моряків у 2015 році. З них 857 540 осіб належать до командного складу, а 1 035 180 – до рядового, тобто до категорії кваліфікованих моряків, які виконують допоміжну роботу [81].

Серед п'яти найбільших країн походження моряків було названо Філіппіни, Російську Федерацію, Індонезію, Китай та Індію, частку яких припадає 44 % від кількості моряків у світі (див. Табл. 2.2) [92].

Для країн походження моряки є важливим джерелом прибутку. У 2019 році Філіппіни, наприклад, отримали від своїх громадян, які працюють за кордоном, 30,1 млрд. дол. США – 9,3 % ВВП та 7,3% валового національного доходу, у тому числі 6,5 млрд. дол. США від моряків. У 2020 році загальний обсяг грошових переказів

знизився на 0,8 % до 29,9 млрд. дол. США, при цьому перекази від моряків зменшилися на 2,8 % до 6,4 млрд. дол. США.

Таблиця 2.2

П'ять найбільших країн за походження моряків, 2021 рік

	Усі моряки	Командний склад	Матроси
1	Філіппіни	Філіппіни	Філіппіни
2	Російська Федерація	Російська Федерація	Російська Федерація
3	Індонезія	Китай	Індонезія
4	Китай	Індія	Китай
5	Індія	Індонезія	Індія

Примітка. Складено автором за даними Seafarerer Workforce Report 2021. [Electronic resource]. – Access: <https://www.ics-shipping.org/publication/seafarerer-workforce-report-2021-edition/>

Попит на послуги та інфраструктуру морського транспорту можна оцінити за ключовими показниками торгівлі та портової обробки вантажів. Протягом оглядового періоду вони зросли: на початку 2020 року попит впав через пандемію, але потім відновився у другій половині.

У 2020 році пандемія підірвала світову економіку, скоротивши виробничу діяльність і споживання, що вплинуло на пропозицію, попит і логістику міжнародних морських перевезень. Зростання міжнародної морської торгівлі вже було слабким у 2019 році на рівні 0,5 %, але в 2020 році воно впало на 3,8 %. Загальний обсяг скоротився на 422 млн. до 10,65 млрд. тонн (див. Табл. 2.3 та Табл. 2.4) [94].

Зростання міжнародних морських перевезень визначалося такими ключовими факторами, як швидке зростання електронної торгівлі, будівництво другого русла Суецького каналу (2015), відкриття нових шлюзів Панамського каналу (2016), а також поява нових мега-альянсів у секторі контейнерних перевезень – «United Arab Shipping Company» (Кувейт), «Maersk-Sealand» (Бельгія).

Проте в останні роки, підвищена торгова напруженість між Китаєм і США, обмеження на імпорт окремих товарів, призвели до зниження морських перевезень та збільшення кількості порожніх контейнерів. Це згодом може призвести до збільшення диспропорцій у торгових потоках та зростання тарифів на транстихоокеанських маршрутах [86].

Міжнародна морська торгівля, 1970-2020 рр., млн. тонн.

Рік	Торгівля танкерами ¹	Основний навал ²	Інші сухі вантажі ³	Всього (усі вантажі)
1970	1 440	448	717	2 605
1980	1 871	608	1 225	3 704
1990	1 755	988	1 265	4 008
2000	2 163	1 186	2 635	5 984
2005	2 422	1 579	3 108	7 109
2006	2 698	1 676	3 328	7 702
2007	2 747	1 811	3 478	8 036
2008	2 742	1 911	3 578	8 231
2009	2 641	1 998	3 218	7 857
2010	2 752	2 232	3 423	8 408
2011	2 785	2 364	3 626	8 775
2012	2 840	2 564	3 791	9 195
2013	2 828	2 734	3 951	9 513
2014	2 825	2 964	4 054	9 842
2015	2 932	2 930	4 161	10 023
2016	3 058	3 009	4 228	10 295
2017	3 146	3 151	4 419	10 716
2018	3 201	3 215	4 603	11 019
2019	3 163	3 218	4 690	11 071
2020	2 918	3 181	4 549	10 648

1-Торгівля танкерами включає сиру нафту, нафтопродукти, газ, хімікати.

2- Основний навал включає залізну руду, зерно, вугілля, боксити/глинозем і фосфат. Починаючи з 2006 року включає лише залізну руду, зерно та вугілля. Дані, що стосуються бокситів/глинозему та фосфатів включені в «Інші сухі вантажі».

3- Включає дрібні насипні товари, контейнерну торгівлю та залишковий вантаж.

Примітка. Складено автором за даними Міжнародної палати судноплавства (International Chamber of Shipping, ICS). <https://www.ics-shipping.org>.

Потоки міжнародної морської торгівлі підтримувалися у 2020 році завдяки швидкому економічному відновленню Китаю із збільшенням попиту на морський імпорт на 9 %, зокрема імпорту залізної руди та зерна [74]. Морські торговельні потоки також підтримувалися китайським експортом контейнерних товарів до Сполучених Штатів Америки. Тим часом зниження попиту на нафту та скорочення основних виробників нафти ОПЕК+ і видобутку нафти продовжують стримувати відновлення танкерних перевезень.

Міжнародна морська торгівля 2019-2020 рр. за видами вантажу,
групою країн та регіоном, млн. тонн.

	Рік	Експорт (Завантаження)				Імпорт (Вивантаження)			
		Всього	Сира нафта	Інша торгівля танкерами ¹	Сухий вантаж	Всього	Сира нафта	Інша торгівля танкерами ¹	Сухий вантаж
Світ	2019	11 070	1 860	1 303	7 908	11 055	2 023	1 321	7 712
	2020	10 648	1 716	1 202	7 730	10 631	1 864	1 222	7 546
Розвинені країни	2019	4 503	454	477	3 573	3 778	902	463	2 413
	2020	4 317	426	430	3 461	3 245	733	370	2 143
Країни, що розвиваються	2019	6 567	1 407	825	4 335	7 277	1 121	857	5 299
	2020	6 331	1 290	772	4 269	7 386	1 131	852	5 403
Африка	2019	814	303	92	420	534	35	113	385
	2020	736	236	83	416	510	31	108	372
Латинська Америка та Карибський басейн	2019	1 407	222	81	1 103	621	45	144	433
	2020	1 369	201	76	1 093	590	40	130	421
Азія	2019	4 331	880	645	2 807	108	1 040	596	4 473
	2020	4 212	859	606	2 755	6 273	1 060	610	4 603
Океанія	2019	15	2	8	5	15	1	5	9
	2020	15	2	8	5	15	1	5	9

¹-включаючи сиру нафту, нафтопродукти, газ та хімікати.

Примітка. Складено автором за даними Міжнародної палати судноплавства (International Chamber of Shipping, ICS). <https://www.ics-shipping.org>.

Близько двох третин світової торгівлі товарами припадає на країни, що розвиваються (див. Рис. 2.4). Як зазначено в таблиці 2.4, у 2020 р. країни, що розвиваються, включаючи країни з перехідною економікою Азії, на долю яких припадало 60 % світових завантажених товарів (експорт) і 70 % вивантажених товарів (імпорт). Більша частина цього зростання була у Східній Азії, особливо в Китаї, а також відбулося зростання обсягів на Транстихоокеанському контейнерному торговому шляху, що з'єднує Східну Азію з Північною Америкою. Менша частка торгівлі була в розвинених країнах, що становило 40% світового морського експорту (товари завантажені) та 31% імпорту (товари вивантажені) [76].

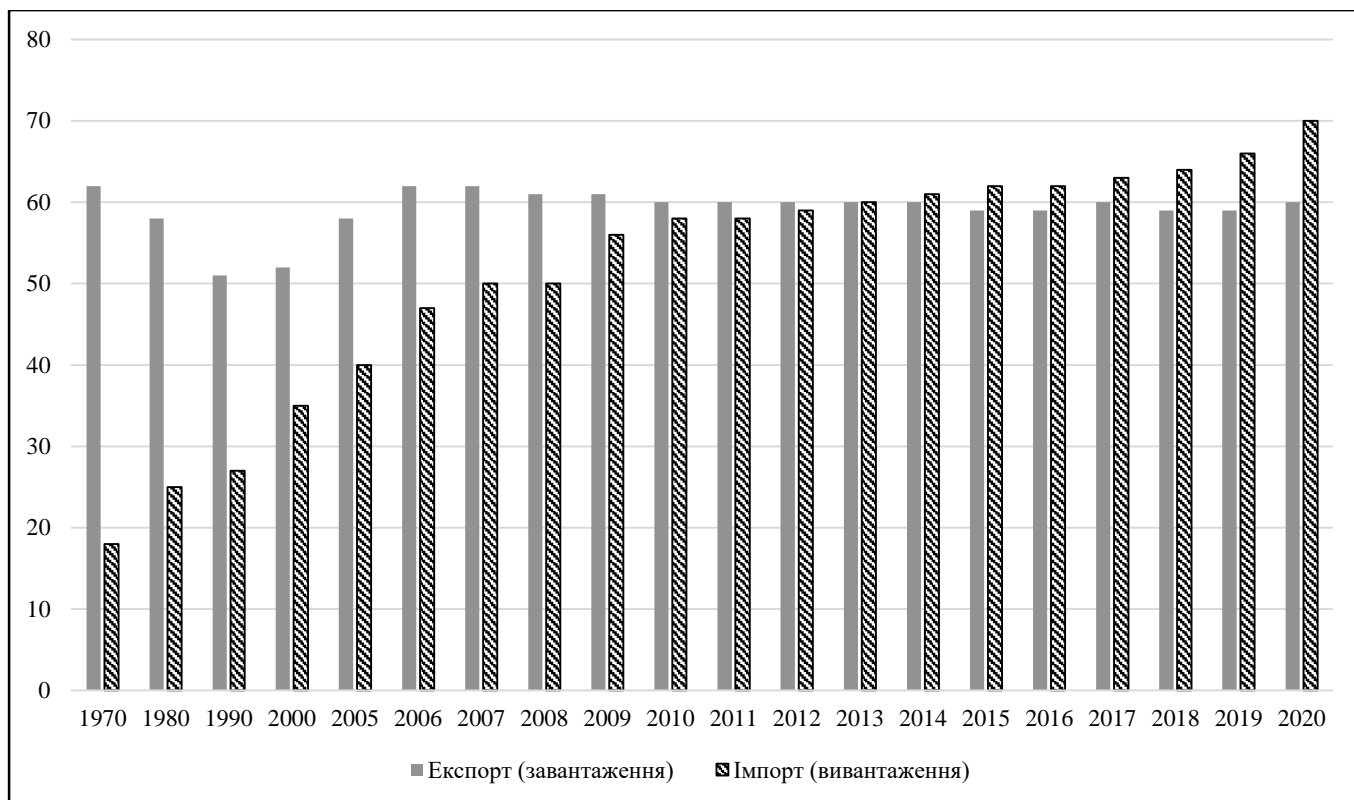


Рис.2.4.Участь країн, що розвиваються, у міжнародній морській торгівлі, окремі роки, (частка у відсотках у загальному тоннажі).

Примітка. Побудовано автором за даними Обсяги глобального ринку контейнерних перевезень скоротилися в 2020 на 2% [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.korabel.ru/news/comments/obemy_globalnogo_rynka_konteynnyh_perevozk_sokratilis_v_2020_na_2.html.

Місце Азії в міжнародних морських перевезеннях ще більше посилилося в 2020 році, оскільки вона зберегла свій 41 % внесок у загальний обсяг експортованих (завантажених) товарів і збільшила свій внесок у загальний обсяг імпортованих (вивантажених) товарів. (див. Рис. 2.5). Америка та Африка зберегли свої існуючі менші частки.

У 2020 році на Китай припадало 76 % світового імпорту залізної руди та 20 % імпорту вугілля. Однак у 2020 році тоннаж на маршруті Австралія-Китай знизився, ймовірно, внаслідок пандемії та напруженості між двома країнами.

Більшість тонно-миль і тонн, вироблених балкерами дедвейтом понад 100 000 тонн, припадають на вантажі з Австралії, за нею йде Бразилія. У 2020 році Австралія створила 58% світового експорту залізної руди, а Бразилія – 23% (див. Рис. 2.6). Значна частина цього призначена для Китаю.

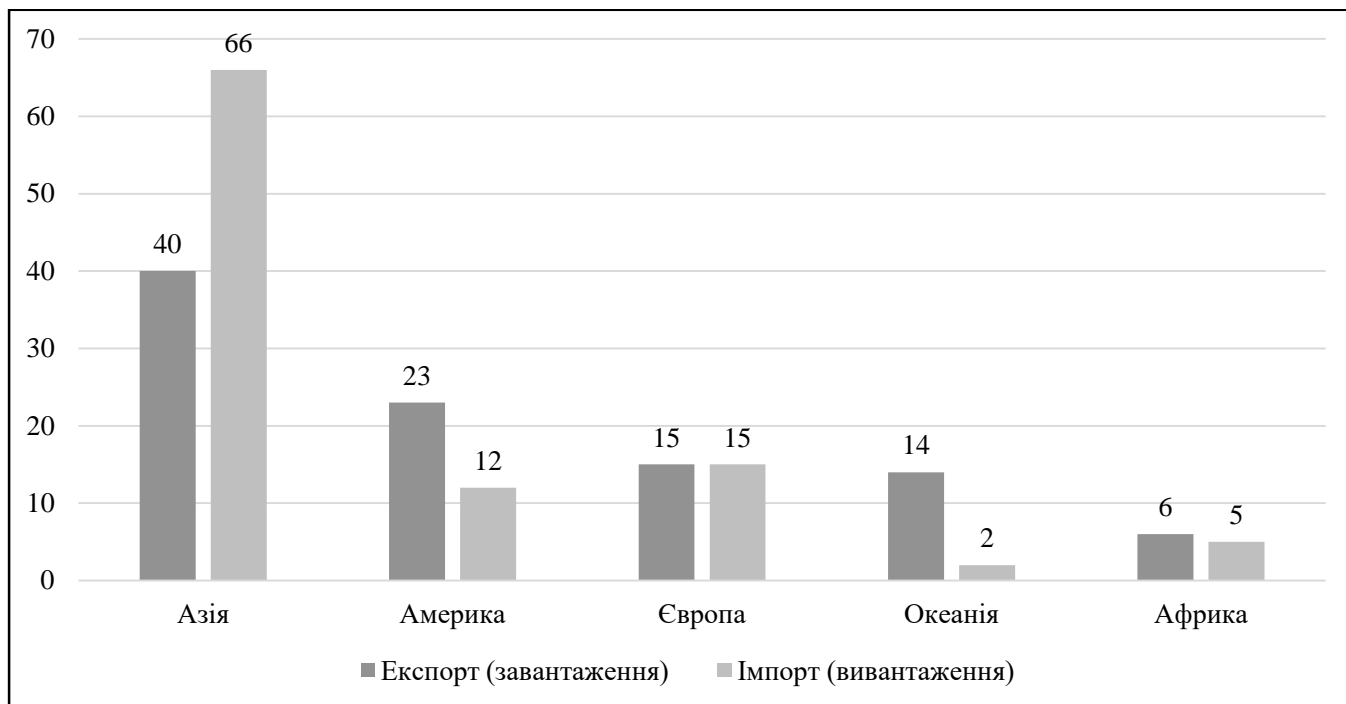


Рис.2.5. Міжнародна морська торгівля, за регіонами, 2020 рік,
(частка у відсотках у загальному тоннажі).

Примітка. Побудовано автором за даними Міжнародної палати судноплавства (International Chamber of Shipping, ICS). <https://www.ics-shipping.org>.

Китай прагне диверсифікувати свої джерела поставок і більше співпрацювати з Африкою. Торгівля тонно-милями, виробленими балкерами на маршруті Африка-Китай, зросла в 2020 році, відображаючи збільшення поставок залізної руди з Південної Африки. Гвінея також могла б бути постачальником, оскільки вона має великі запаси невикористаної високоякісної залізної руди. Очікується, що Гвінея почне відвантажувати залізну руду з 2026 року, що підвищить попит на перевезення сухих насипних матеріалів. Країна вже є лідером у світі по постачанню бокситів, значна частина яких поставляється до Китаю [96].

Більшість тонно-миль і тонн, вироблених балкерами дедвейтом понад 100 000 тонн, припадають на вантажі з Австралії, за нею йде Бразилія. У 2020 році Австралія створила 58% світового експорту залізної руди, а Бразилія – 23% (див. Рис. 2.6). Значна частина цього призначена для Китаю [60].

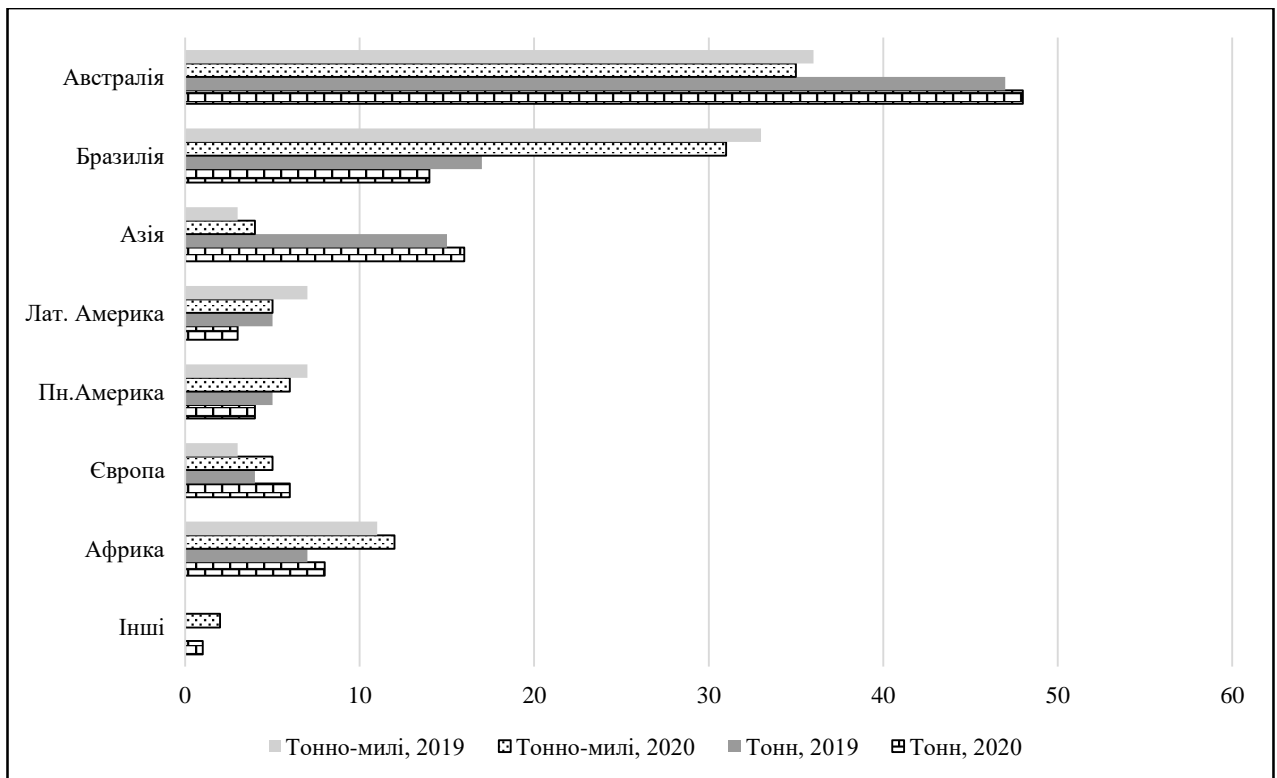


Рис. 2.6. Обсяг світової торгівлі сухими насипними товарами за регіоном експорту в тоннах і тонно-милях, 2019-2020 рр., (частка у відсотках).

Примітка. Побудовано автором за даними Міжнародної палати судноплавства (International Chamber of Shipping, ICS). <https://www.ics-shipping.org>.

У 2020 році на Китай припадало 76 % світового імпорту залізної руди та 20 % імпорту вугілля. Однак у 2020 році тоннаж на маршруті Австралія-Китай знизився, ймовірно, внаслідок пандемії та напруженості між двома країнами.

В експорті сирої нафти продовжує домінувати Західна Азія. Значна частина світового попиту на імпорт припадає на країни Азії, в основному Китай та Індію, за якими йдуть Японія та Республіка Корея. Збільшення тонно-міль, викликане експортом Північної Америки в 2020 році, відображає високий попит на імпорт у Китаї та зростання експорту зі Сполучених Штатів зафіксовано в рамках першої фази торговельної угоди з Китаєм. На базовому рівні сланцевий бум також є ключовим фактором експорту нафти з Північної Америки, при цьому Сполучені Штати стають чистим експортером морської енергії.

У 2020 році контейнерна торгівля впала лише на 1,1 % до 149 мільйонів одиниць двадцятифутового еквіваленту (TEU) (див. Рис. 2.7). Це був кращий результат, ніж

очікувалося спочатку, і велике досягнення в порівнянні з падінням на 8,4% у 2009 році після фінансової кризи. Після шоку на початку 2020 року обсяги швидко повернулися, оскільки споживчий попит був підвищений пакетами стимулів і заходами щодо підтримки доходів [75].

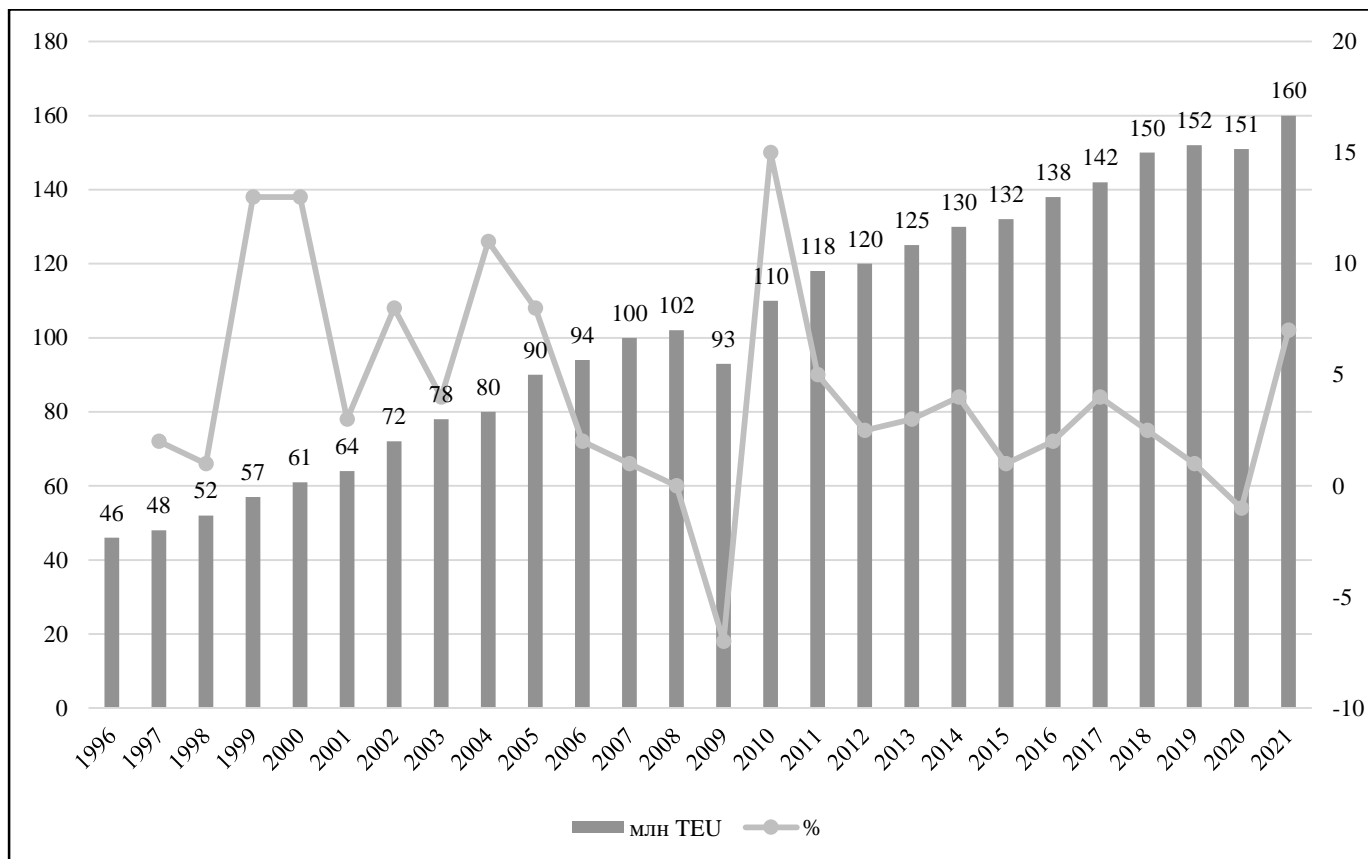


Рис. 2.7. Глобальна контейнерна торгівля, 1996-2021 рр.,
(мільйон TEU і відсоткова річна зміна).

Примітка. Побудовано автором за даними Zhong Nan, Liu Zhihua. Shippers, container makers in overdrive. [Electronic resource]. – Access: http://www.chinadaily.com.cn/a/202103/12/WS604ac60fa31024ad0baaeb88_2.html.

Відновлення міжнародної торгівлі завдяки морським перевезенням в 2021 році відображало послаблення економічних наслідків і розблокування відкладеного попиту, а також поповнення і створення запасів.

Також відбувся зсув у моделях споживання від послуг до товарів, зокрема товарів для здоров'я та фармацевтичних препаратів, домашнього офісного обладнання, а також зміни в моделях покупок та розширення електронної комерції.

Сплеск торгівлі був позитивним, але такого масштабу, що судноплавні служби та портові операції часто були не в змозі їх реалізувати, що призвело до логістичних вузьких місць. До кінця 2020 року і до першої половини 2021 року вся галузь, включаючи судноплавство, порти, вантажовідправників і внутрішніх перевізників, боролася з нестачею контейнерів, обладнання та транспортних потужностей. Це відобразилось у перевантаженості портів і зниження рівня обслуговування та надійності, а також підвищення вантажних ставок і надбавок.

Відображаючи зростання обсягів на східній ділянці торгівлі Східна Азія-Сполучені Штати, сукупна частка торгових шляхів Схід-Захід, включаючи Азію-Європу, Транстихоокеанський регіон та Європа-Північна Америка (Трансатлантичний), незначно зросла в 2020. Разом внутрішньорегіональна торгівля, яка, по суті, відображає внутрішньоазіатські потоки та торгівлю південного напрямку, становила понад 39,5 % загальної суми. Немагістральні торгові шляхи Схід-Захід (наприклад, Східна Азія-Південна Азія-Західна Азія) і маршрути Північ-Південь становили 12,9 % та 8,0 % ринку відповідно.

У 2020 році транстихоокеанський маршрут збільшився на 2,8 %, завдяки сплеску потоків із Східної Азії до Сполучених Штатів. У період з четвертого кварталу 2019 року по перший квартал 2020 року контейнерна торгівля з Азії в Північну Америку впала на 13 %, але в третьому кварталі 2020 року вона зросла на 36 %. У той час як імпорт контейнерних перевезень до Сполучених Штатів зростав, експорт з цієї країни значно впав. У порту Лос-Анджелеса, наприклад, імпорт був у чотири рази більший, ніж експорт – тому на зворотних ланках часто були порожні контейнери, які створили дефіцит для експортерів [75].

З огляду на перевантаженість і довгий час очікування в портах, зацікавлені сторони шукали альтернативи. У деяких випадках вони приймали більш дорогі авіап перевезення, а в інших відводили кораблі від найбільш завантажених портів. У короткостроковій перспективі ці проблеми навряд чи зменшаться. Останній пакет стимулів у США в розмірі 1,9 трлн. дол. США повинен підвищити споживчі витрати, які, як очікується, у поєднанні з низьким рівнем запасів призведуть до збільшення

імпорту. У другому кварталі 2021 року контейнерні відправлення зі Східної Азії до Північної Америки були на 35% вищими, ніж в аналогічному кварталі 2020 року.

На інших маршрутах торгівля між Азією та Європою скоротилася на 2,6 %, що відбиває зниження попиту в Європі, незважаючи на попереднє завантаження та нарощування запасів у Великобританії перед Brexit у 2020 році. А трансатлантична торгівля впала на 3,2 % через зниження попиту на імпорт з Європи, хоча стабільний попит на імпорт з Північної Америки зменшився до 2,4 % під час транзиту [60].

Криза контейнерних перевезень у 2021 році виявила багато логістичних проблем, неефективності та вразливості, які загрожують стабільності відновлення та конкурентоспроможності ланцюгів поставок. У травні 2020 року надійність глобального розкладу становила 75 %, але в травні 2021 року вона була лише 39 %, і в цьому місяці середня затримка для запізнілих суден становила шість днів – нижче від лютневого піку сім днів, але все ще вище, ніж протягом більшої частини 2020 року. У той же час, зросли тарифи на фрахт і надбавки, а також збори, включаючи плату за пошкодження і затримання, хоча останні ставки були непостійними в портах і перевізниках.

Ці проблеми посилюються через перебої в транспортній мережі. У травні 2021 року місячне закриття порту Яньтянь у Китаї збільшило вузькі місця вантажів, що призвело до відставання, яке вплинуло на виробничий сектор регіону та збільшило кількість пустих відпливів, що викликало проблеми у вантажовідправників. Хоча це було менш руйнівним, ніж зупинка в березні 2021 року контейнеровозу Ever Given 20 150 TEU на Суецькому каналі, який заблокував його, збільшивши затримки для суден, що прямували до Європи, і додавши логістичних збоїв і заторів у портах. Деякі рейси довелося змінити маршрутом навколо мису Доброї Надії, додавши до подорожі до 7000 миль – і підвищивши тарифи на фрахт і чартер [74].

Для портів 2020 і 2021 роки були дуже критичними (див. Табл. 2.5). У 2020 році світова пропускна здатність контейнерного порту впала на 1,2 % до 815,6 млн. TEU [89]. Однак за підсумками 2021 році прогнозується, що обсяги зростуть на 10,1 % в міру відновлення світової економіки, пов'язаного з впровадженням

вакцинування. Деякі порти показали себе краще, ніж інші. Антверпен, наприклад, показав себе набагато краще під час кризи COVID-19, ніж під час спаду 2009 року.

Таблиця 2.5

Пропускна здатність світових контейнерів портів за регіонами,
2019-2020 рр. (мільйон TEU і річна відсоткова зміна)

Регіон	2019	2020	2020-2019
Азія	534,8	532,7	-0,4%
Африка	32,5	32,5	0,0%
Латинська Америка та Карибський Басейн	60,1	59,0	-1,8%
Європа	122,6	117,4	-4,2%
Північна Америка	62,4	61,2	-1,9%
Океанія	12,9	12,8	-0,8%
Весь світ	825,3	815,6	-1,2%

Примітка. Складено автором за даними One Hundred Ports 2021. [Electronic resource]. – Access: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2021>.

У 2020 році Азія з майже двома третинами пропускної спроможності зберегла свою позицію глобального центру перевезення контейнерних портів (див. Рис. 2.8). Європа була другим за величиною регіоном перевалки контейнерних портів у 2020 році (14,4 %). Північна Америка – 7,5 %, Латинська Америка і Карибський басейн – 7,2 %, Африка – 4,0 % і Океанія – 1,6 % становлять решту часток. Північна Америка та Азія виграли від швидкого відновлення торгівлі в другій половині 2020 року, але повторювані спалахи вірусів та заходи щодо стримування пандемії, серед інших факторів, були перешкодою для перевезень контейнерних портів у Європі та інших регіонах [83].

Домінування Китаю також очевидно з даних про 20 найбільших портів світу, приблизно половина з яких знаходиться в Китаї (див. Рис. 2.9). У 2020 році пропускна здатність цих провідних портів знизилася, хоча були деякі винятки, зокрема Танджунг Пелепас із зростанням на 7,7 % та Лонг-Біч, який виграв від зростання імпорту контейнерів у США. У четвертому кварталі 2020 року обсяги на Лонг-Біч зросли на 23 %. Лос-Анджелес також мав 22 % зростання в останньому кварталі року, але все одно закрив рік на 1,3 % [95].

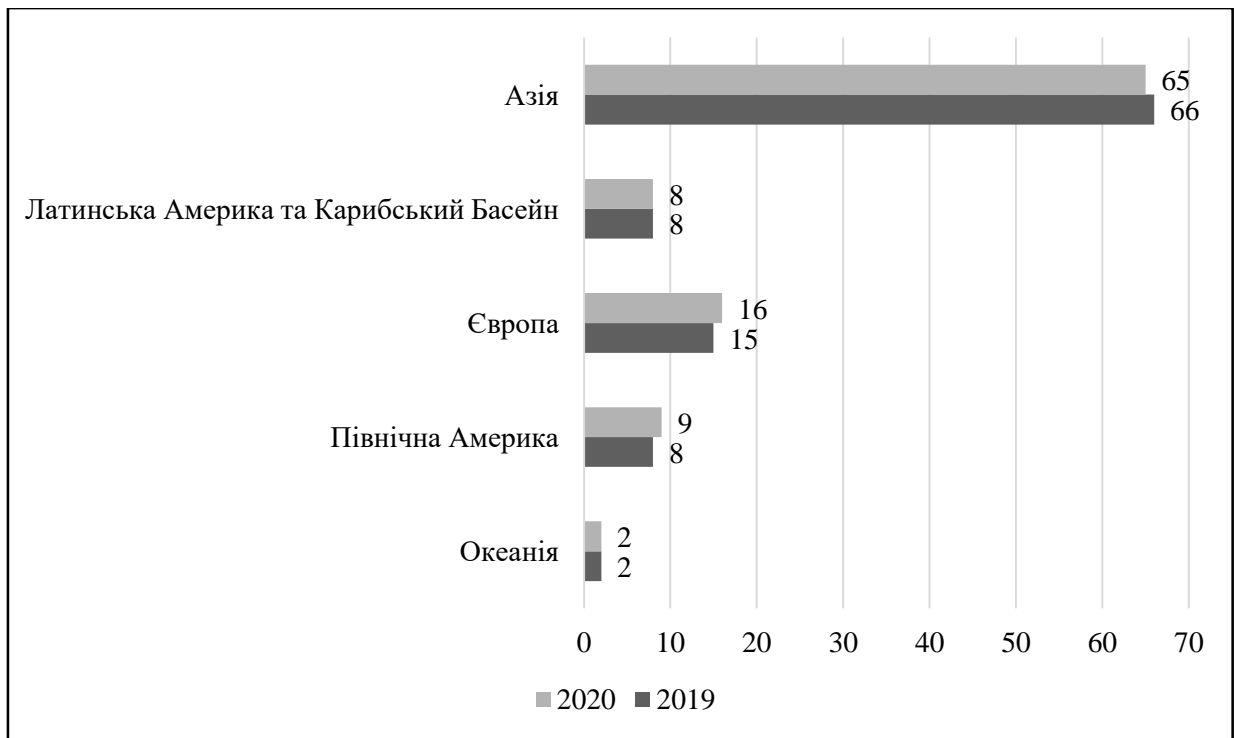


Рис. 2.8. Пропускна здатність світових контейнерних портів за регіонами, 2019-2020 рр., (частка у відсотках у загальному обсязі TEU).

Примітка. Побудовано автором за даними UNCTAD. World Economic Situation and Prospects 2020. [Electronic resource]. – Access: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/wesp2020_en.pdf.

Лідером глобальних контейнерних перевезень за показником пропускної здатності портів є Шанхай з 42,01 млн TEU у 2020 році. На другому місці – Сінгапур із 36,60 млн TEU. Гонконг посідає дев'яте місце з 19,60 млн TEU, Дубай – одинадцяте місце з 14,95 млн TEU, Роттердам – десяте місце з 15,11 млн TEU, Антверпен – тринадцяте місце з 11,10 млн TEU, Лос-Анджелес – сімнадцяте місце з 9,46 млн TEU, Гамбург – вісімнадцяте з 8,78 млн TEU [4].

Майже всі провідні китайські порти збільшили пропускну здатність. Шанхай демонстрував повільне зростання, але залишався провідним портом у світі, тоді як зростання в Тяньцзині склало 6,4 %, а в Ціндао – 4,8 % [89]. У Європі та Північній Америці продуктивність портів була різною. Поза цією групою падіння пропускної здатності в Коломбо було викликано нестачею робочої сили через пандемію та обмеженими можливостями магістральних суден.

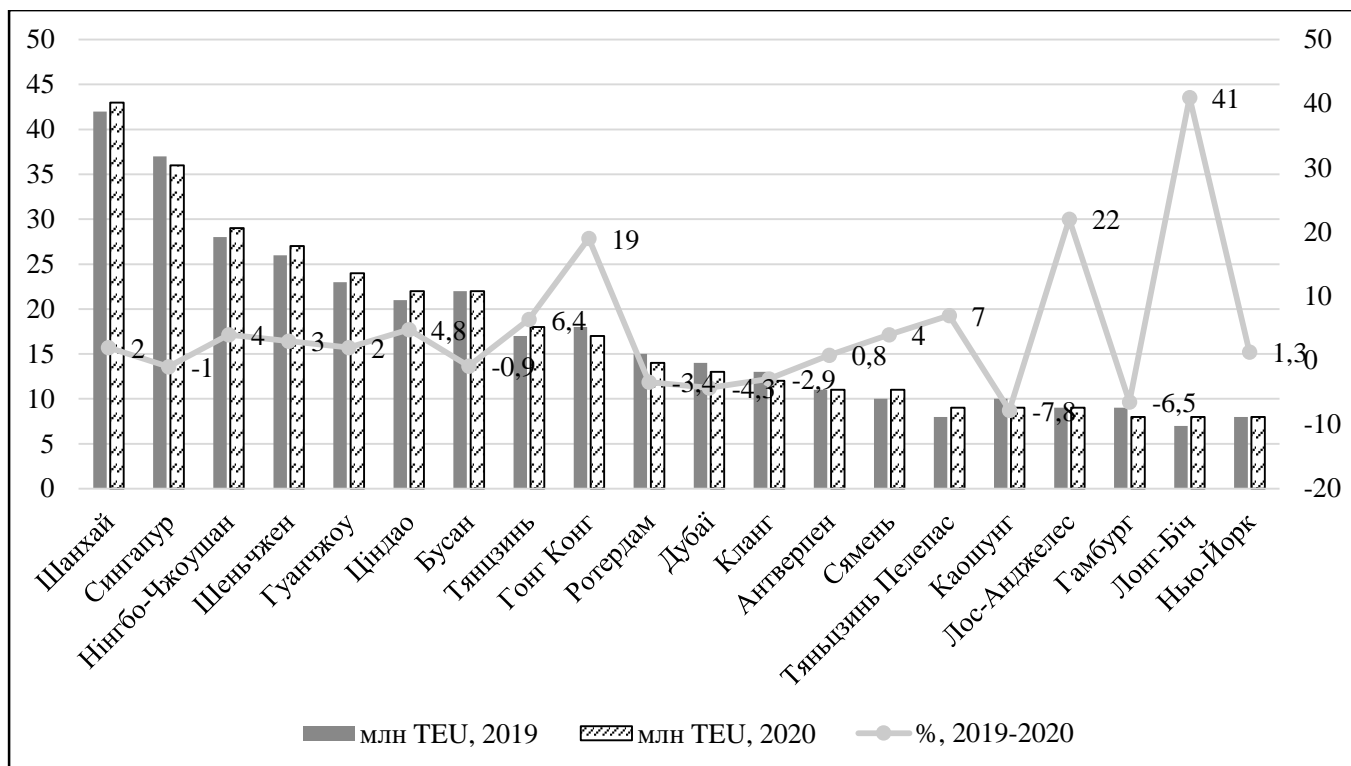


Рис. 2.9. Провідні 20 глобальних контейнерних портів, 2019-2020 рр. (TEU, відсоток річної зміни).

Примітка. Побудовано автором за даними One Hundred Ports 2021. [Electronic resource]. – Access: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2021>.

Бейрут продовжував втрачати трафік до Тріполі після вибуху в порту 2020 року. Нью-Йорк (+1,3 %) і Антверпен (+0,8 %) виявилися більш стійкими, тоді як Каошунг (-7,7 %) і Гамбург (-6,5 %) сильно постраждали. Інші, такі як порти Дубай (-4,3 %), Роттердам (-3,4 %), Кланг (-2,9 %) і Бусан (-0,9 %), зафіксували падіння обсягів перевантаження.

Таким чином, розвиток міжнародних морських перевезень напряму пов'язаний з ростом світової економіки. Як і раніше, значна частина міжнародних морських перевезень припадає на країни Азії. Четверту частину морської торгівлі в усьому світі складає імпорт з Китаю, тому економічний стан цієї країни суттєво впливає на динаміку морських вантажних перевезень. Очікується подальший розвиток контейнерних перевезень з Китаю, що, своєю чергою, може спричинити скорочення обсягів та вантажопотоків на транстихоокеанському маршруті.

2.2. Аналіз діяльності перевізників на ринку міжнародних морських перевезень

Глобалізація міжнародної торгівлі, а також вихід національних компаній на міжнародний ринок передбачають вільне переміщення ресурсів і товарів, яке неможливе без морського транспорту. Незважаючи на розвиток автомобільних, залізничних та авіаперевезень, актуальність сполучень морем досі велика. Понад 80% вантажів у світі переміщується з допомогою морського транспорту. Характерна риса сучасного розвитку міжнародних морських перевезень – збільшення кількості учасників ринку за рахунок країн, що розвиваються, торговий флот яких становить не менше 15% від світового тоннажу.

Станом на 1 січня 2021 року трійкою країн-власників суден, як за тоннами вантажопідйомності, так і за комерційною вартістю їхнього флоту, були Японія, Греція та Китай та (див. Табл. 2.6). За 2021 рік серед 35 найбільших судновласників найбільше зросла частка вантажопідйомності в Об'єднаних Арабських Еміратах з 1,01 % до 1,18 % та В'єтнамі з 0,52 % до 0,59 %. У вартісному вираженні найбільше зросли частки вартості світового торгового флоту у провінції Тайвань у Китаї з 1,49 % до 1,86 % та в Республіці Корея з 2,77 % до 3,08 % [82].

У 2020 році поставки суден скоротилися на 12 %, головним чином через нестачу робочої сили, викликану карантинном, протягом першої половини року, що порушило морську промисловість. Як і в 2018 та 2019 роках, доставлені судна були переважно балкерами, за ними йшли нафтові танкери та контейнеровози. З 2015 року збільшується частка суднобудування лише в чотирьох країнах – Китаї, Республіці Корея, Японії та Філіппінах. У 2020 році їхня загальна частка ринку зросла до 96 %.

У 2020 році пандемія COVID-19 справила значний вплив на порти по всьому світу. Крім створення ризиків для здоров'я портових працівників і моряків у всіх регіонах, це також суттєво зменшило обсяги торгівлі.

Таблиця 2.6

25 найбільших судновласників, станом на 1 січня 2021 року (млн. дол. США)

Країна або територія власності	Балкери	Контейнеро ві судна	Офшорні судна	Нафтові танкери	Пороми та пасажирсь кі судна	Газовози	Генеральні вантажні судна	Хімічні танкери	Інше/недос тупно	Всього
1 Японія	39564	15101	4746	9529	3236	15436	3130	5203	7888	103833
2 Греція	39853	11670	197	32602	2512	14572	182	977	402	102968
3 Китай	34735	20632	9967	12838	4979	4115	5120	3344	3207	98936
4 США	3734	1938	15494	5117	51259	1454	1320	1098	791	82206
5 Сінгапур	14564	9274	4304	12569	32	4377	870	4778	534	51301
6 Норвегія	4384	2514	21748	5570	3208	7620	900	2433	2719	51096
7 Німеччина	6207	24166	687	1767	9460	1627	2789	704	347	47754
8 Велико- британія	4001	7123	10064	3829	5661	5816	791	1354	2239	40878
9 Гонг Конг, Китай	11117	12982	73	6288	2387	1114	918	269	886	36032
10 Республіка Корея	9123	5363	240	5558	433	4791	680	1480	2673	30340
11 Бермуда	5863	2301	5198	5919	в/д	8107	в/д	297	51	27736
12 Данія	1526	12847	1701	3416	1032	2049	751	1032	108	24462
13 Швейцарія	822	9012	3056	596	9521	213	183	169	12	23584
14 Нідерланди	704	412	13273	441	526	686	2969	1892	2046	22949
15 Тайвань	8145	7372	48	1483	74	363	563	148	107	18304
16 Італія	1116	6	2441	1866	9475	256	1801	418	621	18000
17 Бразилія	179	465	14312	810	64	116	30	77	2	16054
18 Монако	3390	2004		6381	29	3300		26	24	15153
19 Франція	374	5325	5183	112	1860	476	155	132	144	13 761
20 Росія	56	110	1346	3320	76	1740	1449	637	1828	10762
21 Туреччина	3406	1011	677	1269	353	131	1793	1156	51	9847
22 Індонезія	1110	1103	1137	2131	2020	565	1174	369	51	9659
23 Малайзія	142	110	6748	219	19	1811	189	150	159	9548
24 Бельгія	1747	491	134	3305		860	761	210	2018	9526
25 ОАЕ	959	469	2858	2361	57	544	90	621	179	9138
Інші	14436	4971	23462	18470	12008	13971	7863	4050	2297	101529
Ввесь світ	212455	158771	49 093	147764	120282	96110	36470	33026	31384	985356

Примітка. Складено автором за даними Drewry highlights transformation of rate conditions in transpacific container shipping. [Electronic resource]. – Access: <https://www.drewry.co.uk/news/drewry-highlights-transformation-of-rate-conditions--in-transpacific-container-shipment>.

У період з 2016 по 2018 рік обсяги вантажів зростали в середньому на 5 % на рік, а доходи – на 6 %. Однак у 2020 році обсяги впали на 4 %, а доходи – на 9 % (див. Рис. 2.10) [69].

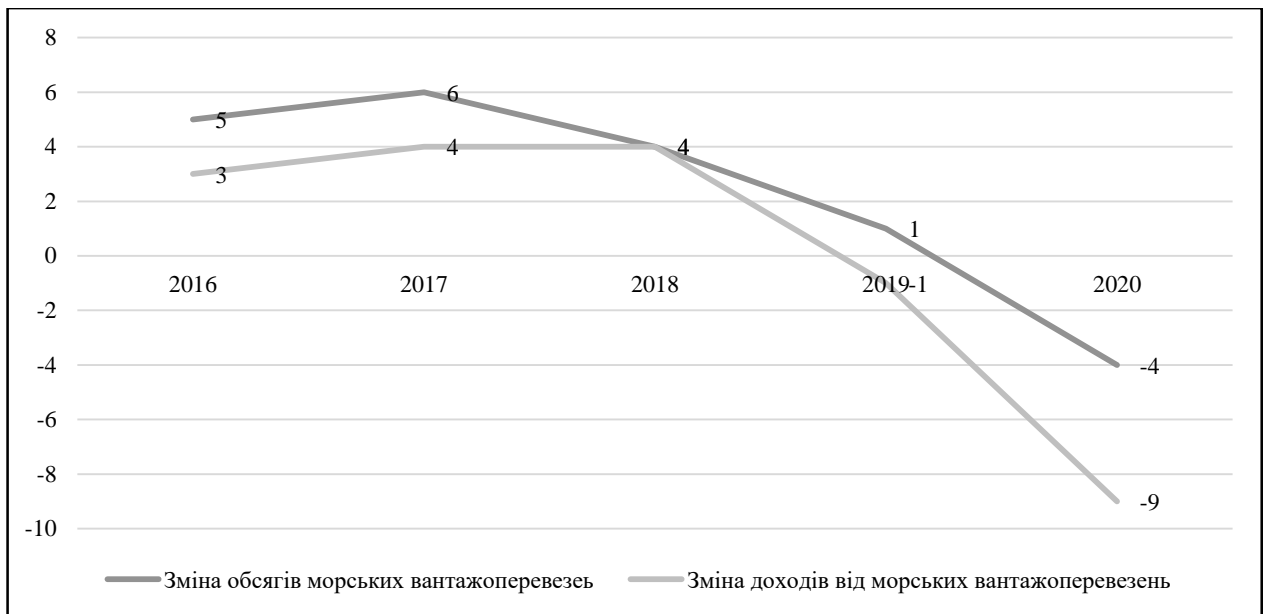


Рис. 2.10. Відсоткова зміна вантажів та доходів у морських перевезеннях світу, 2016-2020 рр., (зміна у відсотках).

Примітка. Побудовано автором за даними Christensen E., Blaeser J., Drake J., Koch G., Labovitz J., Nemeth B., Pringle H. Global container shipping outlook: IMO 2020 weighs on an industry struggling to generate sustained profitability. Alix Partners.

Фінансові показники портів можна виміряти як середній валовий дохід на тону вантажу. Вони коливалися від 1,9 дол. США за тону в Європі і 2,26 дол. США в Азії до 5,31 дол. США в Африці. На глобальному рівні джерела надходжень показано на рис. 2.11, який ілюструє розподіл між портовими зборами за судна та пропускною здатністю вантажу, платою за портове обслуговування та доходом, отриманим від земельних та концесійних прав [67].

Близько половини надходжень надходить від плати за судно та вантаж за використання первинної портової інфраструктури. Ця частка, ймовірно, зменшиться з часом із розвитком цифрових портів та енергетичних центрів, використовуючи модель концесії або орендодавця.

Рентабельність вимірюється як прибуток до вирахування відсотків, податків та амортизації (ЕВІТДА). Підприємства з високими вимогами до інвестицій в інфраструктуру вимагають підвищеного рівня ЕВІТДА, щоб бути стійким.

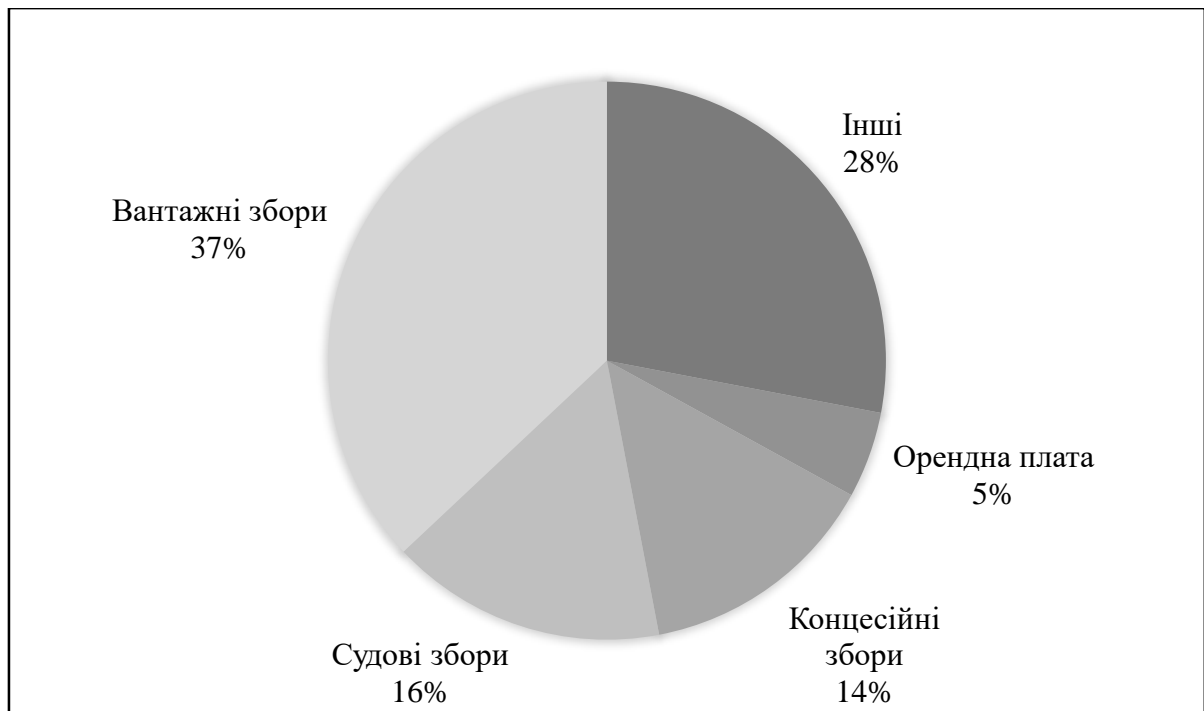


Рис. 2.11. Структура середнього доходу морських портів, 2016-2020 рр.,
(у відсотках).

Примітка. Побудовано автором за даними Cerdeiro D., Komaromi A. (2020) Supply Spillovers During the Pandemic: Evidence from High-Frequency Shipping Data. IMF Working Paper 20/284.- P.19.

У 2020 році середня прибутковість знизилася на 12 % в Європі, на 17 % в Азії та на 25 % в Африці. У Латинській Америці не змінилася. Таке зниження частково можна пояснити наслідками COVID-19, хоча в Африці мають бути й інші важливі фактори, оскільки обсяги та доходи мали лише незначний вплив від пандемії [74].

У сфері морських перевезень, як і в інших галузях, відбувається активна консолідація бізнесу: скорочується кількість великих гравців, основні операції та активи концентруються у межах дедалі меншого числа підприємств. Так, у сегменті контейнерних перевезень сукупна ринкова частка 10 найбільших судноплавних контейнерних компаній збільшилася з 68 % у 2014 році до 90 % у 2020 р. [85]. При цьому список лідерів досить змінний за рахунок операцій зі злиття та поглинання. Так, у 2020 році до десятки найбільших увійшла компанія з ОАЕ, яка поглинула конкурентів із країн Перської затоки. 10 найбільших глобальних ТНК у галузі контейнерних перевезень у 2020 р. представлений у таблиці 2.7:

Найбільші глобальні ТНК у галузі контейнерних перевезень у 2020 році.

	Назва	Країна	Характеристика
1	A.P. Moller – The Maersk Group (APM-Maersk)	Данія	Здійснює перевезення між більш ніж 120 країнами, більш ніж 340 портів. Має флот у 630 контейнерних суден, у 2020 р. перевезено 3,3 млн двадцятифутових контейнерів. Maersk займає 27% всього ринку контейнерних перевезень у Північній Америці, 22% – у Євроазіатському регіоні, 27% – у Латинській Америці, 29% – в Африці та 21% у Океанії.
2	Mediterranean Shipping Company (MSC)	Швейцарія	Займається транспортуванням вантажів у більш ніж 150 країн, є найбільшою глобальною приватною компанією у цій галузі. Має флот преміальних круїзних лайнерів. Має 510 контейнеровозів, якими у 2020 р. було перевезено понад 2 млн стандартних контейнерів типу TEU.
3	China Ocean Shipping Company (COSCO)	Китай	Доставляє вантажі до 85 країн, до 267 портів, працює на 355 морських шляхах, має флот 361 судна. У 2016 р. відбулося злиття з China Shipping Group. Крім контейнерних перевезень надає послуги суховантажів та суден постачання. У 2020 р. мала 12,6% світового ринку контейнерних перевезень, перевезла 2,1 млн стандартних контейнерів типу TEU.
4	CMA CGM Group	Франція	Має 500 суден загальною потужністю перевезення до 2, 7 млн стандартних контейнерів типу TEU, обслуговує 174 судноплавні шляхи, які пов'язують між собою більш ніж 150 країн світу та більш ніж 400 портів
5	Hapag Lloyd	Німеччина	Власниками компанії виступають 6 великих інвесторів у тандемі з публічними власниками акцій, серед яких CSAV (25,8%), Klaus Michael Kühne (25,0%), HGV Hamburger (13,9%), Qatar Investment Authority (14,5%) та Saudi Investment Fund (10,2 %). Має флот 235 суден, обслуговує 121 морський шлях, 600 портів. У 2020 р. перевезла 1,2 млн. контейнерів типу TEU
6	Ocean Network Express (ONE)	Японія	Утворилася в 2017 році в результаті консолідації трьох найбільших японських судноплавних компаній – K Line, NYK і MOL – у спільну акціонерну компанію. Завдяки цьому Ocean Network Express посіла шосте місце в рейтингу найбільших морських контейнерних ліній. Поточний флот компанії налічує 212 суден загальною місткістю понад 1,5 млн. TEU і на світовому ринку морських контейнерних перевезень вона має 6,5%.
7	Evergreen Marine	Тайвань (КНР)	Має понад 190 суден, які обслуговуються у 240 портах. Це найстаріша у світі компанія у своїй галузі. Кількість стандартних контейнерів типу TEU складає 1,1 млн штук, які компанія доставляє в більш ніж 90 країн світу.
8	Hyundai Merchant Marine (HMM CoLtd)	Республіка Корея	Загальна місткість всіх суден компанії складає понад 620 тис. TEU, а частка світового ринку морських контейнерних перевезень – 2,6%.
9	Yang Ming Marine Transport Corp.	Тайвань	Флот компанії складається з 92 суден загальною місткістю більше 600 тис. TEU. Частка Yang Ming Marine Transport Corp. На світовому ринку морських контейнерних перевезень становить 2,5%.

	Назва	Країна	Характеристика
10	Pacific Int. Line (PIL)	Сінгапур	Експлуатує 108 суден, загальна місткість яких перевищує 340 тис. TEU, і має 1,5% на світовому ринку морських контейнерних перевезень.
11	Hamburg Süd Group	Німеччина	Володіє 33 суднами. Їй також належить Brazil's Aliança, судна якої плавають під бразильським прапором.
12	Hanjin Shipping	Республіка Корея	Найбільша в Кореї транспортна компанія володіє 170 суднами, щорічно перевозить 100 млн т вантажу.
13	Orient Overseas Container Line (OOCL)	Гонконг (КНР)	300 суден, обслуговують 70 країн.
14	United Arab Shipping Company (UASC)	ОАЕ	Була утворена як спільне підприємство з капіталом Бахрейну, Іраку, Кувейту, Катару, Саудівської Аравії та ОАЕ. Наразі зареєстрована в ОАЕ. Судна компанії обслуговуються у 240 портах.

Примітка. Складено автором за даними Global Marine Trends 2030. [Electronic resource]. – Access: <http://www.futurenavitics.com/wp-content/uploads/2013/10/GlobalMarineTrends2030 Report.pdf>.

До групи провідних компаній у сфері міжнародних морських перевезень входить три компанії з Китаю. Крім того у списку найбільших операторів морських перевезень з'явилася одна нова компанія, що посіла 14-те місце – «United Arab Shipping Company» зі штаб-квартирою в Кувейті та флотом з 56 суден, сукупною провізною здатністю 546 тис. TEU. Ця компанія отримала активний розвиток після того, як побудувала дев'ять контейнеровозів місткістю по 13 тис. TEU загальною вартістю 1,5 млрд. дол. США [27].

Нижче на рис. 2.12 представлений рейтинг провідних світових контейнерних операторів станом на 5 серпня 2020 року на основі TEU [17, с. 507]. Примітно, що зараз, станом на початок 2022 року, позиції компаній в цьому рейтингу на основі TEU такі ж, як якщо б їх ранжували в залежності від їхньої частки на світовому ринку морських контейнерних перевезень.

10 провідних судноплавних компаній збільшили свій флот на 1,1 млн. TEU за останні дев'ять місяців 2021 року, а загальна кількість діючих судів збільшилася на 2% (див. Рис. 2.13) [47]. Крім того, у цих судноплавних компаній розміщені замовлення на додаткову місткість 4,3 млн. TEU, що в даний час є пропускнуною спроможністю, що надається провідною судноплавною компанією Maersk.

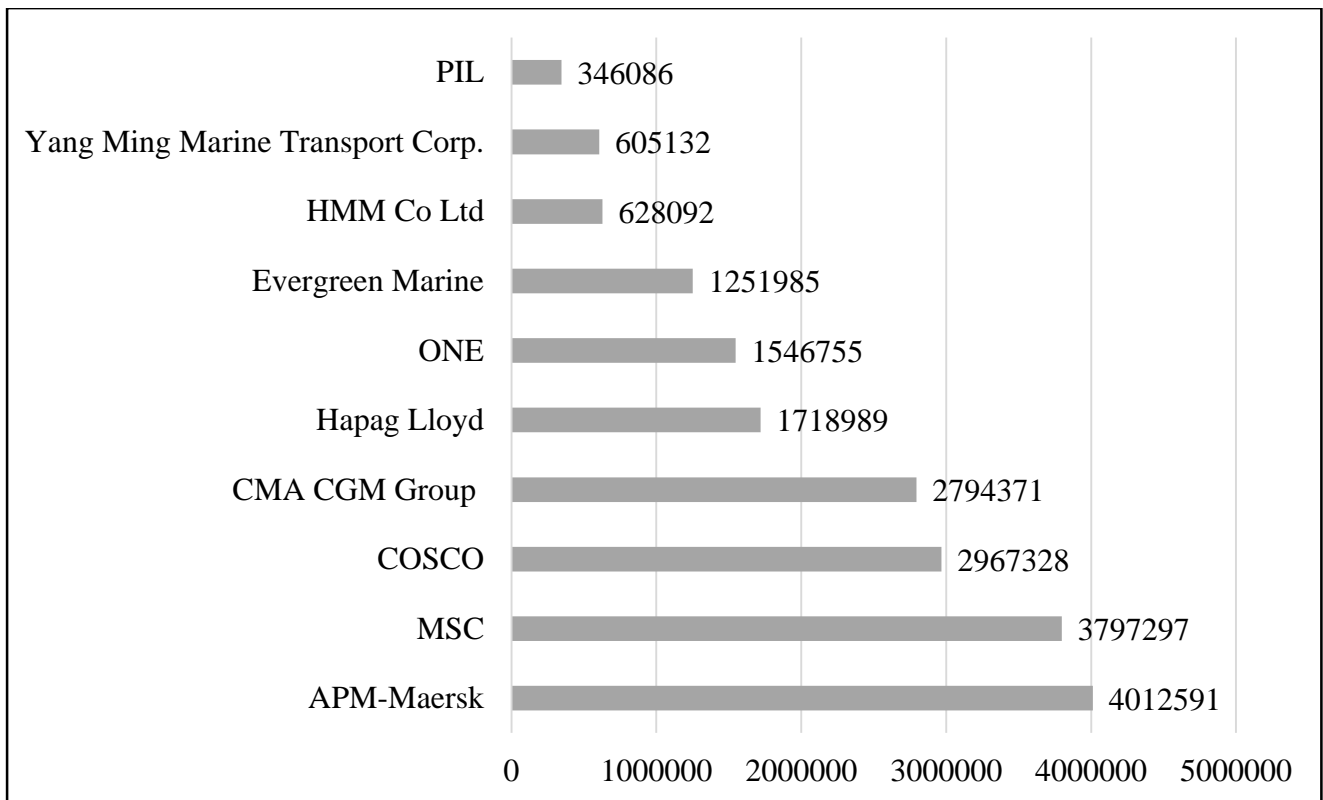


Рис. 2.12. Провідні світові контейнерні оператори на основі потужностей, 2021 рік, (TEU).

Примітка. Побудовано автором за даними Cerdeiro D., Komaromi A., Liu Y., Saeed M. (2020) World Seaborne Trade in Real Time: A Proof of Concept for Building AIS-based Nowcasts from Scratch. IMF Working Paper 20/57. – P.30.

Maersk має найменшу кількість замовлень серед усіх великих судноплавних компаній, при цьому місткість замовлень становить лише 0,9 % від експлуатованих потужностей. Наприклад, портфель замовлень MSC становить 18 % від її чинного флоту. Сукупний тоннаж існуючих суден і новобудов MSC становить 4,7 млн TEU, що на 14 % і 34% вище за аналогічні показники Maersk і CMA CGM, відповідно [61; 63].

Серед інших провідних гравців співвідношення замовлень до чинного флоту таке: Wan Hai – 56 %, Evergreen – 50 %, ZIM – 37 %, CMA CGM та Yang Ming – 18 %, ONE – 17 % та COSCO – 9 %. Частина цих нових потужностей – це тоннаж для заміни старих суден, проте дані про нові замовлення припускають, що контроль потужностей 10 найбільших ліній підніметься з нинішньої позначки 85 % до 90 % (див. Рис. 2.13) [60].

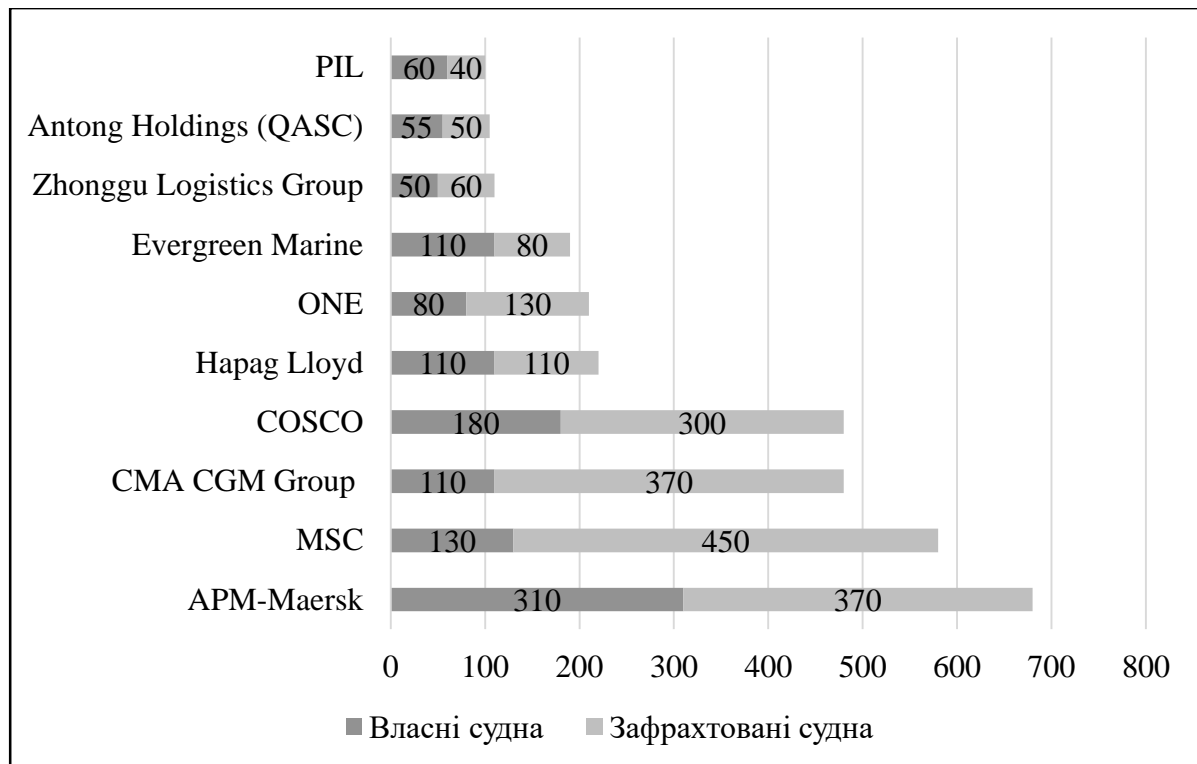


Рис. 2.13. Провідні світові оператори контейнерних суден, в залежності від кількості власних і зафрахтованих суден, 2021 рік, (одиниць).

Примітка. Побудовано автором за даними Міжнародної палати судноплавства (International Chamber of Shipping, ICS). <https://www.ics-shipping.org>.

Значною подією на світовому ринку міжнародних морських перевезень вважається придбання датською компанією «Maersk» у власність німецької компанії «Hamburg Sud». У 2021 році «Maersk» стала першою у світі за величиною судноплавною компанією, займаючи 17 % частки ринку провізної здатності контейнеровозів (див. Рис. 2.14). Таким чином, політика компанії «Maersk» суворо спрямована на злиття та поглинання дрібних компаній. А вже ще в 1999 році компанія «Maersk» придбала «Sealand» за ціною 800 млн. дол. США, створивши найбільшу у світі контейнерну суднохідну лінію – «Maersk-Sealand». Протягом 2000-2003 рр. для того, щоб посилити свою присутність на світовому ринку лінійних перевезень «Maersk-Sealand» придбала дві компанії «P&O Nedlloyd» та «Wan Hai» [61].

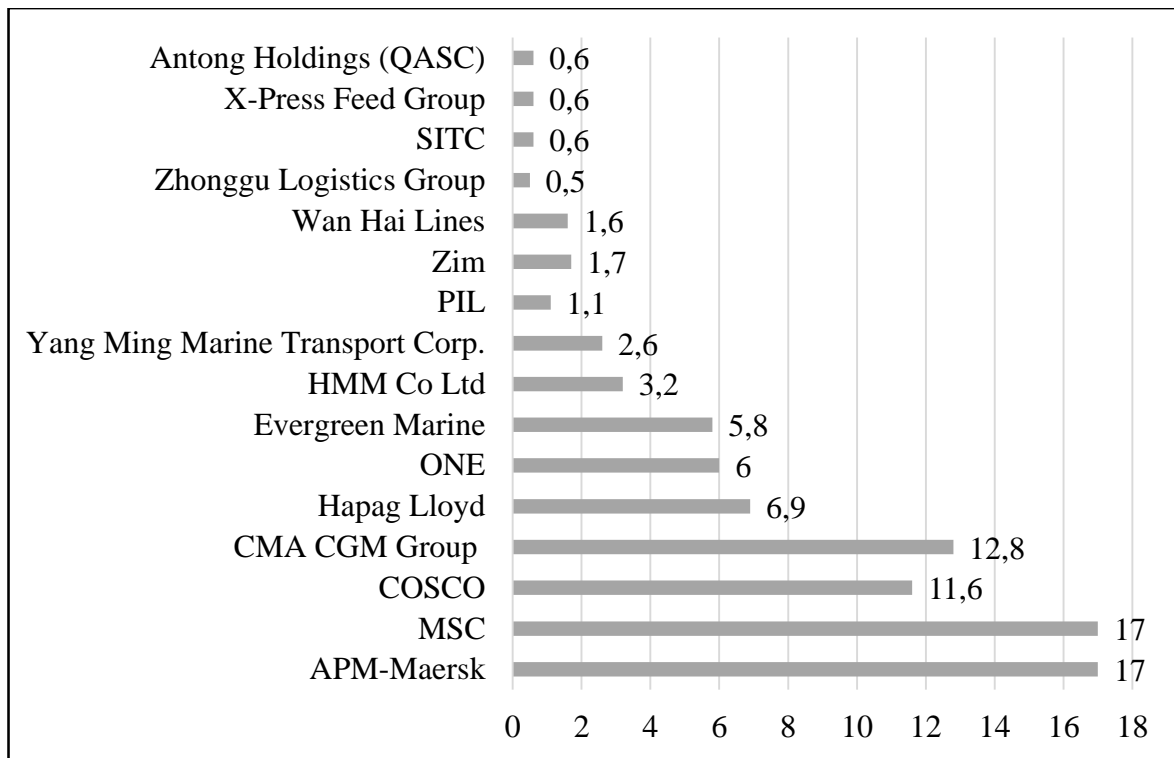


Рис. 2.14. Частка провідних судноплавних операторів в світовому контейнерному флоті, станом на 28.02.2022 рік, (у відсотках).

Примітка. Побудовано автором за даними компанії Maersk (A.P. Moller-Maersk Group): <https://www.maersk.com>.

Проте, за даними, опублікованими 11 січня 2022 року The Mediterranean Shipping Company (MSC) обігнала данську компанію Maersk і стала найбільшою у світі контейнерною лінією. MSC отримала судно, яке купила ще минулого року за 50,5 млн. дол. США. Завдяки новому придбанню флот MSC тепер може перевозити 4,3 мільйона стандартних 20-футових контейнерів, а це приблизно на 2000 більше, ніж у Maersk. За даними Alphaliner, MSC і Maersk зараз володіють по 17 % ринку контейнерних перевезень, випереджаючи CMA CGM, COSCO і Hapag-Lloyd. У сукупності на п'ять провідних світових контейнерних судноплавних ліній припадає близько 65 % ринку [62]. Проте, слід зазначити, що поки що MSC нарощує флот, Maersk активно розширюється в галузі наземної логістики та технологій.

До основних тенденцій на глобальному ринку морських вантажних перевезень, що беруть свій початок у 2018-2019 роках, можна віднести той факт, що великі судноплавні компанії, такі як Maersk та COSCO Shipping, що згадувалися вище, висловили намір розширювати зону своєї діяльності не тільки в морі, а й на суші. Так

наприклад, Maersk, мають намір досягти співвідношення діяльності на морі та на суші щодо 50/50, в той час, як зараз цей показник становить 80/20 відповідно.

Активно формуються альянси між операторами терміналів, між компаніями лінійних перевезень та операторами терміналів з метою спільної експлуатації причалів.

У даний час на ринку контейнерних перевезень домінують три альянси, а на трьох основних торгових маршрутах Схід-Захід розгорнутий відповідний транспортний потенціал. З 2014 року 10 найбільших компаній міжнародних морських перевезень, які здебільшого входять до цих альянсів, збільшили свою сукупну частку ринку з 68 % до 90 %, а свій діючий провізний потенціал – приблизно з 55 млн. до 96,4 млн TEU. Зараз контейнерні перевезення – це сектор, який характеризується наростаючою концентрацією операцій та альянсів, сукупної провізної спроможності флоту та найважливіших портів заходу. Аналіз даних про щорічні показники збільшення операторами свого провізного потенціалу на тихоокеанських маршрутах у період з 2005 по 2020 показав, що за більшістю критеріїв рівень концентрації з плином років підвищився, що можна простежити з таблиці 2.8:

Таблиця 2.8

Показники концентрації лінійного судноплавства на тихоокеанських маршрутах у 2005 та 2020 роках

Показники концентрації	2005	2020	Тенденція
Частка найбільшої судноплавної компанії, %	29	33	Концентрація підвищилася
Частка 4 найбільших судноплавних компаній, %	57	60	Концентрація підвищилася
Індекс Херфіндала Хіршмана	1253	1497	Концентрація підвищилася
Кількість компаній	22	24	Концентрація знизилася
Коефіцієнт Джині	0,53	0,59	Концентрація підвищилася

Примітка. Розраховано автором за даними Cerdeiro D., Komaromi A., Liu Y., Saeed M. (2020) World Seaborne Trade in Real Time: A Proof of Concept for Building AIS-based Nowcasts from Scratch. IMF Working Paper 20/57. – P. 20.

Така ж консолідація бізнесу спостерігається як у сфері лінійного судноплавства, так і чартерних перевезень. З погляду вантажовідправників, що є клієнтами того чи іншого альянсу, участь компаній лінійних перевезень в альянсі призвела до більшого

обсягу морських перевезень, більшої кількості суден у розрахунку на один маршрут, експлуатації більших суден та скорочення середньої тривалості рейсів у той та інший бік. Це передбачає велику гнучкість і адаптованість до ринкових умов, що змінюються.

Консолідації бізнесу в області морського транспорту сприяє взятий світовим співтовариством курс на екологізацію галузі: поліпшення параметрів гідродинаміки, створення більш енергоефективних двигунів, застосування низьковуглецевих та безвуглецевих видів палива для суден. Наприклад, консорціум Green Maritime Methanol у складі провідних міжнародних морських компаній, судновласників, верфів, виробників, портів та науково-дослідних інститутів за підтримки Міністерства економіки та кліматичної політики Нідерландів займається вивченням можливості використання метанолу як екологічного альтернативного транспортного палива в морському секторі.

Як ще один приклад можна відзначити, що данська компанія Maersk, що спеціалізується на морських вантажних перевезеннях та обслуговуванні портових терміналів, інвестувала щорічно близько 1 млрд. дол. США в інновації та технології в період з 2014 по 2020 рік з метою підвищення технічної та фінансової надійності безвуглецевих рішень. а також для розробки та запровадження енергоефективних варіантів [61]. Характерно, що на офіційних сайтах усіх компаній лідерів у галузі морських перевезень міститься вказівка на політику екологізації їх діяльності у рамках виконання цілей сталого розвитку ООН.

2.3. Вплив економічних криз та пандемії COVID-19 на динаміку міжнародних морських перевезень

Обсяг світових морських транспортних перевезень, і навіть потреба у необхідному тоннажі міжнародного флоту їхнього виконання та побудові нових судів залежить від кон'юнктури товарних ринків. Так, на обсяги морських перевезень за останні майже півстоліття основний вплив зробили економічні та енергетичні кризи в розвинених країнах у 1973-1975 рр. і на початку 80-х років,

внаслідок яких зменшувалися потреба у перевезеннях морськими судами та попит на будівництво нових суден.

Також значний вплив на судноплавну та суднобудівну галузі справили криза 1998 року у країнах Південно-Східної Азії, світова фінансова криза 2008 році та пандемія коронавірусної інфекції у всьому світі, що почалася у 2019 році.

Результатом енергетичної кризи 1973 року став процес рецесії перевезень нафтовантажів, однак морське транспортування навалочних і генеральних вантажів мало тенденцію до зростання. Нафтова криза 1980 року призвела до зменшення затребуваності морських перевезень нафти на 7 % [20, с. 45].

Тільки з 1984 року встановлюються стабільні темпи зростання перевезень з усіх видів вантажу. У 1998 році спостерігалось невелике зменшення обсягу морських перевезень, спричинене фінансовою кризою в країнах Південно-Східної Азії.

Як видно з наведених у табл. 2.8 статистичних даних, світовий обсяг морських вантажних перевезень збільшився за останні 30 років більше в 3 рази, досягнувши майже 11,5 млрд. тонн. Середньорічне зростання обсягу вантажів морем склало за цей період близько 3,7 % [47].

Аналіз наведеної статистичної інформації за період 1970-2020 рр., складеної нами з різних джерел (див. Табл. 2.9), дозволяє зробити висновок про значний вплив на морську логістику вище перерахованих економічних та енергетичних криз. Так, в 1975 році спостерігається значне зниження перевезень і темпи приросту до попереднього року становив – 6,2 %. Аналогічна ситуація спостерігається в 1981, 1982, 1983 і 1998 роках, коли темпи зростання до попередніх років склали відповідно – 4,02 %; – 7,57 %; – 3,13 % та – 0,59 % [50, с.31].

Фінансова криза 2008 року не значно вплинула на розвиток світового ринку морських перевезень, відбулося зниження темпів приросту обсягів перевезень, але вони, як і раніше, залишалися позитивними і не сильно зменшилися.

Зміна світових обсягів морських вантажних перевезень, 1975-2020 рр.

Рік	Обсяг перевезень, млн. тонн.	Темп приросту до попереднього року, %	Рік	Обсяг перевезень, млн. тонн.	Темп приросту до попереднього року, %
1975	3047	-6,20	1999	5100	0,75
1980	3606	18,35	2000	5595	9,71
1981	3461	-4,02	2001	5653	1,04
1982	3199	-7,57	2002	5820	2,95
1983	3099	-3,13	2003	6133	5,38
1984	3292	6,23	2004	6493	5,87
1985	3293	0,03	2008	7755	4,51
1986	3385	2,79	2009	7858	1,33
1987	3461	2,25	2010	8409	7,01
1988	3675	6,18	2011	8784	4,46
1989	3860	5,03	2012	9197	4,70
1990	3977	3,03	2013	9548	3,82
1991	4110	3,34	2014	9843	3,09
1992	4221	2,70	2015	10047	2,07
1993	4339	2,80	2016	10287	2,39
1994	4506	3,85	2017	10770	4,70
1995	4687	4,02	2018	11024	2,36
1996	4859	3,67	2019	11080	0,51
1997	5092	4,80	2020	11500	3,79
1998	5062	-0,59			
Середньорічне зростання за 1988-2020 рр.					3,74
Середньорічне зростання за 1998-2020 рр.					3,65
Середньорічне зростання за 2008-2020 рр.					3,44

Примітка. Складено автором на основі даних Кизимиров М. В. Тенденции, пути и перспективы развития рынка контейнерных перевозок / М. В. Кизимиров, Т. А. Зайцев // Вестник транспорта. – 2020. – № 10. – С. 32.

Більш сильний вплив мала пандемія коронавірусної інфекції 2019 року, яка сповільнила збільшення обсягів морських вантажопотоків, а, за деякими оцінками фахівців, обсяг морських перевезень зменшився [51, с.20]. В цілому ж спостерігається інтенсивне зростання обсягів перевезень морем.

У кінці 2019 року в Китаї виник спалах вірус COVID-19. Китайська влада вирішила діяти оперативно, внаслідок чого місто Ухань було введено жорсткий карантин, почалося швидке будівництво нових лікарень та дезінфекція міст. Завдяки цим діям, Китай зміг вже до травня 2020 року зміг прийти до норми. Проте, починаючи з травня 2020 року, інші країни почали запроваджувати карантинні заходи. Ці дії призвели до того, що було різко змінено споживання покупців. Витрати

на активності поза домом впали, паралельно з цим зріс попит на засоби індивідуального захисту від вірусів та товарів домашнього користування. Ключовий момент у тому, що більшість таких товарів виробляється у Китаї. Таким чином, Китай почав нарощувати експорт товарів до інших країн морем. Однак через обмежувальні заходи в країнах покупців, контейнери, що використовуються для доставки товарів, не поверталися до Китаю. Через введені обмеження країни не працювали на експорт товарів власного виробництва, паралельно з цим робота портів була також уповільнена через введені обмеження. У сукупності це призвело до того, що контейнери почали складуватися в портах Європи та Америки.

Ця тенденція призвела до того, що ціна за транспортування одного контейнера з Китаю в липні перевищила 2000 дол. США, а зараз перевищує 5000 дол. США [72]. До того ж через введені обмеження, в портах знаходиться менше робочої сили, що в свою чергу впливає на швидкість завантаження суден для зворотного маршруту, крім того що обсягу товару недостатньо для повного заповнення судна. Виходячи з цього, перевізники фокусуються на постачанні вантажу з Азії, чому сприяє постачання товарів в обсягах, що перевищують пандемію. Однак це не означає, що ця ситуація є вигідною для Китаю.

З метою мотивації перевізників Китай почав оплачувати за повернення порожніх контейнерів, але через це інтереси перевізників змістилися з постачання товарів на постачання готових, порожніх контейнерів.

Таким чином, можна зробити невтішний висновок про те, що пандемія COVID-19 далася взнаки на міжнародних морських перевезеннях вкрай неприємним чином. Зростання дефіциту контейнерів Азії призведе до зростання ціни їх виробництво. Виробники піднімають ціни на нові контейнери, при цьому не поспішаючи нарощувати виробництво. Зважаючи на те, що 85 % у частці виробництва контейнерів займає Китай, це викликає підозри в США у навмисному збереженні дефіциту з метою отримання більшого прибутку. Створені таким чином умови експорту не дозволяють належним чином збалансувати систему морських вантажоперевезень, внаслідок чого ймовірність зростання цін на побутові речі стає вкрай високою, що може викликати їх дефіцит на ринку. Однак найбільше побоювання викликає той

факт, що справді не відомо, коли економіка набуде балансу і наскільки довгостроковими виявляться наслідки.

У 2020 році міжнародна морська торгівля та глобальні ланцюги поставок постраждали від впливу пандемії COVID-19. Однак загалом морському транспорту вдалося подолати кризу, і для деяких частин ланцюга поставок вплив був не таким драматичним, як очікувалося спочатку. Перевізники змогли пом'якшити ранній шок і впоратися з нижчим рівнем попиту. Однак портові та наземні операції намагалися пристосуватися, і моряки світу зіткнулися з нестабільною ситуацією, коли вони потрапили в безпрецедентну глобальну кризу зі зміною екіпажу.

Починаючи з кінця 2020 року, швидке відновлення контейнерної торгівлі наштовхнулося на обмеження пропозиції, що підвищило витрати, погіршило надійність обслуговування та підірвало роботу ланцюгів створення вартості. По мірі нормалізації глобальних моделей попиту ці проблеми, швидше за все, зникнуть, але довгострокові перспективи продовжуватимуть формуватися під впливом широкого спектру довгострокових структурних факторів, включаючи моделі глобалізації, зміни споживчих звичок, цифровізацію та зростання електронної комерції, а також через глобальний енергетичний перехід та імператив екологічної стійкості.

Вплив COVID-19 також підкреслив необхідність краще управляти ризиками. Порушення посилилися іншими подіями, які створили вузькі місця на транспорті – у деяких країнах, наприклад, повені, і особливо блокування Суецького каналу, що виявило ризики та вразливі місця в ланцюгах поставок. Побудова майбутньої стійкості потягне за собою реформування бізнес-моделей та глобальних ланцюгів поставок, а також реорганізацію морського транспорту транспортні мережі.

Судноплавна галузь відіграла життєво важливу роль у глобальній відповіді на пандемію COVID-19 – доставляючи продукти харчування, медичні товари, паливо та інші товари першої необхідності, а також допомагаючи підтримувати глобальні ланцюги поставок і торгівлю. Це значною мірою завдяки 1,9 мільйонам моряків у світі, які в ці надзвичайні часи продемонстрували великий професіоналізм і відданість справі.

Незважаючи на зазначені вище зусилля, криза зі зміною екіпажу, схоже, загострюється. Останній показник зміни екіпажу в Декларації Нептуна (Індикатор зміни екіпажу Декларації Нептуна був розроблений для надання актуальної інформації про ситуацію зі зміною екіпажу, він публікується раз на місяць і базується на даних від керівників основних суден, які спільно відповідають за понад 90 000 моряків у всіх основних сегментах), опублікований у липні 2021 року, показує, що кількість моряків на борту після закінчення терміну дії їхніх контрактів продовжувала зростати у червні 2021 року, так само як і кількість моряків на борту протягом понад 11 місяців [96], (табл. 2.10):

Таблиця 2.10

Показник зміни екіпажу Декларації Нептуна, липень 2021 року

	Відсоток моряків на борту після закінчення терміну їх контрактів		Відсоток моряків на борту понад 11 місяців	
	Місячний відсоток	Зміна у відсотках порівняно з попереднім місяцем	Місячний відсоток	Зміна у відсотках порівняно з попереднім місяцем
Травень 2021	5,8	-	0,8	-
Червень 2021	7,2	+1,4	0,4	-0,4
Липень 2021	8,8	+1,6	1,0	+0,6

Примітка. Складено автором на основі даних World Container Index - 27 May//Drewry.co.uk. [Electronic resource]. – Access: https://www.drewry.co.uk/supply_chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry.

З моменту запуску Індикатора в травні 2021 року частка моряків на борту суден після закінчення терміну дії контракту зросла з 5,8% до 8,8%, тобто більше ніж на 50%. Кількість моряків на борту за 11 місяців зросла з 0,4 до 1 відсотка, тобто на 150 відсотків. Відповідно до MLC 2006, максимальний термін служби на борту за замовчуванням, після якого моряк має право на репатріацію, становить 11 місяців (Правило 2.5 і Правило 2.4). У липні 2021 року Міжнародна палата судноплавства підрахувала, що кількість моряків, які залишилися на борту після закінчення терміну дії контракту, становила близько 250 000 осіб [60].

Під час пандемії зацікавленими сторонами, у тому числі міжнародними організаціями, урядами та представниками галузі, розроблено рекомендації та

керівництва, покликані забезпечити, щоб моряки були здорові та захищені від COVID-19, мали доступ до медичної допомоги, визнавалися ключовими працівниками та проходили вакцинацію у пріоритетному порядку та щоб судна та портові споруди відповідали міжнародним санітарним вимогам. Проте пандемія триває вже другий рік, і моряки, як і раніше, дуже вразливі.

За деякими помітними винятками лише невелика частина моряків у світі пройшла вакцинацію. З передовим досвідом виступила Бельгія, яка розпочала в липні 2021 року кампанію з вакцинації всіх моряків, які прибувають у бельгійські порти, незалежно від їх громадянства.

На рис. 2.15 представлені результати дослідження зміни обсягу морських вантажоперевезень за останні 45 років, які виражені у побудованому кореляційному полі та теоретичній лінії регресії [79].

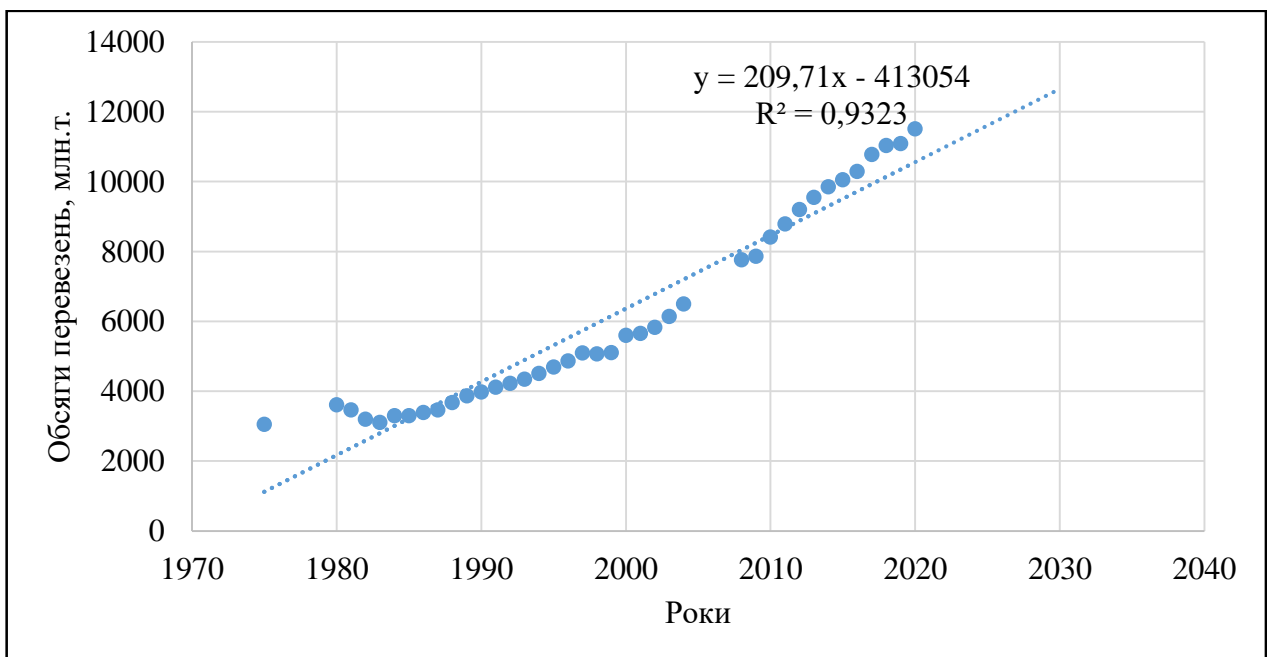


Рис. 2.15. Дослідження зміни світових обсягів морських вантажних перевезень.

Примітка. Розраховано автором за даними 50 Years of Review of Maritime Transport, 1968-2018: Reflecting on the past, exploring the future. [Electronic resource]. – Access: <https://unctad.org/en/pages/Publication Webflyer.aspx?publicationid=2289>.

В результаті проведеного дослідження сформовано економетричну модель, що описує зв'язок зміни світового обсягу морських вантажоперевезень з тимчасовим періодом їх здійснення:

$$y = 209,71 x - 413054 \quad (2.1)$$

де y – обсяг морських вантажних перевезень, млн. тонн;

x – рік здійснення перевезень.

Розрахований лінійний коефіцієнт кореляції r , який склав 0,97 для досліджуваних статистичних даних.

Для можливості практичного застосування суднобудівними та судноплавними компаніями даної економіко-математичної моделі був виконаний аналіз її адекватності та оцінка точності її використання у обчисленні прогнозних значень та формуванні тренду розвитку морських вантажоперевезень методом визначення значущості параметрів побудованої економічної моделі за допомогою t - критерію Стьюдента.

Розрахункові значення t – критерію склали 3734,13 і 23,31 для параметрів побудованого рівняння регресії, які є більшими за нормативне значення 2,0211 для 5%-го рівня значущості, що говорить про значущість параметрів.

Перевірка адекватності побудованої економічної моделі доповнена результатами кореляційного аналізу (див. Табл. 2.11). На підставі співвідношень Чеддока встановлено, що кореляційний зв'язок між змінними дуже високий.

Таблиця 2.11

Оцінка значущості коефіцієнта кореляції r

r	r^2	η	n	$t_{\text{розр}}$	$t_{\text{табл}}(\alpha = 0,05)$
0,97	0,93	0,97	42	23,31	2,0211

Примітка. Розраховано автором самостійно.

Збіг значень теоретичного кореляційного відношення η і лінійного коефіцієнта кореляції r доводить, що зв'язок між обсягом морських вантажних перевезень і роком їх здійснення прямолінійний.

Для оцінки значущості коефіцієнта кореляції r розрахований t -критерій Стьюдента (див. Табл. 2.11). Значення $t_{\text{розр}}$ більше нормативного значень t -критерію, що говорить про значущість коефіцієнта кореляції та суттєвість зв'язку. Таким чином, побудована економетрична модель загалом адекватна і може бути використана у прогнозуванні світових обсягів морських вантажних перевезень.

На підставі представленої економіко-математичної моделі прогнозований світовий обсяг морських вантажоперевезень складе до 2030 року складе 12595,1 млн. т, темп приросту якого по відношенню до 2020 року складає 9,5 %, що характеризує тенденцію інтенсивного зростання морських вантажних перевезень. Отже, зросте потреба в тоннажі морського транспортного вантажного флоту, а також необхідність модернізації чинного флоту та спорудження нових сучасних суден.

Незважаючи на те, що за прогнозами аналітиків (взяті за основу аналіз ринку від Drewry) до кінця 2021 року, сукупний прибуток від контейнерних морських вантажоперевезень може досягти 80-100 млрд. дол. США, такий же активний розвиток у 2022 році прогнозувати складно [59]. Ключовими факторами для галузі логістики в наступному році стануть:

1. Насичення ринку обладнанням. Сьогодні всі великі учасники морських вантажоперевезень кинули всі потужності на виробництво та постачання нових контейнерів. Але наступного року може виявитися перегин у зворотний бік – тари буде з надлишком, і вона простоюватиме в портах, займаючи корисну площу та завдаючи збитків.

2. Відновлення економіки після пандемії COVID-19. Поступово всі країни прагнуть повернутись до початкового стану на початок 2020 року. А це означає, що нинішнє активне зростання нових ринків може сповільнитись. Відновлення економіки має на увазі відкриття локальних виробництв, орієнтацію на купівлю місцевих товарів, а отже – попит на далекі вантажоперевезення, який сьогодні актуальний, втратить свою значущість наступного року.

3. З огляду на високі ставки фрахту можуть підняти ціни свої послуги і судновласники, а це знову позначиться на тарифах вантажоперевезень.

4. Діджиталізація процесів – ключова стратегія для портів та логістів. Починаючи від впровадження цифрових рішень для управління вантажоперевезеннями, закінчуючи використанням штучного інтелекту та складних комп'ютерних систем для автоматизації портів. Все це дозволить оптимізувати витрати у сфері логістики та прискорити процеси постачання.

5. Ставки фрахту можуть залишитися незмінними або продовжити своє зростання.

Завдяки тому, що великі логістичні компанії проводять ефективні стратегії для стабілізації процесів у сфері логістики, прогноз на 2022 рік загалом виглядає досить райдужно. Але є одне але!!! Санкції до РФ.

Незважаючи на те, що прогнозна тенденція розвитку морських вантажних перевезень має позитивну динаміку, необхідно розглядати перспективні обсяги морських вантажоперевезень з урахуванням невизначених факторів, які можуть вплинути на прогнозні значення. Доцільно експертним методом коригувати плановані обсяги морських перевезень з урахуванням геополітичних та економічних ризиків.

Також на прогнозні значення можуть вплинути процеси цифровізації в судноплавній галузі, результати якої можуть змінити логічні схеми морських перевезень і сприяти збільшенню їх обсягів.

Висновки до розділу 2

У динаміці розвитку ринку міжнародних морських перевезень можна виділити чотири суттєві моменти.

1. Світовий ринок морських перевезень характеризується такими тенденціями: зміною конфігурації мережі контейнерних перевезень; збільшенням диспропорцій у торгових потоках та зростанням тарифів на основних магістральних маршрутах; збільшенням судів більшої місткості; монополізацією ринку контейнерних перевезень; перегрупуванням у складі альянсів між транспортними компаніями; посиленням міжпортової конкуренції.

2. Під час розвитку міжнародних морських перевезень ключовим питанням є розподіл витрат та вигід, пов'язаних із збільшенням розмірів судів та формуванням мега-альянсів між судноплавними компаніями та морськими портами.

3. Економія на масштабі в судноплаванні потребує вирішення проблем синхронізації морських та наземних вантажних операцій; наявності спеціалізованих вантажних терміналів, які забезпечують стабільну вантажну базу.

4. Морські порти стають дедалі більше важливими елементами у виробничо-збутовому ланцюжку.

Тому аналіз та оцінка експлуатаційних, фінансових, економічних, соціальних та екологічних показників діяльності портів набувають все більше значення. Розроблено економіко-математичну модель прогнозування світового обсягу морських транспортних перевезень, за допомогою якої сформовано прогнозне значення обсягу морських транспортних перевезень вантажоперевезень на 2030 рік, приріст якого по відношенню до 2020 становитиме 9,5%.

Пандемія COVID-19 змінила роботу морського транспорту, хоча загалом наслідки виявилися менш згубними, ніж очікувалися.

РОЗДІЛ 3

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ УЧАСТІ УКРАЇНИ В МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

3.1. Аналіз сучасного стану розвитку морського господарства в Україні

Морський транспорт є одним з найменших видів діяльності у секторі транспорту України, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності за обсягом реалізації послуг. Проте морський транспорт залишається критично важливим способом доставлення товарів, які є основною українського експорту – в першу чергу, продукції металургії, сільського господарства, видобувної та хімічної галузі.

Провідне місце в морській торгівлі України займає портове господарство, від розвитку якого залежить експортний потенціал держави. Розглянемо українські державні морські порти з точки зору їх вантажної спрямованості, що дозволить надалі визначити тенденції розвитку морських вантажоперевезень (див. Табл. 3.1).

В Україні морські порти можна розділити за географічною ознакою на п'ять регіональних груп, що обслуговують навколишні промислові підприємства, на національні та міжнародні транспортні коридори:

1) найбільшою за масштабами групою є порти Великої Одеси – Одеса, Південний та Іллічівськ, що дають у сукупності близько 54% всього вантажообігу державних морських портів;

2) Азовський регіон, що об'єднує порти Маріуполя та Бердянська, за рахунок розвиненої промисловості Сходу України забезпечують близько 15% вантажообігу;

3) до Дніпро-Бузького регіону входять порти Миколаїв, Херсон, Ольвія, Скадовськ (близько 13% оброблених вантажів), що спеціалізуються на постачаннях зернових, металу та автомобілів;

4) порти Кримського регіону – Керч, Феодосія, Ялта, Севастополь, Євпаторія, хоч були самою численною групою, але забезпечували тільки 11% вантажообігу та в

основному перевалювали будівельні вантажі, хоча Феодосійський МТП є другим після Одеського МТП з переробки нафти та нафтопродуктів;

5) Придунав'я – українські ворота до Європи – об'єднує порти Рені, Ізмаїла, Білгород-Дністровського та Усть-Дунайська [21, с.5].

Таблиця 3.1

Класифікація державних морських портів України

Класи портів	Характеристика вантажопотоку			Спеціалізація
	наливні	сипучі	тарно-штучні	
Хаб				
Одеса	+	+	+	середня
Диверсифіковані				
Маріуполь	–	+	+	висока
Іллічівськ	+	+	+	
Миколаїв	+–	+	+–	
Рені	+	+	+	
Нішеві				
Південний	–	+	–	дуже висока
Керч	+–	+	–	
Ізмаїл	відсутні	+	–	
Херсон	–	+	+–	
Бердянськ	–	+	–	
Ольвія	відсутні	відсутні	+	
Євпаторія	відсутні	+	+–	
Білгород-Дністровський	відсутні	–	+	
Феодосія	+	відсутні	–	
Ялта	відсутні	+	–	
Скадовськ	відсутні	–	+	
Севастополь	–	+	–	

Важливість вантажопотоку (визначена за результатами аналізу спеціалізації):

+ пріоритетний,

+ – менш значний,

– незначний.

Джерело: Короленко Н. Міжнародна конкурентоспроможність морських портів України в умовах глобалізації: шляхи підвищення / Н. Короленко, І. Садовнік // Науковий вісник Одеського національного економічного університету. – 2017. – № 10. – С. 96.

Протяжність причального фронту морських портів складає близько 43 км, а довжина каналів (Херсонський морський канал, Бузько-Дніпровський-лиманський канал (БДЛК) та Глибоководний судновий хід (ГСХ) р. Дунай – Чорне море через гирло Бистре) становить 124,768 км (40 км, 81,368 км та 3,4 км відповідно).

В Україні також функціонує мережа паромного сполучення, морських контейнерних ліній, що з'єднують Україну з портами країн Чорноморського басейну та є складовою міжнародних транспортних коридорів: ТРАСЕКА, «Новий Шовковий шлях», ПанЄвропейський № 9 та інші.

На жаль, незважаючи на великий потенціал, підприємства тривалий час відчують нестачу вантажопотоків, що пішли в інші країни, що обумовлено не стільки економічною доцільністю, скільки за політичними обставинами. Наслідком цього є і мала частка вантажообігу, що припадає на них (близько 7 %), і фінансові проблеми (тільки Ізмаїльський порт показує прибутковість).

Щодо значущості зазначених портів як важливих ланок транспортної артерії експортних, імпорتنих і транзитних потоків, слід зазначити, що, наприклад, Бердянський МТП – єдиний морський вузол Запорізького регіону, який обслуговує місцеві металургійні та агропромислові підприємства; Одеса – вузловий порт трьох міжнародних транспортних коридорів, що сполучають Північну Європу з Чорним морем та Азією, Південний – обслуговує хімічну промисловість країни; Маріуполь – експортні та імпорتنі вантажопотоки металургії.

До найбільших компаній сектору морського вантажного транспорту відносяться:

1) Адміністрація морських портів України (АМПУ). Одне з найбільших державних підприємств. АМПУ створена у 2013 році в результаті реформи морської галузі України для управління державним майном в морських портах країни і його ефективного використання. АМПУ входить у сферу управління Міністерства інфраструктури України і об'єднує українські морські порти та інші інфраструктурні елементи. Структура підприємства складається з центрального офісу в Києві і головного представництва в Одесі, філій «Дельта-Лоцман» та «Днопоглиблювальний флот», а також 13 філій в морських портах України.

2) ДП «МТП «Південний». Державне стивідорне підприємство, лідер за об'ємами перевалки вантажів в Україні. Підприємство розташоване на північно-західному узбережжі Чорного моря, в акваторії незамерзаючого Малого Аджалицького лиману та є найглибшим портом України.

3) Чорноморський рибний порт. Один із найбільших портів України, підприємство транспортної системи країни, розташований у місті Чорноморськ Одеської області.

4) Морський спеціалізований порт «Ніка-Тера». Порт, який надає стивідорні послуги з перевалки, зберігання, підготовки та відправлення різних вантажів.

5) Група терміналів ТІС. Стивідорний оператор, до складу якого входить 5 терміналів: ТІС-Зерно, ТІС-Міндобрива, ТІС-Руда, ТІС-Вугілля і ТІС-Контейнерний.

Діяльність основних 5 морських портів України за січень-жовтень 2021 року (даних за весь 2021 рік не надано статистичними ресурсами України) представлений на рис. 3.1:

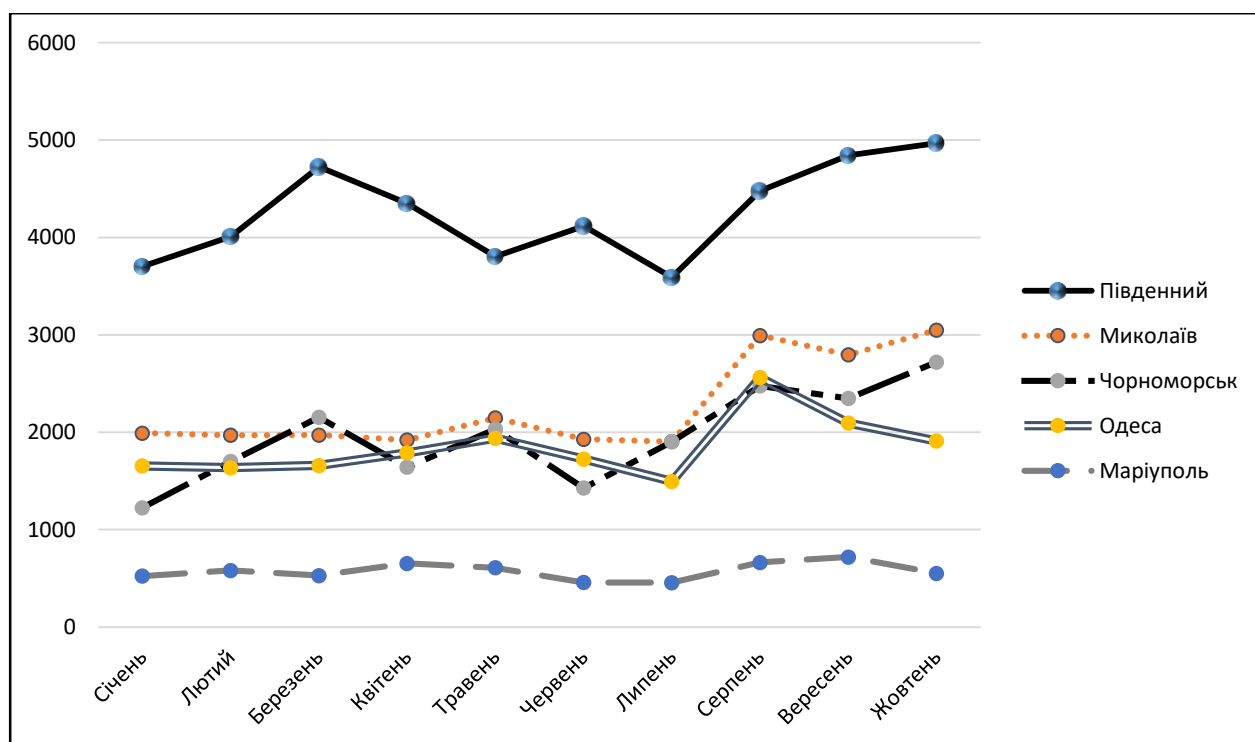


Рис.3.1. Діяльність 5 морських портів України за січень-жовтень 2021 року, (тис. тонн).

Примітка. Побудовано автором за даними Державного підприємства «Адміністрація морських портів України»: <http://www.uspa.gov.ua>.

Що стосується міжнародних морських перевезень, то третій рік поспіль можна констатувати негативну динаміку.

Основними проблемами ефективного функціонування інвестиційної державної політики розвитку морської інфраструктури є такі: висока бюрократизація погодження проектів, корупція та брак фінансування. Ці фактори гальмують розвиток державно-приватного партнерства, адже причали для швартування належать АМПУ, а вантажні термінали, найчастіше – приватним компаніям.

Також негативним фактором, що негативно впливає на розвиток морських перевезень є високі портові збори, що значною мірою визначають конкурентоспроможність товарів українського експорту і частково при переміщенні транзитних вантажів.

Для більш об'єктивної оцінки слід виділити показники роботи основних 5 морських портів України за обсягом вантажообігу вантажів за 2019-2021 рр., (Рис. 3.2 та Рис. 3.3):

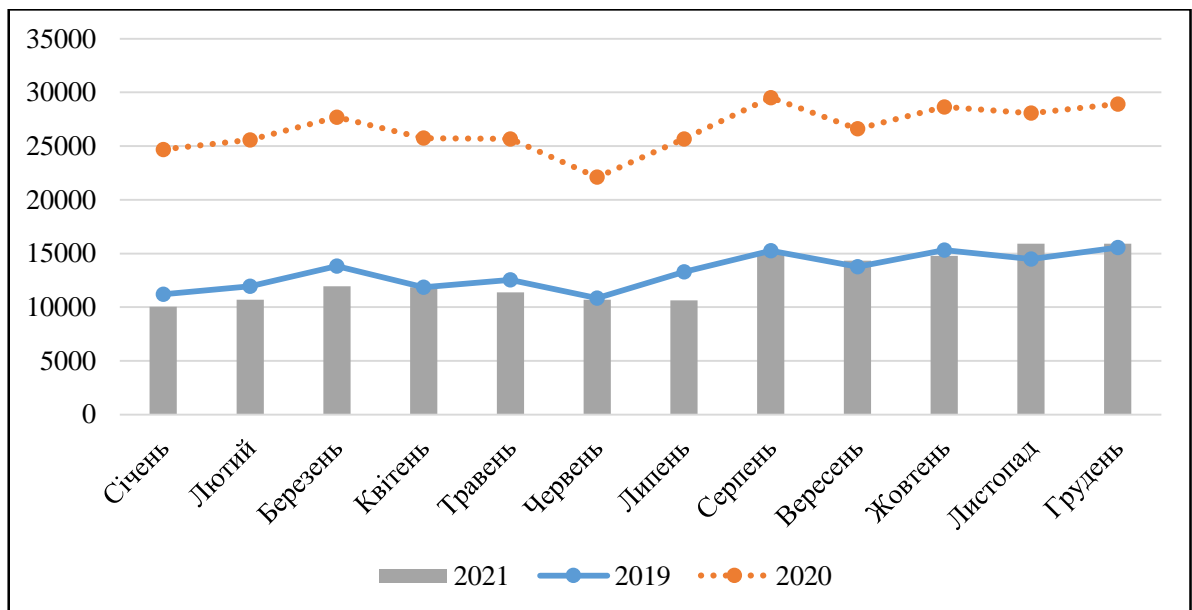


Рис.3.2. Обсяг вантажопереробки морськими портами України в 2019-2021 рр., (тис. тонн).

Примітка. Побудовано автором за даними Державного підприємства «Адміністрація морських портів України: <http://www.uspa.gov.ua>.

Збільшення вантажопотоків та переорієнтація перевезень на доставку аграрної продукції з ВВП, ймовірно, призведуть до масового списання флоту з можливістю

повного оновлення транспортного компоненту українських ВВП. Потенційно може виникнути потреба у будівництві протягом найближчих кількох років додатково до 60 судів різного типу середнім дедвейтом 3 тис. тонн. Модернізація вітчизняного портового флоту вимагатиме 1 млрд грн щорічно. За даними учених Інституту аграрної економіки, валовий збір зернових та зернобобових культур у 2021 році становить близько 71 млн тонн. За часи незалежності України це другий показник виробництва зерна після рекордного 2019 року. Такий обсяг урожаю спричинить збільшення суднових партій під час відвантажень зернових вантажів.

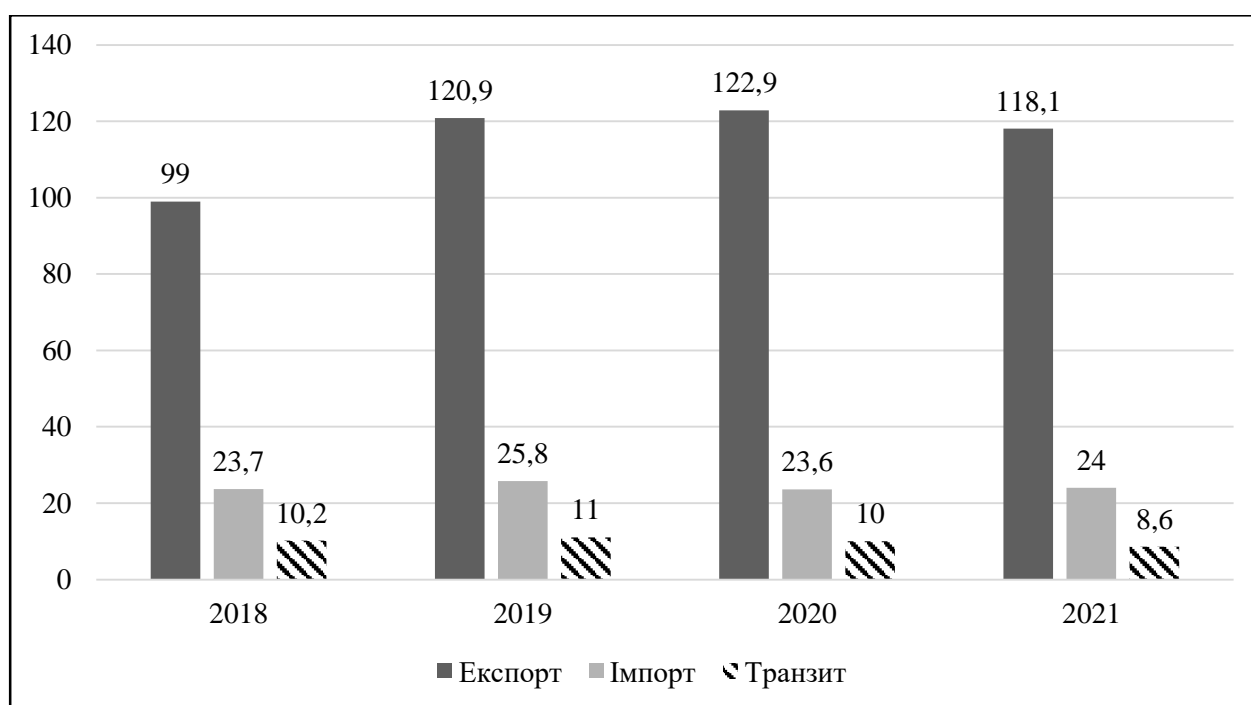


Рис.3.3. Статистика вантажообігу українськими портами за 2018-2021 рр., (млн. тонн).

Примітка. Побудовано автором за даними Державного підприємства «Адміністрація морських портів України»: <http://www.uspa.gov.ua>.

Сьогодні понад 90% експорту зернових вантажів України йде через морські порти, до яких зерно доставляється залізницею (65%), автотранспортом (25%) та річками (всього 10%) [33, с. 135].

Не можна оминати у кваліфікаційному дослідженні стан морських портів у воєнний час, в якому зараз перебуває Україна. Слід зазначити про закриття портів Бердянськ, Маріуполь, Скадовськ, Херсон через їхню тимчасову окупацію росіянами.

Внаслідок агресії найбільш пошкодженою є інфраструктура Маріупольського порту, також пошкоджень зазнали Бердянський порт, порти «Ольвія», «Чорноморськ», «Миколаїв». При цьому Міністерство інфраструктури України не може точно оцінити пошкодження у портах, контроль над якими отримали загарбники [24].

Стосовно портів «Південний», «Миколаїв», «Ольвія», «Одеса», «Чорноморськ» та «Білгород-Дністровський», вони з 24 лютого 2022 року вхід-вихід суден із цих портів теж не є можливим. Тому ці порти працюють виключно з вантажами і флотом, які на 24 лютого уже були під обробкою. Це діяльність на 20% порівняно з довоєнним часом. У звичайному режимі працюють дунайські порти: Усть-Дунайський, порт «Ізмаїл» та порт «Рені» [58].

У мирний час понад 75% зовнішнього товарообігу держави відбувалося саме через морські шляхи. Через порти, які зараз або закриті, або заблоковані, проходило понад 90% загального товарообігу.

За підсумками квітня у порівнянні з лютим 2022 року переробка збільшилася майже у 4 рази. У квітні на експорт та імпорт переробили 850 тис. тонн, з них близько 450 тис. тонн – аграрні вантажі. Але порівняно з мирним часом це до 15% від загального товарообігу [58].

Річка Дніпро не може виконувати судноплавну функцію до Чорного моря, бо останній у каскаді шлюз розташований у тимчасово окупованій Каховці.

Потужності дунайських портів можуть бути збільшені до 1 млн тонн на місяць. Однак у сумі із експортом та імпортом через кордони, це дозволить забезпечити лише 35% товарообігу від наявності вантажів, які очікують відправки [58].

На сьогодні майже 70 суден заблоковані у тих портах, з яких неможливо здійснювати судноплавство. Більшість кораблів, що заблоковані – це балкери і судна для перевезення генеральних вантажів. Найгірша ситуація стосовно екіпажів була у Маріуполі. В інших портах екіпажі мали змогу евакуюватися.

Після початку повномасштабного російського вторгнення у Маріупольському морському порту залишилися заблокованими 6 суден під іноземними прапорами. Деякі вже не зможуть вийти з порту без відповідного ремонту силами судноремонтного заводу. Маріупольський судноремонтний завод практично знищений. Крім того, акваторія порту була замінована, щоб унеможливити проникнення ворожих кораблів.

У морських портах України заблоковано 90 млн тонн аграрної продукції, які Україна планувала постачати в країни Африки, Азії і Європи. Експортні можливості країни впали більш як наполовину. Це вже призвело до подорожчання агропродукції (пшеницю, кукурудзи та соняшникової олії) на світових ринках.

Україна змушена шукати альтернативних шляхів експорту через блокування Росією портів. Так, акціонерне товариство «Укрзалізниця» у квітні 2022 року перевезло близько 3,5 млн тонн вантажів через західні кордони. Проте щодня Україна втрачає 170 млн доларів через заблоковані морські порти.

Україна розглядає можливість відновлення судноплавства у заблокованих портах із військовим конвоєм, але для цього потрібно мати гарантії безпеки. Організація Об'єднаних Націй могла би виступити гарантом безпеки для відновлення судноплавства у заблокованих через російську агресію морських портах України.

3.2. Перспективи участі морської транспортної галузі України у міжнародній системі морських перевезень

Україна – морська держава, яка має великі перспективи для розвитку морських та річкових перевезень. Однак, не дивлячись на широко розвинену систему морських портів, перед нами стоїть ряд невирішених проблем, серед яких: недосконалість правового регулювання, застарілий флот, високі портові збори, тощо. Не менш серйозною проблемою є відсутність правового поля для регулювання перевезень внутрішнім водним транспортом.

Одного погляду на мапу світу достатньо, щоб усвідомити, наскільки зручним є географічне розташування України з огляду на торгівельні потоки між Заходом і

Сходом. Україна стоїть на перехресті шляхів зі Східної Європи й Азії в Центральну і Західну Європу, а також зі Скандинавії і Балтійського регіону у Східне Середземномор'я і Чорноморський регіон.

Останні 10-15 років в умовах збільшення обсягів експорту зернових вантажів зріс інтерес міжнародних корпорацій до придбання повного циклу транспортної послуги, включаючи навантаження на судна або баржі на власному річковому терміналі, транспортування власним флотом та перевалку в морському порту або на рейді.

Нині середній вік транспортних суден, які перебувають під наглядом Реєстру судноплавства України, зокрема. З урахуванням поповнення флоту останніми роками становить у середньому не менше 35 років [45, с.22], табл. 3.2:

Таблиця 3.2

Розподіл транспортних суден, що знаходяться в реєстрі судноплавства України

По віковим групам		По категоріям суден	
Вікова група суден	Частка суден	Категорії суден	Вікова група
Менше 10 років	4%	Судна суховантажні самохідні	35-36 років
10-20 років	8%	Судна суховантажні несамохідні	28-29 років
21-30 років	43%	Судна наливні самохідні	39-40 років
31-40 років	25%	Судна наливні несамохідні	38-39 років
Понад 40 років	20%	Буксири для обслуговування наливних та суховантажних несамохідних суден	43-44 роки

Примітка. Складено автором за даними Тимченко Л. Д. Міжнародно-правовий захист морських просторів України в умовах агресії Росії проти України / Л. Д. Тимченко, В. П. Кононенко // Право України. – 2020. – № 12. – С. 22.

Враховуючи вартість б/у флоту (суден типу second-hand і conversion/refit), а також ухвалення закону про ВВП, який відкрив вільний доступ іноземному прапору, ймовірність появи попиту на нові судна вкрай низька. Навіть у разі зростання попиту на перевезення він задовольнятиметься за рахунок б/в судів та іноземного флоту.

Змінитися ситуація може лише за умови ухвалення програми фінансової підтримки придбання судів українського виробництва, наприклад, за аналогією із підтримкою сільськогосподарського машинобудування – часткова компенсація вартості (від 25 % до 40 %) або тривале пільгове кредитування у національній валюті.

У 2019-2020 роках у зв'язку з пандемією коронавірусу COVID-19 та світовою економічною кризою прогнози та реальна ситуація сильно змінилися в гірший бік, що призвело до низки негативних факторів:

1) скорочення доходів власників судів доступного нам типорозміру судів з низки причин: переведення експорту зернових вантажів з Росії на глибоководні порти Новоросійська, спад на ринку металопродукції та скорочення вантажопотоків, зменшення споживання нафтопродуктів та ін;

2) дефіциту ліквідності у судновласників через зниження доходів та обмеженість банківського кредитування;

3) зупинки та тимчасового виведення з експлуатації судів, насамперед застарілих, що мають великі експлуатаційні витрати;

4) надання відстрочки судновласникам на період карантину на обов'язкові огляди – деякі судновласники продовжили сертифікати та перенесли дати планових ремонтів на пізніший період [65].

Кінець 2019 – середина 2020 року був складним періодом для власників суден «річка-море», що працюють у Чорноморському регіоні, через відсутність вантажів та відповідне зниження фрахтових ставок. У цьому проміжку часу спостерігався найнижчий рівень фрахтових ставок з 2017 року. Багато суден, починаючи з лютого, було поставлено у відстій до нового зернового маркетингового року (до липня-серпня). Незважаючи на очікування їхнього відновлення з середини 2020 року, цього не сталося. Як результат – низькі доходи судновласників і, відповідно, обмеження можливості фінансування ремонтів та модернізацій судів, а також відсутність дешевих кредитів, що надаються банками. Значне падіння обсягів змусило суднобудівні підприємства йти на зниження маржинальної рентабельності ремонту при фіксації поточного обмінного курсу гривні та надання довгострокових відстрочок оплати після виходу судна із заводу після закінчення ремонту, що також створювало додаткові ризики щодо отримання доходу.

Більшість зазначених факторів носить тимчасовий характер. У 2021 році спостерігається поживлення на фрахтовому ринку, і ми розраховуємо на відновлення

попиту на ремонти з осені 2021 року, що дозволить повернутися на рівень продажу судноремонту та модернізації до 10+ млн дол. США на рік.

При цьому посилення конкуренції з боку турецьких та болгарських верфів, а також українських судноремонтних заводів призведе до зниження маржинальної рентабельності ремонту за збереження поточного обмінного курсу гривні.

Ринок судноремонту Чорноморського басейну поділено в основному між Туреччиною, Болгарією, Румунією та Україною (рис. 3.4):

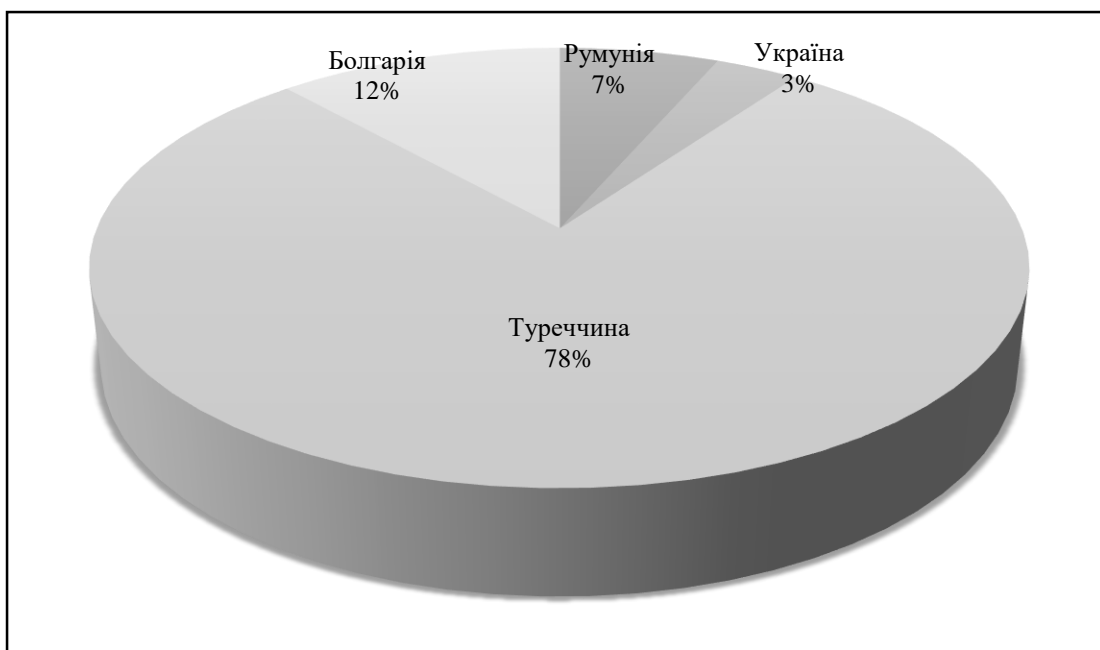


Рис. 3.4. Частка ринку судноремонту серед-країн лідерів Чорноморського басейну, (у відсотках).

Примітка. Складено автором за даними Інституту Чорноморських стратегічних досліджень: <https://www.blackseanews.net>.

Основний конкурент українських верфів – Туреччина, потужності якої мають явну перевагу через своє вигідне розташування. Останнім часом активніше почали працювати болгарські верфі у Варні та Бургасі. Здебільшого це відбувається за рахунок російських замовлень, які через дорожнечу та напружені політичні відносини відмовляються від послуг турецьких верфів [58].

До основних учасників українського ринку судноремонту можна віднести такі підприємства: Іллічівський СРЗ (Чорноморськ), «Дунайсудноремонт» (Ізмаїл), завод

«Океан» (Миколаїв), також розвивається в цьому напрямку і завод «Нібулон» (рис.3.5):

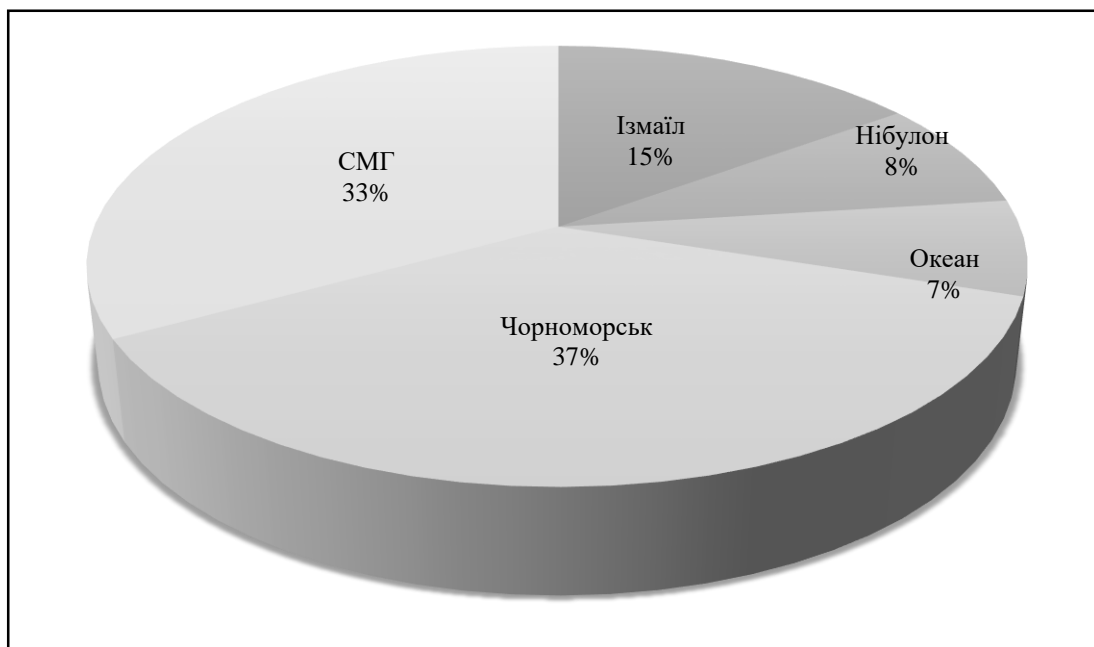


Рис. 3.5. Ринок судоремонту України, 2020 рік, (у відсотках).

Примітка. Побудовано автором за даними Інституту Чорноморських стратегічних досліджень: <https://www.blackseanews.net>.

Загальне завантаження судноремонтних заводів регіону становить менше 50%, що призводить до тиску на ціни та зниження рентабельності всіх учасників ринку. В умовах низьких фрахтових ставок та дефіциту коштів у судновласників турецькі заводи посилили свою привабливість за рахунок надання великих відстрочок, які фінансуються в рамках державних програм.

Ринок суднобудування у світі, і особливо в європейському регіоні, знаходиться в рецесії, обсяги виробництва нижчі від пікових значень 2009-2011 років у 2-3 рази. Це чинить тиск на ціни та рентабельність суднобудування, що залишаються на низькому рівні.

Аналіз ринку доступних нам розмірів судів країнами показує практично повне домінування Китаю. Основним фактором є ціна, особливо в умовах пандемії, коли китайські верфі знизили вартість спорудження судів, зокрема завдяки активній

державній підтримці. Позитивну, але незначну динаміку (на тлі Китаю) демонструють Нідерланди, Туреччина, Росія [57], (рис. 3.6):

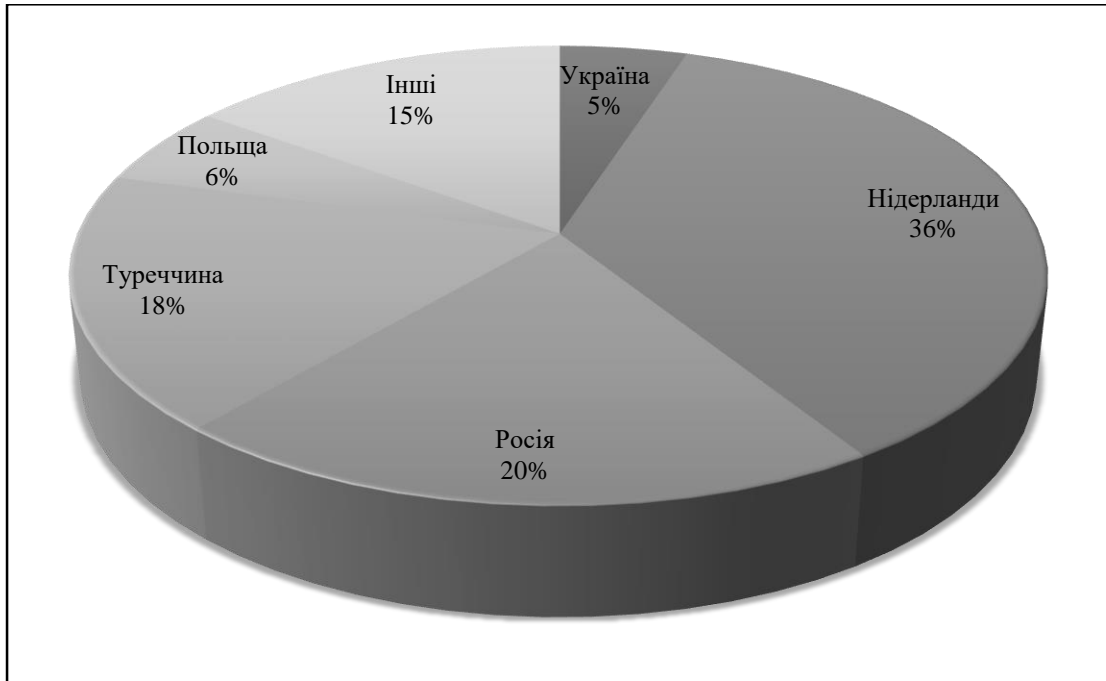


Рис. 3.6. Країни-лідери суднобудування, 2021 рік, (у відсотках).

Примітка. Побудовано автором за даними компанії Alphaliner.<https://public.alphaliner.com>.

Враховуючи, що поточне завантаження європейських верфів (з урахуванням Туреччини та Росії) становить, у середньому, близько половини дефіциту потужностей, зростання прибутковості суднобудування найближчим часом не очікується навіть за умови реалізації цього прогнозу.

Найбільший інвестиційний проект не тільки в морській галузі, але і в Україні, сьогодні реалізує компанія «М. В. Карго» за допомогою Адміністрації морських портів України в порту «Південний». Компанія будує новий зерновий термінал потужністю 5 млн тонн на рік з ємностями для одноразового зберігання 290 тис. тонн зернових [64].

Розвиток усіх портів України містять детальний опис заходів їх реформування, з яких виділяють 5 основних напрямів (див. Рис. 3.7).

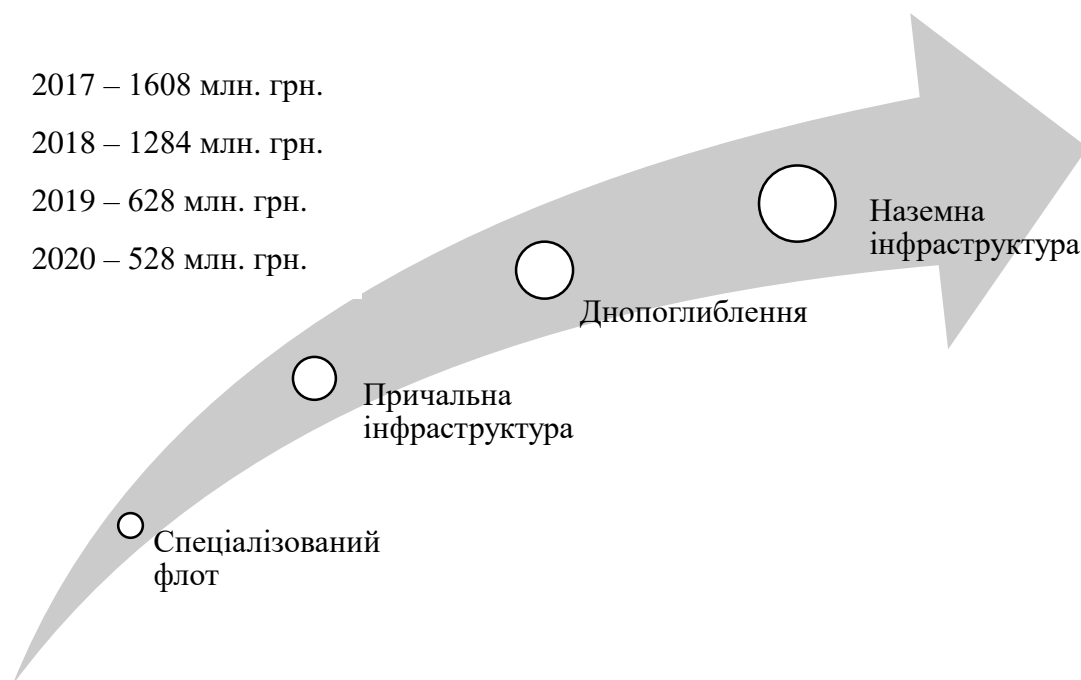


Рис. 3.7. Напрями інвестування в морегосподарський комплекс України, 2017-2020 рр.

Примітка. Побудовано автором за даними Міністерства інфраструктури України: <https://mtu.gov.ua>.

Насамперед актуальним вважаємо вдосконалення порядку цільового використання портових зборів, запровадження європейських підходів до діджиталізації морських портів.

Важливим програмним документом, який спрямовано на збереження та розвиток потенціалу України і захист національних інтересів в морській транспортній інфраструктурі є «Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року» [1], яка розроблена відповідно до Закону України «Про морські порти України» [2] з урахуванням основних засад реалізації Національної транспортної стратегії до 2030 року, державної політики у сфері транспорту та визначає основні переваги і проблеми функціонування та розвитку морських портів, прогнози щодо вантажопотоків, завдання, основні напрями (пріоритети) та шляхи розвитку морських портів і портової галузі в цілому, інші основні параметри їх розвитку на період до 2038 року.

Серед ключових принципів здійснення державної морської політики слід виділити:

- 1) пріоритет політико-дипломатичних, економічних, інформаційних та невійськових форм протидії загрозам з моря;
- 2) реактивація військово-морського потенціалу країни;
- 3) формування умов для ефективної портової діяльності; безпека судноплавства, захист життя людини на морі;
- 4) достатній ступінь військово-морського потенціалу України до рівня країн-членів ЄС та НАТО;
- 5) захист прав власності українського народу на природні ресурси континентального шельфу та виключної (морської) економічної зони України тощо.

Як зазначено в Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року [1], у Чорноморсько-Азовському басейні конкурентними перевагами портової галузі України є:

- вигідне географічне розташування морських портів на перетині транспортних коридорів морських портів для забезпечення транзитних вантажопотоків у напрямку Європи, Азії та Близького Сходу, із пропускною здатністю близько 100 млн т на рік (у т.ч. більше 2 млн TEU);
- близькість морських портів до центрів споживання і виробництва продукції та формування масових вантажів;
- наявність вільних територій для перспективного розвитку морських портів;
- наявність глибоководних підходів та достатніх потужностей з обробки та зберігання вантажів широкої номенклатури в режимах експорту, імпорту, транзиту і каботажу;
- наявність у морських портах транспортних вузлів в морських портах, що забезпечують технічну можливість перевантаження з/на всі види транспорту — трубопровідний, залізничний, автомобільний, річковий;
- пряме залізничне сполучення із сусідніми країнами;

- можливість траншипменту для транспортування вантажів по р. Дунай з/до країн Європейського Союзу, що мають морські порти на р. Дунай;
- високий потенціал морських портів із обробки вантажів чорних металів, вугілля, залізорудного концентрату та зернових вантажів, що наразі є основними статтями зовнішньої торгівлі України;
- наявність нормативно-правової бази щодо можливості залучення приватних інвестицій для розвитку портової галузі в Україні та здійснення державного інвестування в проекти щодо забезпечення сприятливих умов розвитку суб'єктів господарювання на території морських портів;
- наявність кваліфікованих спеціалістів та робітників портової галузі.

Таким чином, можна констатувати про велику кількість конкурентних факторів розвитку портової діяльності та участі України в міжнародних морських перевезеннях, проте Російське вторгнення в Україну внесло свої корективи, тому про перспективи розвитку даної галузі наразі важко стверджувати...

Висновки до розділу 3

2 травня 2022 року Україна оголосила про тимчасове закриття чотирьох основних морських портів – Бердянськ, Маріуполь, Скадовськ і Херсон. Це спричинено неможливістю здійснювати обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних й інших пов'язаних із цим видів господарської діяльності, забезпечення належного рівня безпеки судноплавства. Це оголошення має формальний характер, оскільки Росія блокувала або захопила морські порти після початку масштабного неспровокованого вторгнення в Україну 24 лютого.

У морських портах України заблоковано 90 млн тонн аграрної продукції, які Україна планувала постачати в країни Африки, Азії і Європи. Експортні можливості країни впали більш як наполовину. Це вже призвело до подорожчання агропродукції на світових ринках.

Україна змушена шукати альтернативних шляхів експорту через блокування Росією портів. Так, акціонерне товариство «Укрзалізниця» у квітні 2022 року

перевезло близько 3,5 млн тонн вантажів через західні кордони. Проте щодня Україна втрачає 170 млн доларів через заблоковані морські порти. Україна збільшує спроможності експорту товарів суходолом та залучає річкові порти, аби далі торгувати з міжнародними партнерами, доки російські окупанти блокують море.

Розблокування морських портів залишається пріоритетним питанням для України та всього світу. Питання розблокування портів для гуманітарних цілей, тобто уникнення голоду, – пріоритетне для всіх: США, ЄС, Британії, країн Африки та Близького Сходу.

Це глобальна проблема, яка обговорюється скрізь. Рішення наразі нема, але це не означає, що воно нездійсненне.

ВИСНОВКИ

Сьогодні судноплавство переживає найбільшу кризу за останні десятиліття. Транспортний колапс у цій сфері гальмує всю світову економіку і стабілізації ситуації найближчим часом очікувати не варто. На мою думку, враховуючи нинішні реалії, така складна ситуація на ринку контейнерних перевезень може тривати до кінця 2022 року, і на це є кілька очевидних причин.

По-перше, попит тривалий час перевищуватиме пропозицію. Хоча антимонопольні організації деяких країн вже звернули увагу на таке різке зростання морських цін і почали розслідування ситуації, запідозривши тим самим судноплавні компанії у змові з метою встановлення необґрунтованих цін (результати розслідування поки що не оприлюднені). На мою думку, важко буде заперечувати природний дисбаланс між попитом і пропозицією, який виник на цьому ринку через відсутність необхідної кількості контейнерного обладнання під час швидкого відновлення міжнародної торгівлі, що призвело до вищих цін за будь-які інші недостатньо регульований ринок.

На даний момент на ринку недоступні рекордні 12,5% світових морських перевезень. Замовлення на нові судна будуть виконані лише через 2-3 роки, але в нинішній ситуації навіть наявність транспортних потужностей, швидше за все, погіршить ситуацію із заторами та затримками.

Крім того, 96% контейнерів виготовляють китайські компанії. З кінця 2020 року випуск нової тари становить – 300 тисяч штук на місяць, але й цього недостатньо. При цьому вартість контейнера для багатьох перевізників стає не вигідною через збільшення попиту на сталь та її подорожчання на 200%. З цієї причини збільшення виробництва контейнерів у майбутньому, швидше за все, не очікується і не є раціональним.

По-третє, посилюється енергетична криза в Піднебесній, внаслідок якої вже почалися аварії на заводах. Подальші відключення електроенергії та пов'язані з цим

скорочення виробництва лише посилять проблеми глобального ланцюга поставок, особливо якщо це вплине на експортне виробництво.

Нинішня енергетична криза в Китаї торкнулася майже всіх сегментів судноплавства. Контейнерні лінії вже повідомляють про можливі збої в ланцюгах поставок у майбутньому через триваючу нестачу електроенергії в Народній Республіці та зростання цін на товари. Тому, поточна ситуація на ринку контейнерних перевезень є складною проблемою, яка потребує невідкладних комплексних дій не лише у сфері логістики, а й у сфері економіки, енергетики та охорони здоров'я.

З початком війни морські порти України тимчасово зупинили діяльність через мінну небезпеку, а також через загрозу піратства з боку кораблів Чорноморського флоту РФ. Вантажоборот морських торгових портів України з початку військового вторгнення до Росії скоротився до мінімуму.

На початку травня 2022 року Міністерство інфраструктури України видало наказ про закриття кількох південно-східних морських портів. Згідно з документом, з 28 квітня 2022 року морські порти Бердянськ, Маріуполь, Скадовськ та Херсон закрито до відновлення контролю над ними.

Станом на кінець травня 2022 року у портах України заблоковано майже 22 млн т зерна. Це набагато більше, ніж потрібно країні для внутрішнього споживання, а відтак надлишок зернових за звичних умов відправляли на експорт. Так, до вторгнення російської федерації на територію України експорт зернових з України становив близько 5 млн т щомісячно та 50 млн т щорічно. Іноді цей показник взагалі сягав 65 млн т. За обсягами експорту наша країна входила до п'ятірки найбільших експортерів зернових у світі, Україна експортувала $\frac{3}{4}$ від того, що виробляла, оскільки внутрішнє споживання зернових становило всього 20–25%. Україна постачала 12% світового експорту пшениці, понад 15–20% ячменю і понад 50% соняшникової олії. Для прикладу, це 28% потреб Індонезії та 21% Бангладеша.

До початку війни основний зерновий потік на експорт проходив через морські порти Миколаєва, Одеси та Чорноморська. Морем у 2021 році Україна експортувала 49,5 млн т зернових із 51,2 млн т. На перевезення суходелом (залізничним транспортом чи автотранспортом) припадало не більше 2–5% загального обсягу.

Однак повномасштабне вторгнення російської федерації на територію України зумовило блокування експорту зерна через закриті морські шляхи, мінування підступів до портів та домінування російського флоту в Чорному морі. Так, з лютого не працюють порти Одеси та Одеської області (порт «Південний»), Чорноморська, Білгород-Дністровського, Миколаєва (порт «Ольвія»). Порти Херсона, Маріуполя, Бердянська та Скадовська захоплені окупантами. Щонайменше 100 суден зараз заблоковані в портах Чорного моря.

За даними експертів, це спричиняє втрати економіки на суму, більшу ніж 170 млн. дол. США щодня. За деякими підрахунками, припинення експорту українського зерна призведе до втрати 50% усіх валютних надходжень до нашої країни. Якщо взяти в абсолютних цифрах, це від 21 до 27 млрд. дол. США.

Зазначене, в свою чергу, спричинить недоотримання коштів аграріями та банкрутство сільськогосподарських підприємств, а також призведе до збільшення ризиків для економічного відтворення виробничого циклу наступного року.

Чимало світових лідерів неодноразово закликали російську федерацію розблокувати українські порти, через які йшло понад 90% українського експорту, та надати змогу вивезти зернові. Разом з тим, оскільки домовитися із країною-агресором не вдалося, країни-члени Європейського Союзу досягли домовленостей щодо диверсифікації експортних шляхів з України, які полягали в тому, щоб для вивезення зернових поєднати максимум можливостей залізничного і автомобільного транспорту, річкових портів України та морських портів інших країн. Укрзалізниця заявила про готовність терміново організувати доставку сільськогосподарської продукції залізничним транспортом до кордонів з Румунією, Угорщиною, Словаччиною, Польщею. Однак налагодження нової логістики потребує часу і додаткових коштів (експерти стверджують, що вартість нової логістики зросла в 4 рази), і навіть там, де її вдається встановити, можливості перевезення українського зерна є обмеженими (максимум 600 тисяч т зерна щомісячно).

Розблокування морських портів залишається пріоритетним питанням для України та всього світу.

СПИСОК БІБЛІОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 лип. 2013 р. № 548-р. URL: www.kmu.ua.
2. Про морські порти України: Закон України від 17 трав. 2012 р. № 4709-VI із змінами. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2013. № 7. Ст. 65. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.
3. Про концесію: Закон України від 03.10.2019 № 155-IX. Відомості Верховної Ради України. 2019. № 48. Ст. 32.
4. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр>.
5. Про схвалення Стратегії імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожньої карти»): постанова Кабінету Міністрів України від 11.10.2017 р. № 747-р. // Офіційний вісник України. 2017. № 86. Ст. 2622.
6. Про затвердження Порядку виконання митних формальностей на морському та річковому транспорті: наказ Міністерства фінансів України від 10.03.2015 р. № 308 // Офіційний вісник України. 2015. № 39. Ст. 1175.
7. Кодекс торговельного мореплавства України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/go/176/95-вр>.
8. Конвенція ООН з морського права 1982 р. URL: <http://consultant.parus.ua/?doc=00O5WDC64C>
9. Митний кодекс України, 2012. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>
10. Податковий кодекс України, 2010. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>

11. Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України: Постанова Кабінету Міністрів України від 06.09.2017 р. № 1095 // Офіційний вісник України. 2018. – № 10. – Ст. 357.
12. Інкотермс Офіційні правила тлумачення торговельних термінів Міжнародної торгової палати від 2000 р. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/988_007.
13. Вишневський Д. О. Методичні основи організації роботи універсальних суден на міжнародних лініях : дис. канд.: 05.22.01 / Д. О. Вишневський– Одеса, 2016. – 171 с.
14. Міжнародні економічні відносини. Навч. посібник / за ред. проф., д.е.н. С.В. Сіденко. – К.: Вид-во Нац. авіац. ун-ту «НАУ-друк», 2015.– 465 с.
15. Набок І.І. Кон'юнктура світових товарних ринків. Навч. посібник / І.І.Набок. – К.: НАУ, 2018. – 193 с.
16. Сенько О.В. Організаційно-економічний механізм параметричного управління морською транспортною індустрією: Чернігів: ЧНТУ, 2019. – 359 с.
17. Бараненко Г.О. Сучасні та майбутні проблеми морської галузі / Г.О. Бараненко, А.А. Капліна // Сучасні підходи до високоефективного використання засобів транспорту : зб. тез XI Міжн. наук.-практ. конф., м. Ізмаїл. Запоріжжя, 2020. – С. 507-511.
18. Біленець Д. А. Організаційно-правове забезпечення митного контролю у морських та річкових портах України / Д. А. Біленець, А. Р. Воробчак // Lex portus. – 2019. – № 3. – С. 37-49.
19. Будорацька Т. Л. Моделювання бізнес-процесів морських перевезень / Т. Л. Будорацька, І. Б. Трофименко // Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського. Серія : Економіка і управління. – 2020. – Т. 31(70), № 4(2). – С. 133-138.
20. Грабінський В. О. Ретроспективний аналіз використання морських блокад в міжнародних відносинах / В. О. Грабінський // Гілея: науковий вісник. – 2019. – Вип. 149(1). – С. 45-50.

21. Гришова І. Ю. Державна політика розвитку морських портів України в контексті розвитку міжнародних транспортних коридорів / І. Ю. Гришова, О. П. Дяченко // Інвестиції: практика та досвід. – 2019. – № 13. – С. 5-11.
22. Двуліт З. П. Вдосконалення бізнес-процесів сучасних судноплавних компаній у сфері міжнародних морських вантажних перевезень / З. П. Двуліт, О. М. Тимощук, О. В. Левченко // Management and entrepreneurship in Ukraine: the stages of formation and problems of development. – 2021. – Vol. 3, numb. 1. – С. 1-12.
23. Дідик А.О. Сучасні світові тенденції розвитку ринку морських перевезень під впливом COVID-19 / А.О. Дідик // Національні економічні стратегії розвитку в глобальному середовищі: міжнародна науково-практична конференція, м. Київ, 14 травня 2021 р.: тези доп. – К.: НАУ-друк, 2021. – С. 181-183.
24. Дідик А.О. Участь України в міжнародних морських перевезеннях / А.О. Дідик // Національні економічні стратегії розвитку в глобальному середовищі: міжнародна науково-практична конференція, м. Київ, 26 травня 2022 р.: тези доп.– К.: НАУ-друк, 2022. – С. 82-85.
25. Долбнёва Д. В. Влияние COVID-19 на экономику стран мира / Д.В. Долбнёва // Проблеми економіки. 2020. – №1. – С. 20-26.
26. Короленко Н. Міжнародна конкурентоспроможність морських портів України в умовах глобалізації: шляхи підвищення / Н. Короленко, І. Садовнік // Науковий вісник Одеського наці економічного університету. – 2017. – № 10. – С. 96-107.
27. Круглий Д. Г. Дослідження стану економічної ситуації галузі морських перевезень під час пандемії / Д. Г. Круглий // Збірник наукових праць Державного університету інфраструктури та технологій. Серія : Транспортні системи і технології. – 2020. – Вип. 36. – С. 143-149.
28. Логутова Т.Г. Морські порти як ключові логістичні центри у розвитку світової торгівлі / Т.Г. Логутова, М.М. Полторацький // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Міжнародні економічні відносини та світове господарство». 2018. – № 20(2). – С. 96-101.

29. Майданевич С. Б. Сутність та норми міжнародного морського права / С. Б. Майданевич, О. В. Бажак // Новітні технології. – 2021. – Вип. 1. – С. 29-36.
30. Мінакова С. М. Принципи та перспективи участі морської транспортної галузі України у міжнародній системі морських перевезень / С. М. Мінакова, І. В. Познанська // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Міжнародні економічні відносини та світове господарство. – 2019. – Вип. 24(2). – С. 129-132.
31. Миронюк А. І. Особливості діяльності Міжнародної морської організації / А. І. Миронюк // Актуальні проблеми політики. – 2019. – Вип. 64. – С. 223-234.
32. Набок І.І. Світовий ринок продовольства: стан розвитку та чинники продовольчої безпеки/ І.І. Набок, М.С. Рогач // Інфраструктура ринку: електронний науково-практичний журнал, 2019. – Вип. 5. – С.3-9.
33. Набок І.І. Україна на світовому ринку зернової продукції/ І.І.Набок, І.О. Григор'єва // Стратегія розвитку України. 2019. – №2 – С. 135-139.
34. Ніколаєва Л.Л., Береза В.В. Світовий фрахтовий ринок як система взаємовідносин у морських перевезеннях. Менеджер. 2018. – № 4(81). – С. 13-22.
35. Пархоменко І.Н. Морський транспортний комплекс у системі міжнародних економічних відносин/ І.Н. Пархоменко // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. 2018. – № 2(63). – С. 16-23.
36. Петренко О. І. Морські контейнерні перевезення: світові тенденції / О. І. Петренко // Бізнес Інформ. – 2019. – № 12. – С. 177-184.
37. Побоченко Л.М. COVID-2019 як нова загроза світовій економіці / О.Г. Горобець, Л.М. Побоченко // Сучасні міжнародні відносини: актуальні проблеми теорії і практики – 2020: міжнародна науково-практична конференція, 17 квітня 2020 року: тези доп. – К., 2020.– С.465-469.
38. Познанська І.В. Методологічні основи участі судноплавних компаній України у морській торгівлі Європейського союзу/ І.В. Познанська // Проблеми економіки транспорту. – 2018. – № 15. – С. 59-66.

39. Приходько Н. І. Організаційно-правове забезпечення пересування товарів/вантажів на морському транспорті та значення логістичних провайдерів в процесі міжнародного перевезення / Н. І. Приходько, О. В. Логінов // Lex portus. – 2018. – № 4. – С. 67-79.
40. Работнев В. Каким быть морфлоту Украины в 2030 году/ В. Работнев// Порты Украины. – 2020. – № 6 (198). – С. 20-24.
41. Сотниченко Л. Л. Чинники ефективності застосування міжнародного управління людськими ресурсами в морських портах /Л. Л. Сотниченко, А. Є. Задерей // Менеджер. – 2019. – № 4. – С. 85-93.
42. Скрипнік-Горупашенко А. В. Участь міжнародних організацій у боротьбі з морським піратством / А. В. Скрипнік-Горупашенко, Ю. М. Панфілова // Молодий вчений. – 2021. – № 3(2). – С. 313-318.
43. Стрілок І. І. Особливості сучасного розвитку морських портів України / І. І. Стрілок // Водний транспорт. – 2019. – Вип. 1. – С. 109-113.
44. Степаненко В. О. Морська транспортна інфраструктура: сутність, класифікація та переваги / В. О. Степаненко // Бізнес Інформ. – 2019. – № 11. – С. 187-194.
45. Тимченко Л. Д. Міжнародно-правовий захист морських просторів України в умовах агресії Росії проти України / Л. Д. Тимченко, В. П. Кононенко // Право України. – 2020. – № 12. – С. 22-41.
46. Церковна А. В. Тенденції контейнерних перевезень в Україні / А. В. Церковна В. В. Харламова // Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління. 2018. –Том 17. – Вип. 1. – С. 129-143.
47. Cerdeiro D., Komaromi A., Liu Y., Saeed M. (2020) World Seaborne Trade in Real Time: A Proof of Concept for Building AIS-based Nowcasts from Scratch. IMF Working Paper 20/57. – 44 p.
48. Chiroșcă A.M., Rusu L. Sea state characteristics and the maritime traffic in the European seas. 20th International Multidisciplinary Scientific GeoConference SGEM 2020,

Albena, 18-24 avgusta 2020 goda. Sofia: Obshchestvo s ogranichennoj otvetstvennost'yu STEF92 Tekhnolodzhi, 2020. – P. 863 -870.

49. Davarzani H., Fahimnia B., Bell M., Sarkis J. Greening ports and maritime logistics: A review. *Transportation Research*. – 2016. – № 48. – P. 473-487.

50. Кизимиров М. В. Тенденции, пути и перспективы развития рынка контейнерных перевозок / М. В. Кизимиров, Т. А. Зайцев // *Вестник транспорта*. –2020. – № 10. – С. 31-33.

51. Логвинова В. А. Международные контейнерные перевозки / В.А. Логвинова, Т. Д. Михайличенко, Д. Г. Кахриманова // *Инновационная экономика и современный менеджмент*. 2020. – № 3(29). – С. 19-22.

52. <http://www.ukrstat.gov.ua> – Офіційний сайт Державної служби статистики України.

53. <http://www.uspa.gov.ua> – Офіційний сайт Державного підприємства «Адміністрація морських портів України».

54. <https://iccwbo.org> – Офіційний сайт Міжнародної торгової Палати.

55. <https://incoterms2020.com.ua> – Офіційний сайт Инкотермс 2020 в Україні.

56. <https://mtu.gov.ua> – Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України.

57. <https://public.alphaliner.com> – Офіційний сайт компанії Alphaliner.

58. <https://www.blackseanews.net> – Офіційний сайт Інституту Чорноморських стратегічних досліджень.

59. <https://www.drewry.co.uk> – Офіційний сайт компанії Drewry Shipping Consultants Ltd.

60. <https://www.ics-shipping.org> – Офіційний сайт Міжнародної палати судноплавства (International Chamber of Shipping, ICS).

61. <https://www.maersk.com> – Офіційний сайт компанії Maersk (A.P. Moller-Maersk Group).

62. <https://marad.gov.ua> – Офіційний сайт Державної служби морського та річкового транспорту України.

63. <https://www.msc.com> – Офіційний сайт компанії MSC (Mediterranean Shipping Company S.A).

64. У 2019 році АМПУ інвестує в розвиток флоту 1,22 млрд. грн. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: : <https://ports.com.ua/uk/news/v2019-godu-ampu-investiruet-v-razvitie-flota-122-mlrd-grn>.

65. Мирошниченко Б., Мирошниченко Б. Транспортный коллапс в морских перевозках тормозит мировую экономику, но и открывает новые возможности для производителей товаров из Украины. Что происходит и как этим можно воспользоваться? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.epravda.com.ua/rus/publications/2021/08/30/677292/>.

66. Собкевич О., Ємельянова О. Щодо шляхів розвитку мультимодальних (комбінованих) перевезень в Україні. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/599>.

67. Cerdeiro D., Komaromi A. (2020) Supply Spillovers During the Pandemic: Evidence from High-Frequency Shipping Data. IMF Working Paper 20/284. – 29 p.

68. Cerdeiro D., Komaromi A., Liu Y., Saeed M. (2020) World Seaborne Trade in Real Time: A Proof of Concept for Building AIS-based Nowcasts from Scratch. IMF Working Paper 20/57. – 44 p.

69. Christensen E., Blaeser J., Drake J., Koch G., Labovitz J., Nemeth B., Pringle H. Global container shipping outlook: IMO 2020 weighs on an industry struggling to generate sustained profitability. Alix Partners. 19 February 20.

70. Jean-Paul Rodrigue, Theo Notteboom. Maritime Transportation. [Electronic resource]. – Access: URL:<https://transportgeography.org/contents/chapter5/maritime-transportation/>.

71. Michail N. (2020) World Economic Growth and Seaborne Trade Volume: Quantifying the Relationship. Transportation Research Interdisciplinary Perspectives. Vol. 4. [Electronic resource]. – Access: URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590198220300191#fo0005>.

72. Michail N., Melas K. (2020) Quantifying the Relationship Between Seaborne Trade and Shipping Freight Rates: A Bayesian Vector Autoregressive Approach. Maritime

Transport Research. Vol. 1. [Electronic resource]. – Access: URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/>.

73. Roger Kreitman. Incoterms 2020 revision (ICC publication no. 723) [Electronic resource]. – Access: <https://www.incotermsexplained.com/incoterms-2020.S2666822X20300010>.

74. Suez Canal traffic jam exacerbates COVID19 crisis in maritime trade. [Electronic resource]. – Access: http://www.china.org.cn/business/202103/30/content_77359332.html.

75. Zhong Nan, Liu Zhihua. Shippers, container makers in overdrive. [Electronic resource]. – Access: http://www.chinadaily.com.cn/a/202103/12/WS604ac60fa31024ad0baaeb88_2.html.

76. Обсяги глобального ринку контейнерних перевезень скоротилися в 2020 на 2% [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.korabel.ru/news/comments/obemy_globalnogo_rynka_konteynernih_perevozoek_sokratilis_v_2020_na_2.html.

77. Найбільші китайські компанії хочуть інвестувати в українські інфраструктурні проекти. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://agropolit.com/news/9197-naybilshi-kitayskikompaniyi-hochut-investuvati-v-ukrayinski-infrastrukturniproekti>.

78. Перевезення вантажів морським транспортом за видами вантажів за 2020. Статистична інформація. Державна служба статистики України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2020/tr/pv_mor/xls/pv_mor2020_u.zip.

79. 50 Years of Review of Maritime Transport, 1968-2018: Reflecting on the past, exploring the future. [Electronic resource]. – Access: https://unctad.org/en/pages/Publication_Webflyer.aspx?publicationid=2289.

80. Acute container shortages roil global supply chains [Electronic resource]. – Access: <https://splash247.com/acute-container-shortages-roil-global-supply-chains/>.

81. COVID-19 cuts global maritime trade, transforms industry. [Electronic resource]. – Access: <https://unctad.org/news/covid-19-cuts-global-maritime-trade-transforms-industr>.
82. Drewry highlights transformation of rate conditions in transpacific container shipping. [Electronic resource]. – Access: <https://www.drewry.co.uk/news/drewry-highlights-transformation-of-rate-conditions--in-transpacific-container-shipping>.
83. Eurostat. Maritime transport of goods. [Electronic resource]. – Access: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_quarterly_data&oldid=465991.
84. Global Marine Trends 2030. [Electronic resource]. – Access: <http://www.futurenavitics.com/wp-content/uploads/2013/10/GlobalMarineTrends2030Report.pdf>
85. Global Maritime Issues Monitor 2020. [Electronic resource]. – Access: <https://www.maritimeissues.org/#overview>.
86. How deep and how long will the crisis last? [Electronic resource]. – Access: <https://www.mundomaritimo.net/noticias/how-deep-and-how-long-will-the-crisis-last>.
87. Incoterms Rules 2020 (International Commerce Terms). [Electronic resource]. – Access: https://www.tradefinanceglobal.com/freight-forwarding/incoterms/#Incoterms2020_PDF.
88. Maritime ports freight and passenger statistics. Statistics Explained, May 2019, 17 p. [Electronic resource]. – Access: <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/pdfscache/6652.pdf>.
89. One Hundred Ports 2021. [Electronic resource]. – Access: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2021>.
90. Organisation for the new Commission and European Parliament. [Electronic resource]. – Access: <https://www.espo.be/media/Memorandum%20ESPO%20FINAL%20Digital%20version.pdf>.
91. Priorities of European ports for 2019-2024: Memorandum of the European Sea Ports Review of Maritime Transport 2020. United Nations Conference on Trade and Development. UNCTAD/RMT/2020/Corr.1.

92. Seafarerer Workforce Report 2021. [Electronic resource]. – Access: <https://www.ics-shipping.org/publication/seafarer-workforce-report-2021-edition/>.
93. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2019 (United Nations publication. Sales No. E.19.II.D.20, New York and Geneva). [Electronic resource]. – Access: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf.
94. UNCTAD. Review of maritime transport 2020. [Electronic resource]. – Access: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2020_en.pdf.
95. UNCTAD. World Economic Situation and Prospects 2020. [Electronic resource]. – Access: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/wesp2020_en.pdf.
96. World Container Index - 27 May//Drewry.co.uk. [Electronic resource]. – Access: https://www.drewry.co.uk/supply_chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry.