

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ВАДИМА ГЕТЬМАНА**

**Факультет міжнародної економіки і менеджменту
Кафедра міжнародної торгівлі і маркетингу**

**ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНА ПРОГРАМА «МІЖНАРОДНА ЕКОНОМІКА»
ГАЛУЗЬ ЗНАНЬ 05 Соціальні та поведінкові науки
СПЕЦІАЛЬНІСТЬ 051 Економіка**

Форма навчання: Заочна

очна (денна), заочна, дистанційна

КВАЛІФІКАЦІЙНА БАКАЛАВРСЬКА РОБОТА

на тему **Структурна динаміка глобального ринку морських контейнерних
перевезень**

здобувача(ки) Данилейко Ростислав Олександрович

(ПІБ, підпис)

Науковий(ва) керівник(ця): кандидат економічних наук, доцент Сандул М.С.

(науковий ступінь, учене звання, ПІБ)

(підпис)

**Робота допущена до захисту перед екзаменаційною комісією
з атестації здобувачів вищої освіти (ЕК)**

Завідувачка кафедри: д-р екон.наук, професорка Циганкова Т.М.

(підпис)

Київ 2024

ІНДИВІДУАЛЬНЕ ЗАВДАННЯ

здобувачу вищої освіти Данилейко Ростислав Олександрович

(прізвище, ім'я, по батькові)

заочної форми навчання

очної (денної), заочної, дистанційної

на підготовку кваліфікаційної бакалаврської роботи

на тему **Структурна динаміка глобального ринку морських контейнерних перевезень**

Тему затверджено наказом ректора Університету від "___" _____ 2024 р. №___

Кваліфікаційна магістерська робота виконується на матеріалах _____

РЕФЕРАТ

Кваліфікаційна бакалаврська робота містить 77 сторінок, 4 таблиці, 7 рисунків, список використаних джерел з 52 найменувань, додатки.

Структурна динаміка глобального ринку морських контейнерних перевезень

Об'єктом дослідження є структурна динаміка глобального ринку морських контейнерних перевезень.

Предметом дослідження є специфічні чинники, які впливають на розвиток та функціонування морських контейнерних перевезень у контексті глобальної структурної динаміки.

Мета: розробка ефективних стратегій для адаптації українського та світового ринку морських контейнерних перевезень до змін у глобальній структурній динаміці. Аналіз структурної динаміки глобального ринку морських контейнерних перевезень.

Завдання:

- Визначити сутність, еволюцію та ключові суб'єкти глобального ринку морських контейнерних перевезень
- Дослідити імперативи розвитку глобального ринку морських контейнерних перевезень в сучасних умовах
- Окреслити підходи до оцінки глобального ринку морських контейнерних перевезень
- Охарактеризувати стан, тенденції розвитку та структуру глобального ринку морських контейнерних перевезень
- Зазначити конкурентні позиції провідних компаній на світовому ринку морських контейнерних перевезень

- Виділити ключові напрями нарощення стійкості суб'єктів ринку морських контейнерних перевезень в умовах глобальної невизначеності

Теоретико-методичне значення: формування узагальнень та характеристик, що описують сучасні тенденції та виклики глобального ринку. Розроблено алгоритми адаптації ринку до змін, виокремлено ключові фактори, що впливають на розвиток контейнерних перевезень, та запропоновано нові методичні підходи для оцінки їхньої ефективності. Отримані результати можуть бути використані не лише для вирішення конкретних проблем досліджуваного ринку, але й для інших компаній та галузей, що стикаються з подібними викликами у сфері міжнародних перевезень.

Рік виконання кваліфікаційної бакалаврської роботи 2024 р.

Рік захисту роботи 2024 р.

Ключові слова: морські контейнерні перевезення; судна; вантаж; глобальний ринок морських контейнерних перевезень

Відгук
на кваліфікаційну бакалаврську роботу
здобувача факультету Міжнародної економіки і менеджменту
освітньо-професійної програми «Міжнародна економіка»

Данилейка Ростислава Олександровича

(прізвище, ініціали)

На тему «Структурна динаміка глобального ринку морських контейнерних перевезень»

(назва теми)

<i>Актуальність теми:</i>	Вивчення структурної динаміки світового ринку контейнерних перевезень має важливе значення, оскільки дає уявлення про глобальні торговельні моделі, ефективність ланцюгів постачання і економічні взаємозв'язки, що допомагає у розумінні динамічних ринкових тенденцій, управлінні логістикою і прийнятті обґрунтованих політичних і бізнес-рішень. Ці знання необхідні, щоб оптимізувати судноплавні операції, знизити витрати і підвищити стійкість до перебоїв у глобальній торговельній мережі, що зумовлює актуальність дослідження.
<i>Позитивні риси кваліфікаційної бакалаврської роботи:</i>	Автором розкрито поставлену мету і виконано завдання дослідження; робота виконана з повним дотриманням рекомендованих строків; у процесі підготовки здобувачем якісно враховувались рекомендації наукового керівника. Якісно досліджено найбільш важливі тенденції розвитку ринку морських контейнерних перевезень за період з початку пандемії Covid-19, враховано волатильність ставок на перевезення, яку зокрема досліджено в країновому аспекті. Досліджено провідні компанії-провайдери послуг на даному ринку та актуальні орієнтири стратегій таких компаній.
<i>Наявність самостійних розробок автора:</i>	На основі якісного аналізу сучасного стану ринку морських контейнерних перевезень сформульовано актуальні напрями нарощення стійкості його суб'єктів в умовах сучасних викликів. Приділено увагу проблемам розвитку даного ринку в Україні в умовах воєнного стану, запропоновано певні рішення в контексті розвитку морських портів і логістики в Україні.
<i>Цінність теоретичних висновків та практичних рекомендацій:</i>	Теоретичні висновки з проведеного дослідження є обґрунтованими і актуальними завдяки урахуванню поточного стану розвитку і новітніх викликів у галузі, а сформульовані автором рекомендації доцільно враховувати в практичній діяльності суб'єктів ринку морських контейнерних перевезень.
<i>Наявність недоліків:</i>	Роботу посилює б певне поглиблення дослідження методологічних підходів до оцінювання стану розвитку світового ринку морських контейнерних перевезень. Потребує також більш ґрунтовного аналізу узагальнення екосистеми суб'єктів даного ринку та приділення більшої уваги в роботі кожному типу таких суб'єктів, а не лише компаніям-провайдерам послуг з морських контейнерних перевезень. Доцільно було б проаналізувати та відобразити в списку літератури більшу кількість наукових публікацій іноземних науковців з тематики дослідження.
<i>Загальна оцінка кваліфікаційної бакалаврської роботи та її допущення до захисту перед ЕК:</i>	Робота виконана на високому рівні, цілком відповідає вимогам до кваліфікаційної бакалаврської роботи, заслуговує на високу оцінку. Рекомендується до допущення до захисту перед екзаменаційною комісією.

Наукова керівниця: доцент кафедри міжнародної торгівлі і маркетингу, доцент,
кандидат економічних наук

(посада, учасне звання, науковий ступінь)

(підпис)



Сандул М.С.,

(прізвище, ініціали)

“30” травня 2024 р.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ I.....	8
ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ГЛОБАЛЬНОГО РИНКУ МОРСЬКИХ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	8
1.1. Сутність, еволюція та ключові суб'єкти глобального ринку морських контейнерних перевезень	8
1.2. Імперативи розвитку глобального ринку морських контейнерних перевезень в сучасних умовах.....	17
1.3. Підходи до оцінки глобального ринку морських контейнерних перевезень	27
РОЗДІЛ II.....	34
ОЦІНКА СТАНУ ТА ДИНАМІКИ РОЗВИТКУ ГЛОБАЛЬНОГО РИНКУ МОРСЬКИХ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	34
2.1. Стан, тенденції розвитку та структура глобального ринку морських контейнерних перевезень	34
2.2. Конкурентні позиції провідних компаній на світовому ринку морських контейнерних перевезень	43
2.3. Ключові напрями нарощення стійкості суб'єктів ринку морських контейнерних перевезень в умовах глобальної невизначеності.....	52
ВИСНОВКИ	65
Список Використаної Літератури КБР	69
ДОДАТКИ.....	75

ВСТУП

Актуальність: структурна динаміка глобального ринку морських контейнерних перевезень обумовлена суттєвими змінами, що відбуваються у світовій економіці та логістиці. Аналіз цих змін дозволяє зрозуміти виклики і можливості, з якими стикається галузь, зокрема зниження попиту, надлишок транспортних потужностей та вплив глобальних економічних тенденцій. Дослідження є особливо актуальним для України, яка має стратегічно важливе географічне положення і прагне інтегруватися в міжнародні торговельні шляхи, розвиваючи свої портові потужності та транспортну інфраструктуру. Критичний аналіз і порівняння зі світовими практиками сприятимуть формуванню ефективних стратегій для розвитку українського ринку морських перевезень і підвищення його конкурентоспроможності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій: дослідження Джона Джейсона (John Jason) та його команди (2021) розглядали вплив пандемії COVID-19 на ланцюги постачання та адаптацію контейнерних перевезень до нових реалій. Вони акцентували увагу на зміні попиту і необхідності впровадження нових технологій для підвищення ефективності логістики. Роботи Сюзанни Ван Лінден (Suzanne Van Linden) (2022) зосереджувались на економічних і політичних факторах, що впливають на глобальний ринок контейнерних перевезень, зокрема на роль геополітичних конфліктів і змін у торговельних політиках. Вона також досліджувала вплив екологічних нормативів на морські перевезення, що є важливим для розуміння майбутніх тенденцій у галузі.

Мета: розробка ефективних стратегій для адаптації українського та світового ринку морських контейнерних перевезень до змін у глобальній структурній динаміці. Аналіз структурної динаміки глобального ринку морських контейнерних перевезень.

Завдання:

- Визначити сутність, еволюцію та ключові суб'єкти глобального ринку морських контейнерних перевезень
- Дослідити імперативи розвитку глобального ринку морських контейнерних перевезень в сучасних умовах
- Окреслити підходи до оцінки глобального ринку морських контейнерних перевезень
- Охарактеризувати стан, тенденції розвитку та структуру глобального ринку морських контейнерних перевезень
- Зазначити конкурентні позиції провідних компаній на світовому ринку морських контейнерних перевезень
- Виділити ключові напрями нарощення стійкості суб'єктів ринку морських контейнерних перевезень в умовах глобальної невизначеності

Об'єктом дослідження є структурна динаміка глобального ринку морських контейнерних перевезень, яка включає в себе економічні, політичні, технологічні та екологічні фактори, що впливають на функціонування і розвиток міжнародних контейнерних перевезень.

Предметом дослідження є специфічні чинники, які впливають на розвиток та функціонування морських контейнерних перевезень у контексті глобальної структурної динаміки. Це включає аналіз поточних тенденцій на світовому ринку контейнерних перевезень, вплив економічних, політичних та екологічних факторів, а також розробку рекомендацій для адаптації до цих змін, зокрема для підвищення ефективності та конкурентоспроможності морських перевезень у різних регіонах, включаючи Україну.

Методи дослідження: аналіз наукової літератури: для ознайомлення з теоретичними підходами та результатами попередніх досліджень. Порівняння: для

виявлення схожих та відмінних рис у розвитку ринку та конкурентних позицій компаній. Класифікація: для розподілу імперативів розвитку та підходів до оцінки ринку. Документальний аналіз: для дослідження документів щодо стану, тенденцій та структури ринку морських контейнерних перевезень. Системний аналіз: для визначення напрямів нарощення стійкості суб'єктів ринку.

Теоретико-методичне значення: формування узагальнень та характеристик, що описують сучасні тенденції та виклики глобального ринку. Розроблено алгоритми адаптації ринку до змін, виокремлено ключові фактори, що впливають на розвиток контейнерних перевезень, та запропоновано нові методичні підходи для оцінки їхньої ефективності. Отримані результати можуть бути використані не лише для вирішення конкретних проблем досліджуваного ринку, але й для інших компаній та галузей, що стикаються з подібними викликами у сфері міжнародних перевезень.

Інформаційна база дослідження включає праці вітчизняних та зарубіжних науковців, ЗМІ, статистичні дані, розміщені на офіційних сайтах, звіти рейтингових агентств.

Структура роботи: Робота складається зі вступу, двох розділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Загальний обсяг роботи складає 77 сторінок. Основний текст роботи викладено на 64 сторінках друкованого тексту. Робота містить 4 таблиці, 7 рисунків, додатки та список використаних джерел із 52 найменувань.

РОЗДІЛ І

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ГЛОБАЛЬНОГО РИНКУ МОРСЬКИХ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Сутність, еволюція та ключові суб'єкти глобального ринку морських контейнерних перевезень

Однією з перспектив розвитку міжнародних вантажних перевезень є їх контейнеризація, що прискорює ефективність операцій у транспортній сфері. Наприклад, щорічно спостерігається зростання обсягів глобальних контейнерних перевезень на 8–10%. Морські контейнерні перевезення вважаються одним з найбільш поширених методів транспортування вантажів. Морський транспорт відкриває можливості для перевезення різноманітних вантажів різних розмірів та типів на великі відстані з мінімальними витратами та ризиками. Грузи можуть бути доставлені морським транспортом до будь-якої точки світу, де існують морські порти.[1-3]

Дослідження стану, проблем та перспектив світового морського господарства є предметом інтересу для багатьох вчених. Проте за результатами їх досліджень неможливо знайти єдиний правильний шлях розвитку даного сектору економіки України, особливо ураховуючи сучасні умови його функціонування та вплив зовнішніх чинників.

Відповідно до досліджень, проведених Латкиною С. А. [6], торгівля відіграє важливу роль у покращенні економічного стану країн світу, що безпосередньо впливає на сферу морських вантажних перевезень. Проте недоліки у структурі та організації роботи портів України призвели до того, що їх прибутковість та ефективність суттєво відрізняються від інших країн.

Регулярні дослідження також проводять провідні компанії та організації, такі як Maersk, DHL, та World Shipping Council. Велику увагу до цієї теми

приділяли у 2021–2022 роках, коли акцентували увагу на аналізі впливу пандемії на глобальний ринок морських вантажних перевезень, визначаючи тенденції та перспективи розвитку галузі.

Дослідження зосереджувалися на різних аспектах, таких як зміни в обсягах перевезень, попиті на різні види товарів, логістичних процесах та цінових динаміках. Також вивчалися питання стійкості логістичних ланцюгів під час пандемії, а також вплив пандемії на морську безпеку та екологію. Отримані результати досліджень забезпечили корисну інформацію для галузі морських вантажних перевезень, допомагаючи компаніям адаптуватися до нових умов та знаходити шляхи для покращення ефективності та безпеки перевезень у майбутньому.

Проблеми, пов'язані з розвитком світової транспортної системи та власні погляди на шляхи їх вирішення, розглядалися в роботах відомих учених, таких як П. Алдертон [7], Н. Бондар [8], А. Котенко [9], П. Де Ланген [10], О. Полтавська [11], О. Полякова [12], Є. Сич М. [13] і багатьох інших. Питання розвитку контейнерних перевезень детально досліджували такі вчені, як П. Верховен [14], І. Віс [15], С. Дарабан [16], Х. Карло [15], О. Курлянд [17], В. Ніценко [18], М. Постан [17], П. Стефанеску [16], та інші. Крім того, ці аспекти активно обговорюються в документах Європейської комісії (European Commission), Європейської конференції міністрів транспорту (European Conference of Ministers of Transport), та Конференції ООН з торгівлі та розвитку (UNCTAD) [19; 20].

Контейнерні перевезення все більше набувають популярності завдяки своїй універсальності у застосуванні різних видів транспорту та придатності для різноманітних вантажів. Розвитку цього виду перевезень сприяє активне пожвавлення економіки, зростання виробництва, розвиток електронної торгівлі, модернізація транспортної інфраструктури, передове суднобудування, інновації в транспортній сфері, економічна інтеграція та цифрова трансформація.

Збільшення асортименту товарів та можливостей електронної комерції також підштовхує попит на контейнерні морські перевезення різноманітних вантажів на великі відстані. У порівнянні з іншими способами організації контейнерних потоків, морські контейнерні перевезення мають численні переваги, такі як низькі витрати та необмежені габаритні можливості. Морський транспорт має мінімальний вплив на вартість товарів, сировини та інших вантажів у складовій вартості доставки. Сучасна логістика здатна забезпечити ефективне керування вантажними потоками у морському контейнерному транспорті, проте існують деякі проблеми, які потребують їх вирішення. [4]

Схильність до консолідації учасників ринку морських контейнерних перевезень флотом прямо залежить від зростання вантажомісткості сучасних контейнерних суден. Це, з одного боку, сприяє зменшенню витрат, але, з іншого боку, потребує більше часу та ресурсів для повного завантаження контейнерних суден та їх ефективної експлуатації. Це також призводить до укрупнення та монополізації серед перевізників, оскільки лише великі оператори можуть швидко та ефективно заповнювати судна з більшою вантажомісткістю. Такі зміни впливають на глобальні вантажні потоки і підсилюють роль великих міжнародних портів. Морські контейнерні перевезення тісно пов'язані з кон'юктурою транспортного ринку, економічними коливаннями, світовими тенденціями та глобальними проблемами, і тому залишаються важливою сферою для подальших досліджень.

Морські перевезення, як важливий елемент глобальної торгівлі, мають свій корінь у 6-4 столітті до нашої ери, коли винайшли вітрило. Цей технологічний прорив сприяв появі морських подорожей та збільшенню обсягів міжнародної торгівлі. Греки, римляни, єгиптяни та британці використовували судна для перевезення дорогоцінних металів, бавовни, спецій, кави та інших товарів. Проте цей процес був пов'язаний із значними ризиками втрати товарів та невизначеністю стосовно їх доставки. Щоб узаконити та забезпечити ефективність таких морських

перевезень, учасники ринку розвивали юридичні механізми. Одним з таких механізмів був договір товариства, який об'єднував підприємців у спільність, де вони ділили доходи та витрати, пов'язані з перевезенням та продажем товарів. Це дозволяло зменшити ризики та забезпечити більшу стабільність у морських торговельних операціях.

На початку XVI століття з'явилася концепція чартеру, який став документом, що замінював договір на фрахування судна у трамповому судноплаванні. Трампові судна, які не мали розкладу, стали ефективним інструментом для виконання окремих морських перевезень. У той же період почали використовувати коносамент, який почав набувати своє сучасне значення у XIX столітті. У цей період з розвитком лінійного судноплавства коносамент став документом, що фіксував кількість завантаженого товару на судно. Він став важливим додатком до чартеру та допоміг стандартизувати та узаконити процес морських перевезень.

У XIX столітті морські перевезення стали об'єктом регулювання міжнародними актами, угодами та правилами. Це сприяло розвитку стандартів та правил перевезення вантажів, а також уточненню прав та обов'язків учасників морських торговельних операцій.

Тобто можна сказати, що розвиток морських перевезень та формування юридичних відносин у глобальній торгівлі відображають постійну динаміку та адаптацію до потреб ринку та технологічних змін. Ці процеси відіграють ключову роль у забезпеченні стабільності та ефективності морських торговельних операцій у світі.[5]

Малкольм Маклін, народжений у 1913 році в Північній Кароліні, США, став ключовою фігурою в революції морських перевезень завдяки впровадженню стандартизованих контейнерів. Відправною точкою стало спостереження за неефективним процесом завантаження вантажів у порту, що надихнуло його на

створення у 1956 році першого контейнерного судна "Ideal X". Маклін заснував компанію Sea-Land Service і запровадив стандартизовані контейнери, які значно спростили процес транспортування вантажів.

Стандартизація контейнерів, затверджена Міжнародною організацією зі стандартизації (ISO) у 1961 році, забезпечила взаємозамінність контейнерів і сприяла глобальному поширенню контейнерних перевезень. Це зменшило логістичні витрати, підвищило ефективність ланцюгів постачання та прискорило процеси глобалізації, дозволяючи здійснювати великомасштабні перевезення товарів між країнами з мінімальними затратами часу і коштів.

Контейнеризація спричинила розвиток спеціалізованих контейнерних терміналів у портах, що збільшило їхню пропускну здатність і сприяло зростанню обсягів міжнародної торгівлі. Це також змінило логістичні процеси, дозволяючи ефективніше планувати маршрути і здійснювати доставку товарів "точно вчасно".

Таким чином, внесок Малкольма Макліна в розвиток контейнерних перевезень став визначальним для сучасної світової торгівлі, забезпечуючи її ефективність і сприяючи економічній глобалізації.

Контейнерні перевезення відіграють важливу роль у міжнародній торгівлі, забезпечуючи безпеку та швидкість доставки товарів по всьому світу. Їх впровадження в перевезення морським шляхом сприяло значному збільшенню обсягів торгівлі, зменшенню собівартості та скороченню часу на вантажно-розвантажувальні роботи. Переваги контейнерних перевезень включають збереження вантажу від пошкоджень та втрат, оскільки товари упаковані та зафіксовані у контейнерах під час перевезення. Це дозволяє зменшити ризики та зберегти якість товарів протягом усього шляху перевезення. Крім того, завдяки стандартизації та мультимодальності тари контейнерні перевезення забезпечують зручність та ефективність у використанні різних видів транспорту, що сприяє оптимізації логістичних процесів.

Історично, контейнерні перевезення почали набувати значної популярності в другій половині XX століття. Наприклад, компанія SeaLand Industries до 1970 року вже мала значний флот контейнерних суден та розвинуту мережу портів у США, що вказує на швидкий розвиток цієї галузі.

У сучасному світі лідером у сфері контейнерних перевезень є компанія A.P. Moller-Maersk Group, яка володіє найбільшим флотом суден та мережею міжнародних портів. Інші провідні гравці на ринку, такі як Mediterranean Shipping Company (MSC), CMA CGM, China COSCO Shipping та інші, також відіграють важливу роль у забезпеченні ефективності та надійності міжнародних перевезень. Вищезазначені компанії виступають одними із основних головних суб'єктів глобального ринку морських контейнерних перевезень. У таблиці 1.1. коротко охарактеризовано 10 найбільш впливових суб'єктів даного ринку. Вони відіграють значну роль у його формуванні та подальшій перспективі розвитку.

Таблиця 1.1 - Суб'єкти глобального ринку морських контейнерних перевезень
Джерело: розроблено автором на основі даних з офіційних сайтів зазначених компаній

Компанія	Характеристика
Mediterranean Shipping Company (MSC)	Італійська компанія, що займає друге місце за розмірами флоту контейнерних суден та має значний обсяг перевезень.
CMA CGM	Французька компанія, що є третім за величиною оператором контейнерних суден у світі та активно розвиває свою мережу маршрутів.
China COSCO Shipping	Китайська компанія, яка є найбільшим оператором контейнерних суден у Південно-Східній Азії та має значний вплив на міжнародні перевезення.
Evergreen Marine	Тайванська компанія, що є одним з провідних операторів контейнерних суден у світі та активно діє на міжнародних ринках.

Hapag-Lloyd	Німецька компанія, яка є одним з найбільших операторів контейнерних суден у світі та має широку мережу маршрутів.
Orient Overseas Container Line (OOCL)	Гонконзька компанія, що спеціалізується на контейнерних перевезеннях та має значний обсяг перевезень.
Hamburg Sud	Німецька компанія, має значний обсяг перевезень світом
Yang Ming Marine Transport Corporation	Тайванська компанія, яка активно розвиває свою діяльність на глобальному ринку контейнерних перевезень
NYK Line	Японська компанія, що є великим оператором контейнерних суден у світі та має значний вплив на міжнародні торговельні маршрути
	Продовження табл.1.1.
Mitsui O.S.K. Lines	Японська компанія, що спеціалізується на морських контейнерних перевезеннях та активно діє на міжнародних ринках. Початок форми

Загалом, контейнерні перевезення залишаються ключовим елементом глобальної логістичної системи та сприяють подальшому розвитку міжнародної торгівлі. Їх переваги у збереженні вантажу, зменшенні собівартості та швидкості доставки роблять їх невід'ємною частиною сучасного світового економічного ландшафту.

У сучасному світі морські контейнерні перевезення зазнають значних змін, що визначаються кількома ключовими тенденціями. Серед них важливе місце займає реструктуризація ланцюгів поставок, яка надає перевагу великогабаритним суднам та формуванню альянсів між перевізниками для оптимізації витрат та підвищення ефективності доставки вантажів. Вплив Китаю на світові контейнерні потоки посилюється завдяки його стрімкому економічному зростанню та збільшенню обсягів експорту та імпорту, що робить регіон Азії ключовим в глобальній логістиці. Станом на 2023 рік частка альянсів скоротилася удвічі на ринку морських контейнерних перевезень.[21] Морські контейнерні перевезення

нині є критично важливою частиною глобальної логістичної системи, забезпечуючи ефективний та економічно вигідний спосіб доставки товарів по всьому світу. Розвиток та оптимізація цієї системи в значній мірі залежать від роботи контейнерних альянсів, які формують структуру та динаміку ринку. Однак, за даними дослідження Alphaliner та Container News на початку 2023 року, спостерігається значне зниження частки суден, задіяних в рамках найбільших альянсів 2М, THE та Ocean, що становить новий виклик для індустрії.

Згідно з даними, сумарні провізні потужності, задіяні в рамках найбільших альянсів контейнерних ліній, скоротилися до найнижчого за останні три роки рівня – 39% світового контейнерного флоту, у порівнянні з 80% у попередньому році. Цей тренд вказує на зростаючу незалежність великих перевізників від альянсових угод, що може мати далекосяжні наслідки для ринкової конкуренції та ціноутворення.

Причини цієї динаміки можуть бути різноманітними. По-перше, великі перевізники, такі як MSC, Maersk, CMA CGM, і COSCO, прагнуть збільшити свою гнучкість та контроль над операціями шляхом зменшення залежності від альянсових обмежень. По-друге, зосередженість на далекомагістральних маршрутах, що вимагають великих контейнеровозів, може зумовлювати потребу в оптимізації флоту з метою підвищення ефективності перевезень.

Зменшення частки альянсів у загальних провізних потужностях може мати значний вплив на глобальні транспортні потоки. З одного боку, це може призвести до збільшення конкуренції та зниження тарифів на перевезення на деяких маршрутах. З іншого боку, можливе зростання фрагментації ринку та нестабільності в обсягах перевезень, що може ускладнити логістичне планування для експортерів та імпортерів. У контексті цих змін ключовим питанням є майбутня роль та структура контейнерних альянсів. А саме порушено аспект, чи зможуть вони адаптуватися до нових умов ринку, зберігаючи при цьому свою

ефективність та вплив. Адаптація може включати перегляд умов участі в альянсах, з метою забезпечення більшої гнучкості для членів, а також розширення спектру послуг, щоб відповідати змінюваним потребам клієнтів. Скорочення частки контейнерних альянсів у світових перевезеннях вказує на значні зміни в глобальній логістичній системі. Це ставить перед учасниками ринку нові виклики та вимагає адаптації до швидко змінюваних умов. За розвитком цієї ситуації варто уважно спостерігати, оскільки він буде мати далекосяжні наслідки для всієї глобальної торгівлі.

Розвиток інформаційних технологій та оцифровування транспортних процесів сприяють підвищенню прозорості та управління ланцюгами поставок, дозволяючи компаніям більш ефективно реагувати на зміни в попиті та пропозиції. Екологічні фактори, такі як необхідність охорони природного середовища, зміна клімату та сезонність, змушують галузь адаптуватися до більш стійких практик, включаючи використання екологічно чистих видів палива та оптимізацію маршрутів. Консолідація ринку та вертикальна інтеграція відіграють ключову роль у формуванні майбутнього контейнерних перевезень, оскільки компанії прагнуть контролювати більшу частину ланцюга поставок, інтегруючи різні види транспорту та розвиваючи портову інфраструктуру.

Перспективи подальших досліджень у галузі морських контейнерних перевезень охоплюють аналіз впливу глобалізаційних процесів, вивчення наслідків консолідації перевізників та створення альянсів для конкурентоспроможності на ринку, а також адаптацію до викликів, пов'язаних з експлуатацією мегаконтейнерних суден та ефективною обробкою зростаючих вантажопотоків у великих світових портах. Ці дослідження відіграють вирішальну роль у формуванні майбутньої стратегії розвитку галузі, спрямованої на підвищення ефективності, стійкості та екологічної безпеки морських контейнерних перевезень.

1.2. Імперативи розвитку глобального ринку морських контейнерних перевезень в сучасних умовах

Варто почати з того, що на сьогодні на порти азійських країн, а саме на обсяг морських контейнерних перевезень припадає близько 64%. Це можна пояснити розташуванням на цій місцевості найкрупніших портів світу. Наприклад, у Китаї такі, як Сінгапур, Шанхай чи Шеньчжень. Друге місце за обсягом контейнерних перевезень посідає Європа. Вона має значне відставання від азійських країн, тобто її обсяг складає близько 16%. Більш детально структуру світових контейнерних перевезень за регіонами світу наведено на рис.1.1.

За даними 2021 року, світовий флот торгових контейнерних суден мав приблизно 282 мільйони тонн потужності дедвейту. На початок січня 2020 року, у світовому торговому флоті було 5360 контейнеровозів [23]. Варто зацентувати увагу на тенденції збільшення вантажопідйомності суден, яка спостерігається протягом останніх десятиліть. Це позитивно впливає на ефективність транспортного процесу, оскільки дозволяє перевозити більший обсяг вантажів.



Рисунок 1.1 - Структура світових контейнерних перевезень за регіонами світу за даними 2021 р. у % [22]

Також необхідно розглянути перспективи та сучасний стан морських контейнерних перевезень у розрізі технологічного аспекту. За результатами досліджень, світові тенденції розвитку технології контейнеризації позитивно вплинули на функціонування портів, збільшивши їх пропускну здатність на 5–5,5%. Оптимістичний прогноз передбачає подальше зростання до 978 мільйонів TEU до 2025 року. Детальніше це видно на рис. 1.2.

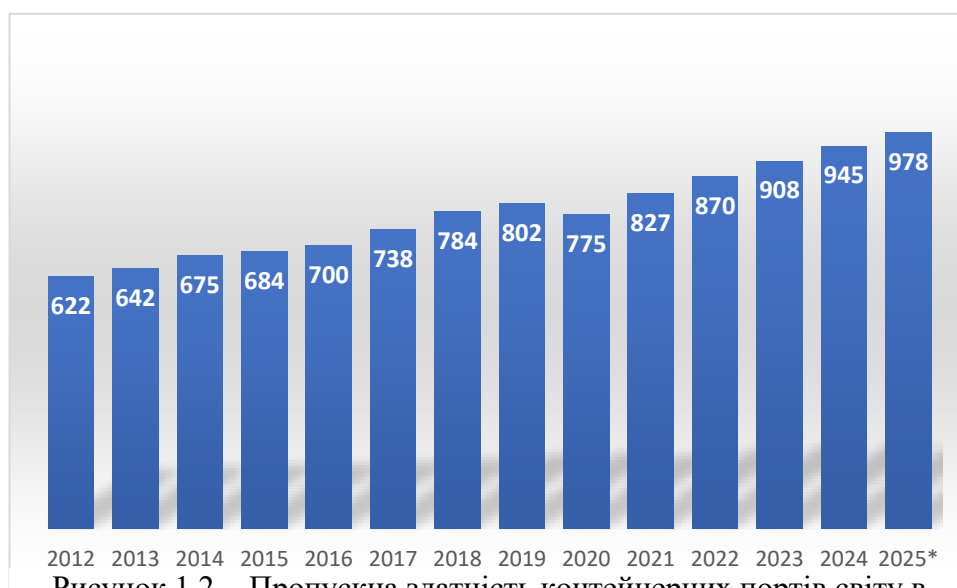


Рисунок 1.2 - Пропускна здатність контейнерних портів світу в динаміці (млн TEU)

*прогноз [24],[25]

Проте, карантинні обмеження у зв'язку з пандемією COVID-19 підсилили невизначеність у глобальних ланцюгах постачання (внаслідок нестабільності у ринку судноплавства та морської торгівлі), спричинивши їх розлад, призупинення технологічних операцій і навіть закриття портів. Це призвело до заторів, збільшення часу обертання контейнерів і негативно позначилося на функціонуванні галузі, зменшивши пропускну здатність таких об'єктів у 2020 році на 3,4%.

Слід відзначити, що велику роль у морській торгівлі та судноплавстві відіграють порти азійських країн, які забезпечують 64% світового обсягу морських контейнерних перевезень та займають перші дев'ять місць у рейтингу найбільших

портів. Більшість з них розташовані в Китаї, такі як Шанхай, Сінгапур, Нінбо-Чжоушань та інші. Варто звернути увагу на те, що позитивні тенденції, які спостерігалися в світовій економіці у 2021 році, вплинули і на технологічні процеси провідних гравців у портовій галузі, що призвело до зростання їх пропускної здатності (з винятком порту Гонконг). Детальніше, чому варто звернути увагу саме на Гонконг, зображено у табл. 1.2.

Таблиця 1.2 – Вантажообіг найкрупніших контейнерних портів світу [26], [27]

№	Порт	Вантажообіг, млн TEU			Темп приросту (2021 до 2020), %
		2019	2020	2021	
1	Шанхай (Shanghai), КНР	43,3	43,5	47,0	8,1
2	Сінгапур (Singapore)	37,2	36,9	37,5	1,6
3	Нінбо-Чжоушань (Ningbo-Zhoushan), КНР	27,5	28,7	31,1	8,4
4	Шеньчжень (Shenzhen), КНР	25,8	26,5	28,8	8,7
5	Гуанчжоу (Guangzhou Harbor), КНР	23,2	23,2	24,2	4,3
6	Циндао (Qingdao), КНР	18,3	22,0	23,7	7,7
7	Пусан (Busan), Республіка Корея	22,0	21,8	22,8	4,6
8	Тяньцзинь (Tianjin), КНР	17,3	18,4	20,3	10,3
9	Гонконг (Hong Kong), КНР	21,0	18,0	17,8	-1,2
10	Роттердам (Rotterdam), Нідерланди	14,4	14,3	15,3	7,0

За наданими даними можна підкреслити важливу роль азійських портів у глобальній морській торгівлі. Порти таких країн, як Китай, Сінгапур та Південна Корея, забезпечують значну частину світового обсягу морських контейнерних перевезень, що свідчить про їх стратегічне значення у міжнародній торгівлі. Особливо виділяється роль китайських портів, таких як Шанхай, Нінбо-Чжоушань

і Шеньчжень, які посідають перші позиції у світовому рейтингу найбільших портів за вантажообігом.

Зазначені порти продемонстрували значний ріст у вантажообігу впродовж 2021 року. Наприклад, Шанхай показав збільшення на 8,1%, Нінбо-Чжоушань - на 8,4%, а Шеньчжень - на 8,7%. Ці показники вказують на активний розвиток морської інфраструктури та збільшення обсягів торговельних операцій в цих портах, що, в свою чергу, може бути пов'язано зі зростанням міжнародної торгівлі та попиту на морські перевезення.

Варто звернути увагу на виняток у цьому зростанні - порт Гонконг. У 2021 році він відзначився зниженням вантажообігу на 1,2%. Це може бути пов'язано з рядом факторів, таких як зміни в глобальних торговельних відносинах, політична нестабільність або конкуренція з іншими портами у регіоні. Такі коливання вказують на необхідність уважного аналізу та стратегічного планування для портової влади і морських транспортних компаній, щоб адаптуватися до змін на ринку та зберегти конкурентоспроможність.

Тобто на фоні загального позитивного тренду вантажообігу у світових портах, звернення уваги на виняткові ситуації, такі як випадок з портом Гонконг, наголошує на важливості гнучкості та адаптивності у морській торгівлі, а також на необхідності постійного моніторингу та оновлення стратегій управління портовими операціями.

Протягом багатьох десятиліть морський транспорт виступає ключовим гравцем у світовій транспортній системі. Кожен день у світовому океані рухається понад 6000 суден, які щорічно перевозять близько 530 мільйонів контейнерів. Морський транспорт вважається найпростішим, доступним та економічним способом з'єднання глобальних пунктів призначення. Однак, як і у будь-якій галузі світової економіки, морське судноплавство стикається з рядом випробувань. Зокрема, тут важливо виділити наступні:

1) Нестача робочої сили - це одна з найбільших проблем у цій галузі. Навчання морської справи є складним і тривалим процесом, а робота вимагає значного досвіду.

2) Нові екологічні норми - включаючи енергозбереження, паливну ефективність та зменшення викидів. Модернізація та переобладнання суден стають великою проблемою для великих вантажоперевізників, які ще не впроваджують сучасні технології та інструменти перевезення вантажів.

3) Значні втрати вантажів - через погані погодні умови часто втрачається велика кількість контейнерів, що має серйозний вплив на прибуток та репутацію перевізників.

4) Збільшення витрат - ростуть збори, зміни в податках, витрати на обслуговування та сплату податків.

5) Політична нестабільність у світі.

6) Вплив пандемії COVID-19 - ланцюжок постачання та транспортування морськими шляхами все ще перебуває на стадії відновлення. Постійна потреба у глобальних транспортних перевезеннях вимагає від морського судноплавства готовності до нових випробувань, але потреби та вимоги часто перевищують наявні ресурси.

7) Залежність від наявності обладнання та робочої сили - суднобудування, виготовлення контейнерів та навчання морського екіпажу є складними та тривалими процесами. Наявні потужності залишаються обмеженими.

8) Зміна технологічних стандартів, включаючи кібербезпеку - з початку 2021 року морські судноплавні компанії змушені переорієнтуватися на дотримання нових вимог безпеки. Оцінка ризиків, кібербезпека, удосконалення процесів доставки та системи навчання стають важливим завданнями на шляху до повного розвитку даної галузі.

Розв'язання будь-яких проблем або відновлення роботи морської галузі після надзвичайних ситуацій або впливу факторів навколишнього середовища є вкрай складним та тривалим процесом. Багато проблем у цій галузі неможливо передбачити заздалегідь, на відміну від секторів, таких як автомобільний чи авіаційний. Робота великих морських перевізників має бути добре організованою, оскільки ризики у цій сфері є дуже складними та можуть призвести до значних втрат.

Різке зростання споживчих витрат, особливо на товари, придбані онлайн, у поєднанні з перебоями в ланцюгу поставок і логістичними обмеженнями, призвело до п'ятикратного зростання тарифів на контейнерні перевезення в 2021 році порівняно з попереднім рівнем. Це підвищення вартості контейнерних перевезень, яке досягло свого піку на початку 2022 року, суттєво підвищило споживчі ціни на багато товарів.

Аналогічно, внаслідок війни в Україні, тривалої пандемії та кризи у ланцюгах поставок значно зросли тарифи на фрахт для сипучих вантажів - таких як неупакована сировина, наприклад, зерно. Згідно з даними моделювання UNCTAD, підвищення цін на зерно та вантажні ставки на сипучі товари може призвести до підвищення цін на продовольчі товари на 1,2%, особливо в країнах з нижчим та середнім рівнем доходу, де зростання буде ще більш помітним.[28]

Війна в Україні уже призвела до значних змін у транспортній сфері, включаючи сегмент морських контейнерних перевезень. Блокада українських морських портів значно ускладнила процеси транспортування та спричинила великі черги на прикордонних пунктах пропуску і перенавантаження портів у Варні та Констанці. Це суттєво збільшило час логістичних операцій та зменшило оборотність контейнерів.

За даними адміністрації порту Роттердам, контейнерні перевезення до росії та у зворотному напрямку були припинені внаслідок набуття чинності Сьомого

пакету санкцій Європейського Союзу, введених у зв'язку з повномасштабним вторгненням в Україну. Крім того, постійні перешкоди у глобальній контейнерній логістиці призвели до переміщення вантажів з великих контейнерних портів до менших.[29]

Тобто досліджуючи ринок морських контейнерних перевезень, можна зазначити певні макроекономічні та глобальні тенденції, які спонукають їх розвиток. Зокрема, доцільно зазначити наступні:

- Зростання обсягів морських контейнерних перевезень та пропускної здатності портів у світі в динаміці;
- Забезпечення значного обсягу морських контейнерних перевезень портами азіатських країн;
- Збільшення конкуренції між портами, які конкурують за обслуговування лінійних суден;
- Зростання вантажопідйомності контейнеровозів;
- Укрупнення деяких судноплавних ліній внаслідок процесів злиття і поглинання;
- Швидке збільшення доходів мереж контейнерних перевезень;
- Використання інноваційних інформаційних технологій, таких як хмарні технології, системи геопозиціонування та технології, інтегровані з великими даними, для забезпечення електронного супроводу ланцюгів доставки контейнерних вантажів і впровадження систем моніторингу та контролю доставки, що сприятиме ефективній взаємодії між учасниками логістичних операцій та підвищить якість послуг.
- Комплексне використання сучасних цифрових технологій у діяльності порту, таких як роботизовані і дистанційно керовані системи вантажно-розвантаження, що дозволяють автоматизувати операції на контейнерних терміналах; використання технології блокчейн для

відстеження вантажів і надання реального часу інформації всім учасникам логістичного ланцюжка;

- Реалізація на рівні держав або на основі державно-приватного партнерства інфраструктурних проєктів з будівництва нових та розширення існуючих контейнерних терміналів, що дозволяє залучати та обробляти додаткові обсяги контейнерних вантажопотоків.

Особливу увагу варто звернути такому вищезазначеному фактору, як укрупнення деяких судноплавних ліній внаслідок процесів злиття і поглинання. Упродовж багатьох років злиття і поглинання істотно консолідували і перетворили сектор контейнерних перевезень, який є основним для транспорту споживчих товарів. Перевізники активно прагнули до вертикальної інтеграції, вкладаючи в термінальні операції та інші логістичні послуги. Протягом останніх 25 років 20 найбільших перевізників майже подвоїли свою частку ринку, збільшившись з 48% до 91%. Чотири найбільших перевізники наразі контролюють більше половини світових контейнерних перевезень.[30]

Внаслідок цього, кількість компаній, що надають послуги імпортерам та експортерам, зменшилася в 110 країнах, особливо в малих острівних державах, які розвиваються. У деяких випадках дуополія, що полягає у владі лише двох перевізників, знизилася до монополії одного. Інтеграція надала перевізникам та їхнім альянсам сильніші позиції на переговорах з портовими адміністраціями, оскільки тепер вони представлені двома учасниками за столом переговорів - як орендарі терміналів, так і постачальники судноплавних послуг.

Процес консолідації на ринку морських перевезень зменшує конкуренцію та обмежує пропозицію. Це може призвести до зловживання ринковою владою, підвищення вартості перевезень для бізнесу, а отже, до зростання цін для споживачів.

До тенденцій, зазначених вище, можна додати ще декілька основних, які також мають значний вплив на розвиток морських контейнерних перевезень на світовому ринку[30],[31]. Вони здатні сформувати потенційну систему вантажних контейнерних морських перевезень. Передусім, це може бути:

1) Проявлення протекціонізму, викликані широким спектром геополітичних, економічних і торговельних ризиків, а також структурних зрушень, створюють невизначеність у попиті, що стримує морську торгівлю. Велике хвилювання викликають стратегії, орієнтовані на внутрішній ринок, і зростання протекціоністських тенденцій, які загрожують глобальному економічному зростанню, обмежуючи потоки та перетворюючи торговельні парадигми. Початок форми

2) Цифровізація та розвиток електронної комерції, а також реалізація ініціативи "Один пояс - один шлях" (The Belt and Road Initiative) мають величезний вплив на судноплавство та морську торгівлю. За допомогою цієї ініціативи та розвитку електронної комерції, відкриваються нові можливості для збільшення обсягів морської торгівлі. Глобальний тренд у напрямку цифрової трансформації у всіх галузях життя також допомагає судноплавству вирішувати зростаючий попит з більшою ефективністю.

3) З урахуванням нестачі обладнання у портах за останні роки та зростаючого попиту на морські перевезення, перевізники, які борються за свою частку ринку, можуть стати занадто оптимістичними і замовити забагато нових потужностей. Це може призвести до перенасичення ринку морських перевезень, порушити баланс між попитом і пропозицією, а також вплинути на рівень фрахтових ставок, транспортні витрати та прибутки.

4) У зв'язку зі зниженням попиту та надлишком судноплавних потужностей, особливо в мегаконтейнеровозах, у останні роки спостерігається зростання консолідації у лінійному судноплавстві через злиття та створення альянсів, про які було зазначено у розділі 1.1. Виникає

питання про вплив цього явища на конкуренцію та можливість зловживання ринковою владою великими судноплавними компаніями, а також його наслідки для менших учасників ринку.

5) Взаємовідносини між портами та контейнерними судноплавними лініями переглядаються в контексті реструктуризації альянсів та використання більших суден. Антимонопольні органи та регулятори морського транспорту повинні дослідити вплив концентрації ринку та формування альянсів на взаємовідносини між портами та перевізниками. Ці аспекти охоплюють вибір портів відправлення, структуру лінійних мереж судноплавства, розподіл витрат та користі між контейнерними перевезеннями та портами, а також підходи до надання концесій на контейнерні термінали.

6) Розміри компанії-перевізника вже не визначають цінність морських перевезень і більше не можуть бути єдиним критерієм. Важливішою стає здатність галузі ефективно використовувати сучасні технологічні досягнення.

7) Проблема зміни клімату залишається однією з головних у міжнародній морській торгівлі, зокрема. Прийнята Міжнародною морською організацією в квітні 2018 року стратегія, спрямована на зменшення викидів парникових газів на 50% до 2050 року порівняно з 2008 роком, є важливим кроком. З 1 січня 2020 року ввели глобальний ліміт на вміст сірки в мазуті на рівні 0,5%, що стосується забруднення повітря. Для досягнення цілі власникам і операторам суден важливо впроваджувати різні стратегії, такі як встановлення скрубберів та перехід на скраплений природний газ та інші низькосіркові види палива.

Однак важливо пам'ятати, що такі тенденції є глобальними і піддаються впливу сучасних подій зовнішнього середовища. Вони вимагають постійного

моніторингу та оцінки для формування ефективної та обґрунтованої політики розвитку морського сектору, включаючи й Україну.

1.3. Підходи до оцінки глобального ринку морських контейнерних перевезень

У сучасному світі, де глобалізація стає все більш виразною, морські контейнерні перевезення відіграють ключову роль у міжнародній торгівлі. Вони не тільки сприяють більш ефективному руху товарів через континентальні кордони, але й є критично важливими для підтримки глобальних ланцюгів поставок. Враховуючи їх значення, оцінка глобального ринку морських контейнерних перевезень набуває особливої актуальності. Цей процес включає аналіз різноманітних показників, які визначають поточний стан та передбачають майбутнє розвиток цієї галузі.

Підходи до оцінки глобального ринку морських контейнерних перевезень можна класифікувати за декількома ключовими параметрами: обсяг перевезень, пропускна спроможність портової інфраструктури, ставки фрахту, інноваційні технології та тенденції розвитку, а також зовнішньоекономічні фактори, як-от політичні санкції, міжнародні торговельні війни та пандемічні обмеження. Кожен із цих аспектів вимагає детального дослідження та оцінки, оскільки вони спільно впливають на ефективність та стабільність глобальної системи контейнерних перевезень. Значна увага приділяється також аналізу стійкості ринку до зовнішніх шоків та його здатності адаптуватися до швидкозмінних умов міжнародної торгівлі. Вивчення історичних трендів та проектування майбутніх сценаріїв дозволяє галузевим аналітикам розробляти рекомендації для зміцнення резильєнтності та ефективності морського контейнерного транспорту.

Використання інноваційних технологій, таких як блокчейн, штучний інтелект, інтернет речей (IoT), значно трансформує підходи до оцінки та управління морськими контейнерними перевезеннями. Ці технології сприяють підвищенню прозорості, зниженню витрат та оптимізації логістичних процесів, тим самим підвищуючи ефективність глобальної торгівлі.

Цифровізація набуває все більшої популярності як ефективний метод для зменшення операційних витрат у сфері морських контейнерних перевезень серед логістичних компаній та керівників ланцюжків поставок. Вдосконалення та автоматизація процесів, використання аналітики даних дозволяють забезпечити безперебійність процесів та скорочення витрат. Наприклад, застосування алгоритмів на базі штучного інтелекту дозволяє ефективно виявляти невідповідності у вантажних документах або помилки в митних деклараціях, що економить час і знижує ризики фінансових втрат. Датчики Інтернету речей здатні контролювати стан навколишнього середовища у контейнерах під час перевезення, надаючи можливість моніторингу в реальному часі будь-яких змін температури, що можуть зашкодити вантажу або створити проблеми при проходженні митних процедур.

Аналітика даних надає логістам та керівникам ланцюжків поставок інструменти для виявлення тенденцій у зміні вартості доставки та ідентифікації можливостей для зниження витрат. За допомогою моделей прогностичної аналітики компанії можуть передбачати час прибуття вантажів до пунктів призначення, що дозволяє заздалегідь адаптувати робочий процес і уникати непередбачених витрат через затримки.

Цифрова трансформація, використовуючи інноваційні аналітичні рішення, надає компаніям можливість досягти переваги на ринку через оптимізацію ефективності їхніх операцій та зменшення операційних витрат на контейнерні перевезення. Застосування цифрових стратегій може суттєво підвищити

рентабельність інвестицій у морські контейнерні перевезення, дозволяючи компаніям приймати більш виважені та економічно вигідні рішення.[36]

У цілому, контейнеризація вантажів є ключовим елементом для ефективності та економії в логістичному ланцюжку. Серед головних переваг використання контейнерів можна виділити зменшення витрат на пакувальні матеріали та тару, зростання продуктивності та покращення умов праці. Також контейнеризація сприяє прискоренню транспортування вантажів, збільшенню їх захищеності під час перевезення та покращенню якості транспортних послуг в цілому.[35]

Щодо обсягів перевезень, то тут варто зазначити наступне. У перші два місяці 2023 року, обсяг перевезень у контейнерах на морських шляхах перевищив позначку в 25 мільйонів TEU. Водночас, доходи компаній, що займаються цією діяльністю, зазнали зниження на 7,5%.

Згідно з даними, опублікованими аналітичною службою Container Trade Statistics (CTS), загальний обсяг міжнародних морських контейнероперевезень за січень-лютий 2023 склав 25,6 млн TEU. Це свідчить про великий потік товарів, що переміщуються морем. Зменшення доходів світових компаній, що спеціалізуються на контейнерних перевезеннях, на 7,5% у порівнянні з показниками за аналогічний період минулого року, підкреслює тиск, що існує на цьому ринку.

З азійських портів за перші два місяці 2023 року було відправлено 14,5 млн TEU контейнерів, що на 9,2% менше, ніж у січні-лютому 2022 року, вказуючи на зниження обсягу експорту з цього регіону. Прибутковість трансокеанічних контейнерних маршрутів у 2022 році опустилася до найнижчого рівня за останні два роки, що асоціюється з падінням попиту на контейнерні перевезення. Прибутки компаній у галузі контейнерних перевезень у четвертому кварталі 2022 року скоротились до 33% від обороту порівняно з 52% у третьому кварталі,

демонструючи суттєві відмінності в порівнянні з даними 2021 року, коли середній рівень оперативного прибутку найбільших операторів ринку досяг 36,8%.[32]

Зниження обсягу експорту з азійських портів за перші два місяці 2023 року порівнянні з аналогічним періодом 2022 року можна пояснити декількома взаємопов'язаними факторами. Перш за все, глобальні економічні тенденції, такі як уповільнення зростання світової економіки та зниження споживчого попиту, суттєво вплинули на обсяги міжнародної торгівлі. Інфляція та підвищення процентних ставок у багатьох країнах призвели до зменшення купівельної спроможності, що знижує потребу в імпорті товарів, особливо з Азії, яка є одним з головних виробничих хабів світу.

Крім того, після пікових обсягів торгівлі у 2021 році, обумовлених відновленням економік після пандемії COVID-19, ринки почали стабілізуватися, що призвело до природного зниження попиту на контейнерні перевезення. У 2022 році, прибутковість трансокеанічних контейнерних маршрутів впала до найнижчого рівня за останні два роки через падіння попиту, що зумовило надлишок пропозиції транспортних потужностей. Зменшення обороту компаній у галузі контейнерних перевезень у четвертому кварталі 2022 року порівняно з третім кварталом підкреслює суттєве зниження попиту на фоні стабілізації постачальних ланцюгів та зменшення потреби в термінових поставках, які були актуальні у попередні роки. Тобто комплекс макроекономічних факторів, включаючи інфляцію, стабілізацію після пандемічного сплеску та зниження споживчого попиту, в сукупності призвели до спаду обсягів експорту та зниження прибутковості контейнерних перевезень.

Також варто звернути особливу увагу на політичні санкції щодо морських контейнерних перевезень. Нині це доволі актуальне питання на світовому ринку. У березні 2023 року за зверненням Президента України Володимира Зеленського до Конгресу США щодо запровадження санкцій до росії через повномасштабне

вторгнення на територію України, було запропоновано повно заборону на захід російських суден в порти США. В.Зеленський наголосив, що потрібно негайно діяти, щоб усі інші потенційні агресори побачили, що війна несе за собою шкоду та є не вигідною. І саме тому неодноразово було наголошено на тому, аби європейці повністю заблокували порти для всіх російських суден. Зокрема, Україна виступила з ініціативою запровадити заборону на заходження до російських портів контейнерних суден від провідних світових перевізників, включаючи такі компанії як Maersk, MSC, CMA, Harpag-Lloyd та інші. Крім того, було запропоновано ввести цільові санкції проти найбільшого в росії власника флоту, компанії SovComflot, та логістичного гіганта FESCO Transport Group.[33]

Необхідно розглянути ще один не менш важливий фактор впливу на розвиток морських контейнерних перевезень. У серпні 2023 року міжнародні довгострокові ставки на фрахтування контейнерів відзначились спадом на 7,8% у порівнянні з попереднім місяцем, згідно з аналізом шведської компанії з дослідження ринку Xeneta. З моменту, коли у серпні 2022 року почалось зниження ставок, загальний індекс Xeneta Shipping Index (XSI) впав на 62,7%. Особливо відчутне зниження ставок спостерігалось на ключових маршрутах з Азіатсько-Тихоокеанського регіону (АТР), досягнувши 75% за рік. Цей період є складним для операторів контрактного ринку через продовження слабого попиту на тлі зростання потужностей, внаслідок введення в експлуатацію все більшої кількості нових суден. У Європі, субіндекс індексу імпорту XSI зазнав зниження на 3,4% за місяць і на 60,1% на річній основі. Ситуація з експортом була дещо краща, знизившись на 2,8% порівняно з попереднім місяцем і на 52,4% у порівнянні з серпнем 2022 року, незважаючи на різке падіння контрактних цін на експорт з Північної Європи до Китаю на 13,6%. [34]

Динаміка зниження міжнародних довгострокових ставок на фрахтування контейнерів у серпні 2023 року порівняно з попереднім місяцем, а також загальне падіння індексу Xeneta Shipping Index (XSI) з серпня 2022 року, можна пояснити

кількома ключовими факторами. Одним з основних чинників є дисбаланс між попитом та пропозицією на ринку контейнерних перевезень. Після пандемічного буму, коли обсяги перевезень різко зросли, ринок почав стабілізуватися, що призвело до зниження попиту на контейнерні перевезення. Водночас, багато судноплавних компаній продовжували вводити в експлуатацію нові судна, збільшуючи пропозицію транспортних потужностей. Це створило надлишок пропозиції, що природно призвело до зниження ставок фрахтування.

Іншим важливим фактором є зміни в глобальних економічних умовах, включаючи інфляцію та економічне уповільнення в багатьох регіонах світу. Це зменшило споживчий попит і, відповідно, обсяги імпорту, особливо на ключових маршрутах з Азіатсько-Тихоокеанського регіону, де зниження ставок досягло 75% за рік. У Європі економічна ситуація також вплинула на ринок контейнерних перевезень, що відображає зменшення потреби в імпортних товарах на тлі високої інфляції та уповільнення економічного зростання.

Політичні та геополітичні чинники, такі як торговельні війни, санкції та зміни в торговельних політиках, також вплинули на ринок. Наприклад, зниження контрактних цін на експорт з Північної Європи до Китаю може бути частково обумовлене напруженими торговельними відносинами і переговорами між Європейським Союзом і Китаєм. Усі ці фактори разом спричинили значне зниження довгострокових ставок на фрахтування контейнерів і вплинули на розвиток морських контейнерних перевезень.

Враховуючи наявну ситуацію у світі, можна визначити основні тенденції та перспективи для галузі морських контейнерних перевезень на 2024 рік. Контейнерні перевізники стикаються з інтенсивними викликами, що спричиняє зростання кількості анульованих рейсів. Попри низькі тарифи на фрахт, існують значні побоювання щодо затримок в постачанні імпортних товарів, що можуть

бути доволі значними і тривалими. Крім того, існує ризик для мореплавства в протоці Баб-ель-Мандеб.

Глобальні аналітики звертають особливу увагу на ситуацію з ІЛА (Міжнародною асоціацією докерів) та потенційним страйком у портах США, запланованим на 1 жовтня 2024 року. Хоча до цієї дати ще чимало часу, відсутність вирішення причин страйку може спричинити серйозні перебої у глобальних ланцюгах постачання.

В контексті України, існує перспектива відновлення контейнерного та поромного сполучення з портами на півдні країни, зокрема з портами Великої Одеси. Розглядається можливість започаткування фідерних ліній, котрі б обслуговували судна з місткістю до 1000 TEU. У таких умовах є надія на подальший розвиток української логістики, навіть попри виклики, пов'язані з воєнним станом, а також на підтримку економіки України через збільшення експорту товарів та ресурсів на міжнародні ринки.

Отож розвиток ринку контейнерних транспортувань відіграє ключову роль у стимулюванні зростання комбінованих перевезень та удосконаленні рівня сервісу для споживачів. На сьогодні у галузі контейнерних вантажоперевезень можна виявити дві основні динаміки: конкурентну боротьбу та інтеграційні дії. При цьому, конкуренція у цьому напрямку набирає обертів, у той час як інтеграційні ініціативи проявляються не так явно.

РОЗДІЛ II

ОЦІНКА СТАНУ ТА ДИНАМІКИ РОЗВИТКУ ГЛОБАЛЬНОГО РИНКУ МОРСЬКИХ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

2.1. Стан, тенденції розвитку та структура глобального ринку морських контейнерних перевезень

Морські контейнерні перевезення є однією з основних ланок глобальної логістичної системи, яка забезпечує ефективний рух товарів між країнами та континентами. Стан та розвиток цього сегменту глобального ринку мають вирішальне значення для світової економіки, оскільки вони впливають на конкурентоспроможність компаній, вартість товарів для споживачів та загальний обсяг міжнародної торгівлі.

На сьогоднішній день глобальний ринок морських контейнерних перевезень перебуває в стадії активного розвитку та трансформації. За останні десятиліття спостерігається зростання обсягів перевезень, що обумовлене збільшенням обсягу міжнародної торгівлі, розвитком глобальних ланцюгів постачання та підвищенням ефективності контейнерних перевезень порівняно з іншими видами транспорту.

За останні роки спостерігаються також значні зміни в структурі глобального ринку морських контейнерних перевезень. Наприклад, збільшується концентрація ринку навколо великих контейнеровозів та морських транспортних компаній, що має як позитивні, так і негативні наслідки для індустрії.

Однією з ключових тенденцій розвитку глобального ринку морських контейнерних перевезень є впровадження новітніх технологій, таких як автоматизовані системи управління портами та судноплавством, що спрямовані на підвищення ефективності та безпеки перевезень. Також важливою є роль

екологічних аспектів у розвитку цієї галузі, зокрема, зменшення викидів шкідливих речовин у повітря та воду.

Сучасна індустрія морських перевезень нині стикається з рядом суттєвих викликів, які впливають на її операційну ефективність. Серед найбільш актуальних труднощів можна виділити стрімке збільшення масштабів міжнародної торгівлі, що призводить до зростання попиту на морські транспортні послуги. Це викликає серйозні перешкоди через перевантаження портів інфраструктур та виникнення складних логістичних сценаріїв. Не менш важливою є увага до впливу геополітичних конфліктів та природних катастроф на стабільність морських маршрутів та перевезень.[37, ст. 507]

Шляхи розвитку морських перевезень перебувають у процесі значних трансформацій, спрямованих на вдосконалення технологічних рішень та оптимізацію операцій. Однією з провідних тенденцій є інтеграція передових морських технологій, таких як автономні судна та системи безпеки. Збільшення застосування штучного інтелекту та інтелектуальних алгоритмів дозволяє оптимізувати маршрути та зменшити споживання палива, забезпечуючи більш ефективний рух суден.[38, ст. 16] В епоху сучасності ефективність управління морськими перевезеннями піддана впливу низки ключових аспектів. Більш детально їх зображено на рис. 2.1.

Сучасне керування морськими перевезеннями немислимо без поглибленої уваги до інноваційних технологій та реакції на зміни у глобальних вимогах суспільства. Постійно зростаючі стандарти щодо екологічної безпеки ведуть до активного розвитку екологічно чистих технологій та переходу на альтернативні джерела палива. Крім цього, галузь активно вивчає можливості впровадження автоматизованих систем моніторингу, що дозволяють оперативно реагувати на зміни у потоці вантажів та забезпечувати найвищу ефективність управління.

Сьогоднішні вимоги до екологічної безпеки не лише стимулюють розвиток новітніх технологій, але й підтримують пошук альтернативних джерел палива,



Рисунок 2.1. - Складові ефективності управління морськими перевезеннями [розроблено автором]

спрямованих на зменшення негативного впливу на довкілля. Поглиблений аналіз можливостей автоматизації та цифровізації дозволяє підвищувати швидкість реакції на зміни у глобальних логістичних потоках та забезпечувати оптимальне використання ресурсів.[39]

У 2023 році спостерігалось значне зменшення випадків піратства порівняно з попереднім роком, особливо у Гвінейській

затоці. Це призвело до появи зон спокійного судноплавства, які стали актуальними навіть у водах Європи. У зв'язку з російськими військовими кораблями, багато суден вимушені триматися ближче до прибережних вод Болгарії та Румунії, щоб уникнути обстрілу. Підсилює ситуацію ескалація напруги біля берегів Ємену, що

співпадає з історичною посухою в Панамі, змушуючи багато суден обирати довші маршрути до мису Доброї Надії.

Обмеження на кількість суден, що можуть пройти через центральноамериканський перешийок, також впливають на глобальні морські альянси, які вже переключили свої маршрути з азіатсько-американських на східне узбережжя як альтернативу Суецькому каналу. Ці події прогнозують значне зростання фрахтових ставок. Для перевізників це може бути довгоочікуваним імпульсом перед неминучим зниженням тарифів, коли ситуація нормалізується.

Наприклад, обхід Африки збільшує відстань на 1900 морських миль і додає до транзитного часу між Азією та Північною Європою від 10 до 14 днів, що потребує більшої кількості суден для забезпечення регулярних ротацій. Застосування нормативних стандартів СІ ІМО та ETS ЄС може тимчасово поглинути надлишкові потужності, але сприятиме активізації фрахтових ставок за рахунок покращення балансу між попитом та пропозицією транспортних послуг.[40]

Міжнародні контейнерні перевезення на сьогоднішній день характеризуються надзвичайною волатильністю через складну геополітичну ситуацію в Близькому Сході та навколо Червоного моря. Незважаючи на це, вони залишаються найбільш економічним способом доставки товарів на міжнародному рівні, хоча ціни значно коливаються залежно від маршруту та географічних обставин.

Геополітичні турбуленції у регіоні створюють складнощі для прогнозування та планування вартості перевезень. Однак, не зважаючи на це, контейнерні перевезення залишаються важливим елементом глобального логістичного ланцюга, забезпечуючи ефективний рух товарів між країнами та континентами.

Різноманітність цін на міжнародні перевезення обумовлена багатьма факторами, включаючи маршрут, тип та обсяг товару, а також поточну геополітичну ситуацію. Це вимагає від бізнесів постійного аналізу та коригування стратегій, щоб ефективно управляти витратами та забезпечувати надійність поставок. На рис. 2.2. зображено графік ставок на морські контейнерні перевезення за травень 2024 року.[41]

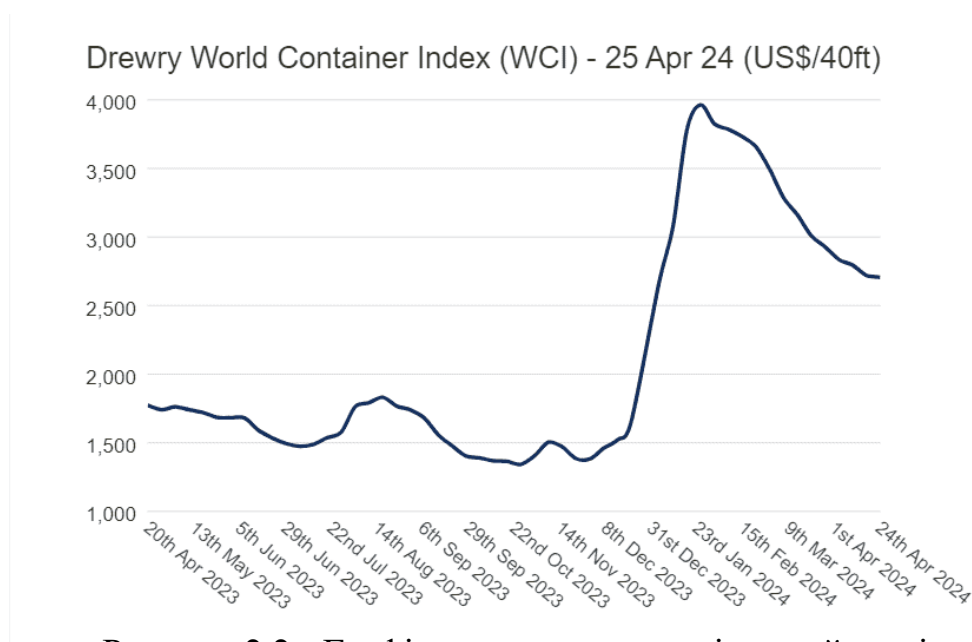


Рисунок 2.2 - Графік ставок на морські контейнерні перевезення за травень 2024 року [42]

Проаналізувавши рис. 2.2. можна зробити певний висновок, а саме про те, що зведений індекс зріс на 1% і тепер становить 2 725 доларів за 40-футовий контейнер, що на 55% вище, ніж у цей самий період минулого року. Нові дані вказують на надзвичайний ріст порівняно зі стандартами до пандемії 2019 року, коли середнє значення становило 1,420 доларів США.

За перший квартал поточного року середня ставка складає 3 230 доларів США за 40-футовий контейнер, що на 519 доларів США вище, ніж середня за останні 10 років, яка складала 2 712 доларів США. Фрахтові ставки з Шанхаю до Генуї підвищилися на 3% до \$3717, а до Роттердама - на 2% до \$3103. Натомість з

Роттердама до Шанхаю та Лос-Анджелеса спостерігалось зниження на 1%, до \$739 та \$3,371 відповідно. Прогнозується, що фрахтові ставки з Китаю залишаться стабільними на наступний тиждень, хоча індекси з інших напрямків залишаються неоднаковими.[42]

Зокрема, також цікавлять зміни на спотові ставки. Більш детально цю інформацію висвітлено у табл. 2.3.

Таблиця 2.3 - Спотові ставки фрахту за основними маршрутами [43]

Route	Route code	18-Apr-24	25-Apr-24	2-May-24	Weekly change (%)	Annual change (%)
Composite Index	WCI-COMPOSITE	\$2,719	\$2,706	\$2,725	1% ▲	55% ▲
Shanghai - Rotterdam	WCI-SHA-RTM	\$2,989	\$3,056	\$3,103	2% ▲	89% ▲
Rotterdam - Shanghai	WCI-RTM-SHA	\$767	\$749	\$739	-1% ▼	24% ▲
Shanghai - Genoa	WCI-SHA-GOA	\$3,577	\$3,615	\$3,717	3% ▲	67% ▲
Shanghai - Los Angeles	WCI-SHA-LAX	\$3,487	\$3,395	\$3,371	-1% ▼	85% ▲
Los Angeles - Shanghai	WCI-LAX-SHA	\$708	\$700	\$700	0%	-31% ▼
Shanghai - New York	WCI-SHA-NYC	\$4,453	\$4,369	\$4,382	0%	55% ▲
New York - Rotterdam	WCI-NYC-RTM	\$626	\$624	\$625	0%	-32% ▼
Rotterdam - New York	WCI-RTM-NYC	\$2,291	\$2,214	\$2,210	0%	-54% ▼

Проаналізувавши табл. 2.3., можна сказати, що спотові ставки протягом кінця квітня – початку травня 2024 р. на морські контейнерні перевезення змінилися. Динаміка проявляється у їх незначному зростанні протягом тижня, однак порівнюючи з минулорічним показником, у цьому випадку ставка зросла на половину, а в деяких випадках навіть сягнула близько 90%. Це свідчить про швидкий і динамічний розвиток морських контейнерних перевезень у світі, який активно розвивається навіть попри складу політичну та економічну ситуацію.

Також варто виділити основні особливості тарифів на контейнерні перевезення за останній час. Упродовж 2023 року ставки на контейнерні перевезення поступово знижувалися, але на початку 2024 року відбувся раптовий стрибок угору. Зараз вони, за всіма вказівками, трохи знижуються. Наприклад, вартість перевезень Шанхай-Роттердам та Шанхай-Роттердам-Нью-Йорк зросла на понад 50% протягом останнього року. Світовий індекс контейнерних перевезень Drewry's World Container Index показує, що середня світова ціна доставки 40-футового контейнера становить \$2,706 (USD) на 25 квітня 2024 року. У той же час Freightos Baltic Global Freight Index (FBX) фіксує вартість доставки 40-футового контейнера ще нижче - всього \$2,383.60, хоча їхні дані часто трохи відрізняються. Деякі ключові показники тарифів на основних морських маршрутах для 40- футового контейнера, надані Drewry Supply Chain Advisors у табл. 2.4.

Таблиця 2.4. - Основні моменти з тарифів на основних морських маршрутах для 40-футового контейнера [43]

МАРШРУТ	КОД МАРШРУТУ	25 КВІТНЯ КУРС	РІЧНА ЗМІНА (%)
Зведений індекс	Індекс WCI- COMPOSITE	\$2,706	Вгору 55%
Шанхай - Роттердам	WCI SHA - RTM	\$3,056	Вгору 92%
Роттердам - Шанхай	WCI RTM - SHA	\$749	Вгору 26%
Шанхай - Генуя	WCI SHA - GOA	\$3,615	Вгору 65%
Шанхай - Лос- Анджелес	WCI SHA - LAX	\$3,395	Вгору 87%
Лос-Анджелес - Шанхай	WCI LAX - SHA	\$700	Вниз 31%
Шанхай - Нью-Йорк	WCI SHA - НЬЮ-ЙОРК	\$4,369	Вгору 57%
Нью-Йорк - Роттердам	WCI NYC - RTM	\$624	Вниз 33%
Роттердам - Нью-Йорк	WCI RTM - NYC	\$2,214	Вниз 54%

Варто зауважити, що наведені вище тарифи охоплюють лише вартість доставки контейнера і не враховують усі додаткові витрати, пов'язані з перевезенням майна до та з порту контейнера. На наведених в Додатку А таблицях, представлені ставки міжнародних контейнерних перевезень на 2024 рік і вартість для прикладів перевезень з США, Великобританії, Канади і Австралії. Подані в цьому додатку ціни є лише прикладами морських вантажних ставок і витрат на перевезення вантажів з порту в порт, отриманих з різних джерел даних. Вони базуються лише на перевезеннях між переліченими портами і станом на кінець 2023 року. Наведені ціни не включають повну вартість переїзду від дверей до дверей. З огляду на те, що кожен переїзд є унікальним, єдиний спосіб отримати точний кошторис витрат - отримати індивідуальну пропозицію.

Порівнюючи ціни на міжнародні контейнерні перевезення та переїзди, важливо розуміти різницю між міжнародним переїздом та експедитором, також відомим як NVOCC. Експедитор може організувати повний переїзд, включаючи забирання, доставку та пересилання вантажу.

Отож у цілому вартість морських контейнерних перевезень залежить від ряду факторів і може значно варіюватися в залежності від специфіки вантажу. Нижче подано огляд основних елементів, що визначають вартість морських перевезень контейнерних вантажів:

- 1) Розмір та тип контейнера: Вартість доставки залежить від розміру (наприклад, 20-футовий, 40-футовий) та типу контейнера (стандартний, великотоннажний, рефрижераторний тощо).
- 2) Вага та об'єм вантажу: Перевізники мають обмеження на вагу та об'єм вантажу, що може впливати на вартість доставки.
- 3) Спосіб доставки: Вибір між повним завантаженням контейнера (FCL) та неповним завантаженням контейнера (LCL) може впливати на вартість.

4) Відстань та маршрут: Довжина маршруту та його характеристики (наприклад, ризик піратства) можуть впливати на вартість доставки.

5) Портові збори: Вартість доставки також може включати різноманітні портові збори, такі як термінальні збори та збори за обробку вантажу.

6) Ціни на пальне: Коливання цін на пальне може впливати на загальну вартість доставки.

7) Попит та пропозиція: Баланс попиту та пропозиції на судноплавні потужності може впливати на тарифи.

8) Митні збори та податки: Митні збори та податки, що застосовуються до міжнародних перевезень, також можуть впливати на вартість.

9) Страхування: Витрати на страхування вантажу також можуть додавати до загальної вартості доставки.

10) Обмін валют: Коливання валютних курсів може впливати на остаточну вартість, особливо при міжнародних перевезеннях.

11) Додаткові послуги: Вартість доставки також може включати додаткові послуги, такі як пакування, збирання та доставка.

Розрахунок вартості морських контейнерних перевезень може бути складним через велику кількість факторів, що впливають на неї. [41] Глобальний ринок морських контейнерних перевезень відображає складну та динамічну структуру, яка визначається різноманітними факторами, що включають економічні, технологічні, геополітичні та екологічні аспекти. Стан ринку визначається не лише загальним обсягом перевезень, але й рівнем конкуренції, розподілом ринкових часток між перевізниками та тенденціями в зміні цінової динаміки.

У зв'язку зі зростанням глобалізації та попитом на ефективний та швидкий транспорт, морські контейнерні перевезення залишаються ключовим елементом

світової торгівлі. Тенденції розвитку ринку включають у себе зростання використання технологій, оптимізацію маршрутів, зниження впливу на навколишнє середовище та підвищення безпеки перевезень.

Структура ринку відображає концентрацію великих глобальних перевізників, альянсів та портових інфраструктурних комплексів, що взаємодіють у складних логістичних ланцюгах. Інновації в сфері автоматизації та цифрові технології сприяють оптимізації процесів та підвищенню ефективності морських перевезень.

З урахуванням вищезазначених факторів, можна зробити висновок, що глобальний ринок морських контейнерних перевезень продовжує розвиватися, адаптуючись до змін у вимогах споживачів та умов світової економічної та політичної ситуації. Цей ринок залишається ключовим елементом світової торгівлі та грає важливу роль у забезпеченні глобальної економічної інтеграції.

2.2. Конкурентні позиції провідних компаній на світовому ринку морських контейнерних перевезень

Наукова дискусія про конкурентні позиції провідних компаній на світовому ринку морських контейнерних перевезень становить актуальну тему у сучасній економічній літературі. Зростання глобалізації та обсягів міжнародної торгівлі призвело до значного розвитку цього виду транспорту. Конкурентна боротьба в цій галузі є інтенсивною і постійно змінюється під впливом різних факторів, таких як економічна кон'юнктура, технологічні інновації та регулююча політика держав.

Провідні компанії, які здійснюють морські контейнерні перевезення, стикаються з рядом викликів, серед яких — зниження вартості перевезень, підвищення ефективності логістичних процесів та підтримка високого рівня

сервісу для клієнтів. У зв'язку з цим, дослідження конкурентної стратегії провідних компаній стає необхідністю для розуміння та прогнозування динаміки ринку.

У контексті глобальної конкуренції між провідними компаніями на ринку морських контейнерних перевезень важливими факторами стають не лише фінансова потужність та масштаби операцій, але й здатність до інноваційного розвитку та адаптації до змін у попиті та технологічних стандартах. Тому аналіз конкурентних позицій таких компаній є ключовим для розуміння динаміки морського контейнерного ринку та розроблення стратегій успішного конкурування на ньому.

На початку серпня 2020 року був оприлюднений рейтинг провідних світових операторів контейнерних перевезень на основі обсягів TEU *[44]. Цей рейтинг відображав реальну картину глобального ринку морських контейнерних перевезень, де перші позиції належали таким гігантам галузі, як APM-Maersk, Mediterranean Shipping Company та COSCO Group. Ці компанії, разом з CMA CGM Group та Hapag-Lloyd, утримували найвищі місця у списку, що відображало їхню значну роль у сучасній міжнародній торгівлі.

За останні роки на ринку спостерігалася тенденція до консолідації, коли більші судноплавні лінії здійснювали злиття та поглинання менших конкурентів. Цей процес призвів до утворення кількох гігантських корпорацій, які контролюють значну частину ринку. Це видно й у ТОП-10 рейтингу, де більшість компаній представлені азіатськими та європейськими гравцями, що свідчить про географічну розмаїтість лідерів галузі.

Сумарно, ці десять провідних компаній контролювали понад 80% світового обсягу морських контейнерних перевезень, що підкреслює їхню домінуючу позицію на ринку. Така концентрація влади може вплинути на конкурентну ситуацію в галузі та вимагати уважного аналізу для розуміння та прогнозування подальшого розвитку сектору морських перевезень. На рис. 2.5. зображено

провідні світові контейнерні оператори на основі потужностей TEU та їх показники. Отож далі варто більш детально проаналізувати кожну із цих провідних компаній.

APM-Maersk, з об'ємом близько чотирьох мільйонів TEUs, визнаний найпотужнішим у галузі контейнерних перевезень. Походженням з Данії та заснований у 1928 році, A.P. Moller – Maersk Group став ключовим гравцем у світовій економіці, активно діючи в різних секторах, особливо у транспортній та енергетичній сферах.

Особливо вражає розвиток Maersk, який став неперевершеним лідером у контейнерних перевезеннях. В грудні 2017 року вони придбали Hamburg Süd, що підкреслило їхню домінантну позицію. Зараз у їхньому розпорядженні 668 контейнеровозів з загальною місткістю понад 3,9 млн TEU. Maersk контролює близько 16,6% світового ринку морських контейнерних перевезень, що підтверджує їхню неперевершеність на світовій арені.

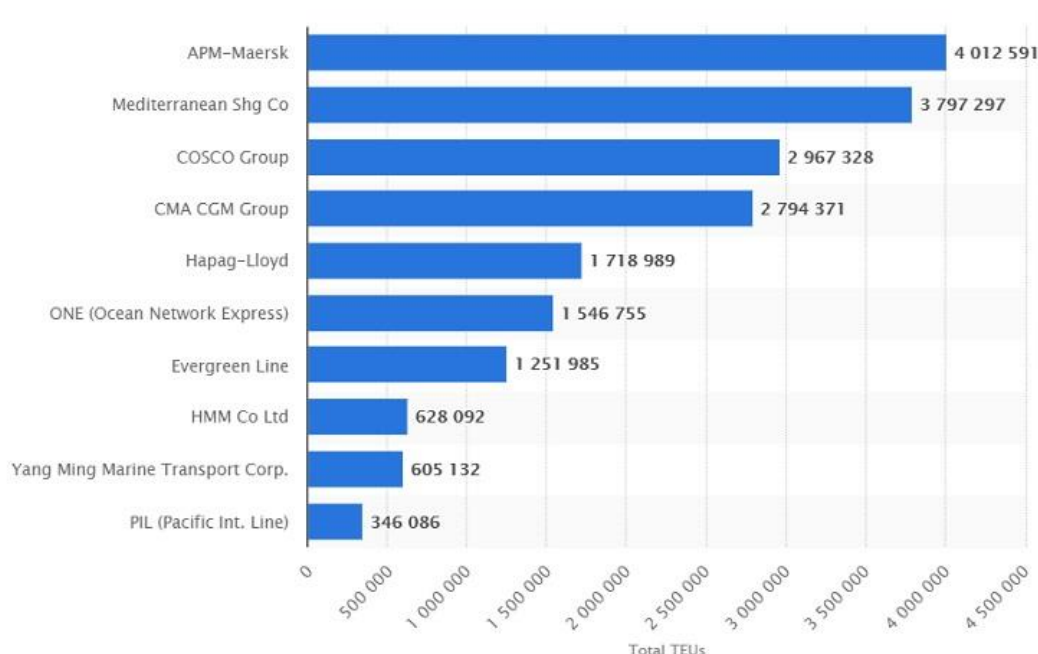


Рисунок 2.5 - Провідні світові контейнерні оператори на основі потужностей TEU [44]

Mediterranean Shipping Company, що йде за Maersk за обсягами, вважається другою за величиною судноплавною компанією. Вона управляє флотом з 569 суден загальною місткістю понад 3,7 млн TEU. Штаб-квартира MSC розташована в Швейцарії, де компанія була заснована у 1927 році. Зона обслуговування даного оператора охоплює більше 200 портів на всіх континентах світу.

Mediterranean Shipping Company є ключовим учасником глобального ринку морських контейнерних перевезень, забезпечуючи транспортні послуги на різних маршрутах. З її часткою ринку на рівні 15,7%, вона відіграє значну роль у формуванні конкурентної динаміки у цій сфері. Розвиток компанії та її глобальна присутність свідчать про успішне впровадження стратегій розвитку та ефективного управління логістичними процесами.

Компанія COSCO Group, китайський лідер у судноплавній галузі, заснована в 1961 році, відзначається своїм вражаючим розвитком та стратегічними злиттями. У 2018 році COSCO придбала Orient Overseas Container Line (OOCL), що дозволило їй піднятися на третє місце у списку провідних світових компаній, випередивши навіть французьку CMA CGM Group.

Сьогодні флот COSCO нараховує 487 суден, що забезпечує сумарну місткість понад 2,9 млн TEU. Ця китайська корпорація здійснює свою діяльність на міжнародному рівні, обслуговуючи різноманітні торговельні маршрути.

З часткою ринку на рівні 12,3%, COSCO Group відіграє ключову роль у глобальній сфері морських контейнерних перевезень, проявляючи стабільний та постійний ріст у своїх досягненнях. Її успіх свідчить про потужний розвиток китайської економіки та важливість Китаю на світовій арені торгівлі.

Французький судноплавний гігант CMA CGM Group, заснований у 1977 році, відзначається своїм впливом на глобальні морські перевезення. В 2016 році CMA CGM придбала American President Lines (APL), що підкреслило його

стратегічну важливість у галузі. Зараз компанія володіє 522 суднами, загальна місткість яких перевищує 2,7 млн TEU.

CMA CGM Group відіграє визначну роль на ринку морських контейнерних перевезень, контролюючи близько 11,5% ринку. Її вплив не обмежується лише європейськими водами — компанія обслуговує понад 80 напрямків перевезень між портами різних країн та континентів, що свідчить про її глобальну стратегію та розмаїття діяльності.

Німецький судноплавний гігант Harpag-Lloyd, створений у 1970 році, відзначається своїм впливом на світову морську торгівлю. У 2017 році Harpag-Lloyd завершила процес поглинання United Arab Shipping Co. (UASC), що підкреслило його стратегічне значення в галузі. На сьогоднішній день флот компанії Harpag-Lloyd нараховує 237 суден, загальна місткість яких перевищує 1,7 млн TEU.

У п'ятірку найбільших морських перевізників світу входить Harpag-Lloyd, що свідчить про його високий статус у галузі. Частка компанії на світовому ринку морських контейнерних перевезень складає 7,2%, що підтверджує його значущість у міжнародній торгівлі.

Ocean Network Express (ONE) - це відома японська компанія, що була створена в 2017 році в результаті об'єднання трьох провідних судноплавних компаній Японії - K Line, NYK та MOL - в одну акціонерну спільноту. Цей стратегічний крок дозволив Ocean Network Express зайняти почесне шосте місце в списку найбільших морських контейнерних ліній світу. Флот компанії налічує 212 суден, загальна місткість яких перевищує 1,5 мільйона TEU. Завдяки своїй значній присутності на світовому ринку морських контейнерних перевезень, Ocean Network Express наразі утримує частку в 6,5%.

Evergreen Line є складовою частиною конгломерату тайванського контейнерного судноплавного гіганта Evergreen Group, що був утворений у 2007 році. В його склад входять декілька компаній, таких як Evergreen Marine Corp.

(Тайвань) Ltd., Italia Marittima SpA, Evergreen Marine (UK) Ltd., Evergreen Marine (Hong Kong) Ltd. і Evergreen Marine (Singapore) Pte Ltd. Початки групи сягають 1968 року, коли була створена судноплавна компанія Evergreen Marine Corporation (EMC).

Evergreen Line, що налічує 194 судна загальною місткістю понад 1,7 млн TEU, представляє значну частку на світовому ринку морських контейнерних перевезень, а саме 5,2%.

Також важливо відзначити HMM Co Ltd – Hyundai Merchant Marine – корейський національний контейнерний перевізник, який здійснює значну частину експорту Південної Кореї. Компанія почала свою діяльність в 1976 році під назвою Asia Merchant Marine, створивши контейнерний сервіс між Далеким Сходом і Близьким Сходом.

У 2020 році HMM побудувала та спустила на воду два найбільших у світі контейнеровоза за місткістю TEU: HMM Algeciras з максимальною місткістю 23 964 TEU і HMM Copenhagen з максимальною місткістю 23 820 TEU. Загальна місткість флоту компанії Hyundai Merchant Marine становить понад 620 тис. TEU, а її частка на світовому ринку морських контейнерних перевезень складає 2,6%.

Корабельна компанія Yang Ming Marine Transport Corp., що має коріння в Тайвані та була заснована у 1972 році, нараховує флот, який становить 92 судна з загальною місткістю понад 600 тисяч TEU. Її вплив на глобальному ринку морських контейнерних перевезень становить 2,5%.

Під небом Сінгапуру в 1967 році виникла і Pacific Int. Line (PIL) – реєстрована судноплавна компанія, заснована китайським венчурником. Зараз вона експлуатує 108 суден, загальна місткість яких перевищує 340 тисяч TEU, та володіє 1,5% частки на світовому ринку морських контейнерних перевезень. [45]

У світовому контейнерному флоті кожна із провідних компаній має свою певну часту, отож яку саме – це наведено на рис. 2.6.

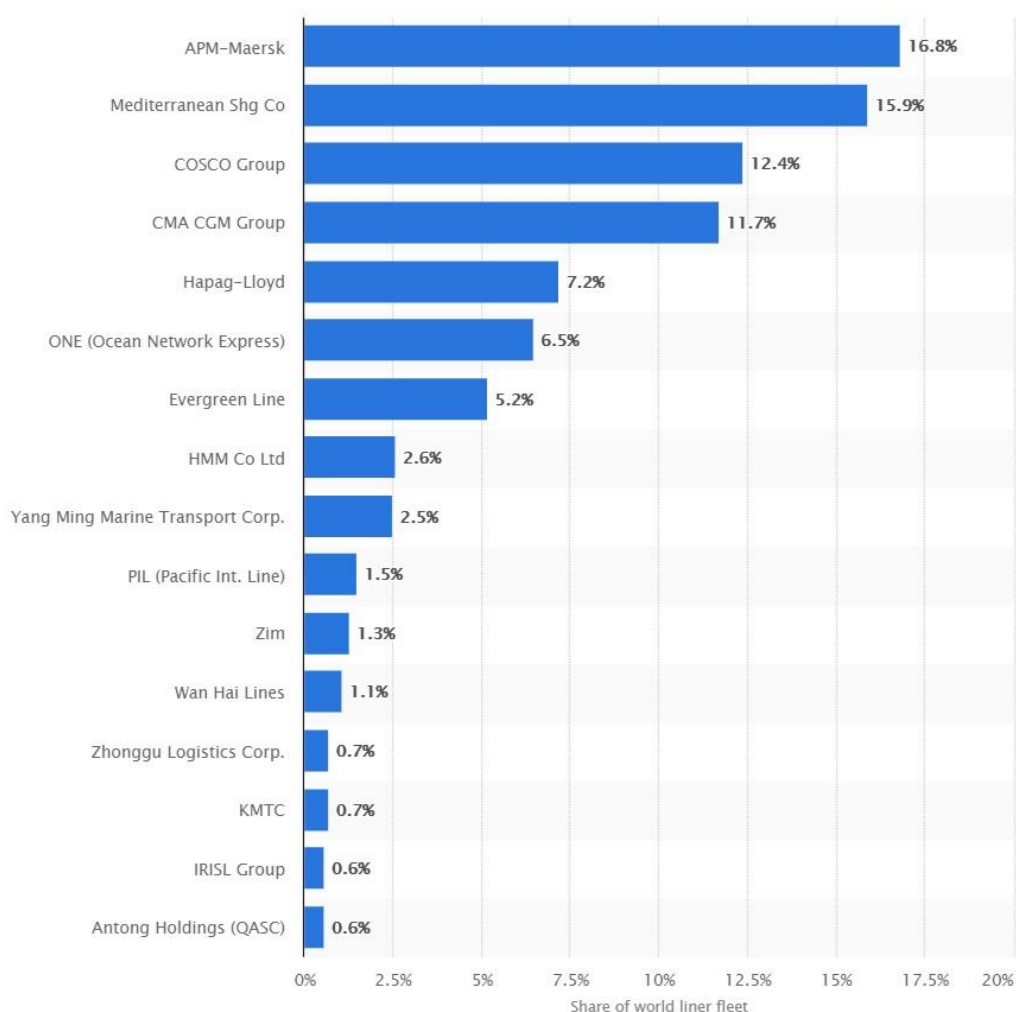


Рисунок 2.6 - Частка провідних судноплавних операторів в світовому контейнерному флоті [46]

Серед судноплавних компаній існує велика різноманітність, але лише деякі з них мають значний флот контейнеровозів, і лише кілька може похвалитися статусом конгломерату з десятками і сотнями таких суден. У лютому 2020 року лідерство на світовому ринку морських контейнерних перевезень перейшло до швейцарсько-італійської Mediterranean Судноплавної компанії [49], яка на той момент володіла флотом обсягом 171 трлн. TEUs. Незважаючи на це, АРМ Maersk зберігає своє провідне положення серед транспортних корпорацій за кількістю власних контейнеровозів. На 16 березня 2022 року флот Maersk нараховує 738 контейнеровозів (з них 335 є власними, а понад 400 - зафрахтованими).

У 2024 році MSC досягла найбільшого в своїй історії підсумкового покриття глобального контейнерного ринку. Зараз ця компанія виявилася на передовому місці, обігнавши Maersk та ставши першою в історії лінією контейнерних перевезень, чий вантажний потенціал перевищив 6 млн TEU. Нині частка MSC на глобальному контейнерному ринку складає 19,9%.

Нещодавно MSC і Maersk розірвали своє 10-річне партнерство в альянсі 2М. В останні роки обидві компанії розвивалися по-різному - MSC збільшувала свій флот як за рахунок новобудов, так і за рахунок придбання суден на вторинному ринку, тоді як Maersk активно реалізовував свою стратегію логістичного інтегратора. Важливо зазначити, що провізні потужності як MSC, так і Maersk рухалися у діапазоні від 4 млн до 4,4 млн TEU. Однак MSC вдалося випередити датського перевізника, перевищивши позначку в 6 млн TEU та здійснивши значний стрибок вперед.

"У січні 2022 року MSC переміг Maersk, який утримував перше місце в рейтингу глобальних контейнерних ліній протягом 25 років. Найважливіше в цьому лідерстві полягає в тому, що MSC досяг цього становища виключно за рахунок свого внутрішнього зростання, відрізняючись від інших ліній, які досягли свого масштабу за рахунок придбань. Це свідчить про те, що MSC, можливо, ще не досяг свого піку розвитку", - підкреслили в консалтинговій компанії Vespucci Maritime.[47]

Починаючи з появи контейнерних перевезень у 1950-х роках, сектор морських перевезень став невід'ємною складовою міжнародної торговельної індустрії. Малкольм Маклін, американський судновласник, у 1956 році революціонізував міжнародні перевезення вантажів, впроваджуючи те, що зараз відоме як інтермодальний контейнер. Більш детально про нього йшла мова у першому розділі даної роботи. На сьогоднішній день близько 90% всієї світової

торгівлі залежить від торгових суден, які перевозять товари та вантажі до усіх куточків планети.

Міжнародна палата судноплавства (ICS) повідомляє, що в світових морях і океанах налічується близько 50 000 торгових суден, проте не всі з них спеціалізуються на перевезенні контейнерів. З усього числа торгових суден, лише близько 5500 призначені для перевезення морських контейнерів. Це вражаюча статистика, особливо враховуючи, що найбільші контейнеровози можуть вмістити близько 24 000 двадцятифутових еквівалентів (TEU).[48]

Отож узагальнюючи вищесказане, можна зауважити, що в сучасному світі морські контейнерні перевезення відіграють вирішальну роль у глобальній торгівлі, забезпечуючи ефективну та надійну доставку товарів до всіх куточків світу. Лідери цієї галузі, такі як APM Maersk, Mediterranean Shipping Company (MSC), COSCO Group, CMA CGM Group, Harpag-Lloyd, та інші, конкурують між собою за лідерство на ринку. Кожна з цих компаній має свої переваги, стратегії та особливості, що впливають на їхню конкурентну позицію.

APM Maersk, данський гігант у сфері морських контейнерних перевезень, володіє величезним флотом суден та має значний обсяг перевезень. Завдяки своєму інтегрованому підходу та глобальній мережі, Maersk зберігає лідерство на ринку. Натомість, Mediterranean Shipping Company (MSC), яка володіє найбільшим обсягом контейнеровозів у світі, активно конкурує з Maersk, намагаючись зайняти провідну позицію.

COSCO Group, одна з найбільших морських компаній у світі, що базується в Китаї, в останні роки значно розширила свій флот і підвищила свою конкурентоспроможність на світовому ринку. Також варто відзначити французьку CMA CGM Group, яка активно розвивається та здійснює стратегічні придбання, щоб зміцнити свою позицію.

Нарag-Lloyd, німецька компанія, також грає важливу роль на ринку морських контейнерних перевезень, зберігаючи свою конкурентну позицію завдяки стратегічним злиттям та придбанням. Зростання обсягів перевезень і розширення географії обслуговування дозволяють цим компаніям змагатися за лідерство та вплив на світовому ринку.

У підсумку варто сказати, що конкуренція між провідними компаніями на світовому ринку морських контейнерних перевезень стимулює їх до постійного розвитку, інновацій та вдосконалення сервісу для задоволення потреб клієнтів. Кожна з них має свої сильні та слабкі сторони, але в цілому сприяє зростанню та процвітанню міжнародної торгівлі.

2.3. Ключові напрями нарощення стійкості суб'єктів ринку морських контейнерних перевезень в умовах глобальної невизначеності

У сучасному світі, характеризованому глибокими трансформаціями та швидкими змінами, суб'єкти ринку морських контейнерних перевезень стикаються зі складними викликами та несподіваними ситуаціями, що виникають внаслідок глобальної невизначеності. Зміна кліматичних умов, геополітичні напруження, торгові війни, а також неочікувані епідеміологічні кризи, такі як пандемія COVID-19, створюють серйозні виклики для стійкості та успішності компаній, що діють у цій галузі.

У зв'язку зі зростанням нестабільності та ризиків, необхідність адаптації та розвитку стратегій стійкості стає критичною для суб'єктів ринку морських контейнерних перевезень. Однак, відповідно до теорії стійкого розвитку, стійкість не обмежується лише відновленням після кризи, але передбачає здатність до збереження функціонування та розвитку навіть в умовах невизначеності та турбулентності.

У глобальній мережі логістики, як і в будь-якій іншій сфері з міжнародним виміром, існує своя ритмічність, унікальні аспекти та часові особливості. Початок календарного року часто визначається поспішанням імпортерів з відправкою сировини та товарів із країн Азії перед Китайським Новим Роком. Це стародавнє свято, що має за плечима понад 4000 років історії, відзначається не лише традиційними обрядами, але й глибокими легендами. У 2024 році святкування цього найважливішого у китайській культурі свята припадає на період з 9 по 24 лютого. Багато підприємств вже закінчують виробничі процеси наприкінці січня, оскільки під час святкувань виробництво, порти та компанії знаходяться на паузі, а дороги переповнені транспортом.

Збільшення попиту на доставку вантажів із країн Південно-Східної Азії, таких як В'єтнам, Китай, Сінгапур, Індонезія, Тайвань, в грудні та січні завжди супроводжується зростанням тарифів на контейнерні та авіап перевезення. Однак у січні 2024 року спостерігається тривалий та невизначений тренд до зростання тарифів і збільшення термінів доставки морськими контейнерними перевезеннями з Азії до Європи. Це створює додаткові виклики для підприємств із Заходу.

Війна між росією та Україною віддзеркалилася в інших точках світу у вигляді міжнародних військових суперечностей. У жовтні 2023 року терористична організація ХАМАС здійснила напад на Ізраїль, призвівши до численних жертв різних національностей. Ця подія викликала різноманітні реакції з боку різних країн, які виражали або засудження, або підтримку якоїсь із сторін конфлікту. У контексті воєнного протистояння між ХАМАСом та Ізраїлем, єменські хусити тривалий період атакують судна у Червоному морі. Ємен страждає, він роз'єднаний через багаторічні громадянські конфлікти. Північною частиною країни керують хусити, що віросповідують шіїтський іслам, і вважаються спільниками Ірану, який претендує на захист інтересів шіїтів у регіоні. Єменські хусити вбачають себе як частину опору проти Ізраїлю, США та західних держав, вони здобули контроль над півночі країни у 2015 році і отримали доступ до Баб-ель-Мандебської протоки, яка

є входом у Червоне море. Цей морський шлях відіграє важливу роль у транспортуванні товарів до Європи та Північної Африки, оскільки через нього пропливає близько 17 тисяч суден щороку з вантажами на суму понад 1 трильйон доларів. Таким чином, червономорський шлях становить 12% світової торгівлі.

Проведення перевезень через Червоне море стає ще більш ризикованим у зв'язку з гострою геополітичною напруженістю, спричиненою конфліктом з участю єменських хуситів. Їх напади на судна в цьому регіоні стають основною причиною затримок у доставках. Терористичні акти не орієнтовані лише на ізраїльські та американські судна, а також атакують транспортні засоби з Норвегії та інших країн. Ці інциденти безпосередньо впливають на майже 20% всіх комерційних перевезень. Активні атаки хуситів на судна у Червоному морі створюють серйозні загрози для безпеки морських перевезень, що призводить до розширення зони ризику та посилення обмежень у плануванні та виконанні маршрутів.

Найбільша у світі судноплавна компанія Mediterranean Shipping Company реагує на цю ситуацію, перенаправляючи свої маршрути у обхід небезпечних зон, аналогічні заходи приймають і французька компанія CMA CGM, датська Maersk, німецька Hapag-Lloyd. Зміна маршрутів змушує судноплавні компанії користуватися іншими шляхами, наприклад, навколо мису Доброї Надії.(рис.2.7.) Як результат, середній термін доставки з Тайваню до Нідерландів через Червоне море, який раніше складав 25 днів, у нових умовах збільшується до 34 днів.



Рисунок 2.7 - Порівняння зміни маршрутів [50]

Ці випадки мають глобальний економічний вплив, який охоплює збільшення цін на товари та збільшення ризиків для стабільності ринків.[50] Таким чином, проаналізувавши цю ситуацію, її можливі наслідки та результати, можна узагальнено виділити декілька ключових напрямків нарощення стійкості суб'єктів ринку морських контейнерних перевезень в умовах глобальної невизначеності. Отож тут варто виділити наступні аспекти:

- Розвиток коротких морських перевезень та автодоріг моря: це включає розширення маршрутів коротких морських перевезень, що зменшує залежність від довгих маршрутів та забезпечує більш ефективний транспорт вантажів.

- Модернізація інфраструктури портів: оновлення портової інфраструктури дозволить збільшити продуктивність, знизити час обробки вантажів та покращити загальну ефективність морських перевезень.
- Збільшення використання контейнерних перевезень: контейнерні перевезення є одним з найбільш ефективних способів транспортування вантажів. Розвиток цього сектору допоможе забезпечити стійкість ринку.
- Диверсифікація маршрутів та партнерів: розширення маршрутів та співпраця з різними партнерами допоможе зменшити ризики та забезпечити більш стійкий розвиток.
- Адаптація до змін в цінах на перевезення: глобальні зміни в цінах на перевезення можуть вплинути на рентабельність морських перевезень. Суб'єкти ринку повинні бути готові до таких змін

У світлі останніх подій у світі портів, компанія "Делойт" запропонувала Global Port Trends 2030 – висновки глобального аналізу, що досліджує тенденції в портовій індустрії з прогнозом на наступні десять років. Головна мета полягає в утворенні візії морських портів у найближчому майбутньому на основі аналізу впливових тенденцій та сучасних подій.[51]

Сукупність демографічних, технологічних та екологічних факторів викликала реформування традиційного обліку в портовій галузі, зумовивши появу ряду значущих тенденцій. Оскільки адміністрація порту, оператори, регулятори та інші учасники створення вартості порту становлять ключові ланки, вони повинні усвідомити, які зміни можливі і які їхні наслідки. Торгові маршрути, конкурентна позиція учасників, екосистеми та розподіл вантажопотоків зазнають кардинальних змін. Це означає, що готовність розробляти нові стратегії та бізнес-підходи вирішальна. Отож компанія виділила 10 основних тенденцій, які і можуть стати ключовими у розвитку та нарощенні стійкості морських контейнерних перевезень, зокрема.

Однією з таких тенденцій є пошук можливостей на нішевих ринках. Внаслідок виконання політики протекціонізму та широкого застосування технологій у найближчі роки очікується збереження надмірної потужності на контейнерному ринку, що призведе до переорієнтації на нішеві ринки.

Через 10 років роль контейнерних вантажів залишиться важливою у світовій торгівлі. Збільшення обсягів інших видів вантажів та пасажирських перевезень збільшить інтерес приватних інвесторів до цих секторів. Порти пропонуватимуть більш різноманітні та спеціалізовані послуги.

У контейнерних лініях та портах нині спостерігається жорстка конкуренція, яка спонукає їх шукати нові сфери інвестицій та заробітку, рухаючись у напрямку кінцевого споживача, експортера або імпортера, від порту на сушу вздовж логістичного ланцюга. Наступним кроком буде створення власного рухомого вагонного складу, тягових магістральних локомотивів, сухих портів, розподільчих центрів у глибині країни та автопарків для доставки на "останній милі".

У контексті глобальної невизначеності, що визначає сучасний ландшафт морських контейнерних перевезень, необхідно активно пристосовуватися до зростаючих вимог до сталості та екологічної відповідальності. В умовах цієї еволюції, стратегії розвитку портів та портових підприємств мають на меті не лише забезпечення конкурентоспроможності, але й здійснення трансформації до зелених технологій та практик.

Однією з центральних доктрин в цьому контексті є введення стратегій, спрямованих на зменшення негативного впливу на навколишнє середовище. Це включає в себе перехід до інноваційних технологій, які значно знижують викиди та забруднення, а також покращують умови праці для робочої сили. Такі стратегії стимулюються не лише екологічними вимогами, але й підсилюють конкурентоспроможність через відповідь на соціальні очікування щодо сталого розвитку.

У цьому контексті, підходи до управління портами та портовими підприємствами націлені на активне залучення фінансових та інтелектуальних ресурсів для реалізації зелених проєктів. Це може включати інвестиції у відновлювану енергетику, розробку екологічно чистих технологій для обробки вантажів та зменшення викидів, а також вдосконалення інфраструктури для підтримки зелених екосистем.

У 2030 році, порти, щоб зберігали свою конкурентну перевагу, будуть змушені не лише приділяти увагу сталому розвитку, але й активно інвестувати в зелену інфраструктуру. Стійкий розвиток стає основним вектором стратегічних дій для портового сектору, вимагаючи комплексного підходу до впровадження зелених технологій та практик для забезпечення екологічної, соціальної та економічної стійкості.

Також в умовах глобальної невизначеності, спричиненої глобальним потеплінням та політичними ситуаціями, про які зазначалося вище тощо, виникає потреба в активному використанні альтернативних торгових шляхів для морських перевезень. Передбачається, що Північний морський шлях та Трансполярний прохід можуть стати привабливими варіантами для перевезення вантажів. У контексті цих тенденцій, балтійські та російські порти очікують на збільшення вантажопотоку і вже інвестують у додаткові потужності для забезпечення ефективного обслуговування цього регіону.

Прогнозується, що до 2030 року, разом з розвитком нових торгових шляхів, буде спостерігатися зростання інтересів у розвитку нових портів, що призведе до посилення економічних та геополітичних дінарів. Регіони, через які проходять ці шляхи, отримають значні вигоди від розвитку портової діяльності. Проте, варто врахувати, що кілька розвинених регіонів можуть постраждати від цих змін, включаючи Єгипет, Сінгапур та порти в Центральній та Південно-Східній Європі. Це може відбутися через зменшення обсягів перевезень через традиційні морські

шляхи, що може призвести до змін в геополітичних та економічних умовах цих регіонів.

Варто зазначити і те, що у контексті глобальної невизначеності, що характеризує сучасний ринок морських контейнерних перевезень, спостерігається нахил до збільшення рівня зарегульованості, тиску на маржу та технологічного прогресу. Ці фактори зумовлюють необхідність розширеного співробітництва між портами та перевізниками з метою забезпечення ефективної діяльності та підтримки конкурентоспроможності.

Низка прикладів свідчить про активізацію такого співробітництва, включаючи злиття портів, створення кластерів та об'єднання унікальних транскордонних ініціатив. Прогнозується, що до 2030 року ці тенденції зростатимуть, зокрема шляхом оптимізації ланцюгів постачання та підвищення прозорості. Очікується, що порти будуть тісніше співпрацювати, об'єднуючись у синергічні кластери, що дозволить забезпечити більш ефективну роботу та збільшити конкурентоспроможність. Проте, важливо враховувати, що ця тенденція може негативно вплинути на певні гравців портового ринку, зокрема на суднових брокерів та експедиторів. З'являється ймовірність виникнення нових компаній на ринку портів, які зосередяться на створенні додаткової вартості та успішно адаптують свої операційні процеси до нових умов співробітництва.

Розглянуті тенденції відображають не лише загальні тенденції у розвитку портової галузі, але й відображають специфічні аспекти розвитку українських портів. Наприклад, перспективи розвитку контейнерних перевезень та активізація внутрішньоводних шляхів у портовій діяльності. Також важливою є ініціатива щодо поліпшення взаємодії між портовими операторами та іншими зацікавленими сторонами, що може сприяти підвищенню рівня задоволеності контрагентів та зниженню кількості аварійних ситуацій.

У світлі цих тенденцій, Україна буде змушена адаптуватися до змін на ринку морських контейнерних перевезень, зосереджуючись на розвитку та модернізації своїх портових структур та взаємодії з міжнародними партнерами з метою забезпечення конкурентоспроможності та стійкості у майбутньому.[51]

У контексті глобальної невизначеності ключові напрями нарощення стійкості суб'єктів ринку морських контейнерних перевезень набувають важливості та актуальності. На сьогоднішній день, криза Панамського каналу та загроза протоки Баб-ель-Мандеб створюють серйозні виклики для морського транспорту, що може вплинути на час та вартість транзиту для американських імпортерів. Під великим тиском перебувають контейнерні лінії, що призводить до скасування більшої кількості рейсів, не зважаючи на низькі фрахтові ставки. Занепокоєння щодо затримок постачання імпортованих товарів виправдане та враховується експертами у всьому світі. Окрім того, увага спрямовується на можливий страйк в портах США, запланований на 1 жовтня 2024 року, який, якщо його причини не будуть усунені, може призвести до глобального збою ланцюгів постачання. В умовах невизначеності і ризику страйку, суб'єкти ринку морських контейнерних перевезень повинні бути готові до можливих втрат і затримок у постачанні.

Сучасні глобальні контейнерні перевезення є життєво важливою складовою світової економіки, забезпечуючи доставку товарів на великі відстані з високою ефективністю. Проте, останні події, такі як збройні напади на судна, геополітичні напруженості та зростаючі екологічні вимоги, ставлять під загрозу стабільність цього сектора. Це вимагає нових підходів для забезпечення стійкості ланцюгів постачання.

У розрізі даного питання варто почати із поточних викликів. Контейнерні перевезення зазнають значного впливу від геополітичних конфліктів. Наприклад, напад на MSC та захоплення португальського судна іранською революційною

гвардією підкреслюють небезпеку для суден у стратегічно важливих водах. Домовленості між хуситами та деякими локальними провайдерами, а також Китаєм і Росією, можуть призвести до нестабільності та небезпеки на ключових торгових маршрутах.

Для зниження геополітичних ризиків контейнерним перевізникам необхідно активніше співпрацювати з урядами та міжнародними організаціями для забезпечення безпеки суден. Створення міжнародних конвоїв та патрулювання стратегічно важливих вод можуть знизити ризик нападів. Крім того, варто інвестувати в технології раннього виявлення загроз та системи оповіщення.

Іншим викликом є автоматизація та діджиталізація, які відіграють ключову роль у підвищенні ефективності контейнерних перевезень. Автоматизовані термінали, використання штучного інтелекту для оптимізації маршрутів та блокчейн для прозорого управління ланцюгами постачань забезпечують значні переваги.

Серед рекомендації можна виділити наступне. Інвестування в автоматизовані системи управління терміналами та використання штучного інтелекту для планування маршрутів дозволить зменшити витрати та підвищити надійність перевезень. Впровадження блокчейну для моніторингу вантажів у режимі реального часу зменшить ризик втрат та підвищить прозорість процесів.

Зростання екологічних проблем також вимагає впровадження сталих практик у контейнерних перевезеннях. Ініціативи "зеленого" судноплавства, використання екологічно чистих видів палива, нові конструкції суден та заходи з компенсації викидів вуглецю стають все більш актуальними.

Для забезпечення екологічної стійкості необхідно інвестувати в розвиток технологій, що зменшують викиди шкідливих речовин. Впровадження суден з альтернативними джерелами енергії, таких як LNG (скраплений природний газ), та розвиток технологій захоплення та зберігання вуглецю є критично важливими.

Також варто розвивати систему екологічного менеджменту на всіх рівнях контейнерних перевезень.

Щодо інтеграції з Інтернетом речей (IoT) , можна сказати, що він дозволяє здійснювати моніторинг стану контейнерів в режимі реального часу, прогнозоване технічне обслуговування та покращене управління парком транспортних засобів.

Впровадження IoT-технологій у контейнерні перевезення дозволить підвищити точність та швидкість обробки інформації про вантажі. Це сприятиме зниженню ризиків втрат та пошкоджень товарів. Інвестиції в розробку та впровадження сенсорів, систем моніторингу та аналітичних платформ забезпечать більш ефективне управління ланцюгами постачань.

Розвиток нових ринків та збільшення торговельних угод сприяють розширенню трейдових шляхів, особливо в таких регіонах, як Африка і Південна Америка, що вимагає перебудови глобальних мереж контейнерних перевезень.

Розширення торговельних шляхів потребує інвестування в інфраструктуру портів та розвиток нових логістичних хабів. Це дозволить збільшити пропускну здатність та знизити навантаження на основні маршрути. Інвестиції в інфраструктуру повинні супроводжуватись розвитком партнерських відносин з місцевими компаніями та урядами для забезпечення стабільності та безпеки перевезень.

Тенденція до збільшення контейнерних мега-суден теж продовжується, що вимагає модернізації портової інфраструктури для ефективного обслуговування таких суден.

Необхідно інвестувати в розширення та модернізацію портів для забезпечення можливості обслуговування більших суден. Вдосконалення кранів, збільшення глибини акваторій та розширення складських площ сприятимуть підвищенню ефективності та швидкості обробки вантажів. Також варто впроваджувати інноваційні технології для автоматизації портових операцій.

Диверсифікація джерел постачання, ніашорінг та посилення уваги до управління ризиками є ключовими для забезпечення стійкості ланцюгів постачання.

Компаніям необхідно розробляти стратегії диверсифікації постачальників та логістичних маршрутів для зменшення залежності від окремих регіонів. Інвестування в ніашорінг та розміщення виробництв ближче до кінцевих споживачів сприятиме зниженню ризиків збоїв у ланцюгах постачання. Важливо також впроваджувати системи управління ризиками для прогнозування та швидкого реагування на можливі загрози.

Щодо геополітичних змін, то варто зауважити такі як зростання протекціонізму або метаморфози у глобальній економічній політиці, що можуть суттєво вплинути на торгівлю.

Для адаптації до змін у динаміці торгівлі компаніям необхідно стежити за політичними та економічними тенденціями на глобальному рівні. Це дозволить своєчасно реагувати на зміни та коригувати свої стратегії. Розвиток гнучких логістичних рішень та швидке впровадження інновацій сприятиме збереженню конкурентоспроможності.

Тобто нарощення стійкості контейнерних перевезень вимагає комплексного підходу, що включає впровадження інноваційних технологій, інвестування в інфраструктуру, розвиток партнерських відносин та адаптацію до геополітичних та економічних змін. Стійкість ланцюгів постачання є ключовою для забезпечення безперебійного функціонування глобальної економіки, тому компаніям необхідно активно впроваджувати сучасні рішення для подолання поточних викликів та забезпечення стабільного майбутнього.

Щодо нашої держави, то відновлення контейнерного та поромного сполучення з портами Одеси в Україні може стати одним із ключових напрямів нарощення стійкості суб'єктів ринку. Запуск фідерного сполучення з суднами для

перевезення до 1000 TEU може сприяти зміцненню логістичних зв'язків та розвитку економіки країни, що, в свою чергу, позитивно впливає на експорт товарів і сировини на міжнародні ринки. Такий крок допоможе українським суб'єктам ринку адаптуватися до глобальних змін та забезпечити стійкість у складних умовах сучасної торгівлі.[52]

ВИСНОВКИ

Глобальний ринок морських контейнерних перевезень демонструє постійне зростання та еволюцію, спричинену контейнеризацією, яка значно підвищує ефективність транспортних операцій. Зокрема, щорічне зростання обсягів контейнерних перевезень становить 8-10%. Морські контейнерні перевезення є одним з найпоширеніших методів транспортування вантажів завдяки можливості перевезення різноманітних вантажів на великі відстані з мінімальними витратами та ризиками. Вивчення та адаптація до викликів, пов'язаних з експлуатацією мегаконтейнерних суден і консолідацією перевізників, залишаються ключовими напрямками подальших досліджень.

Імперативи розвитку глобального ринку морських контейнерних перевезень включають зростання обсягів перевезень та пропускної здатності портів, збільшення конкуренції між портами, зростання вантажопідйомності контейнеровозів та ущільнення судноплавних ліній через процеси злиття і поглинання. Впровадження інноваційних інформаційних технологій, таких як хмарні технології, системи геопозиціонування, блокчейн та автоматизовані системи, сприяє підвищенню ефективності логістичних операцій і якості послуг.

У сучасних умовах важливо також реалізовувати інфраструктурні проекти з будівництва та розширення контейнерних терміналів, що дозволяє залучати додаткові обсяги контейнерних вантажопотоків. Всі ці тенденції потребують постійного моніторингу та оцінки для формування ефективної політики розвитку морського сектора. Це особливо актуально для України, яка прагне підвищити свою конкурентоспроможність на глобальному ринку морських контейнерних перевезень.

Структурна динаміка глобального ринку морських контейнерних перевезень визначається низкою ключових факторів, які потребують детального аналізу для ефективного управління і прогнозування. Основними параметрами

оцінки є обсяг перевезень, пропускна спроможність портової інфраструктури, ставки фрахту, впровадження інноваційних технологій та зовнішньоекономічні фактори, такі як політичні санкції, міжнародні торговельні війни та пандемічні обмеження. Ці аспекти спільно впливають на стабільність і ефективність глобальної системи контейнерних перевезень.

Значна увага приділяється аналізу стійкості ринку до зовнішніх шоків та його здатності адаптуватися до швидкозмінних умов міжнародної торгівлі. Вивчення історичних трендів та проектування майбутніх сценаріїв є критичними для розробки рекомендацій, що сприятимуть зміцненню резильєнтності та ефективності морського контейнерного транспорту. Розвиток ринку контейнерних транспортувань стимулює зростання комбінованих перевезень та підвищення рівня сервісу для споживачів.

Аналіз стану та динаміки розвитку глобального ринку морських контейнерних перевезень свідчить про його важливе значення в сучасній світовій економіці. Зростання глобалізації та попиту на швидкі та ефективні транспортні рішення підтримує популярність морських контейнерних перевезень. Основні тенденції розвитку ринку включають у себе використання передових технологій, оптимізацію маршрутів, покращення екологічної стійкості та підвищення безпеки перевезень.

Структура ринку відображає концентрацію великих глобальних перевізників та інфраструктурних комплексів портів, які взаємодіють у складних логістичних ланцюгах. Інновації в автоматизації та цифрові технології допомагають оптимізувати процеси та підвищувати ефективність морських перевезень.

Високий рівень конкуренції між провідними компаніями на ринку спонукає їх до постійного розвитку, інновацій та поліпшення якості обслуговування. Лідери галузі, такі як APM Maersk, Mediterranean Shipping Company (MSC), COSCO Group,

CMA CGM Group, Harpag-Lloyd, продовжують боротьбу за лідерство, розвиваючи свої стратегії та реагуючи на зміни у вимогах ринку.

Отже, глобальний ринок морських контейнерних перевезень залишається ключовим елементом світової торгівлі та відіграє важливу роль у забезпеченні глобальної економічної інтеграції. Розвиток цього ринку сприяє зростанню міжнародної торгівлі та забезпечує надійну доставку товарів по всьому світу.

Структурна динаміка глобального ринку морських контейнерних перевезень відображає складне сплетіння економічних, геополітичних та екологічних чинників, які мають визначальний вплив на його стабільність та ефективність. Здатність до доставки товарів на великі відстані з високою ефективністю робить цей сектор невід'ємною частиною світової економіки. Однак останні події, такі як збройні напади на судна, геополітичні напруженості та зростаючі екологічні вимоги, поставили під серйозну загрозу стабільність цього сектора.

Нові виклики вимагають інноваційних підходів до забезпечення стійкості ланцюгів постачання. Активна співпраця з урядами та міжнародними організаціями стає важливою для зменшення геополітичних ризиків. Створення міжнародних конвоїв та патрулювання стратегічно важливих вод можуть допомогти зменшити ризики нападів, тоді як інвестування в технології раннього виявлення загроз та системи оповіщення підвищать безпеку перевезень.

Однак, нарощення стійкості також потребує інновацій у використанні технологій. Впровадження автоматизованих систем управління терміналами та використання штучного інтелекту для планування маршрутів може знизити витрати та підвищити надійність перевезень. Використання блокчейну для моніторингу вантажів та розвиток альтернативних джерел енергії, таких як LNG, допоможуть зменшити викиди та підвищити екологічну стійкість.

Інфраструктурні інвестиції також є важливими для підвищення пропускної здатності портів та розвитку нових логістичних хабів. Збільшення глибини акваторій та модернізація складських площ сприятимуть підвищенню ефективності обробки вантажів.

Усі ці заходи мають бути супроводжені розвитком партнерських відносин та стратегій диверсифікації постачальників та логістичних маршрутів. Лише через комплексний підхід до розвитку, інновацій та співпраці з усіма зацікавленими сторонами можна забезпечити стабільне та безперебійне функціонування глобального ринку морських контейнерних перевезень у майбутньому.

Список Використаної Літератури КБР

1. DSV. Морські контейнерні перевезення/[Електронний ресурс]// URL: [Послуги з морських контейнерних перевезень | DSV](#)
2. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2018 (United Nations publication. Sales No. E.18.II.D.5, New York and Geneva). URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf
3. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2019 (United Nations publication. Sales No. E.19.II.D.20, New York and Geneva). URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.p
4. United Nations. World Economic Situation and Prospects 2019 (Sales No. E.19.II.C.1. New York). URL: https://www.un.org/development/desa/dpad/wp-content/uploads/sites/45/WESP2019_BOOK-web.pdf
5. M3Cargo. Історія та трансформація послуги морських доставлень/[Електронний ресурс]// URL: [Історія та трансформація послуги морських доставлень - Блог компанії M3Cargo](#)
6. Латкіна С. А., Ель М. П. Проблеми оптимізації організаційних процесів портової діяльності в Україні. Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії. 2016. Вип. 3(03). С. 92–95
7. Alderton P. Lloyd's Practical Shipping Guide. Port Management and Operations. London : Informa, 2008. 429 p
8. Бондар Н. М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державо-приватного партнерства: монографія. Київ : НТУ, 2014. 336.
9. Котенко А. М., Крашенінін О. С., Шапатіна О. О. Удосконалення процесу комбінованих перевезень вантажів. Східно-Європейський журнал передових технологій. 2014. № 4/3(70). С. 4–8

- 10..De Langen P.W., van der Lugt L.M. Institutional reforms of port authorities in the Netherlands ; the establishment of port development companies. Research in Transportation Business & Management. March 2017. Volume 22. P. 108–113.
- 11.Полтавська О. С. Світовий досвід розвитку залізничного транспорту та перспективи його розвитку в Україні. Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку. 2014. № 797. С. 470–476
- 12.Полякова О. М., Шраменко О. В. Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні і світі. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2017. № 58. С. 126–134.
- 13.Сич Є. М., Парубець О. М. Організаційно-економічні проблеми взаємодії транспортних мереж суміжних країн: монографія. Київ : Логос, 2012. 218 с.
- 14.Verhoeven P. A review of port authority functions: Towards a renaissance? Maritime Policy & Management. 2010. № 37 (3). P. 247–270.
- 15.Carlo H. J., Vis I. F. A., Roodbergen K. J. Storage yard operations in container terminals: Literature overview, trends, and research directions. European journal of operational research. 2014. Jun. Vol. 235. № 2. P. 412–430.
- 16.Darabann S., Stefanescu P., Crisan R. Economic Benefits of Developing Intermodal Transport in the European Union, Annals of the University of Oradea: Economic Science. 2012. Vol. 1(2). P. 81–87.
- 17.Nitsenko V., Kotenko S., Hanzhurenko I., Mardani A., Stashkevych I., Karakai M. Mathematical Modeling of Multimodal Transportation Risks. Advances in Intelligent Systems and Computing. 2020. Vol. 978. P. 439–447.
- 18.Implementation of multimodal transport rules (UNCTAD/SDTE/TLB/2). URL: <http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Legal/LegalDocuments.aspx>
- 19.Terminology on combined transport / Prepared by the UNECE, the European Conference of Ministers of Transport (ECMT) and the European Commission

- (EC). New York and Geneva: United Nations. 2001. 71 p. URL: <https://www.unece.org/index.php>
20. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження КМУ від 30.05.2018 р. № <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p#Text>
21. Порти України. Частка альянсів скоротилася удвічі. /[Електронний ресурс]// URL: [Частка альянсів скоротилася удвічі на ринку контейнерних перевезень \(ports.ua\)](https://ports.ua)
- 22.. Containerized Trade Outlook by GTAS Forecasting – March 2022. URL: <https://ihsmarkit.com/research-analysis/containerized-trade-outlook-bygtasforecasting-march-2022.html/>
23. Container technology market to grow 40% a year, analysts predict. URL: <https://www.zdnet.com/article/container-market-keeps-growing>
24. Statista. Офіційний сайт. URL: <https://www.statista.com/>
25. Containerized Trade Outlook by GTAS Forecasting – March 2022. URL: <https://ihsmarkit.com/researchanalysis/containerized-trade-outlook-by-gtasforecasting-march-2022.html/>
26. Review of Maritime Transport 2021. URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf
27. Hafen Hamburg. Top 20 Containerhäfen. URL: <https://www.hafen-hamburg.de/en/statistics/>

- 28.Проект Плану відновлення України. Матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури», Національна рада з відновлення України від наслідків війни, липень 2022.
- 29.Port of Rotterdam. URL: <https://www.portofrotterdam.com/en>
- 30.Seven key trends shaping maritime transport. URL: <https://unctad.org/press-material/seven-key-trends-shaping-maritime-transport>
- 31.UNCTAD, “Review of maritime transport 2022”. URL: <https://unctad.org/rmt2022>
- 32.Ukrainian shipping magazine. У світі скоротився обсяг контейнерних перевезень. /[Електронний ресурс]// URL: [У світі скоротився обсяг контейнерних перевезень | Ukrainian Shipping Magazine — Новости судоходства Украины и мира \(usm.media\)](#)
- 33.ЦТС. Море санкцій в сухому залишку 2023. /[Електронний ресурс]// URL: [Море санкцій в сухому залишку — Центр транспортних стратегій \(cfts.org.ua\)](#)
- 34.УКРПОРТ Асоціація портів України. Ставки фрахту на морські контейнерні перевезення. /[Електронний ресурс]// URL: [Ставки фрахту на морські перевезення контейнерів знизилися майже утричі за рік – УКРПОРТ \(ukrport.org.ua\)](#)

- 35.Церковна А.В., Харламова В.В. Тенденції контейнерних перевезень в Україні. Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління. 2018. Т. 17. Вип. 1(38). URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/rectpu_2018_17_1_12
- 36.SERates Blog. Зниження Витрат на Морські Контейнерні Перевезення через Цифрову Трансформацію. Січень, 2024. /[Електронний ресурс]// URL: [Зниження Витрат на Морські Контейнерні Перевезення через Цифрову Трансформацію | SeaRates Blog](#)
- 37.Бараненко Г.О., Капліна А.А. Сучасні та майбутні проблеми морської галузі. Сучасні підходи до високоефективного використання засобів транспорту : зб. тез XI Міжн. наук.-практ. конф., м. Ізмаїл. Запоріжжя, 2020. С. 507–511.
- 38.Пархоменко І.Н. Морський транспортний комплекс у системі міжнародних економічних відносин. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. 2018. № 2(63). С. 16–23.
- 39.Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. URL: http://publications.chamber.ua/2017/Infrastructure/UDD/National_Transport_Strategy_2030.pdf
- 40.УкрVIPСервіс. Виклики-2024 для морських перевезень. URL: [11.01.2024 Виклики-2024 для морських перевезень | Новини на УкрВіпСервіс \(uvs.in.ua\)](#)

- 41.Графік ставок на міжнародні морські контейнерні перевезення: Травень 2024.
URL: [Графік ставок на міжнародні морські контейнерні перевезення: Травень 2024 \(moverdb.com\)](#)
- 42.World Container Index - 02 May. URL: [Drewry - Service Expertise - World Container Index - 02 May](#)
- 43.Drewry. Solutions for shippers/BCOs. URL: [Drewry - Service Expertise](#)
- 44.Statista. The world's leading container ship operators as of August 2020. URL: [Total TEUs of leading container ship operators 2024 | Statista](#)
- 45.DSL.Найбільші контейнерні оператори світу – топ 10. URL: [DSL \(dsl-ua.com\)](#)
- 46.Statista.Leading ship operator's share of the world liner fleet as of August 2020.
URL: [Leading ship operator - share of the world liner fleet 2024 | Statista](#)
- 47.Центр транспортних стратегій. MSC накопив найбільшу частку глобального контейнерного ринку. URL: [MSC накопив найбільшу частку глобального контейнерного ринку — Центр транспортних стратегій \(cfts.org.ua\)](#)
- 48.Топ-10 найбільших контейнеровозів у 2024 році. URL: [Топ-10 найбільших контейнеровозів у 2024 році - MoverDB.com](#)
- 49.Топ-10 міжнародних контейнерних судноплавних компаній. URL: [Топ-10 міжнародних контейнерних судноплавних компаній у 2023 році \(moverdb.com\)](#)
- 50.Логістичні тенденції 2024 | Вплив блокади Червоного моря на поставки з Китаю. URL: [Логістичні тенденції 2024 | Вплив блокади Червоного моря на поставки з Китаю | CargoSupport](#)

- 51.Deloitte. Портові тренди до 2030 року у світі та Україні «Інфраструктурна розмова» з Губанковим, Коккіним, Гребенніковим та іншими. URL: [Портові тренди до 2030 року у світі та Україні | «Делойт» в Україні \(deloitte.com\)](https://deloitte.com/uk/infrastructure/ports-trends-2030)
- 52.Shipping. КОНТЕЙНЕРНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ 2023: ПІДСУМКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ. URL: [КОНТЕЙНЕРНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ 2023: ПІДСУМКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ - Судновплавство \(sudohodstvo.org\)](https://sudohodstvo.org/uk/containers-2023)

ДОДАТКИ

Додаток А - Ставки міжнародних контейнерних перевезень на 2024 рік по країнах

Таблиця 1 – тарифи зі США

КРАЇНА ПРИЗНАЧЕННЯ (МІСТО-ПОРТ)	⇄ 20 ФУТІВ	⇄ 40 ФУТІВ
Мексика (Мансанільо)	\$3,865	\$4,536
Філіппіни (Маніла)	\$2,061	\$2,472
Канада (Торонто)	\$2,343	\$2,389
Канада (Ванкувер)	\$2,093	\$2,261
Ізраїль (Хайфа)	\$1,724	\$2,120
Італія (Трієст)	\$1,666	\$1,715
Великобританія (Лондон)	\$2,443	\$2,398
Південна Корея (Пусан)	\$895	\$1,100
Німеччина (Гамбург)	\$1,632	\$1,773
Франція (Марсель)	\$1,641	\$2,066
Бразилія (Сантос)	\$2,624	\$1,937

Таблиця 2 – тарифи з Великобританії

КРАЇНА ПРИЗНАЧЕННЯ (МІСТО-ПОРТ)	↕ 20 ФУТІВ	↕ 40 ФУТІВ
Австралія (Сідней)	\$1,878	\$2,803
Іспанія (Барселона)	\$561	\$838
Сполучені Штати (Нью-Йорк)	\$1,548	\$1,729
США (Лос-Анджелес)	\$1,625	\$1,855
Канада (Торонто)	\$2,386	\$2,959
Канада (Ванкувер)	\$2,090	\$2,772
Ірландія (Дублін)	\$292	\$436
Нова Зеландія (Окленд)	\$1,912	\$2,854
Південна Африка (Дурбан)	\$4,575	\$4,575
Франція (Марсель)	\$836	\$1,103
Німеччина (Гамбург)	\$173	\$224
Кіпр (Лімасол)	\$506	\$875

Таблиця 3 – тарифи з Канади

КРАЇНА ПРИЗНАЧЕННЯ (МІСТО-ПОРТ)	↕ 20 ФУТІВ	↕ 40 ФУТІВ
Сполучені Штати (Нью-Йорк)	\$2,343	\$2,389
США (Лос-Анджелес)	\$2,189	\$2,474
Гонконг	\$1,732	\$2,046
Сполучене Королівство (Лондон)	\$2,386	\$2,959
Ліван (Бейрут)	\$1,793	\$2,403
Австралія (Сідней)	\$3,105	\$4,544
Китай (Шанхай)	\$7,010	\$8,596
Південна Корея (Пусан)	\$5,208	\$10,434
Німеччина (Гамбург)	\$1,697	\$2,092
Об'єднані Арабські Емірати (Заєд)	\$2,687	\$3,953
Франція (Марсель)	\$4,135	\$6,358

Таблиця 4 – тарифи з Австралії

КРАЇНА ПРИЗНАЧЕННЯ (МІСТО-ПОРТ)	↕ 20 ФУТІВ	↕ 40 ФУТІВ
Сполучене Королівство (Лондон)	\$7,467	\$12,406
Сполучені Штати (Нью-Йорк)	\$12,085	\$15,370
США (Лос-Анджелес)	\$10,808	\$13,663
Греція (Салоніки)	\$8,723	\$8,723
Мальдіви (Мале)	\$1,561	\$2,083
Нова Зеландія (Окленд)	\$1,561	\$2,083
Іспанія (Валенсія)	\$8,723	\$14,807
Бермудські острови (Гамільтон)	\$1,561	\$2,083
Італія (Трієст)	\$8,723	\$8,723
Ліван (Бейрут)	\$6,750	\$6,750
ОАЕ (Джебелі Алі)	\$6,750	\$6,750

Ім'я користувача:
Міжнародної торгівлі і маркетингу Сандул Марія

ID перевірки:
1016302396

Дата перевірки:
31.05.2024 09:13:52 EEST

Тип перевірки:
Doc vs Internet + Library

Дата звіту:
31.05.2024 10:36:14 EEST

ID користувача:
100005724

Назва документа: Данилейко Р.О. Структурна динаміка глобального ринку морських контейнерних перевезе...

Кількість сторінок: 65 Кількість слів: 13246 Кількість символів: 103101 Розмір файлу: 1.11 MB ID файлу: 1016098159

3.54% Схожість

Найбільша схожість: 0.7% з Інтернет-джерелом (<https://ela.kpi.ua/bitstream/123456789/58864/1/278603-642341-1-10-202...>)

2.57% Джерела з Інтернету 257

Сторінка 67

1.96% Джерела з Бібліотеки 324

Сторінка 68

0% Цитат

Вилучення цитат вимкнене

Вилучення списку бібліографічних посилань вимкнене

0% Вилучень

Немає вилучених джерел

Модифікації

Виявлено модифікації тексту. Детальна інформація доступна в онлайн-звіті.

Замінені символи 3

