

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ
НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ МОРСЬКОГО ПРАВА ТА
МЕНЕДЖМЕНТУ

Кафедра менеджменту та економіки морського транспорту

Дорохова Софія Артурівна

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА БАКАЛАВРА

НА ТЕМУ

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УМОВ АДАПТАЦІЇ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ ДО НОВИХ
РЕАЛІЙ

Спеціальність – 073 «Менеджмент»

Освітня програма – «Менеджмент в галузі морського та річкового
транспорту»

Науковий керівник
д.е.н., професор
Сотниченко Л.Л.

Здобувач вищої освіти _____

Науковий керівник _____

Завідуючий кафедрою _____

Нормоконтроль _____

Одеса 2024

ЗАВДАННЯ

на розробку кваліфікаційної роботи бакалавра

за темою:

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УМОВ АДАПТАЦІЇ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ ДО НОВИХ РЕАЛІЙ

	Зміст окремих частин дослідження	Строк виконання	Фактично виконано
1	2	3	4
1	Мета дослідження: дослідження та аналіз сучасних тенденцій у розвитку морської галузі з урахуванням нових реалій світової економіки та технологічного прогресу.	08.04.24	
2	Об'єкт дослідження – морська галузь світу та України включно.		
3	Предмет дослідження – процес адаптації морської галузі до нових реалій світової економіки та технологічного прогресу.		
4	ВСТУП		
5	РОЗДІЛ 1. ТЕОРИТИЧНИЙ АСПЕКТ АДАПТАЦІЇ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ ДО НОВИХ РЕАЛІЙ.		
6	РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ТА ПОТРЕБ АДАПТАЦІЇ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ ДО СВІТОВИХ ВИМОГ ТА НОВИХ РЕАЛІЙ.		
7	РОЗДІЛ 3. ФОРМУВАННЯ МЕХАНІЗМУ АДАПТАЦІЇ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ ДО НОВИХ РЕАЛІЙ.		
8	РОЗДІЛ 4. ОХОРОНА ПРАЦІ		

9	ВИСНОВКИ		
10	СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ		
11	Анотація		
12	Формування ілюстративного матеріалу		
13	Відгук керівника	до 6.06.24	
14	Рецензування	до 7-10.06.24	
15	Дата захисту	17-21.06.24	

Здобувач вищої освіти

Керівник

Завідувач кафедри

ЗМІСТ

С.

ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ 1. ТЕОРИТИЧНИЙ АСПЕКТ АДАПТАЦІЇ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ ДО НОВИХ РЕАЛІЙ	7
1.1. Визначення основних понять та термінів	7
1.2. Роль адаптації у забезпеченні конкурентоспроможності морської галузі	12
1.3. Виокремлення ключових тенденцій та стратегічних напрямків світової морської галузі.....	18
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ТА ПОТРЕБ АДАПТАЦІЇ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ ДО СВІТОВИХ ВИМОГ ТА НОВИХ РЕАЛІЙ	26
2.1. Аналіз сучасного стану світової морської галузі.....	26
2.2. Дослідження сучасного стану морської галузі України	37
2.3. Порівняльний аналіз морської галузі провідних морських держав світу	46
РОЗДІЛ 3. ФОРМУВАННЯ МЕХАНІЗМУ АДАПТАЦІЇ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ ДО НОВИХ РЕАЛІЙ	63
3.1. Визначення факторів та заходів на шляху до адаптації морської галузі України до нових реалій.....	63
3.2. Розробка механізму підтримки адаптації морської галузі до нових реалій.....	67
РОЗДІЛ 4. ОХРАНА ПРАЦІ.....	75
4.1. Призначення та зміст Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р. (СОЛАС-74 / SOLAS)	75
4.2. Дії екіпажу при виявленні вогнища пожежі на судні	77
4.3. Методи утилізації нафтозалишків та промасленого дрантя, їх облік та реєстрація.....	79
ВИСНОВОК	82
ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	87
АНОТАЦІЯ.....	95
ДОДАТКИ	97

ВСТУП

Актуальність теми кваліфікаційної роботи. У сучасному світі морська галузь стикається з рядом нових реалій та вимог, які вимагають від неї стрімкого розвитку та адаптації. Серед них варто виокремити зміни в геополітичному середовищі, зростаючу конкуренцію, швидкий розвиток технологій, а також зміни у вимогах до екологічної безпеки та стандартів якості. Ці фактори ставлять перед морською галуззю нові завдання та вимоги, які потребують комплексних стратегій та механізмів адаптації для збереження та розширення її конкурентоспроможності в умовах глобалізації.

Актуальність теми кваліфікаційної роботи полягає в необхідності вивчення та вирішенні проблем, що виникають у морській галузі в зв'язку зі змінами у світовій економіці, технологічних та екологічних вимогах, а також політичному контексті.

Ця тема є актуальною не лише для України, а й для всієї міжнародної спільноти, оскільки морська галузь є важливим ланцюжком у глобальному транспортному та економічному взаємодії. Дослідження у цій області допоможе розкрити ключові проблеми та виробити стратегічні рекомендації для успішної адаптації морської галузі до нових реалій.

Мета кваліфікаційної роботи. Метою кваліфікаційної роботи є дослідження та аналіз сучасних тенденцій у розвитку морської галузі з урахуванням нових реалій світової економіки та технологічного прогресу. Робота спрямована на визначення ключових проблем, що стоять перед морською галуззю в контексті змінних геополітичних, економічних та екологічних умов, а також на розроблення пропозицій та рекомендацій для забезпечення її конкурентоспроможності та стійкого розвитку.

Завдання кваліфікаційної роботи. Для досягнення поставленої мети необхідно виконати ряд завдань. Серед них :

- висвітлити визначення основних понять та термінів, пов'язаних з адаптацією морської галузі до нових реалій;

- дослідити роль адаптації у забезпеченні конкурентоспроможності морської галузі;
- виокремити ключові тенденції та стратегічні напрямки світової морської галузі;
- провести аналіз сучасного стану світової морської галузі;
- охарактеризувати сучасний стан морської галузі України;
- порівняти морську галузь провідних морських держав світу зі світовими вимогами та новими реаліями;
- визначити фактори та заходи на шляху до адаптації морської галузі України до нових реалій;
- розробити механізми підтримки адаптації морської галузі до нових реалій.

Об'єкт дослідження. Об'єктом дослідження в кваліфікаційній роботі є морська галузь світу та України включно.

Предмет дослідження. Предметом дослідження є процес адаптації морської галузі до нових реалій світової економіки та технологічного прогресу.

Методи дослідження. Під час написання кваліфікаційної роботи було використано такі методи наукового дослідження: синтез і узагальнення, історичний аналіз, аналіз літературних джерел, емпіричні методи, системний аналіз.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРИТИЧНИЙ АСПЕКТ АДАПТАЦІЇ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ ДО НОВИХ РЕАЛІЙ

1.1. Визначення основних понять та термінів

У рамках дослідження морської галузі та її адаптації до нових реалій надзвичайно важливо ретельно розглянути та визначити ключові терміни та поняття, що використовуються в цій галузі. Це необхідно для уточнення та збагачення розуміння процесів, які відбуваються у морському секторі, а також для виявлення проблем та можливостей, які можуть виникнути в контексті нових вимог та реалій.

Важливість визначення ключових термінів полягає у тому, що вони становлять основу для подальшого аналізу та дослідження. Коректне розуміння цих термінів дозволить уникнути непорозумінь та неточностей у висновках, а також забезпечить однозначність використання термінології у роботі.

Крім того, визначення ключових термінів та понять допоможе у створенні бази для подальшого дослідження та розроблення рекомендацій щодо адаптації морської галузі до нових реалій. Розуміння сутності цих термінів дозволить визначити стратегії та механізми, які можуть сприяти збереженню конкурентоспроможності та стійкого розвитку морського сектора в умовах змінних економічних, технологічних та екологічних умов.

Поняття «морська галузь» досі не є закріпленою у нормативно-правових актах, періодичних видання та науковій літературі. Поняття «морська галузь» найчастіше ототожнюється з поняттями «море-господарський комплекс», «морський сектор», «морська індустрія». Однак, на офіційному сайті Фонду державного майна України зазначено, що морська галузь – це підприємства, що діють в морському просторі або пов'язані з морськими операціями. До них

включають порти, компанії з організації морських перевезень, промислові підприємства, а також підприємства, що займаються добуванням та переробленням природних ресурсів [2].

Можемо погодитись із цим визначенням, проте, вважаємо, що слід його дещо доповнити, з огляду на наступне : огляд морської галузі від ДП «Укрпромзовнішпекспертиза» ставить за мету аналіз морської галузі України та виділяє 4 її сектори : проектування суден; суднобудування та судноремонт; судноплавство; морські та річкові порти [2].

Відповідно до цього, можемо зазначити, що морська галузь - це комплекс галузей економіки та діяльності, які пов'язані з використанням морського простору та забезпеченням його функціонування. Це включає в себе порти, компанії з організації морських перевезень, промислові підприємства, які здійснюють добування та перероблення природних ресурсів у морському середовищі. Також, до морської галузі відносяться підприємства, що займаються проектуванням, будівництвом та ремонтом суден, а також судноплавством та управлінням портовими терміналами.

В Морській доктрині України надається досить лаконічне визначення море-господарського комплексу країни. Він розглядається, як територіальне поєднання об'єктів морської індустрії [1]. Це поняття не відображає сутність морського господарського комплексу ні в функціональному, ні в територіальному, ні в галузевому аспектах. Проте, воно узгоджує сутність та структуру морського господарського комплексу з терміном «морська індустрія».

Термін «морська індустрія» також фігурує в Морській доктрині та визначається як сектор економіки, який включає суб'єкти господарювання у сферах торговельного мореплавства, морського транспорту, суднобудування, судноремонту, використання ресурсів моря, які не належать до водних біоресурсів, рибного господарства [1].

Ключові поняття, взяті з Морської доктрини України можемо систематизувати у таблицю 1.1.

Таблиця 1.1

Визначення ключових понять та термінів відповідно до Морської
доктрини України

№	Поняття	Визначення
1	Державна морська політика	Система цілей, заходів, засобів та узгоджених дій центральних і місцевих органів виконавчої влади, спрямованих на реалізацію національних інтересів на морі.
2	Морегосподарська діяльність	Використання ресурсів моря для задоволення потреб людини, а також суспільства в цілому та розширеного відтворення природно-ресурсного потенціалу.
3	Морегосподарський комплекс	Територіальне поєднання об'єктів морської індустрії.
4	Морська діяльність	Діяльність у сфері забезпечення сталого економічного і соціального розвитку суспільства, вивчення, освоєння і використання моря, захисту національної безпеки, морська торгівля.
5	Морська індустрія	Сектор економіки, який включає суб'єкти господарювання у сферах торговельного мореплавства, морського транспорту, суднобудування, судноремонту, використання ресурсів моря, які не відносяться до водних біоресурсів, рибного господарства.

Джерело : складено автором за [1]

Після характеристики ключових понять, що стосуються морської галузі, можемо перейти до визначення сутності складових морської галузі України. Як нами було зазначено вище, складовими морської галузі є проектування суден; суднобудування та судноремонт; судноплавство; морські та річкові порти. За аналогією, побудуємо таблицю 1.2. та визначимо сутність кожної зі складових частин морської галузі України.

Таблиця 1.2

Визначення складових морської галузі України

№	Елемент	Сутність
1	Проектування суден	Проектування суден - це процес створення детальних планів і специфікацій для будівництва судна. Він включає в себе розробку концепції судна, визначення його основних параметрів, створення конструкційних креслень та технічних характеристик, а також врахування всіх необхідних аспектів, що стосуються функціональності, безпеки та ефективності судна.
2	Суднобудування	Галузь важкої промисловості, що здійснює будівництво суден.
3	Судноремонт	Комплекс робіт з відновлення справного або працездатного стану корабля, судна або їх складових частин (обладнання, механізмів, озброєння тощо).
4	Судноплавство	Використання водних шляхів (морів, річок, озер, каналів та інше) для руху суден.
5	Морські та річкові порти	Прибережна територія й акваторія моря, позначені певними межами, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних, експедиційних та інших робіт.

Джерело : складено автором за [3-7]

Україна має значний потенціал у морській галузі, що включає проектування суден, суднобудування та судноремонт, судноплавство, а також морські та річкові порти. Проектування суден є ключовим етапом у розробці сучасних та ефективних суден, враховуючи їхню функціональність, безпеку та економічну ефективність. Суднобудування в Україні є важливою галуззю важкої промисловості, що сприяє створенню нових суден та розвитку морської інфраструктури. Судноремонт включає відновлення та підтримку судового флоту, забезпечуючи його тривалу та ефективну експлуатацію. Судноплавство використовує водні шляхи для перевезення пасажирів та вантажів, сприяючи

розвитку торгівлі та економічному зростанню. Морські та річкові порти є ключовими вузлами для обслуговування суден та вантажів, що сприяє розвитку торгівлі та забезпеченню ефективного функціонування морської галузі в Україні.

Усі складові та морська галузь в цілому відіграють значну роль у соціально-економічному розвитку приморських регіонів, оскільки порти та підприємства морського спрямування створюють значну кількість робочих місць та сприяють залученню інвестицій у ці регіони. Вони також є важливими платниками податків, що сприяє фінансовій стабільності місцевих бюджетів.

Більшість міст-портів та приморських регіонів залежать від сталої роботи підприємств морської галузі для забезпечення працівників робочими місцями та забезпечення економічного розвитку. Це особливо важливо для малих міст та сіл, які можуть бути значною мірою залежними від успіху морської галузі.

Успішна діяльність морської галузі сприяє розвитку інфраструктури, підвищенню життєвого рівня населення та загальному підвищенню економічного потенціалу регіону. Таким чином, розвиток морської галузі має стратегічне значення для сталого розвитку приморських регіонів [1].

Усі елементи морської галузі взаємопов'язані та складають єдину, гармонізовану систему. Однак, в умовах глобалізації та стрімкого світового розвитку, постає необхідність розвитку, модернізації та адаптації морської галузі до світових вимог та у відповідності з глобальними тенденціями для забезпечення її конкурентоспроможності.

Конкурентоспроможність морської галузі - це здатність галузі ефективно конкурувати на міжнародному ринку морського транспорту та послуг, забезпечуючи високу якість та доступність послуг, ефективне використання ресурсів, а також відповідність стандартам та вимогам міжнародних організацій і угод [8].

Конкурентоспроможність також включає в себе здатність галузі адаптуватися до змін у внутрішньому та зовнішньому середовищі,

використовуючи нові технології та стратегії, що дозволяють підтримувати і підвищувати рівень конкурентоспроможності.

У зв'язку зі загальними негативними економічними умовами, Україна втрачає своє провідне положення в обслуговуванні експортно-імпортних морських вантажопотоків. Високий рівень зношеності виробничого потенціалу морського транспорту сприяє ще швидшому погіршенню конкурентоспроможності підприємств цієї галузі.

Негативні тенденції сучасного морського господарства включають низький рівень інновацій, обмежену можливість проведення науково-дослідницьких та дослідно-конструкторських робіт у сфері розвитку морської галузі, а також загострення проблем у соціальній сфері підприємств морської індустрії, зокрема у забезпеченні робочими місцями, рівнем оплати праці та системою стимулювання працівників [9].

1.2. Роль адаптації у забезпеченні конкурентоспроможності морської галузі

Початково термін «адаптація» був введений біологами для пояснення різноманітних аспектів пристосування живих організмів до нових умов навколишнього середовища. Однак цей термін швидко став використовуватися представниками інших наук. Сучасною еволюцією цих понять вони використовуються в різних галузях і все частіше застосовуються для опису економічних, технічних і соціальних систем. Вони зараз використовуються не лише у природничих науках, але і у технічних і суспільних дисциплінах, що свідчить про їх загальнонаукове значення.

Завдяки своєму загальнонауковому значенню терміни «адаптація» та «адаптивність» не мають однозначного, широко визнаного визначення, що є характерним для багатьох термінів, які використовуються у декількох галузях знань [10].

Звертаючись до етимологічного тлумачення поняття «адаптація», можемо зазначити, що адаптація (лат. *adaptatio*, від *adapto* – пристосовую) – це :

- процес пристосування об'єкта ;
- стан пристосованості об'єкта;
- дія, спрямована на об'єкт з метою його пристосування до визначених вимог;
- пристосування об'єкта до використання в конкретних умовах [11].

Термін «адаптація» може виступати у трьох аспектах :

- адаптація як властивість системи пристосовуватися до можливих змін функціонування;
- адаптація як сам процес пристосування адаптивної системи;
- адаптація як метод, заснований на накопиченні й обробці інформації та пристосований для досягнення деякого критерію оптимізації.

У рамках першого аспекту варто вживати термін «адаптивність», говорячи про відповідну властивість систем управління. Другий аспект передбачає використання саме терміну «адаптація», оскільки є характеристикою певного процесу пристосування. В рамках третього аспекту варто говорити про методи адаптації, про адаптивні алгоритми, які використовують метод адаптації, а побудовані в такий спосіб моделі варто називати адаптованими. Якщо при цьому адаптовані моделі доповнюються здатністю до подальшої адаптації з появою нових спостережень, то такі моделі варто називати адаптивними [12].

Об'єднання цих трьох аспектів вираження адаптації дозволяє досліджувати категорії «адаптація» (як процес), «адаптивне управління» (як функція, що поєднує процес та механізми адаптації), «система адаптивного управління» (як синергічне об'єднання принципів, законів адаптації в системі управління з реалізацією методів, алгоритмів й моделі адаптивного управління).

Загалом адаптація як активний процес умовно реалізується за двома напрямками (рисунок 1.1.):



Рис. 1.1. Напрямки реалізації адаптації

Джерело : побудовано автором за [13, с.9; 14]

В першому випадку система управління, що адаптується, працює для оптимального виконання своїх функцій у даному середовищі, тобто максимізує свою ефективність у цьому середовищі. Активна адаптація, навпаки, передбачає або зміну середовища для максимізації ефективності, або активний пошук такого середовища, де можливий бажаний рівень комфорту. Превентивна адаптація полягає в проведенні запобіжних заходів для уникнення небажаних ситуацій для суб'єкта у майбутньому. На практиці усі напрямки адаптації в системах управління відбуваються і можуть взаємодіяти та доповнювати один одного.

Сучасна дійсність та глобалізаційні процеси вимагають постійного вдосконалення та адаптації усіх галузей економіки до змінних умов. Морська галузь, яка є важливим елементом світової торгівлі та має стратегічне значення для багатьох країн, не є винятком. Розуміння ролі адаптації у забезпеченні

конкурентоспроможності цієї галузі стає ключовим аспектом для її успішного функціонування.

Глобалізація є неухильним процесом, що набув величезних масштабів на початку ХХІ століття і відкриває нові можливості для ефективного розвитку. Глобалізацією передбачається зростання взаємозв'язків між країнами через створення системи міжнародного виробництва, збільшення світової торгівлі та іноземних інвестицій, а також поширення технологічних нововведень. Однак глобалізація також призводить до того, що країни стають більш вразливими перед негативним впливом світових зв'язків.

Україна вважається невід'ємною частиною світової економічної системи. Проте важливо зазначити, що вигоди від глобалізації найбільше отримують країни-лідери, до яких Україна не відноситься через свій власний соціально-економічний розвиток та роль на світовій політичній арені. Тому для України вельми важливо адекватно та обережно реагувати на змінні глобалізаційні світові процеси, підтримуючи баланс у відносинах між різними напрямками міжнародного співробітництва [14 с. 110].

Можемо погодитись з групою авторів (Черниш І.В., Кузьменко Л.Ю., Новаковською М.С.), які стверджують, що забезпечення конкурентоспроможності — це «цілеспрямований процес, що підтримує наявні та формує нові конкурентні переваги, які надають можливість отримувати підприємству позитивні результати своєї господарської діяльності» [15, с. 160].

Під забезпеченням конкурентоспроможності Лісовська Л.С. та Катаєв А.В. розуміють «здійснення систематизованих та впорядкованих видів діяльності, які спрямовані на досягнення необхідного рівня конкурентних переваг на стратегічно важливих напрямках діяльності» [17, с. 329].

Говорячи про конкурентоспроможність морської галузі та забезпечення її конкурентоспроможності неможливо оминати поняття «конкурентна перевага». Портер М. стверджує, що «конкурентні переваги і конкурентоспроможність тісно між собою пов'язані. Конкурентні переваги,

що характеризують об'єкти чи суб'єкти господарювання, є факторними ознаками, а конкурентоспроможність — результуючою, конкурентоспроможність є проявом системи багатьох факторів, які створюють різні конкурентні переваги в залежності від конкурентного середовища» [18].

Сучасні визначення конкурентної переваги базуються на виокремленні основних характеристик, різноманітність яких призводить до відсутності єдиної інтерпретації поняття. Побудуємо таблицю 1.3. та охарактеризуємо визначення різних авторів стосовно цього поняття.

Таблиця 1.3

Підходи до визначення поняття «конкурентна перевага»

№	Автор	Сутність
1	<i>Віггінс Р. Р., Руфлі Т. В. і Шумкер П. Х.</i>	«Оволодіння конкурентними перевагами означає досягнення більш високого рівня продуктивності порівняно з конкурентами».
2	<i>Бесанко Д., Дрейнова Д. та Шенлі М. [20, с. 389]</i>	«будь-який об'єкт має конкурентну перевагу, якщо рівень його економічного прибутку вищий за середній рівень конкурентів».
3	<i>Барні Дж. [21 с. 102]</i>	Досліджуючи дане поняття у контексті стратегічного розвитку, засвідчує, що «об'єкт господарювання має конкурентні переваги, якщо реалізує стратегію створення вартості, і ця стратегія не може бути реалізована жодним із існуючих або потенційних конкурентів».
4	<i>Кирчата І. М. та Поясник Г. В.</i>	Характеризують конкурентну перевагу як «сукупність об'єктивних і суб'єктивних чинників, які вигідно відрізняють суб'єкти і об'єкти економічної діяльності (країна, регіон, підприємство, товар) від їх конкурентів є конкурентними перевагами».
5	<i>Міценко Н. Г. та Смик О. [23, с. 245]</i>	Під конкурентними перевагами розуміють – «наявність у системі якої-небудь ексклюзивної цінності, що дає їй переваги перед конкурентами»

Джерело : складено автором на основі [19-23]

Отже, конкурентна перевага – це основа забезпечення конкурентоспроможності суб'єкта, її зміст найчастіше пояснюється здатністю перевершувати конкурентів у досягненні стратегічних цілей. Конкурентоспроможність забезпечується формуванням та збереженням на певному ринку набору переваг відносно конкурентів. Це вказує на наявність причинного зв'язку між поняттями «конкурентоспроможність» та «конкурентна перевага», а саме: перше є результатом формування другого.

В свою чергу, забезпечення конкурентоспроможності морської галузі України шляхом адаптації - це процес постійного вдосконалення та пристосування конкурентних переваг галузі до змінних умов зовнішнього середовища. Адаптація дозволяє галузі ефективно використовувати свої ресурси та можливості для посилення конкурентних переваг на міжнародному ринку.

Роль адаптації у забезпеченні конкурентоспроможності морської галузі полягає в тому, що вона дозволяє галузі ефективно відповідати на змінні умови внутрішнього і зовнішнього середовища, забезпечуючи її здатність адаптуватися до нових реалій і залишатися конкурентоспроможною. Адаптація допомагає морській галузі вирішувати проблеми, що виникають внаслідок зміни технологій, правового середовища, вимог споживачів та конкуренції на ринку.

Цей процес дозволяє підприємствам морської галузі пристосовуватися до нових умов, розширювати свої можливості та захищати свої позиції на ринку. Адаптація дозволяє враховувати інновації, удосконалювати технології, забезпечувати високу якість послуг та збільшувати конкурентоспроможність в цілому. Таким чином, адаптація виступає ключовим фактором успіху морської галузі в умовах змінного середовища.

1.3. Виокремлення ключових тенденцій та стратегічних напрямків світової морської галузі

У сучасному світі для успішного функціонування та розвитку бізнесу необхідно враховувати не лише місцеві ринки, але й світові. З урахуванням підвищення цін на енергоносії, зростання вартості пального, збільшення кількості правил та вимог до транспортних засобів, акцентування уваги на екологічних проблемах та підвищення вимог до рівня життя людей, стає все важливіше знайти найбільш ефективний та економічний спосіб доставки товарів, незалежно від місцезнаходження клієнтів та їх вимог.

У таких умовах морське судноплавство має безліч переваг. Воно може задовольнити потреби клієнтів у перевезенні великих партій вантажів, будь-якої ваги чи габаритів, що мають обмеження у сухопутних чи авіаперевезеннях. Згідно з дослідженнями багатьох експертів, морський транспорт є найбільш економічно вигідним та найбільш використовуваним у світовій торгівлі. Протягом останніх десятиліть морський транспорт набув значного розвитку, змінивши структуру світової економіки. Це підкреслює актуальність дослідження сучасного стану та визначення перспектив розвитку світової морської галузі [24, с. 59].

Згідно з дослідженнями Латкіна С. А. [25], торгівля стала одним з ключових факторів у покращенні економічного становища країн світу, що в свою чергу суттєво вплинуло на сферу морських вантажних перевезень. Проте неефективна організація структури та методів роботи українських портів не забезпечила такого значного зростання прибутковості та продуктивності, порівняно з іншими країнами.

Регулярні дослідження також проводять провідні компанії та організації, такі як Maersk, DHL, та World Shipping Council. Найбільш актуальною дана тематика стала у 2021–2022 роках, коли особлива увага була приділена аналізу впливу пандемії на глобальний ринок морських вантажних перевезень, ідентифікації тенденцій та визначенню перспектив розвитку цієї галузі.

Ці дослідження фокусувалися на таких аспектах, як зміни у обсягах перевезень, зміни у попиті на різні товари, зміни в логістичних процесах та зміни в цінах на перевезення. Крім того, вони досліджували питання стійкості логістичних ланцюгів в умовах пандемії, а також вплив пандемії на морську безпеку та екологію.

Отримані результати досліджень надали корисну інформацію світової морської галузі, допомогли компаніям адаптуватися до нових реалій та знайти шляхи для покращення ефективності та безпеки перевезень у майбутньому.

В сучасних умовах, як і будь-яка галузь світової економіки, морська галузь стикається з багатьма випробуваннями та викликами. На рисунку 1.2. зображено ключові проблеми, які наразі впливають на стан світової морської галузі.



Рис. 1.2. Фактори, які формують стан світової морської галузі

Джерело : створено автором на основі [26]

Детальніше охарактеризуємо фактори, які сформували нинішній стан морської галузі в світі.

Перше, що ми виділили – нестача робочої сили. Це одна з найбільших проблем морської галузі. Навчання морської справи є доволі складним та довготривалим заняттям, а безпосередньо робота потребує багато досвіду.

Другий аспект – нові екологічні вимоги. До них ми можемо віднести енергозбереження, паливну ефективність, скорочення небезпечних викидів тощо. Модернізація чи переобладнання морських суден становлять величезну та дороговартісну проблему для великих вантажоперевізників, які все ще не використовують сучасні технології та інструменти перевезення вантажів.

Третій аспект – значні втрати вантажів. Велику кількість контейнерів гублять у морі через погані та небезпечні погодні умови (наприклад, шторм, чи цунамі), що має вирішальний вплив на кінцевий прибуток компанії-перевізника та його репутацію.

Четвертий аспект – постійно зростаючий розмір витрат. Зростання витрат у світовій морській галузі спричинене збільшенням кількості зборів та податків, що ставить підвищений фінансовий тиск на компанії, що займаються морськими перевезеннями. Це може призвести до підвищення вартості перевезення товарів, що може вплинути на конкурентоспроможність галузі. Крім того, збільшення витрат на обслуговування або сплатення податків може зменшити фінансові ресурси компаній для інвестицій у розвиток і модернізацію морської інфраструктури, що також може негативно вплинути на їхню конкурентоспроможність.

Вплив пандемії COVID-19 на морську галузь світу виявився значним, і хоча ланцюжок доставки та транспортування морськими шляхами поступово відновлюється, він все ще перебуває на глибокій стадії. Постійна потреба в глобальних транспортних перевезеннях вимагає від морського судноплавства готовності до нових випробувань і балансу в умовах зростаючих потреб та вимог, які часто перевищують наявні ресурси.

Також, ми виділили залежність від наявності обладнання та робочої сили. Цей фактор впливу на стан світової морської галузі відображає складнощі та обмеження, пов'язані з забезпеченням необхідного обладнання та кваліфікованої робочої сили для суднобудування, виробництва контейнерів та навчання морського екіпажу. Цей процес є довготривалим та складним, і наявні потужності зазвичай обмежені, що може вплинути на розвиток та функціонування морської галузі, особливо у вимірах глобальних потреб.

Щодо зміни технологічних правил : з початку 2021 року морські судноплавні лінії були змушені адаптуватися до нових технологічних правил, зокрема у сфері кібербезпеки. Оцінка ризиків, удосконалення процесів доставки, підвищення кібербезпеки, покращення системи навчання та більш ретельні перевірки обладнання стали важливими завданнями, які перешкоджають повноцінному розвитку морської галузі та формують її нинішній стан [27].

Різде збільшення витрат споживачів, особливо на товари, замовлені онлайн, у поєднанні з перебоями в ланцюгу поставок і логістичними обмеженнями, привело до того, що в 2021 році тарифи на контейнерні перевезення зросли в п'ять разів порівняно з допандемічним рівнем. Підвищення вартості контейнерних перевезень, яке досягло піку на початку 2022 року, різко підвищило споживчі ціни на багато товарів. Також, через війну в Україні, тривалу пандемію та кризу в ланцюгах поставок, зросли ставки фрахту на сипучі вантажі - неупаковану сировину, як-от зерно. За результатами моделювання UNCTAD, підвищення цін на зерно та фрахтових ставок на сипучі вантажі може призвести до зростання споживчих цін на продовольчі товари на 1,2%, причому в країнах з середнім та низьким рівнем доходу зростання буде більшим [28].

Після розгляду вищевизначених аспектів, можемо сформулювати перелік ключових тенденцій та стратегічних напрямків світової морської галузі. Охарактеризуємо їх за допомогою складання таблиці 1.4.

Таблиця 1.4

Ключові тенденції та стратегічні напрямки становлення світової
морської галузі

Вектор	Характеристика
<i>Протекціонізм</i>	Попит ускладнюється невизначеністю, що викликана геополітичними, економічними і торговельними ризиками, а також структурними змінами. Зростання протекціонізму та внутрішнього спрямування створюють занепокоєння, оскільки це може шкодити глобальному економічному зростанню та обмежити потоки товарів.
<i>Цифровізація, електронна комерція та реалізація ініціативи «Один пояс – один шлях» (The Belt and Road Initiative)</i>	Зростання інновацій у світі морського бізнесу та перебудова глобальної торговельної інфраструктури Китаєм суттєво впливають на судноплавство та морську торгівлю. Ініціатива «Один пояс – один шлях» та розвиток електронної комерції створюють потенціал для збільшення обсягів морських перевезень. Глобальний тренд до діджиталізації також допомагає галузі морського транспортування реагувати на зростаючий попит з більшою ефективністю.
<i>Надлишок нових потужностей</i>	У зв'язку з нестачею обладнання у портах та зростаючим попитом на морські перевезення, деякі перевізники можуть замовити занадто багато нових суден, що призведе до перенасичення ринку. Це може погіршити умови для перевізників, порушити баланс попиту і пропозиції, а також вплинути на рівень фрахтових ставок та прибутків.
<i>Консолідація</i>	У останні роки зросла консолідація лінійного судноплавства через злиття і створення альянсів, викликана зниженням попиту і надлишком судноплавних потужностей, особливо мегаконтейнеровозів. Це викликає питання про вплив на конкуренцію і можливе зловживання ринковою владою, а також на менших гравців.
<i>Відносини між портами і контейнерними судноплавними лініями</i>	Перебудова альянсів і використання великих суден переосмислюють взаємини портів і контейнерних ліній. Антимонопольні органи мають оцінити вплив концентрації ринку на ці відносини. Особливий інтерес викликають питання вибору портів, конфігурації мереж, розподілу витрат і вигод між перевізниками і портами, а також управління концесіями на термінали.

<i>Масштаб</i>	Значення морських перевезень вже не можна оцінювати тільки за їх масштабами. Стрімко зростає важливість здатності галузі використовувати сучасні технологічні рішення.
<i>Зміна клімату</i>	Зусилля зменшення вуглецевого сліду та поліпшення екологічних показників морських перевезень залишаються пріоритетними. Початкова стратегія, запроваджена в 2018 році, спрямована на скорочення викидів парникових газів на 50% до 2050 року порівняно з 2008 роком. З 1 січня 2020 року в мазуті діє глобальний ліміт сірки на рівні 0,5%. Судновласникам важливо розглядати та впроваджувати різні стратегії, такі як встановлення скрубберів та перехід на скраплений природний газ, для впровадження цього обмеження.

Джерело : побудовано автором за [27, 28]

Отже, сучасні тренди, що формують стан світової морської галузі, включають протекціонізм, що може обмежити вільну торгівлю; цифровізацію та розвиток електронної комерції, що сприяють ефективнішим процесам; реалізацію ініціативи «Один пояс – один шлях», що створює нові можливості для морської торгівлі; надлишок нових потужностей, що може вплинути на ринок; консолідацію лінійного судноплавства через злиття та альянси; взаємини між портами і контейнерними судноплавними лініями; зміну клімату, що вимагає змін у морській інфраструктурі для адаптації до нових умов.

Підбиваючи підсумок, можемо зазначити, що ключовими стратегічними напрямками функціонування світової морської галузі є наступні категорії (рисунок 1.3.).

Ці стратегічні напрямки визначають розвиток і становлення світової морської галузі у різних аспектах:

1) цифровізація та інновації дозволяють підвищити ефективність, безпеку та екологічну стійкість галузі, роблячи її більш конкурентоспроможною та пристосованою до вимог сучасного ринку.



Рис. 1.3. Ключові стратегічні напрямки функціонування світової морської галузі

Джерело : розробка автора

2) сталість та екологія відображають зобов'язання галузі до зменшення негативного впливу на навколишнє середовище, що стає все важливішим для відповідності міжнародним стандартам та регуляціям.

3) глобалізація та торгівля визначають розвиток міжнародної торгівлі та розширення географії морських маршрутів, що створює нові можливості та виклики для галузі.

4) модернізація інфраструктури спрямована на підвищення ефективності та рівня обслуговування суден, що є важливим для забезпечення конкурентоспроможності портових установок.

5) безпека та регулятивність визначають важливість безпеки судноплавства та дотримання міжнародних стандартів у цій сфері для забезпечення безпеки морських перевезень.

6) адаптація до змін клімату відображає важливість розробки стратегій та технологій для адаптації до змін клімату, що є важливим для стійкості галузі у довгостроковому плані.

7) логістика та ефективність визначають необхідність постійного покращення логістичних процесів та управління ланцюгом постачання для забезпечення ефективності та конкурентоспроможності морської галузі.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ТА ПОТРЕБ АДАПТАЦІЇ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ ДО СВІТОВИХ ВИМОГ ТА НОВИХ РЕАЛІЙ

2.1. Аналіз сучасного стану світової морської галузі

Морська галузь є критично важливою для світової торгівлі, забезпечуючи транспортування понад 95% світового обсягу товарів, що становить приблизно 11 мільярдів тонн на рік. За допомогою лише 50 000 торговельних суден вона забезпечує ефективну і стабільну мережу портів і торговельних суден, яка є невід'ємною частиною глобальної торгівлі. Морська галузь є основою світової економіки, стимулюючи комерцію і створюючи мільйони робочих місць. Важливою є і її роль у полегшенні переміщення товарів та забезпеченні доступу до ресурсів для підтримки рівня життя [28].

З початку свого існування морська галузь стала одним із головних джерел зайнятості у всьому світі. Міжнародна морська організація (ІМО) визначила, що в цій галузі працює понад 1,8 мільйона моряків, включаючи офіцерів і рядовий склад. Це не враховує близько 20 мільйонів працівників, які взаємодіють або підтримують морську галузь, таких як морські інженери, суднобудівники, портові працівники та інший береговий персонал. Крім того, моряки отримують заробітну плату в середньому на 30% вище за середню у більшості країн, що підкреслює їхню важливу роль у підтримці морських держав і економік.

Морська галузь відіграє важливу роль у захисті навколишнього середовища. Хоча вона транспортує 90% світового обсягу торгівлі, судноплавство відповідає лише за 1,7% викидів парникових газів у світі. Це робить судноплавство найефективнішим видом транспорту з точки зору викидів на кожен тонно-кілометр.

Морська промисловість активно працює над зниженням свого впливу на навколишнє середовище. У 2015 році Міжнародна морська організація (ІМО) встановила мету скоротити викиди парникових газів у судноплавній галузі на 50% до 2050 року порівняно з рівнем 2008 року [28].

Ключові показники світової морської галузі зображено на рисунку 2.1.

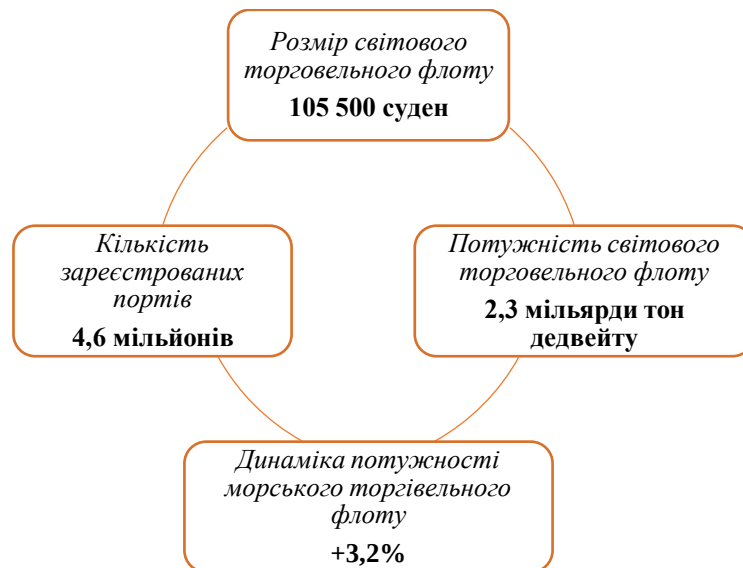


Рис. 2.1. Ключові показники світової морської галузі (станом на кінець 2022 року)

Джерело : створено автором за [29]

Як видно з рисунку 2.1., динаміка потужності морського торговельного флоту зросла на 3,2% порівняно з 2021 роком, що свідчить про позитивні зрушення в світовій морській галузі та відновлення морської торгівлі після нестабільного періоду пост-пандемічного відновлення. Світовий флот зареєстрований у понад 150 країнах і налічує близько 2 мільйонів моряків.

У січні 2023 року світовий торговельний флот налічував 105,500 суден валовою водотоннажністю не менше 100 тонн (gt), з них 56,500 суден були понад 1000 gt. З суден, побудованих у 2022 році, 93% валового тоннажу були побудовані в Китаї, Республіці Корея чи Японії. Переробка суден відбувалася

переважно в Індії, Бангладеш або Пакистані, на які припадає 86% перероблених суден.

У січні 2023 року вантажопідйомність світового флоту становила 2,3 мільярда тонн дедвейту, що на 70 мільйонів тонн більше, ніж рік тому.

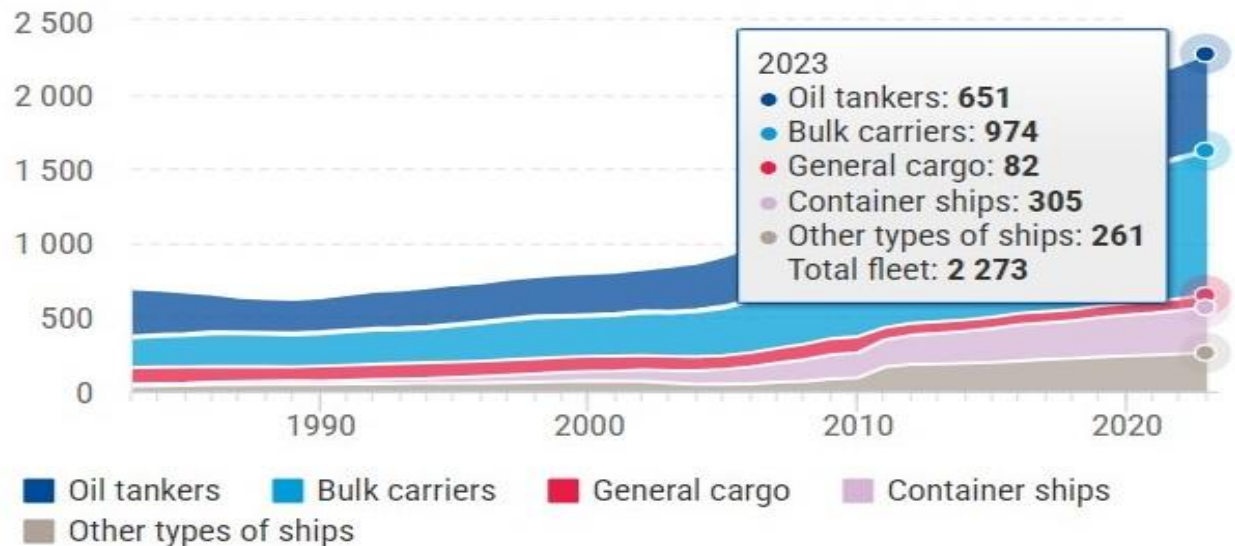


Рис. 2.2. Світовий флот за основними типами суден

Джерело : [30]

Нафтоналивні танкери, балкери та контейнеровози склали 85% загальної місткості. Зростання дедвейту становило в середньому 7,1% на рік між 2005 і 2010 роками, але з 2010 року воно сповільнилося до 4,1% на рік через консолідацію суднобудівних потужностей і скорочення ринку фінансування суден. Понад половина світового флоту за вантажопідйомністю (в дедвейті) належала азіатським компаніям. З загальної ємності світового флоту – 2,3 мільярди дедвейту - 1 мільярд було зареєстровано в Ліберії, Панамі та на Маршаллових островах [30].

Ринок флоту за регіонами бенефіціарної власності зображено на рисунку 2.3. Трохи більше половини світового тоннажу належало азіатським компаніям. Власники з Європи становили 38 відсотків, а власники з Північної Америки – 5 відсотків. Перше місце посіла Греція з дедвейтом власних суден, що перевищує 393 млн. тонн, за нею йдуть Китай (302 млн. тонн) і Японія

(238 млн. тонн). Загальний дедвейт також перевищував 100 мільйонів у Сінгапурі та Гонконгу (Китай). На п'ять найбільших судновласників разом припадало 53 відсотки тоннажу світового флоту.

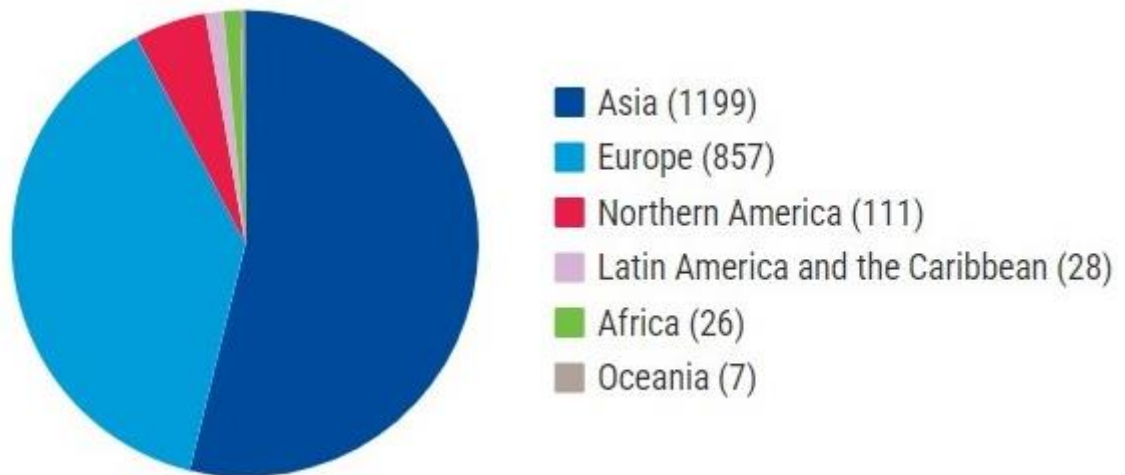


Рис. 2.3. Ринок флоту за регіонами бенефіціарної власності

Джерело : [30]

Країна прапора не обов'язково пов'язана з національністю власника судна. Наприклад, на початку 2023 року іноземні прапори становили 87 відсотків від загального дедвейту, що належить грецьким компаніям; 84 відсотки тоннажу, що належить японським компаніям, було зареєстровано під іноземними прапорами. Частку суден у п'яти провідних реєстрах зображена на рисунку 2.4.

Ліберія (378 млн. Дедвейт), Панама (365 млн. Дедвейт) і Маршаллові Острови (299 млн. Дедвейт) представлені провідними прапорами реєстрації. У той час як розмір панамського реєстру залишався майже незмінним протягом останнього десятиліття, Маршаллові Острови та Ліберія наздогнали, причому кількість реєстрацій у Ліберії стрімко зросла з 2018 року.

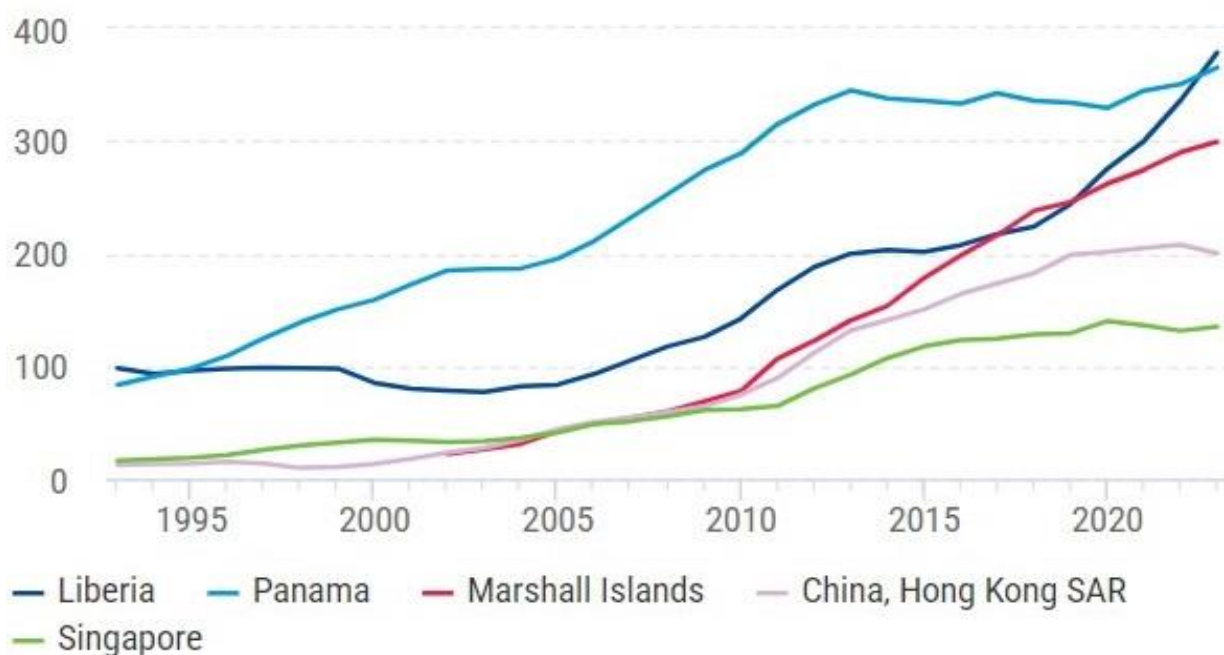


Рис. 2.4. Частку суден у п'яти провідних реєстрах

Джерело : [30]

Прогнозовані обсяги об'єму морських перевезень на 2024-2028 роки зображено у таблиці 2.1.

Таблиця 2.1

Прогнозовані обсяги морських перевезень на 2024-2028 роки

Рік	Прогнозований об'єм перевезень (зміна в % до попереднього року)
2024	+ 2,1
2025	+ 2,2
2026	+ 2,2
2027	+ 2,1
2028	+ 2,1

Джерело : створено автором за [31, с.4]

У третьому кварталі 2023 року економіка Китаю була найкраще підключеною до глобальної мережі лінійного судноплавства, як вимірюється індексом зв'язку лінійного судноплавства (LSCI). Далі в рейтингу йдуть Республіка Корея, Сінгапур, Малайзія та Сполучені Штати Америки. Серед регіональних лідерів були: Іспанія та Нідерланди в Європі; Панама та

Колумбія в Латинській Америці та Карибському басейні; Єгипет і Марокко в Африці; і Шрі-Ланка та Індія в Південній Азії.

За винятком країн, що не мають виходу до моря, серед 30 найменш пов'язаних економік 17 є малими острівними державами, що розвиваються, чотири з яких також є найменш розвинутими країнами [32].

Індекс зв'язку лінійних перевезень п'яти найбільших економік (його динаміка) показано на рисунку 2.5.

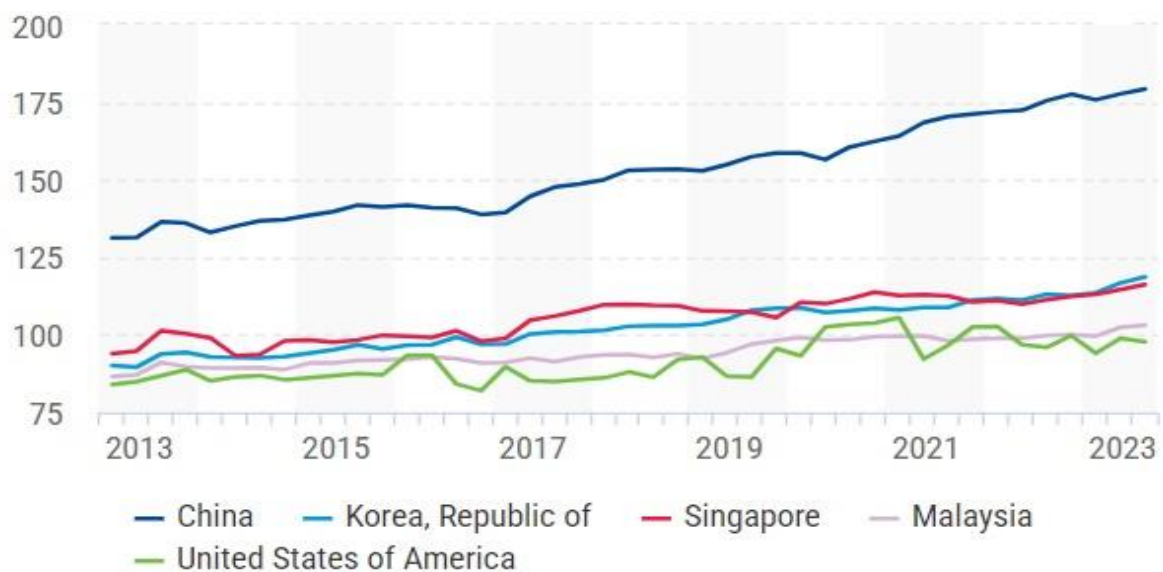


Рис. 2.5. Індекс зв'язку лінійних перевезень п'яти найбільших економік
Джерело : [32]

Індекс зв'язку лінійного судноплавства (LSCI) вказує на позицію економіки в глобальних мережах лінійного судноплавства. Він розраховується на основі кількості суднозаходів, потужності портів для обробки контейнерів, кількості служб і компаній, розміру найбільшого судна та кількості країн, з'єднаних прямими лінійними морськими перевезеннями.

Індекс зв'язності портового лінійного судноплавства базується на тих же компонентах, що й LSCI, але стосується окремого порту. Індекс зв'язності лінійного судноплавства найбільш пов'язаних економік за регіонами показано у Додатку А. Індекс зв'язності портових лінійних суден найбільш підключених портів за регіонами зображено у Додатку Б.

Три з п'яти найкращих портів з найкращим сполученням знаходяться в Китаї, а саме: Шанхай, Нінбо та Кіндао, а також Пусан у Республіці Корея та порт Сінгапуру. У першу десятку увійшли вісім портів Південної або Південно-Східної Азії та два європейських порти, а саме Роттердам і Антверпен. Серед 30 портів з найкращим зв'язком 20 були в Азії, дев'ять у Європі та один, Тангер Мед, в Африці.

У 2022 році в усьому світі було зареєстровано 4,6 мільйона заходів у порти. Найбільше заходів суден у порти у 2022 році зафіксувала Норвегія. Середній час перебування вантажних суден у норвезьких портах становив 10 годин [32]. Час у порту, за сегментами ринку, у 20 найкращих економіках за кількістю заходів у порт, станом на кінець 2022 року зображено у Додатку В.

Динаміка об'єма морських перевезень в тонах та тонно-милях показано на рисунку 2.6. Синім кольором виділено криву зміни обсягів перевезень в тонах, а помаранчевим – тонно-миль.

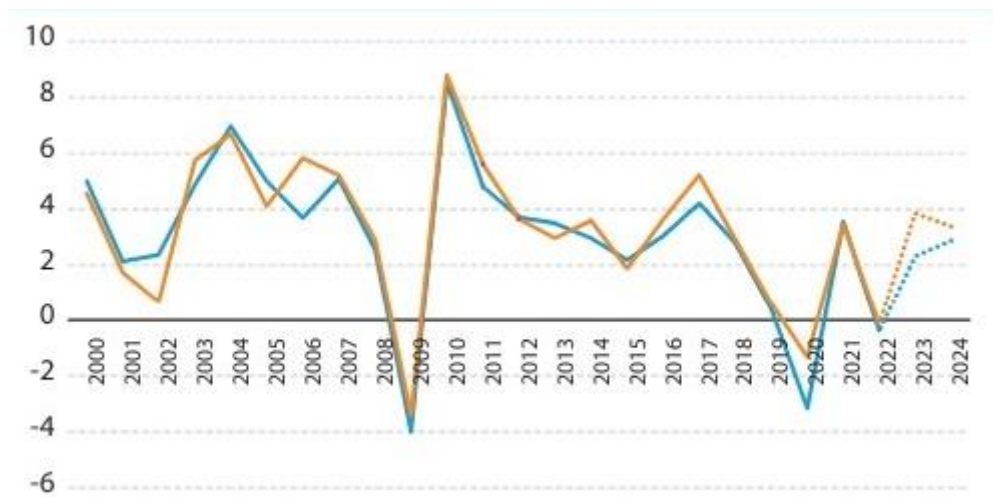


Рис. 2.6. Динаміка об'єма морських перевезень в тонах та тонно-милях, 2000-2024 рр.(зміна в % до попереднього року)

Джерело : [31]

В 2022 році в перевезеннях нафти та газу спостерігалися високі річні темпи зростання, що склали відповідно 6% і 4,6%. Таке зростання пояснюється збільшенням попиту на паливо в зв'язку з послабленням пандемії та

скасуванням відповідних обмежень. Поступове відновлення зростання витрат на енергоємні послуги, такі як транспортні та туристичні, повернення до нормального життя сприяло різкому зростанню попиту на нафту. На відміну від цього перевезення контейнерів та сухих вантажів у 2022 році знизилися. Зменшення контейнерних перевезень відображає сповільнення темпів зростання світової економіки, високу інфляцію та повернення попиту до нормального рівня після надзвичайно різкого стрибка під час пандемії COVID-19.

У 2021 році міжнародна морська торгівля відновилася і зросла на 3,2 відсотка порівняно з 2020 роком, досягнувши обсягу в 11,0 мільярдів тонн, що трохи нижче рівня до пандемії.

Азія залишалася провідною зоною морських вантажних перевезень з азіатськими портами, як у розвинутих, так і в розвиваючихся регіонах, завантажуючи близько 4,6 мільярдів тонн товарів, або близько 42 відсотків від загальної кількості товарів, завантажених у портах по всьому світу. У 2021 році порти Азії прийняли близько 7,1 мільярда тонн, що еквівалентно 64 відсоткам загального обсягу вантажів, вивантажених у всьому світі.

У 1970 році більше половини світової морської торгівлі складали танкерні вантажі. У 2021 році майже три чверті завантажених вантажів становили сухі вантажі, у тому числі наливні та контейнерні. Загальний обсяг міжнародних морських вантажів у 2021 році склав 8,0 мільярдів тонн, що становить сухі вантажі [33].

У 2022 і 2023 роках фрахтові ставки в перевезеннях сухих масових вантажів відзначалися високою волатильністю, що було обумовлено змінами в попиті, перенасиченістю портів (зокрема, в першій половині 2022 року), зростанням геополітичної напруженості, збоями через погані погодні умови та невідповідною макроекономічною кон'юнктурою, зокрема в Китаї. Війна в Україні призвела до змін в напрямках морських перевезень, в результаті чого збільшилися відстані транспортування вантажів та обсяги перевезень в тонно-милях.

Балтійський фрахтовий індекс суховантажного тоннажу, що відображає ціни на морські перевезення, характеризувався значними коливаннями, досягнувши свого максимуму в травні 2022 року. До грудня 2022 року ставки впали до рівня, який спостерігався до пандемії.

На початку 2023 року фрахтові ставки впали ще нижче через сезонний спад та невігідні погодні умови, що спричинили збої в виробництві сировинних товарів. У другому кварталі 2023 року різке збільшення попиту на перевезення сухих масових вантажів, обумовлене промисловим зростанням в Китаї після пандемії COVID-19, призвело до відновлення зростання фрахтових ставок до середини року [31].

Аналізуючи сучасний стан світової морської галузі, не можемо оминути тему працівників морського сектора. Короткі відомості про них наведено у таблиці 2.2.

Таблиця 2.2

Характеристика робочої сили морської галузі

Загальна чисельність моряків	1 892 720 осіб
З них офіцерів	857 540 осіб
Рядовий склад	1 035 180 осіб
Країни, з яких найбільше моряків	Філіпіни, Індонезія, Китай, Індія

Джерело : створено автором за [34]

Хоча передбачається стабільне зростання глобальної пропозиції офіцерів, очікується, що цей ріст буде випереджатися зростанням попиту.

Прогнозоване збільшення світового торговельного флоту протягом наступних десяти років і очікуваний попит на моряків, ймовірно, продовжать загальну тенденцію нестачі офіцерів. Це сталося незважаючи на поліпшення рівня найму та навчання, а також зменшення рівня втрати офіцерів за останні п'ять років.

Майбутні перспективи показують, що галузь і відповідні зацікавлені сторони не повинні очікувати значної кількості кваліфікованих і компетентних моряків без узгоджених зусиль і заходів для вирішення ключових проблем робочої сили шляхом просування кар'єри на морі, покращення морської освіти та підготовки в усьому світі, вирішення утримання моряків [33].

Підбиваючи підсумки аналізу стану світової морської галузі, можемо виокремити ряд тенденцій : це зростання ролі міжнародної торгівлі; зростання попиту на транспортні послуги; збільшення обсягів вантажів; зміни у структурі вантажів; процеси модернізації морської інфраструктури; фокусування уваги та фінансових ресурсів на екологічних ініціативах.

Згідно з оглядом морського транспорту від UNCTAD [31], виділено ряд рекомендацій для світової морської галузі. Систематизуємо інформацію щодо цих рекомендацій за допомогою таблиці 2.3.

Таблиця 2.3

Рекомендація світовій морській галузі, згідно зі звітом UNCTAD

Стратегічний аспект	Рекомендації
<i>Забезпечення сировинної та енергетичної безпеки</i>	Забезпечити експорт зерна та добрив, включаючи через Чорноморську ініціативу. Підтримувати інвестиції в транспортну інфраструктуру розвиваючихся країн для забезпечення продовольчої та енергетичної безпеки.
<i>Підтримка інвестицій у оновлення світового флоту</i>	Прийняти регулюючі нормативно-правові положення для стимулювання інвестицій у флот. Вивчати тенденції фінансування судноплавства для оновлення флоту та впровадження «зелених» технологій. Підвищувати кваліфікацію екіпажів з використанням новітніх технологій та альтернативних видів палива.

<i>Стимулювання переходу на альтернативні види палива</i>	Встановити цільові показники щодо використання низько- та безвуглецевих видів палива у судноплавстві. Сприяти створенню рівних умов для всіх у плані цін на альтернативні види суднового палива. Введення економічних механізмів, які сприятимуть енергетичному переходу та залученню інвестицій у використання альтернативних видів палива та «зелених» технологій.
<i>Аналіз наявності альтернативних видів палива</i>	Проаналізувати наявність альтернативних видів палива та конструкцій суден, їх готовність до використання та відповідність нормативним вимогам та вимогам безпеки. Проводити дослідження впливу декарбонізації міжнародного судноплавства на країни з найбільш вразливою економікою, які часто стикаються з вищими транспортними витратами, і чиє торгівля та економічний розвиток в значній мірі залежать від морського транспорту.
<i>Удосконалення розуміння методів формування цін на паливо</i>	Аналізувати динаміку цін на альтернативні види палива та надбавок для покращення розуміння питань, що викликають обурення. Проводити дослідження тенденцій на фрахтових ринках, пов'язаних з переходом морського транспорту на альтернативні види палива.
<i>Удосконалення ефективності та продуктивності портів</i>	Впроваджувати цифрові технології, спрощувати процедури торгівлі та створювати стійку інфраструктуру для підвищення ефективності роботи портів. Аналізувати показники ефективності роботи портів для прийняття обґрунтованих рішень та підвищення прозорості.
<i>Сприяння використанню електронних торгових документів та реформування нормативно-правової бази</i>	Сприяти використанню електронних торгових документів, включаючи електронні коносаменти, для прискорення операцій, зниження витрат та скорочення вартісних затримок. Проводити аналіз останніх змін у законодавстві, зокрема, в Сполученому Королівстві та інших країнах, що забезпечують повне юридичне визнання електронних коносаментів як еквіваленту традиційних паперових документів, та при необхідності розробити відповідне національне законодавство.

Джерело : створено автором за [31]

Сучасний стан світової морської торгівлі свідчить про стабільне відновлення після важких випробувань пандемії COVID-19. Дотримання рекомендацій може сприяти стабілізації та збільшенню ефективності світової морської торгівлі. Наприклад, аналіз наявності альтернативних видів палива та їх використання може сприяти зменшенню екологічного впливу галузі, а сприяння використанню електронних торгових документів може полегшити процедури та знизити витрати. Також, удосконалення розуміння методів формування цін на паливо може допомогти у зниженні транспортних витрат та сприяти створенню конкурентоспроможних ринків. У цілому, виконання рекомендацій може забезпечити стає та стабільне функціонування світової морської торгівлі у майбутньому.

2.2. Дослідження сучасного стану морської галузі України

Морський транспортний комплекс України є багатофункціональною структурою, яка задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні. Згідно зі ст. 24 Закону України «Про транспорт» до складу морського транспорту входять підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проєктно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту [44].

Морські порти є необхідною складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави, оскільки вони розташовані на напрямках міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення,

відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку. Основні переваги морської портової галузі України зображено на рисунку 2.7.

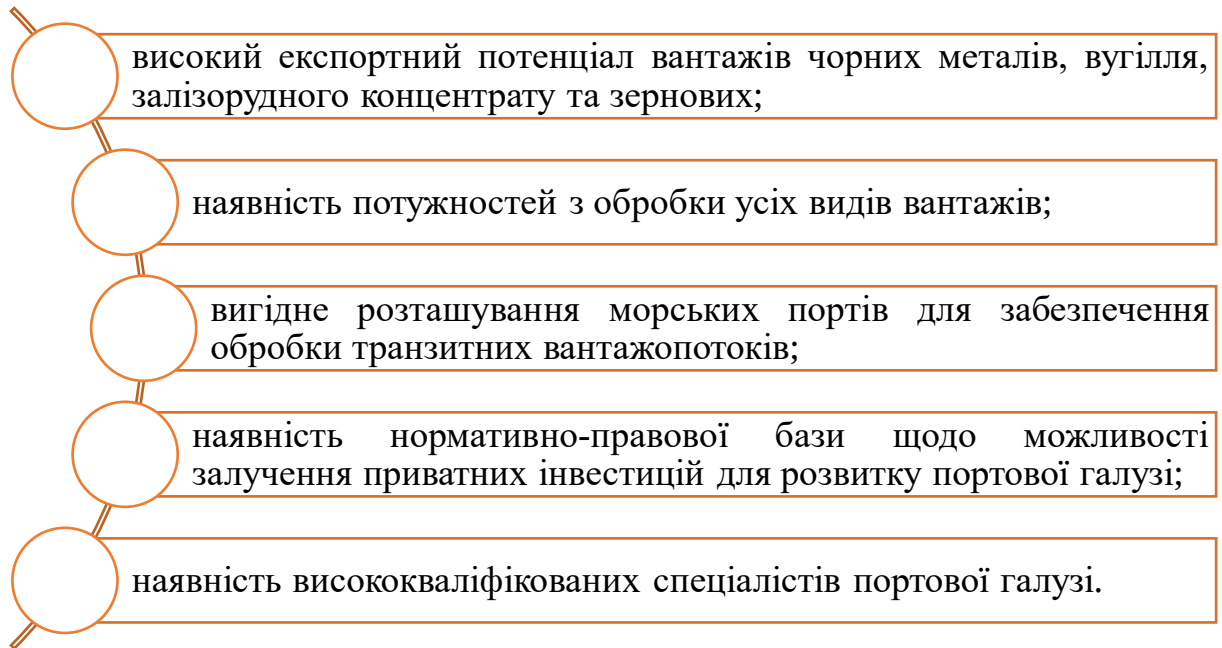


Рис. 2.7. Переваги морської портової галузі України

Джерело : [43]

В Україні, як і в усьому світі, зростає попит на перевезення внутрішнім водним транспортом. Вантажовласники, зокрема металовиробники і зернотрейдери, у зв'язку з економічною нестабільністю, зростанням цін на паливе та збільшенням випадків перебоїв у роботі залізничного та автомобільного транспорту через конфлікт на сході країни, намагаються скоротити транспортні витрати та покращити логістику перевезень.

Річкове судноплавство стає все більш актуальним і затребуваним в Україні. Внутрішній водний транспорт вже найближчим часом може відновити втрачені позиції і скласти серйозну конкуренцію залізничному та автомобільному транспорту.

Перевезення внутрішніми водними шляхами розглядаються урядом України як вид транспорту, який необхідно розвивати для підтримки української економіки через збільшення кількості транспортних та логістичних альтернатив з метою створення більш ефективної та стійкої логістичної системи. Розвиток річкового транспорту, що забезпечує "зелені" перевезення, може мати значний вплив також на соціальний розвиток та навколишнє середовище України.

Згідно зі ст. 27 Закону України «Про транспорт» до складу річкового транспорту входять підприємства річкового транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, порти і пристані, судна, суднобудівно-судноремонтні заводи, ремонтно-експлуатаційні бази, підприємства шляхового господарства, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, проєктно-конструкторські організації та інші підприємства, установи і організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу річкового транспорту [44].

Необхідно зазначити, що річковий транспорт має низку переваг перед автомобільним та залізничним, що створює передумови для зміни логістичних маршрутів на користь перевезень внутрішнім водним транспортом. Ці переваги зображено на рисунку 2.8..

<i>Вантажопідйомність</i>	<i>Економія на ремонті доріг</i>	<i>Екологічність</i>
• 2 баржі та буксир замінюють 250 вантажівок, або 100 залізничних вагонів та 2 локомотиви; можливість перевезень великогабаритних вантажів;	• 1 млн. тон вантажів перевезених річкою (перенаправлених з наземного транспорту) зменшує витрати на ремонт доріг на суму до 1 млрд. грн. протягом 4 років;	• сучасний річковий транспорт є найбільш екологічним нарівні з залізничним та автомобільним, що значно підвищує його конкурентоспроможність з огляду на останні тенденції екологізації ЄС та впровадження відповідних стандартів.

Рис. 2.8. Переваги річкового транспорту України

Джерело : [43]

Можливості річкового транспорту України включають:

- 3 судноплавні річки, дві з яких входять до ТОП-5 найбільших річок Європи;
- 16 річкових портів та терміналів;
- 60 млн. тонн пропускної здатності на рік.

З точки зору суспільних переваг, розвиток річкового транспорту в Україні та його включення в систему мультимодальних перевезень дозволить не тільки знизити енергетичні витрати та скоротити шкідливі викиди в атмосферу, але й транспортувати товари суднами типу «ріка-море» між великими промисловими центрами країни та чорноморськими портами без додаткового перевантаження. Окрім того, зниження навантаження на автомобільні дороги та «оздоровлення» залізниць, звільнення їх від частини нерентабельних перевезень, сприятиме реформам, що відбуваються в залізничному та автомобільному транспорті [43].

Проте, на шляху вищевикладених перспектив існує ряд проблемних питань, які стримують зростання перевезень внутрішні водні транспорт

України та потребують розв'язання. Характеристику проблемних аспектів функціонування річкової галузі України наведено у таблиці 2.4..

Таблиця 2.4

Проблемні аспекти функціонування річкового транспорту в Україні

Проблема	Опис
<i>Недосконала, застаріла, відсутня та нерозвинута публічна інфраструктура</i>	Інфраструктура (шлюзи, навігація, габаритно-судовий хід) не відповідає сучасним вимогам, що утруднює ефективну логістику та участь ВВТ в мультимодальних перевезеннях.
<i>Відсутня достатня приватна інфраструктура</i>	Недостатність термінальних комплексів та мультимодальних логістичних центрів.
<i>Старіння та дефіцит сучасного вантажного та технічного флоту</i>	Необхідність оновлення та розвитку флоту для забезпечення ефективності перевезень.
<i>Відсутність системної кадрової політики та брак кваліфікованого персоналу</i>	Недостатність кваліфікованого персоналу для оптимального функціонування водних шляхів.
<i>Недосконале законодавство</i>	Відсутність чіткого регулювання та бюрократичне навантаження, що не створює привабливого інвестиційного клімату.
<i>Відсутність закону про внутрішній водний транспорт</i>	Неможливість стійкого фінансування галузі та її розвитку.
<i>Відсутність цілісного, системного державного управління</i>	Неефективне управління та розвиток внутрішніх водних шляхів.
<i>Неконкурентні умови роботи</i>	Надмірне податкове навантаження та відсутність гарантованого бюджетного фінансування порівняно з іншими видами транспорту.
<i>Відсутність чіткого розподілу відповідальності</i>	Дублювання функцій між органами виконавчої влади.
<i>Обмеження на річці Дніпро</i>	Обмеження на вільне проходження іноземних суден та роботу іноземного флоту між портами України.

Джерело : структуровано автором за []

Основною проблемою гальмування розвитку та відсутності можливості реалізації усіх стратегічних переваг не тільки річкового транспорту та портової галузі, але й усього морегосподарського комплексу України є військові дії, які тривають з 24 лютого 2022 року.

Попри безперервні бойові дії, атаки армії РФ по інфраструктурі України та цивільних об'єктах, Україна не просто вистояла, а й за багатьма напрямками розпочала відновлення та повільне зростання. Одна із галузей, яка повільними темпами намагається стабілізуватись – морська галузь. Україні вдалося не зупинити роботу глибоководних морських портів і портів Дунайського регіону.

Наразі у тому чи іншому форматі функціонує шість морських портів України з 13 (ще п'ять не працюють з 2014 року, оскільки перебувають у тимчасово окупованому Криму): чорноморські порти Великої Одеси – Одеса, Південний, Чорноморськ і дунайські порти Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ [35].

Статистику обробки вантажів портами України за 2014-2023 рік наведено на рисунку 2.8.

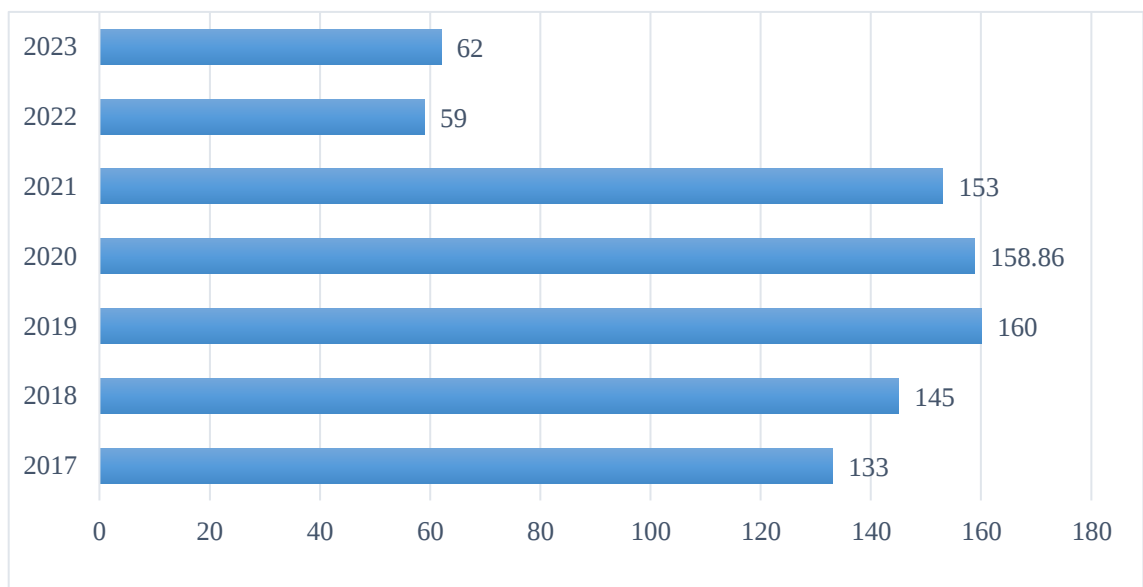


Рис. 2.8. Вантажообіг морських портів України (2017-2023 рр, млн т)

Джерело: створено автором за [36-41]

Загальний обсяг перевалки вантажів в українських портах у 2023 році становив 62 млн т. Порівняно з минулим (2022) роком, простежується зростання обсягів перевалки на 5%. За напрямками, портова перевалка складається з наступних показників : 91,4% загального вантажообігу становив експорт вантажів, а 9,6% - імпорт.

Динаміка перевалки у портах порівняно з минулим роком є неоднозначною:

- У порту «Одеса» спостерігалось зростання на 9%, до 8,4 млн т;
- Порт «Чорноморськ» зафіксував зниження на 3%, до 11,4 млн т;
- Обсяг перевалки в порту «Південний» скоротився на 34%, до 10,1 млн т.

Найдинамічніше збільшення перевалки відбулося в дунайських портах (Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ). Сукупний вантажообіг у цих портах у 2023 році зрос майже вдвічі, до 32 млн т (у 2022 році втричі, до 16,5 млн т з 5,5 млн т у 2021 році). Зокрема, у порту Ізмаїл обсяг перевалки склав 20,2 млн т (зростання у 2,3 рази порівняно з 2022 роком), у Рені – 10,1 млн т (+47% р./р.).

Хоча значну частину в структурі дунайської перевалки складають зернові вантажі (62,5% у 2023 році), ці порти також є важливими для експорту продукції ГМК. У 2023 році перевалка залізної руди склала 1,9 млн т (5,9% від загального вантажообігу). В абсолютному виразі перевалка залізної руди знизилася на 9,5% порівняно з 2022 роком, а перевалка чорних металів зросла у 2,1 рази (до 1,7 млн т) [36].

Запущений наприкінці літа 2022 року морський коридор у межах «зернової ініціативи» за підтримки ООН і Туреччини до весни 2023 року скоротив пропускну спроможність більш ніж удвічі. Причиною цього стали постійні штучні обмеження з боку РФ.

Інспекція у Босфорській протоці у жовтні 2022 року пройшло 331 судно, а у червні 2023 року кількість знизилася до 59 за місяць. Це спричинило падіння експортного вантажопотоку агропродукції: у жовтні 2022 року порти обробили 4,2 млн т продукції, а за половину липня 2023 року – лише 291000 т.

Опівночі 18 липня 2023 року термін дії «зернової угоди» минув, і Росія відмовилася її продовжувати. За час роботи «зернового коридору» через нього було експортовано 32,9 млн т агропродукції при потенційній можливості в 57 млн т.

Після виходу із «зернової угоди» Росія розпочала масований обстріл чорноморських портів України, завдавши серйозних пошкоджень великим терміналам. За цей час було пошкоджено 184 об'єкти портової інфраструктури, сім цивільних суден і понад 300 000 т зерна.

Україна створила новий, власний коридор без участі ООН, Туреччини й тим більше Росії. Дії ЗСУ та українських спецпідрозділів привели до втрати панування ворога в Чорному морі та відновлення контролю над більшою частиною Північно-західного морського регіону.

Завдяки дипломатичним зусиллям створено безпечний маршрут у межах територіальних вод прибережних країн (Туреччини, Болгарії, Румунії) від Босфору до територіального моря України (12-мильна зона), де безпеку забезпечують ЗСУ.

14 листопада Україна разом із британським урядом і пулом страхових компаній створили спеціальний фонд страхування суден на \$50 млн. З початку роботи нового коридору в серпні станом на 5 грудня 2023 року ним скористалося понад 241 судно, якими було перевезено понад 8,6 млн т вантажів. Агропродукція становила 6 млн т. Вдалося розширити номенклатуру вантажів, зокрема почати знову експортувати металургію, а також відкрити порти для імпорту [35].

Українські експортери, зокрема аграрні, раніше спиралися на три Дунайські порти - Рені, Ізмаїл і Усть-Дунайськ, оскільки відсутність власних правил в Чорному морі не дозволяла встановити свої правила. До початку великої війни ці порти використовувалися нечасто через наявність морських шляхів. Проте, за останні два роки тут сформувався логістичний кластер, який став відповідальним за майже третину всього експорту.

Якщо в лютому-грудні 2022 року вантажообіг цих трьох портів склав 14,5 млн тонн, то цьогоріч він досяг 29,4 млн тонн або 120 тис. тонн на добу. На відміну від 2021 року, коли їх загальна перевалка ледь сягала 5 млн тонн. Серед ключових товарів, які транспортувалися дунайськими портами у 2023 році, - зерно, олія, метали та пальне.

Донедавна вважалося, що через дунайські порти можна перевалювати максимум 20 млн тонн вантажів на рік. Таку мету на 2023 рік висувало Міністерство відновлення. Результат виявився значно кращим. Для нарощування вантажообігу у портах побудували або відновили 23 термінали. Це стало можливим завдяки ініціативам портів і приватним інвестиціям. Наприклад, Kernel будує термінал в порту Рені, а «Нібулон» розбудовує інфраструктуру в Ізмаїлі.

Потужності портів вдалося збільшити завдяки днопоглибленню гирла Бистре. Після тривалих перемовин з румунами вдалося збільшити глибину з 3,9 м до 6,5 м. У 2023 році вперше в дунайські порти відкрили прохід суден з осадкою 7 м [42].

Слід зауважити, що нині реалії функціонування морегосподарського комплексу України свідчать про його невідповідність зростаючим потребам у певних видах діяльності морської галузі, вимогам європейських стандартів якості надання транспортних послуг, що підтверджується наступними тенденціями (рисунк 2.9.).

Флот України має загальну кількість 1337 одиниць, включаючи морські (274 од.), річкові (1034 од.) та пасажирські судна (29 од.). До спеціалізованого флоту входять контейнеровози, пороми, рефрижератори, лісовози та судна для важкогабаритних вантажів. Проте більшість суден (понад 85%) перевищили нормативний термін служби, а майже половина з них має вік більше 20 років, що свідчить про неефективне використання потенціалу флоту

Морські порти України є ключовою частиною транспортної та виробничої інфраструктури з'єднаною з європейською та світовою. У країні існує 13 континентальних морських портів, з пропускною здатністю 262 млн тонн на рік та більш ніж 25 000 працівників. Однак, через військові дії, блокаду та окупацію, застарілість основних виробничих фондів та незадовільний стан припортової інфраструктури призвели до послаблення конкурентоспроможності морських портів України на міжнародному та регіональному ринку портових послуг.

Промисловий флот України, який охоплює морське, озерне та ставкове рибне господарство, має потенціал стати джерелом забезпечення економіки сировиною та населення продуктами харчування. Проте відсутність обігових коштів для оновлення та модернізації флоту, низький рівень державної підтримки та інвестиційної привабливості спричинили занепад у цій сфері.

У морегосподарському комплексі України діють судноплавні компанії, такі як ПАТ «Українське Дунайське пароплавство», АСК «Укррічфлот», ТОВ «Судноплавна компанія «Укрферрі» та інші. Проте відсутність стратегій розвитку національної вантажної бази та непривабливості для інвестицій інфраструктури є перешкодами для функціонування морської індустрії.

Рис. 2.9. Тенденції морської галузі України

Джерело : [44]

Пандемія COVID-19, війна в Україні, зміна клімату та геополітика спричинили хаос у сфері морських перевезень та логістиці, заблокувавши одні порти і закривши інші, змінивши конфігурацію маршрутів, збільшивши затримки і підштовхнувши до зростання вартості перевезень.

Сучасні виклики перед морськими транспортними перевезеннями в Україні включають звільнення окупованих територій, зняття блокади та відновлення роботи українських морських портів, розвиток судноплавної діяльності та флоту країни, переорієнтацію вантажопотоку, розроблення мультимодальних перевезень з участю українських портів, підвищення потужностей та обсягів перевезень морськими шляхами, діджиталізацію та модернізацію портів, покращення їх впливу на екологію, та підвищення кваліфікації моряків.

Україні відкриваються можливості збільшення пропускнуєї потужності та повноцінного експорту/імпорту через морські порти, максимальна інтеграція водних транспортних систем до європейських стандартів.

Порти, судноплавні компанії і транспортні оператори повинні розширювати потужності, оновлювати і розширювати флот і обладнання, забезпечувати достатню кількість кваліфікованої робочої сили, покращувати зв'язок і продуктивність, скорочувати викиди і захищати конкуренцію, щоб морський транспорт міг пережити період занепаду під час поточної війни [45].

2.3. Порівняльний аналіз морської галузі провідних морських держав світу

В першому пункті другого розділу нами було визначено, що ключовими регіонами, які займають найбільшу частку світового морського ринку та які формують глобальні тенденції морської торгівлі є Китай, Японія та Америка. За допомогою виділення ключових країн, на чию частку припадає найбільша питома вага у галузі світових морських перевезень, проаналізуємо стан їх

морської галузі, дослідимо чинники, які формують їх конкурентоспроможність та допомагають утримувати лідируючі положення в світі, а також проведемо порівняльний аналіз їх діяльності на світовому морському ринку і виділимо ключові особливості, переваги та недоліки.

Розпочнемо з дослідження ключових особливостей морської галузі Китаю (КНР). Китай займає лідерське положення в галузі морського транспорту, маючи найбільшу судноплавну галузь у світі. Країна має 7 з 10 найбільших контейнерних портів світу та понад 400 менших портів. Рейтинг та ключові характеристики найбільших портів Китаю зображено у Додатку Г. До них, згідно зі статистикою [46] ми віднесли Шанхай, Гонконг, Шеньчжень, Нінбо та Далянь. Зображення цих портів показано на рисунку 2.10.



Рис. 2.10. Найбільші порти Китаю

Джерело : [46]

Вантажообіг портів Китаю (морських та річкових) за січень-березень 2024 року збільшився на 8,1% порівняно з показником за аналогічний період попереднього року - до 4,09 млрд тонн. За даними Національного бюро статистики КНР, у тому числі вантажообіг морських (прибережних) портів у

звітний період зріс на 5,7% і досяг 2,69 млрд тонн. Вантажообіг портів Китаю (морських та річкових) за 2023 рік склав 16,97 млрд тонн, що на 8% більше за показник за 2022 рік [47].

На сьогоднішній день Китай став основним торговельним партнером для Бразилії, Аргентини, Чилі та Перу, і інші країни, можливо, також приєднуються до цього невдовзі. Це стало можливим не лише через імпорт до Китаю таких товарів, як залізна руда, соя і кукурудза, але і через активне розширення інфраструктурних кредитів з боку Азіатського інвестиційного банку. План КНР щодо торгівлі та інвестицій у Латинській Америці ґрунтується на формулі «1 + 3 + 6», яку оголосив голова КНР Сі Цзіньпін на саміті БРІКС у липні 2014 року в Бразилії. Система «1+3+6» та її складові зображено на рисунку 2.11.

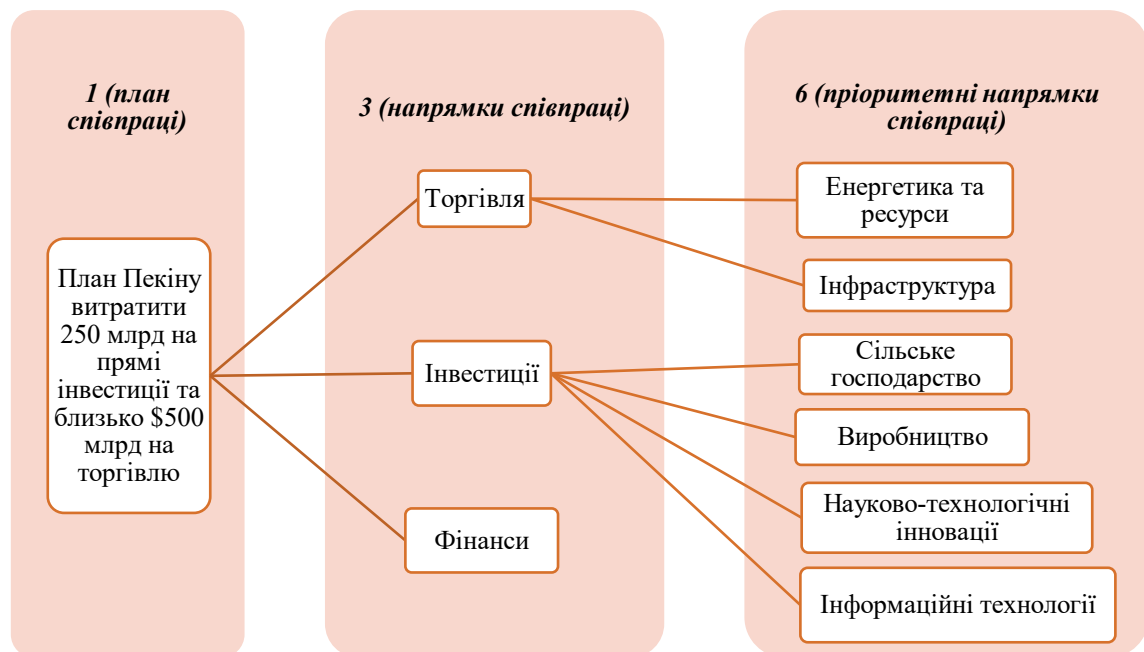


Рис. 2.11. Формула «1+3+6», якою керується Пекін при стратегічному плануванні торгівлі

Джерело : [48]

Після 24 лютого росія також запропонувала вигідні умови співпраці у сфері поставок енергоресурсів, які важливі для Китаю, якому потрібні китайські інвестиції та технології.

Основними торговельними партнерами Китаю (експорт та імпорт) є країни, які представлено у таблиці 2.5.

Таблиця 2.5

Основні торговельні партнери Китаю (за експортом та імпортом продукції)

№	Країна-експортер	Країна-імпортер
1	США	ЄС (Німеччина)
2	Гонконг	Країни АСЕАН (Малайзія, Південна Корея, Японія, Тайвань)
3	ЄС (Німеччина, Великобританія, Нідерланди)	США
4	Країни АСЕАН (В'єтнам, Японія, Південна Корея, Індія)	Австралія

Джерело : [49]

З таблиці 2.5. можна побачити, що, в трійку одночасно, як основних експортерів, так й імпортерів входить США і ЄС. Також до основних торговельних партнерів належать Гонконг, Австралія та країни АСЕАН.

За даними Конференції Організації Об'єднаних Націй з торгівлі та розвитку, Китай посідає третє місце у світі за вантажопідйомністю для морської торгівлі. У 2020 році країна мала 6896 суден та загальний дедвейт (DWT) 128 892 849 тонн, поступаючись лише Греції та Японії. Найбільші судноплавні компанії Китаю включають державну COSCO Shipping та China Merchants Group. COSCO Shipping, найбільша судноплавна компанія у світі, має флот із 1371 судна загальною вантажопідйомністю 113,7 млн DWT.

Китай також має чотири з п'яти найбільших світових контейнерних портів та сім з десяти провідних контейнерних портів. Шанхайський порт є найбільшим портом у світі з погляду пропускної спроможності контейнерів, а Нінбо-Чжоушань – найбільшим портом у світі з вантажопідйомністю.

Китай також є провідним суднобудівником у світі, що поставив нових суден дедвейтом 30,34 млн т, що становить 45,6 % від загальних світових поставок за перші три квартали 2021 року. Однак більшість вироблених суден мають низьку додану вартість і низькотехнологічні у порівнянні з суднами, що

виробляються іншими провідними суднобудівниками, Республікою Корея та Японією.

Китайська влада активно працює над підвищенням конкурентоспроможності свого суднобудівного сектору через ініціативу «Зроблено в Китаї 2025 року», яка визначає суднобудування як один із 10 пріоритетних секторів для досягнення прогресу у високотехнологічному суднобудуванні. Китай також має монополію на світове виробництво контейнерів, і майже кожен контейнер для морських перевезень у світі будується в Китаї завдяки урядовій підтримці галузі, низьким витратам на робочу силу та величезному місцевому попиту [50].

Отже, можемо дійти висновку, що морська галузь Китаю є однією з найбільш розвинених у світі і має кілька особливостей (таблиця 2.6.).

Таблиця 2.6.

Особливості морської галузі Китаю

Особливість	Характеристика
<i>Експорт</i>	Китай є одним з найбільших експортерів товарів у світі, особливо електроніки, текстилю, взуття та іграшок.
<i>Імпорт</i>	Країна активно імпортує нафту, газ, метали, сировину та харчові продукти.
<i>Транзитні вантажі</i>	Китай має розвинену систему транзитних маршрутів через свої порти для третіх країн.
<i>Інфраструктура</i>	Країна інвестує значні кошти у розвиток морської інфраструктури, включаючи порти, суднобудування та логістичні центри.
<i>Розвиток</i>	Морський сектор є важливою галуззю для економічного розвитку Китаю, створюючи робочі місця та забезпечуючи транспорт товарів.
<i>Стратегічні партнерства</i>	Китай активно розвиває стратегічні партнерства з іншими країнами у морській галузі, такими як Греція, Японія, ЄС.
<i>Продовження розвитку</i>	Планується подальший розвиток морської галузі Китаю через розширення інфраструктури та вдосконалення логістичних процесів.
<i>Інновації</i>	Китай активно впроваджує інновації в морській галузі, що допомагає підвищувати її конкурентоспроможність.

Джерело [50]

Після складання таблиці 2.6., можемо підбити підсумок, що Китай є провідною державою в морській торгівлі в світі через кілька ключових факторів. По-перше, велика кількість суден та їх вантажопідйомність роблять його одним з найбільших гравців у цій галузі. По-друге, Китай має одні з найбільших контейнерних портів у світі, що сприяє його позиції як головного транзитного центру для міжнародної торгівлі. Крім того, висока ефективність та конкурентоспроможність китайського суднобудівного сектору роблять його привабливим для світового ринку. Надійна інфраструктура та підтримка влади сприяють розвитку морської торгівлі у Китаї. Нарешті, стратегічні ініціативи, такі як «Один пояс, один шлях», дозволяють Китаю активно розширювати свої торговельні зв'язки з іншими країнами.

Наступною країною, чию успішну морську галузь ми розглянемо – буде Японія. Морський транспорт для Японії, четвертої за величиною економікою світу, є незамінним, оскільки понад 99% зовнішньої торгівлі країни здійснюється морем. Крім того, морські перевезення є ключовим для внутрішнього руху людей та вантажів через більше ніж 400 островів Японії.

У Японії існують двадцять два великих морських порти, але основними для відправки вантажів вважаються: Кобе, Токіо, Нагоя, Осака, та Йокогама. Ключові характеристики цих портів зображено у таблиці 2.7.

Таблиця 2.7.

Ключові характеристики головних портів Японії

Порт	Розташування	Особливості
Кобе	Кобе, Гіого	Найбільший у світі рибний ринок, приміський порт для Осаки.
Токіо	Токіо	Розташований у центрі міста, обслуговує як пасажирські, так і вантажні судна.
Нагоя	Нагоя, Айчі	Третій за обсягами контейнерний порт в Японії, збільшує обсяги транзиту через встановлення нових міжнародних маршрутів.
Осака	Осака	Найбільший порт в Японії за загальним обсягом вантажів.

Йокогама	Йокогама, Канагава	Найбільший за обсягом контейнерний порт в Японії, один з найбільших у світі.
----------	-----------------------	--

Джерело : [51]

Зображення головних портів Японії портів подано на рисунку 2.12.



Порт Кобе



Порт Токіо



Порт Нагоя



Порт Осака



Порт Йокогама

Рис. 2.12. Найбільші порти Японії

Джерело : [51]

Японські судноплавні та суднобудівні компанії, які є ядром морського кластера, активно співпрацюють на міжнародному ринку, виробляючи та орендуючи судна. Конкуренція в галузі настільки велика, що провідні компанії об'єднали зусилля, створивши Ocean Network Express (ONE), яке є частиною THE Alliance, одного з найбільших альянсів судноплавства. Крім того, Японія стратегічно спрямована на становлення провідним центром бункерування зрідженого природного газу (ЗПГ), що сприятиме посиленню її міжнародної конкурентоспроможності та розвитку морської галузі [51].



Рис. 2.13. Логотип альянсу Ocean Network Express (ONE)

Джерело : [52]

На сьогоднішній день Японія входить до трійки лідерів у суднобудуванні, посідаючи третє місце після Китаю та Південної Кореї. Країна є одним з найбільших виробників торгових суден у світі, що задовольняє попит одного з найбільших торгових флотів.

Судноплавство, суднобудування та морське машинобудування формують основу тісно пов'язаної морської галузі Японії. Разом вони стикаються з викликами на високо конкурентному ринку, прагнучи зробити японське судноплавство вуглецево нейтральним до 2050 року.

Головна державна стратегія - стати провідним центром бункерування зрідженого природного газу (ЗПГ). З моменту набрання чинності суворішими правилами Міжнародної морської організації у 2020 році та метою скоротити викиди парникових газів вдвічі до 2050 року (порівняно з 2008 роком), ЗПГ очікується стати основним паливом для суден. Японія, найбільший імпортер ЗПГ, вбачає в цьому свою перевагу для забезпечення суден на світових торгових маршрутах разом із Сінгапуром, найбільшим центром бункерування морського палива.

Стратегічні перспективи розвитку японської морської галузі зображено на рисунку 2.14..

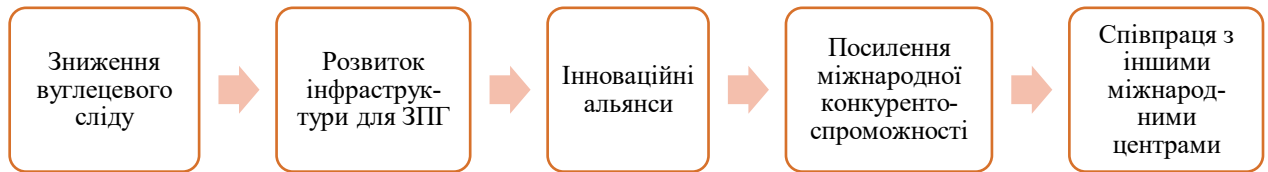


Рис. 2.14. Стратегічні перспективи розвитку морського судноплавства Японії

Джерело : [51]

Ці перспективи спрямовані на зміцнення позицій Японії як одного з лідерів у світовому морському судноплавстві, адаптацію до нових екологічних стандартів і розвиток сучасних технологій.

З цією метою морські кластери, такі як NYK Line, «K» Line, Toyota та Sumitomo, об'єднали зусилля з державними компаніями для створення Central LNG Shipping Japan Corporation і Ecobunker Shipping Corporation. Ці нові технологічні підприємства спеціалізуються на бункеруванні «судно на судно», що вперше було здійснено в Японії в жовтні 2020 року. Зрештою, ця стратегія спрямована на підвищення міжнародної конкурентоспроможності Японії через удосконалення ланцюгів постачання та встановлення частих прямих поставок по всьому світу. Іншими словами, це означає збільшення доходів і зайнятості завдяки обсягу вантажів, низьким витратам і зручності. Кількість заходів до японських портів буде показником успішності цієї стратегії [53].

Отже, після аналізу морської галузі Японії, можемо виокремити ключові особливості морської політики цієї надзвичайно розвинутої держави. Їх представлено у таблиці 2.8.

Таблиця 2.8

Ключові особливості морської галузі Японії

Фактор	Характеристика
<i>Імпорт продукції</i>	Є найбільшим імпортером ЗПП, а також імпортує нафту, сировину для виробництва, промислові товари та споживчі продукти.
<i>Експорт продукції</i>	Експортує автомобілі, електроніку, машини, судна, промислові товари та технології. Суднобудівні компанії експортують велику кількість суден різних типів.
<i>Транзитні вантажі</i>	Використовується як транзитний вузол для перевезення вантажів між Азією та іншими континентами завдяки своєму географічному розташуванню та розвиненій портовій інфраструктурі.
<i>Спрямова-ність морської політики</i>	Стратегія спрямована на забезпечення нейтрального до вуглецю судноплавства до 2050 року, розвиток інфраструктури для бункерування СПГ та покращення глобальних ланцюгів постачання.
<i>Інновацій-ність</i>	Активно впроваджуються нові технології в суднобудуванні, такі як автоматизація та цифровізація процесів, розвиток екологічних технологій, інноваційні методи бункерування.
<i>Суднобудів-на галузь</i>	Японія є третьою за величиною суднобудівною країною світу. Основні суднобудівні компанії включають Imabari Shipbuilding, JMU та Oshima Shipbuilding.
<i>Судноплавна галузь</i>	Включає великі судноплавні компанії, такі як NYK Line, MOL і «К» Line, які є частиною великих глобальних альянсів, таких як Ocean Network Express (ONE).
<i>Екологічні ініціативи</i>	Акцент на зменшенні викидів парникових газів та впровадження екологічних видів палива. Розробка та використання СПГ як основного судноплавного палива.
<i>Конкурентні переваги</i>	Висока якість суднобудування, технологічні інновації, розвинена інфраструктура портів, стратегічне розташування та сильна державна підтримка морської галузі.
<i>Міжнародна співпраця</i>	Співпраця з міжнародними центрами, такими як Сінгапур, для спільного розвитку бункерувальної інфраструктури та покращення глобальних ланцюгів постачання.
<i>Зайнятість</i>	Морська галузь створює значну кількість робочих місць як на морі, так і на суші, як в Японії, так і за кордоном, підтримуючи економічний розвиток країни.

Джерело : створено автором за [51-53]

Таблиця 2.9. відображає основні особливості морської галузі Японії, підкреслюючи її стратегічні напрямки розвитку та важливість для економіки країни.

До речі, Україна зафіксувала значний інтерес з боку японського бізнесу щодо запуску та реалізації нових проектів. Японія має стати одним із лідерів економічного відновлення та реконструкції нашої держави. Про це заявив Прем'єр-міністр Денис Шмигаль під час прес-конференції 20 лютого після візиту до Токіо. Під час конференції було підписано 56 документів різного рівня. Зокрема, укладено міжурядову угоду про уникнення подвійного оподаткування.

Досягнуто домовленості про надання Україні гранту для реалізації Програми екстреного відновлення від Японського агентства міжнародного співробітництва JICA. За словами Прем'єр-міністра, кошти підуть на відбудову енергетики, транспортної галузі та гуманітарного розмінування.

Крім того, Міністерство аграрної політики та продовольства України підписало низку документів із японськими компаніями, що виробляють сільськогосподарську техніку [54].

Наступною провідною морською державою світу є Америка.

Як і багато інших країн, що глибоко інтегровані у систему міжнародної торгівлі, Сполучені Штати Америки (США) значною мірою залежать від морського транспорту для імпорту та експорту багатьох життєво важливих товарів.

Завдяки своєму географічному розташуванню, США суттєво спираються на судна для підтримки торгових потоків зі своїми партнерами. Майже 69% усіх товарів, якими торгують США, транспортуються водними шляхами, переважно морськими суднами. У вартісному вираженні судна перевозять понад 41% загальної вартості товарів, якими торгують США [55].

Сполучені Штати мають багато потужних портів, які є життєво важливими воротами для міжнародної торгівлі та співробітництва. Ці порти мають вирішальне значення не лише для економіки країни, а й для глобальних логістичних ланцюгів. Рейтинг найбільших портів США (за даними 2022 року) подано у таблиці 2.9.

Таблиця 2.9

Топ-5 найбільших портів США (на основі кількості TEU, які вони обробили у 2022 році)

<i>Порт</i>	<i>Загальний вантажообіг (TEU)</i>	<i>Зміна відносно 2021 року</i>	<i>Загальний імпорт (TEU)</i>	<i>Загальний експорт (TEU)</i>
Порт Лос-Анджелеса, Каліфорнія	9,911,159	-14,53%	5,015,315	4,895,844
Порт Лонг-Біч, Каліфорнія	9,133,657	-2,67%	4 526 997	4,606,660
Порт Нью-Йорк і Нью-Джерсі	9,493,664	+5,7%	4 825 075	4,668,589
Порт Саванна, штат Джорджія	5,892,131	+4,97%	2,927,390	2,964,741
Порт Сіетл і Такома, штат Вашингтон	3 384 018	-9,43%	1 258 631	555,556

Джерело :[56]

Близько 40 000 приватних американських суден готові до експлуатації у зовнішній і внутрішній торгівлі США, забезпечуючи транспортування понад 2 мільярдів метричних тонн вантажу по водних шляхах країни щорічно.

Тільки порти Нью-Йорка та Нью-Джерсі щороку приймають понад 4500 суден, перевозячи понад 220 мільйонів метричних тонн вантажів. Морська індустрія значно сприяла розвитку як національної, так і глобальної економіки. Сучасні транспортні системи та економічна глобалізація стали рушійною силою морської галузі, яка є лідером у транспортному секторі [57].

Контейнерні вантажопотоки складають найбільшу частку вантажопотоків США. Глобалізаційні тренди та тенденції, які зародились під час пандемії COVID-19 впливали і на контейнеризацію вантажів, які прямують в США, або з США. Контейнерні вантажопотоки на основних контейнерних торгових маршрутах у 2022 році за торговими маршрутами зображено на рисунку 2.15.

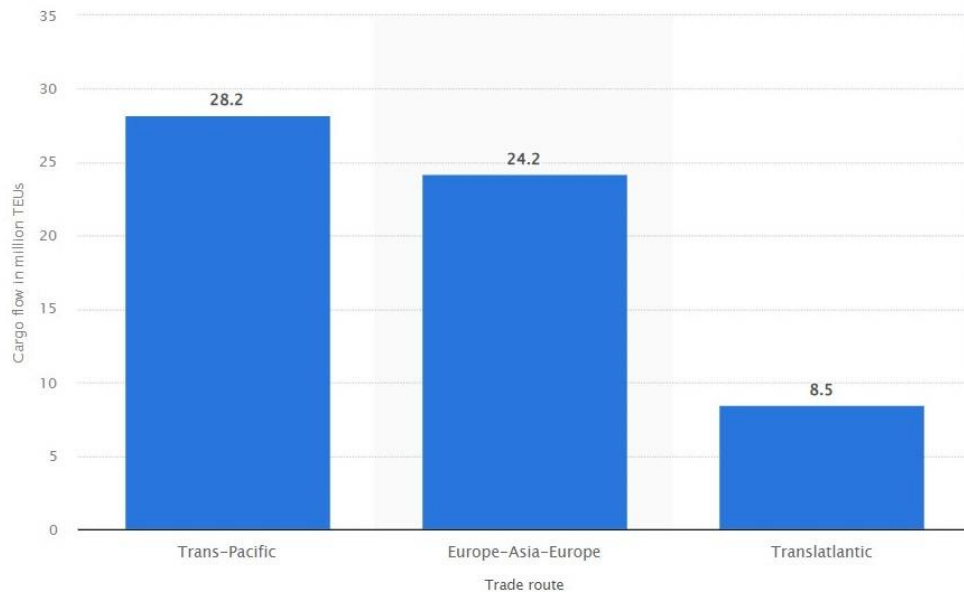


Рис. 2.15. Контейнерні вантажопотоки на основних контейнерних торгових маршрутах у 2022 році за торговими маршрутами

Джерело : [58]

У першій колонці відображено кількість TEU (у мільйонах), які транспортувались через Тихоокеанські маршрути; у другій – по маршруту Європа-Азія-Європа, а в третій – через Трансатлантичні маршрути. Тихоокеанські маршрути – це усі логістичні лінії, які функціонують в США. Тому, можемо з впевненістю стверджувати, що США є лідером серед експортерів та імпортерів продукції.

У 2022 році торговельний флот США складався з майже 1800 суден. Їх загальна вантажопідйомність сягнула понад 54,3 мільйона тонн дедвейту. На глобальному рівні США контролювали 2,6% світового торговельного флоту і займали 11 місце після таких країн, як Греція, Китай і Японія. Кількість торгових суден у бенефіціарній власності Сполучених Штатів (США) з 2014 по 2022 рік за типом реєстрації зображено на рисунку 2.16.

Торговий флот, який контролюється Сполученими Штатами Америки, зменшувався між 2018 і 2022 роками, склавши 1776 суден у 2022 році. Того року близько 770 із цих суден було зареєстровано в Сполучених Штатах (США), тоді як близько 1000 суден були зареєстровані за межами США [59].

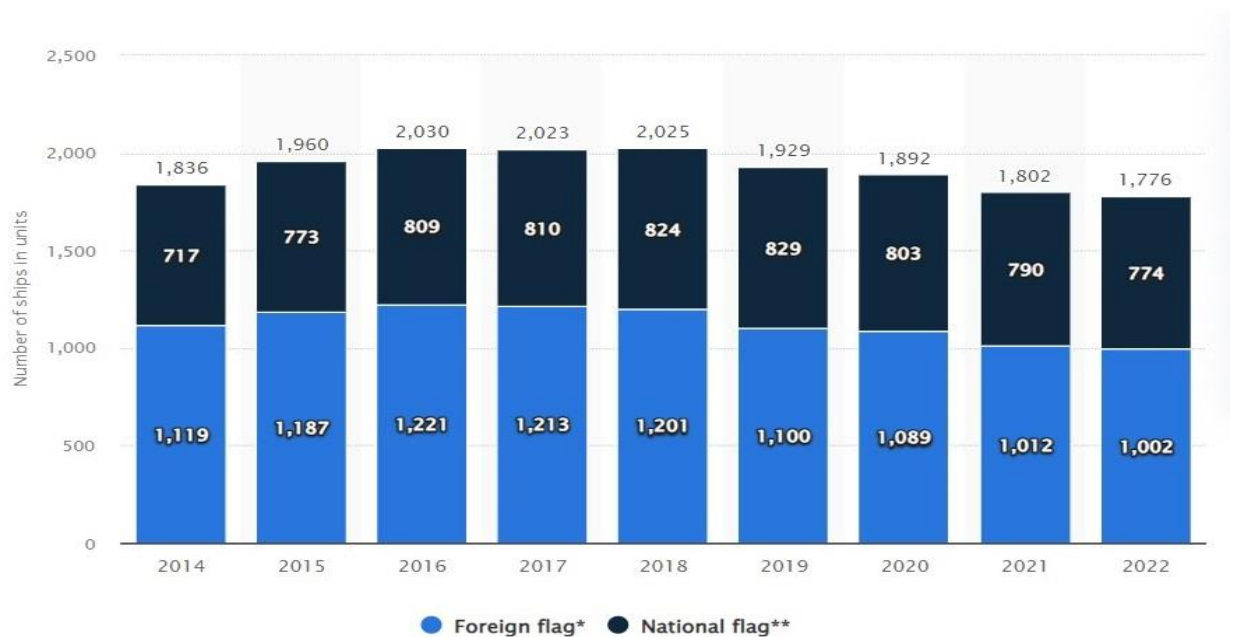


Рис. 2.16. Кількість торгових суден у бенефіціарній власності Сполучених Штатів (США) з 2014 по 2022 рік за типом реєстрації
Джерело : [59]

Контейнерна торгівля США є незбалансованою, значною мірою орієнтованою на імпорт. З січня по жовтень 2021 року імпорт становив понад 76% від загальної вартості контейнерної торгівлі США. Оскільки Китай є найбільшим зовнішнім торговим партнером США, більшість контейнерних перевезень здійснюється через тихоокеанське узбережжя США.

У 2020 році каліфорнійські порти Лос-Анджелес і Лонг-Біч були найбільшими портами США за кількістю контейнерів. Порт Лос-Анджелеса обробив майже 6,5 мільйона контейнерів, а вантажообіг порту Лонг-Біч у 2020 році склав понад 5,7 мільйона TEU. Ці порти мають найрозвиненішу інфраструктуру серед усіх портів США.

Порти Лос-Анджелеса та Лонг-Біч мають по вісім контейнерних терміналів з понад 60 контейнерними кранами. Крім того, порти добре інтегровані з залізничною мережею, що робить їх важливою ланкою в інтермодальних вантажних перевезеннях США [55].

Можемо структурувати ключову інформацію про морську галузь США за допомогою створення таблиці 2.10.

Таблиця 2.10

Ключові характеристики морської галузі США (за даними 2022 року)

Аспект	Показники
Вартість товарів, морську торгівлю якими здійснює США	1,9 трлн доларів США
Вага морських товарів, якими здійснює торгівлю США	1,6 млн тон
ВВП США за рахунок водного транспорту	15,8 млрд доларів США
Торговий флот США	1,8 тис
Вантажопідйомність контрольованого США торгового флоту	54 тис
Кількість приватних суден під прапором США, що належить прапору Закону Джонса	93
Найбільший порт США за загальною пропускною здатністю	Порт Х'юстон
Найбільший порт США для сухих вантажів	Порт Південної Луїзіани
Найбільший контейнерний порт США	Порт Лос-Анджелеса

Джерело : [55]

Після огляду морської галузі США, можемо виокремити ключові особливості діяльності цього передового регіону за допомогою побудови таблиці 2.11.

Таблиця 2.11

Особливості морської галузі США

Критерій	Показники та характеристики
Імпорт	У 2021 році імпорт складав понад 76% від загальної вартості контейнерної торгівлі США.
	Найбільші імпортні порти: Лос-Анджелес та Лонг-Біч.
Експорт	Відносно низька частка в контейнерній торгівлі.
	Важливі експортні товари: зерно, вугілля, нафтохімічні продукти.
Транзит	США є важливим транзитним вузлом для міжнародної торгівлі, особливо через Атлантичне та Тихоокеанське узбережжя.
	У 2020 році через порти США пройшло понад 2,2 мільярда коротких тонн вантажів.
Інфраструктура	Високорозвинена інфраструктура контейнерних портів, зокрема у портах Лос-Анджелес та Лонг-Біч, які мають по 8 контейнерних терміналів і понад 60 контейнерних кранів.
	Потужна залізнична та автомобільна мережа, що забезпечує ефективні інтермодальні перевезення.
Спеціалізація та спрямованість	Основна спрямованість на імпорт товарів з Китаю та інших азіатських країн.
	Висока частка контейнерних перевезень.
	Орієнтація на розвиток інтермодальних транспортних систем.
Сильні сторони	Великий і сучасний торговельний флот, що складається з майже 1800 суден у 2022 році.
	Потужні порти з розвинуеною інфраструктурою.
	Високий рівень інтеграції в глобальну торговельну систему.
	Значні обсяги перевезень, що дозволяє підтримувати конкурентоспроможність на світовому рівні.

Джерело : [55]

Після аналізу морської галузі трьох провідних держав – Китаю, Японії та США, можемо провести порівняльний аналіз цих держав. Порівняльний аналіз морських галузей Китаю, Японії та США може бути проведений за декількома ключовими критеріями:

– обсяг та напрям експорту-імпорту: Китай, як найбільший експортер у світі, має значний обсяг морського експорту, зокрема вантажів та контейнерів. Японія, з іншого боку, відома як один з найбільших імпортерів

енергоресурсів і сировини, таких як нафта та зерно, що відображається у великому обсязі морського імпорту. США також є великим експортером та імпортером, зокрема експортує сільськогосподарську продукцію та імпортує автомобілі та електроніку.

- спеціалізація портів: у Китаї великий акцент на розвиток портів для обробки великих обсягів контейнерного та вантажного трафіку. В Японії, з урахуванням високого попиту на енергоресурси, більший акцент зроблений на порти, спеціалізовані на обробці нафтових та газових продуктів. У США, порти спрямовані на обробку широкого спектру товарів, включаючи сільськогосподарські продукти та інші товари.

- стратегічна спрямованість: Китай активно розвиває свою морську галузь, зокрема шляхом розширення флоту та модернізації портової інфраструктури, щоб підтримати свої експортні та імпортні потреби. Японія зосереджується на підвищенні ефективності та технологічній модернізації своїх портів та суден. США акцентують на розвитку інфраструктури, що підтримує торгівлю, а також на розвитку зеленої та сталої морської галузі.

- ключові відмінності в діяльності: Китай активно залучається до побудови нових портових об'єктів і розвитку транспортних коридорів для забезпечення своїх потреб у транспортуванні товарів. Японія, як країна із обмеженими природними ресурсами, розвиває технології екстракції ресурсів з морського дна. США активно працюють над підвищенням ефективності та безпеки морського транспорту.

Враховуючи ці фактори, можна сказати, що Китай має більш високий обсяг експорту та імпорту, акцентуючи на розвитку портової інфраструктури для підтримки цього обсягу. Японія спеціалізується на імпорті енергоресурсів та технологій, використовуючи свої порти для цього. США, зі своєю великою економікою, зосереджуються на розвитку торговельної інфраструктури та зеленій енергетиці.

РОЗДІЛ 3

ФОРМУВАННЯ МЕХАНІЗМУ АДАПТАЦІЇ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ ДО НОВИХ РЕАЛІЙ

3.1. Визначення факторів та заходів на шляху до адаптації морської галузі України до нових реалій

Відповідно до проаналізованого матеріалу та інформаційної бази щодо стану морської галузі України, можемо виокремити ряд чинників, які стримують та гальмують морегосподарський сектор України на шляху до євроінтеграційних процесів та посилення конкурентних позицій на світовому ринку морської торгівлі. Вони представлені на рисунку 3.1..

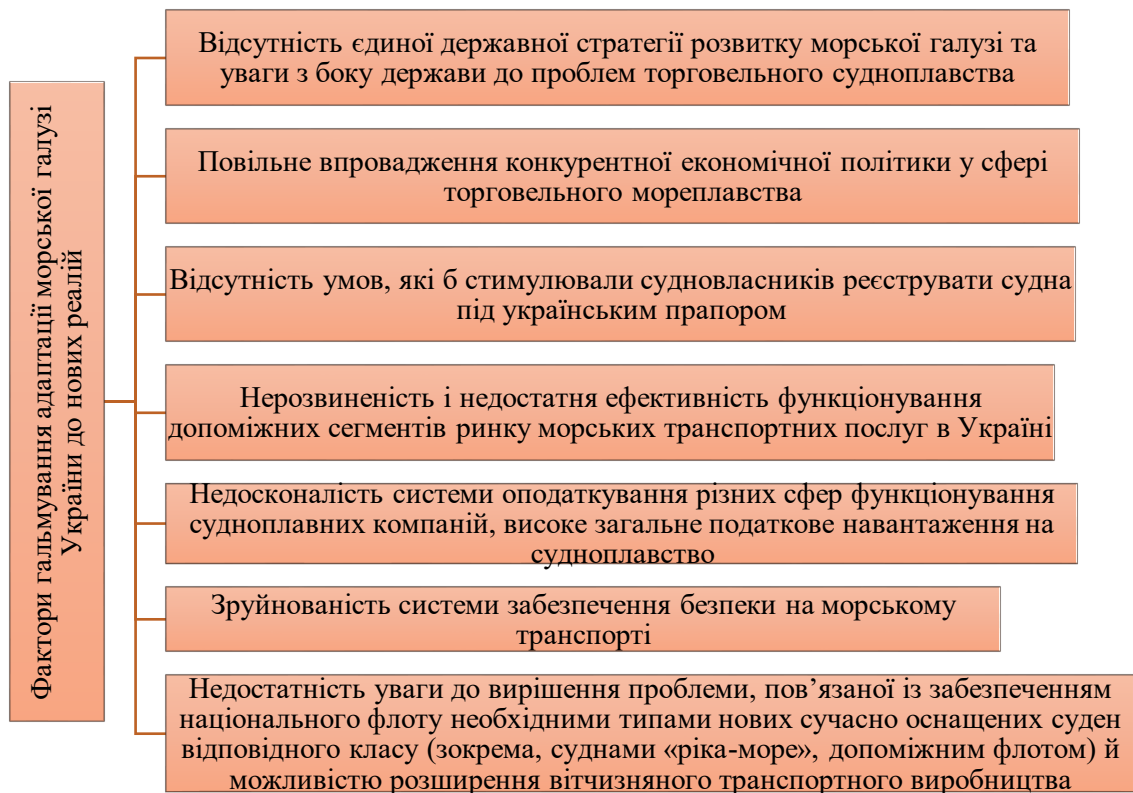


Рис. 3.1. Основні стримуючі фактори на шляху до адаптації морської галузі України до нових реалій

Джерело : [60, с.12-13]

Виокремимо характер впливу кожного з факторів, описаних у таблиці 3.1. задля того, аби в подальшому мати змогу визначити механізми, які можуть допомогти підтримати адаптацію морської галузі України до нових реалій, мінімізуючи вплив цих факторів. Характеристика впливу кожного фактору гальмування процесу адаптації морської галузі України до нових реалій описана у таблиці 3.1.

Таблиця 3.1.

Характеристика сутності та впливу стримуючих факторів

Стримуючий фактор	Характеристика впливу
<i>Відсутність єдиної державної стратегії розвитку морської галузі</i>	Обсяг морських перевезень вантажів через українські порти під Державним прапором України складає лише 5-7%. Важливі урядові ініціативи, як-от Указ Президента від 16 травня 2008 року № 463/2008, спрямовані на координацію зусиль для відновлення позицій України як морської держави, не були реалізовані і втратили силу. Крім того, Морська доктрина України на період до 2035 року, на думку експертів, є декларативним документом, який не забезпечив належного імпульсу для розвитку морського транспорту як конкурентного сектора економіки.
<i>Повільне впровадження конкурентної економічної політики у сфері торговельного мореплавства</i>	гальмує адаптацію морської галузі України до нових реалій, оскільки актуальність такої політики зростає з перспективами інтеграції до європейської транспортної системи. Відсутність сучасних управлінських та фінансових інновацій, спрямованих на лібералізацію і приватизацію, перешкоджає створенню конкурентоспроможних моделей управління, залученню приватного капіталу, і удосконаленню ціноутворення. Це обмежує інвестиційну привабливість і можливості для розвитку галузі.
<i>Відсутність умов, які б стимулювали судновласників реєструвати судна під</i>	гальмує адаптацію морської галузі України до нових реалій, оскільки це не дозволяє повною мірою реалізувати її потенціал як морської держави. Це обмежує розвиток вітчизняного суднобудування і не сприяє концентрації флоту під національним прапором. Введення міжнародного реєстру суден, що пропонує конкурентні умови та податкові пільги, могло б змінити ситуацію, як

<i>українським прапором</i>	це сталося в інших країнах, таких як Данія, Туреччина, Португалія, Франція та Італія.
<i>Нерозвиненість і недостатня ефективність функціонування допоміжних сегментів ринку морських транспортних послуг в Україні</i>	Нерозвиненість і недостатня ефективність функціонування допоміжних сегментів ринку морських транспортних послуг в Україні, таких як фрахтовий ринок і ринок транспортних посередників, може значно уповільнити процес адаптації морської галузі до нових реалій. Оптимізація параметрів цих сегментів, таких як лінійні агенти, фрахтові брокери, транспортно-експедиторські компанії тощо, є важливою для глобальної логістичної системи доставки вантажів. Це важливо для забезпечення сталого функціонування і розвитку ринку морських транспортних послуг в цілому.
<i>Недосконалість системи оподаткування різних сфер функціонування судноплавних компаній, високе загальне податкове навантаження на судноплавство</i>	Недосконалість системи оподаткування, високе податкове навантаження, проблеми з кредитуванням та відсутність належного забезпечення морських застав та іпотек ускладнюють модернізацію і відновлення флоту, знижують кількість і тоннаж суден українських судноплавних компаній, та зменшують їх конкурентоспроможність на світовому ринку.
<i>Зруйнованість системи забезпечення безпеки на морському транспорті</i>	Зруйнованість системи забезпечення безпеки на морському транспорті, зокрема реорганізація Укрморрічінспекції, відсутність фахового штату та належного фінансування у новоствореній Державній службі України з безпеки на транспорті, разом із застарілим обладнанням та відсутністю власної супутникової системи зв'язку, значно гальмують процес адаптації морської галузі України до нових реалій. Війна на території України, блокада портів та низький рівень безпеки в Чорному та Азовському морях ще більше погіршують ситуацію, знижуючи конкурентоспроможність українських судноплавних компаній.
<i>Недостатність уваги до вирішення проблеми, пов'язаної із забезпеченням національного флоту</i>	Недостатня увага до забезпечення національного флоту сучасними суднами, труднощі з залученням банківських кредитів та інвестицій, а також відсутність державної підтримки через гнучку податкову і кредитну політику гальмують адаптацію морської галузі України до нових реалій. Це знижує можливість побудови та модернізації флоту, зменшуючи конкурентоспроможність і стратегічний потенціал національної економіки у сфері морських перевезень.

Джерело : [16]

Фактори стримування адаптації морської галузі України до нових реалій можуть бути розв'язані за допомогою впровадження рекомендованих заходів. Після виокремлення заходів з розв'язання проблеми стримування адаптації морської галузі України до нових реалій, ми матимемо змогу створити механізми управління процесом адаптації та підтримки морської галузі на шляху до євроінтеграційних процесів та

Система цих заходів зображена у таблиці 3.2.

Таблиця 3.2.

Заходи для переходу від впливу стримуючих факторів до конструктивного розвитку та адаптації морської галузі України

Фактори гальмування	Заходи для подолання
Відсутність єдиної державної стратегії розвитку морської галузі	Розробка та впровадження комплексної державної стратегії розвитку морської галузі. Реалізація існуючих урядових ініціатив, як-от Морська доктрина України, з чіткими планами дій та бюджетами.
Повільне впровадження конкурентної економічної політики у сфері торговельного мореплавства	Прискорення впровадження сучасних управлінських та фінансових інновацій. Лібералізація та приватизація галузі для створення конкурентоспроможних моделей управління. Поліпшення умов для залучення приватного капіталу.
Відсутність умов, які б стимулювали судновласників реєструвати судна під українським прапором	Введення міжнародного реєстру суден з конкурентними умовами та податковими пільгами. Забезпечення вигідних умов для реєстрації суден під українським прапором.
Нерозвиненість і недостатня ефективність функціонування допоміжних сегментів ринку морських транспортних послуг в Україні	Оптимізація роботи допоміжних сегментів ринку (фрахтовий ринок, ринок транспортних посередників). Створення сприятливих умов для діяльності лінійних агентів, фрахтових брокерів, транспортно-експедиторських компаній.
Недосконалість системи оподаткування різних сфер функціонування	Реформа податкової системи з метою зниження податкового навантаження на судноплавні компанії.

судноплавних компаній, високе загальне податкове навантаження на судноплавство	Забезпечення належного механізму для морських застав та іпотек. Поліпшення умов для кредитування та інвестицій в галузь.
Зруйнованість системи забезпечення безпеки на морському транспорті	Відновлення та модернізація системи забезпечення безпеки на морському транспорті. Забезпечення належного фінансування та формування фахового штату Державної служби України з безпеки на транспорті. Розвиток власної інтегрованої супутникової системи зв'язку.
Недостатність уваги до вирішення проблеми, пов'язаної із забезпеченням національного флоту	Забезпечення державної підтримки через гнучку податкову і кредитну політику. Розподіл ризиків довгострокових інвестицій між державним бюджетом, бюджетами підприємств та іншими джерелами інвестування. Активізація банківського кредитування та залучення інвестицій для побудови та модернізації флоту.

Джерело : створено автором за [8]

Послідовна та комплексна реалізація кожного з вище вищевизначених заходів дозволить морській галузі України розпочати процес адаптації до нових реалій світової морської галузі та зайняти своє конкурентоспроможне місце на світовій арені. Оскільки Україна є морською державою з потужним потенціалом розвитку та технологічними можливостями – реалізація цих заходів та злагоджена комунікація та координація між державою, приватним сектором та вантажовласниками сприятиме цьому процесу.

3.2. Розробка механізму підтримки адаптації морської галузі до нових реалій

Перед нами стоїть завдання розробки механізмів підтримки адаптації морської галузі до нових реалій.

Відповідно до проаналізованого стану морської галузі України, виокремлених тенденцій (як на національному, так і на міжнародному рівні), зазначених перешкод до процесу адаптації морської галузі України до нових реалій та систематизованих заходів щодо переходу від деструктивного впливу чинників до конструктивного розвитку та процесу адаптації, можемо створити механізм забезпечення підтримки адаптації морської галузі до нових реалій. Зробимо це за допомогою створення рисунку 3.2.

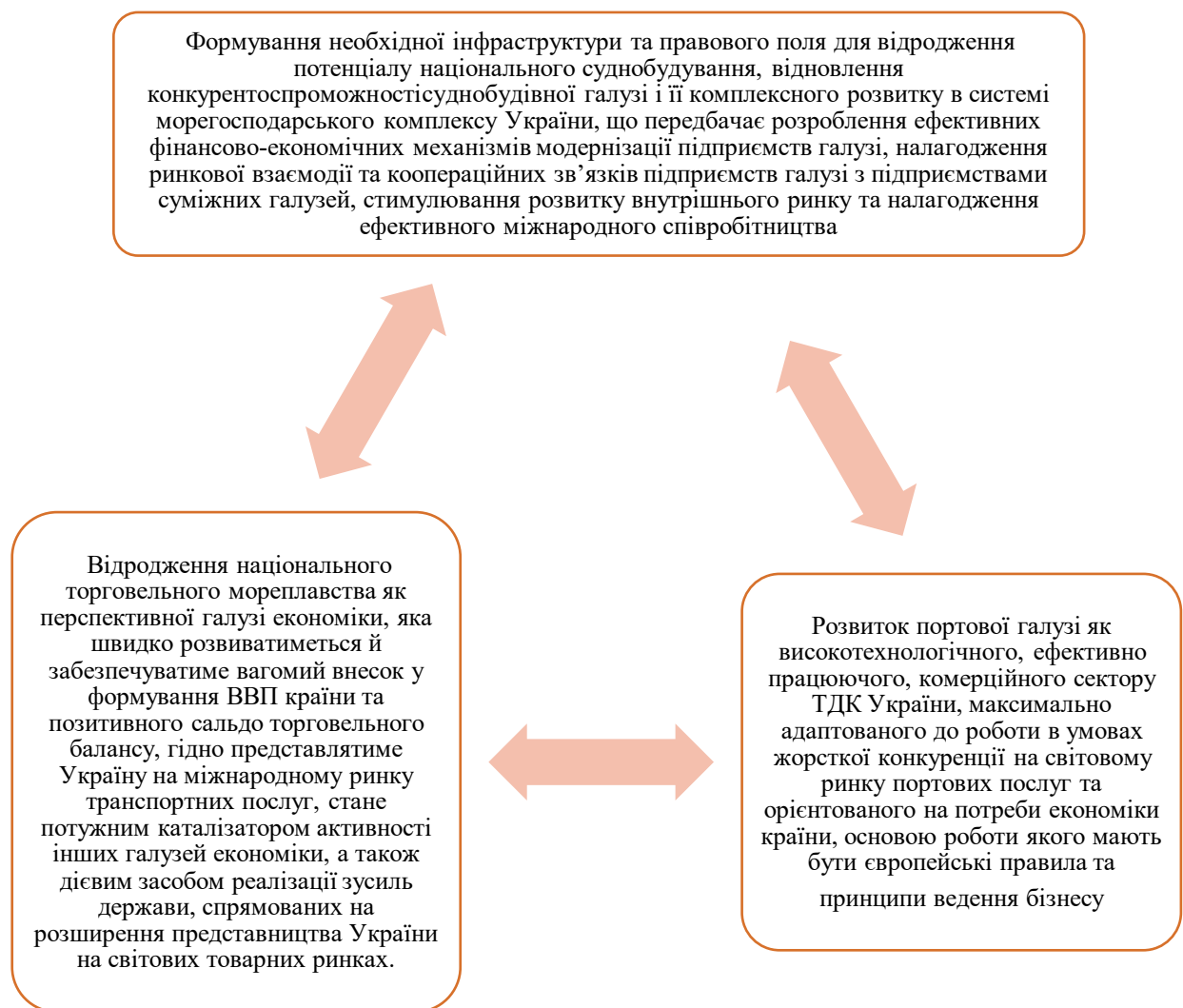


Рис. 3.2. Загальний вигляд механізму підтримки адаптації морської галузі України до нових реалій

Джерело : створено автором за [60]

Відповідно до визначеного механізму підтримки адаптації морської галузі України до нових реалій визначимо учасників цього процесу та зазначимо їхні завдання на шляху до реалізації зазначеного механізму.

Перший елемент рисунку 3.2. – відродження національного торговельного мореплавства. Під час реалізації цього напрямку, виконавцями будуть такі суб'єкти (таблиця 3.3.).

Таблиця 3.3.

Суб'єкти процесу відродження національного торговельного мореплавства та їх завдання в рамках підтримки адаптації морської галузі України до нових реалій

Суб'єкти	Завдання
Міністерство Інфраструктури України	Відповідальне за розробку та реалізацію державної політики у сфері транспорту.
Державна служба морського та внутрішнього водного транспорту України	Регулювання і контроль за діяльністю морського транспорту.
Національний банк України	Забезпечення фінансової підтримки для розвитку мореплавства.
Приватні судноплавні компанії	Інвестування в нові судна та технології.
Асоціація судновласників України	Лобіювання інтересів судновласників та сприяння їхньому розвитку.
Міністерство Фінансів України	Розробка податкових пільг для судновласників
Українські промислово-фінансові групи	Інвестиції у національний торговельний флот.
Інвестори та фінансові установи	Залучення капіталу для модернізації флоту.

Джерело : створено автором за [27]

Завдяки злагодженій та координованій роботі цих підрозділів, вдасться досягти успіху на шляху до реалізації механізму підтримки адаптації морської галузі України до нових реалій шляхом відродження національного торговельного мореплавства.

За аналогією, побудуємо таблицю 3.4. та визначимо суб'єктів, які будуть причетними до розвитку портової галузі в рамках підтримки процесу адаптації морської галузі України до нових реалій.

Таблиця 3.4.

Суб'єкти процесу розвитку портової галузі та їх завдання в рамках підтримки адаптації морської галузі України до нових реалій

Суб'єкти	Завдання
Міністерство Інфраструктури України	Координація розвитку портів та інфраструктури.
АМПУ	Управління та розвиток портів.
Приватні портові оператори	Впровадження високотехнологічних рішень та підвищення ефективності роботи.
Інвестори	Інвестиції в модернізацію портової інфраструктури
Міністерство Економіки України	Формування стратегічного плану розвитку портової галузі
Національні стивідорні компанії	Оптимізація операційних процесів та покращення якості послуг.
Міжнародні партнери та гаранті	Надання фінансової та технічної допомоги
Спілка портових операторів України	Захист інтересів портових операторів та координація діяльності.

Джерело : створено автором за [27, 60]

Суб'єкти процесу розвитку портової галузі повинні діяти у відповідності з нормативно-правових регулюванням своєї діяльності та з метою покращення стану морської галузі в поточний момент часу, та для підтримки адаптації морської галузі України до нових реалій в майбутньому.

За аналогією, побудуємо таблицю 3.5. та визначимо суб'єктів, які будуть задіяні під час реалізації формування необхідної інфраструктури та правового поля для відродження національного суднобудування, оскільки воно також є пріоритетною галуззю морегосподарського комплексу України, який здатен формувати конкурентні пропозиції на світовому ринку.

Таблиця 3.5.

Суб'єкти процесу формування необхідної інфраструктури та правового поля для відродження національного суднобудування в рамках підтримки адаптації морської галузі України до нових реалій

Суб'єкти	Завдання
Міністерство Економіки України	Розробка стратегічних планів та політики реформування галузі для підтримки суднобудування.
Міністерство Інфраструктури України	Координація проектів модернізації суднобудівної інфраструктури.
Державна служба морського та внутрішнього водного транспорту України	Регулювання діяльності суднобудівних підприємств.
Національна асоціація суднобудівників України	Підтримка та просування інтересів суднобудівних компаній.
Приватні суднобудівні компанії	Інвестування у нові технології та модернізацію виробництва.
Міжнародні фінансові інститути	Надання кредитів та грантів для розвитку суднобудівних проектів.
Індустріальні парки та кластери	Співпраця між підприємствами суміжних галузей для розвитку коопераційних зв'язків.
Науково-дослідні інститути	Розробка інноваційних рішень та технологій для суднобудування.

Джерело : створено автором за [27, 60]

Морська галузь України має величезний потенціал для розвитку та адаптації до світових вимог і нових реалій. Якщо всі учасники цього процесу злагоджено комунікуватимуть між собою, чітко усвідомлюватимуть межі своїх відповідальностей та керуватимуться стратегічною документацією й міжнародними звітами про глобальну торгівлю та розвиток морського транспорту, можна очікувати значні позитивні результати.

По-перше, відбудеться зростання обсягів морських перевезень, що сприятиме збільшенню внеску галузі у ВВП країни та покращенню торговельного балансу. Порти стануть більш високотехнологічними, ефективними і конкурентоспроможними, що підвищить їхню привабливість для міжнародних вантажовласників та інвесторів.

По-друге, національне суднобудування знову стане конкурентоспроможним, завдяки модернізації підприємств та залученню приватного капіталу. Це створить нові робочі місця та підвищить експортний потенціал України у сфері морської індустрії.

По-третє, розробка і впровадження нових фінансово-економічних механізмів забезпечить стабільне фінансування інфраструктурних проєктів та сприятиме розвитку внутрішнього ринку. Налагодження ринкової взаємодії та коопераційних зв'язків між підприємствами морської галузі та суміжних галузей підвищить ефективність їхньої діяльності та конкурентоспроможність.

Крім того, завдяки впровадженню міжнародних стандартів та правил ведення бізнесу, українська морська галузь інтегрується у глобальну транспортну систему, що сприятиме підвищенню її іміджу на міжнародному ринку. Зросте кількість суден під українським прапором, що забезпечить юридично обов'язковий зв'язок між суднами і державою прапора та надасть судновласникам різні види податкових пільг.

Загалом, завдяки ефективній координації зусиль всіх учасників процесу, морська галузь України зможе не лише адаптуватися до нових реалій, але й стати одним з провідних секторів національної економіки. Це забезпечить економічне зростання, збільшення експортних можливостей, покращення інфраструктури та створення нових робочих місць. Україна матиме можливість гідно представляти себе на світовому ринку транспортних послуг, сприяючи активному розвитку інших галузей економіки та зміцненню своєї позиції як морської держави.

Відповідно до вищезазначеної інформації, щодо ключових елементів механізм підтримки адаптації морської галузі України до нових реалій, ключових виконавців та їх завдань, можемо розробити розширений механізм адаптації морської галузі України до нових реалій. Він зображений на рисунку 3.3.

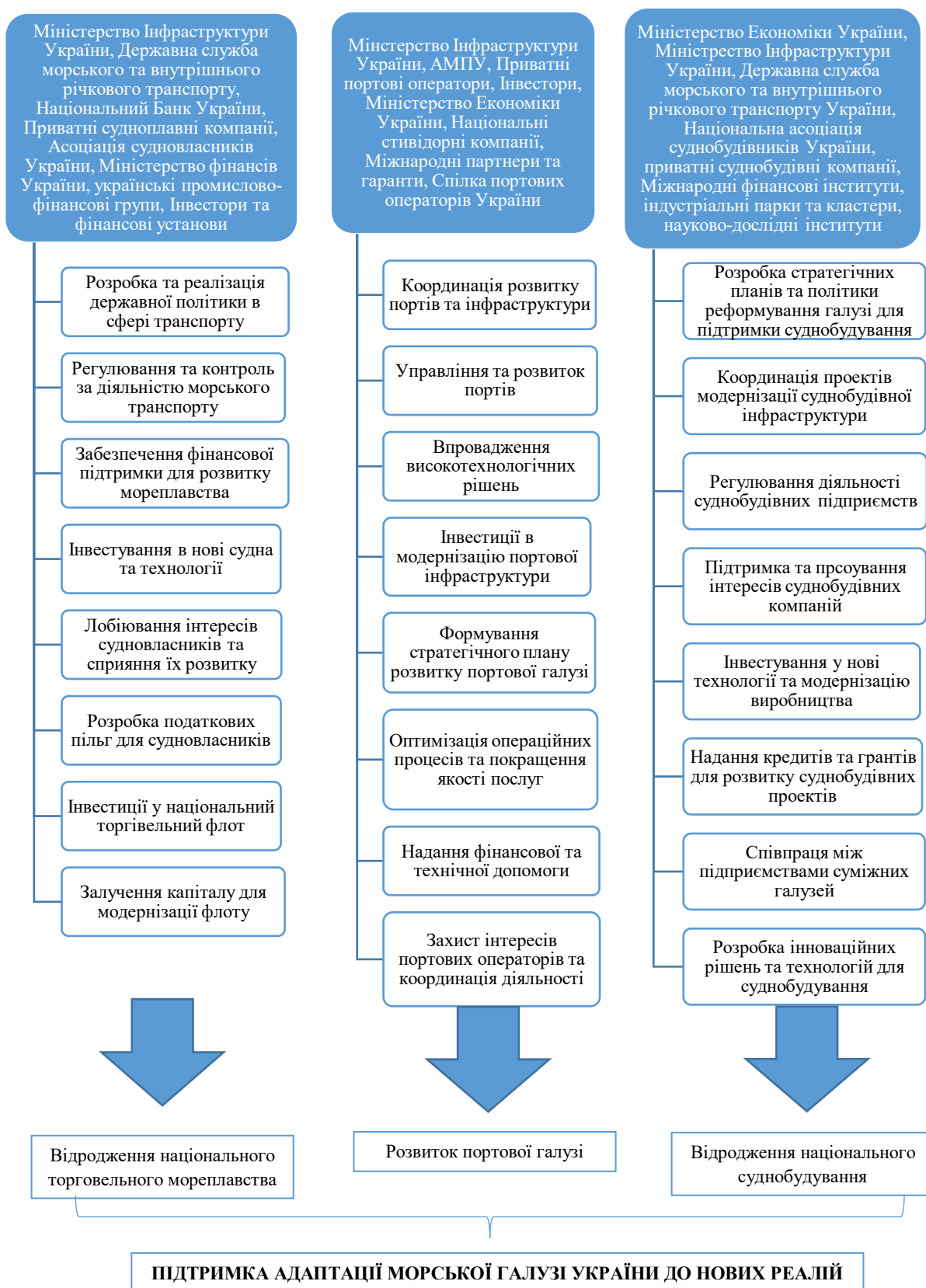


Рис. 3.3. Розширений механізм підтримки адаптації морської галузі України до нових реалій

Джерело : розробка автора

Після складання рисунку 3.3. та зображення розширеного механізму підтримки адаптації морської галузі України до нових реалій, можемо зазначити, що кожен елемент схеми задіяний у багатогранному та комплексному процесі, успішна реалізація якого дозволить досягти українському мореплавству головної цілі – адаптації до нових реалій.

На шляху до досягнення поставленої цілі є безліч проблем та перешкод, які потрібно буде вирішити та подолати, проте, за умов дотримання кожного аспекту та завдяки злагодженій взаємодії між усіма зазначеними суб'єктами – українській морській галузі вдасться адаптуватись до нових реалій, світових тенденцій та покращити свої положення на ринку морських послуг світового масштабу.

РОЗДІЛ 4

ОХРАНА ПРАЦІ

4.1. Призначення та зміст Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р. (СОЛАС-74 / SOLAS)

Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року, відома як SOLAS (Safety of Life at Sea), є найважливішим міжнародним документом, спрямованим на забезпечення безпеки мореплавства. Головною метою SOLAS є встановлення мінімальних стандартів для будівництва, оснащення та експлуатації суден, що забезпечують безпеку їхнього плавання та збереження людських життів на морі. Конвенція визначає обов'язкові вимоги для суден, що плавають під прапорами країн, які ратифікували SOLAS, та встановлює міжнародні стандарти для контролю та перевірки виконання цих вимог [61].

SOLAS-74 складається з численних глав, кожна з яких охоплює різні аспекти безпеки мореплавства. Основні положення конвенції включають наступні розділи:

Розділ I: Загальні положення.

- визначає загальні вимоги та правила для суден, включаючи процедури інспекції, видачу сертифікатів та заходи щодо підтримки стандартів безпеки.

Розділ II-1: Конструкція – Частина А-1 (Структурна стійкість судна)

- охоплює вимоги до конструкції суден для забезпечення їхньої стійкості, цілісності та міцності.

Розділ II-2: Протипожежний захист, виявлення та гасіння пожежі.

- визначає вимоги щодо протипожежної безпеки, включаючи розміщення та оснащення протипожежними засобами, системами виявлення пожежі та евакуаційними маршрутами.

Розділ III: Рятувальні засоби та заходи

- містить вимоги щодо наявності та розміщення рятувальних засобів, таких як рятувальні шлюпки, плоти та жилети, а також процедур евакуації та навчання екіпажу.

Розділ IV: Радіозв'язок.

- встановлює вимоги щодо радіозв'язку на судах, включаючи наявність обладнання для морської радіослужби, яка забезпечує зв'язок у випадку надзвичайних ситуацій.

Розділ V: Навігаційна безпека.

- охоплює вимоги щодо безпеки навігації, включаючи правила щодо навігаційного обладнання, картографічних засобів та процедур навігації.

Розділ VI: Перевезення вантажів.

- визначає вимоги до безпечного перевезення вантажів, включаючи правила щодо навантаження, кріплення та розміщення вантажів на судні.

Розділ VII: Перевезення небезпечних вантажів.

- містить спеціальні вимоги для перевезення небезпечних вантажів, включаючи правила пакування, маркування та обробки таких вантажів.

Розділ VIII: Ядерні судна.

- встановлює вимоги до безпеки експлуатації суден з ядерними енергетичними установками.

Розділ IX: Управління безпекою.

- визначає вимоги до систем управління безпекою на судах, включаючи процедури внутрішнього аудиту та оцінки ризиків.

Розділ X: Заходи щодо високошвидкісних суден.

- охоплює специфічні вимоги для високошвидкісних суден, що стосуються конструкції, обладнання та експлуатації.

Розділ XI-1: Спеціальні заходи щодо посилення морської безпеки.

- містить вимоги щодо підвищення безпеки мореплавства, включаючи заходи боротьби з тероризмом та іншими загрозами.

Розділ XI-2: Спеціальні заходи щодо посилення безпеки на суднах та у портах.

- визначає вимоги до систем безпеки суден та портів, включаючи плани охорони та процедури контролю доступу.

Розділ XII: Додаткові заходи безпеки для навалочних суден.

- містить спеціальні вимоги для забезпечення безпеки навалочних суден [62].

Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року (SOLAS-74) є ключовим документом, що регулює безпеку мореплавства. Вона встановлює високі стандарти для будівництва, оснащення та експлуатації суден, забезпечуючи безпеку екіпажу та пасажирів, а також ефективну діяльність суден у міжнародних водах. Завдяки впровадженню SOLAS, рівень безпеки на морі значно зріс, сприяючи збереженню людських життів та захисту майна.

4.2. Дії екіпажу при виявленні вогнища пожежі на судні

При виявленні вогнища пожежі на судні, екіпаж повинен діяти швидко та ефективно, дотримуючись наступних основних кроків для забезпечення безпеки всіх на борту та збереження судна:

1. Сповіщення:

- повідомлення капітана та команди: особи, які першими виявили пожежу, повинні негайно повідомити капітана або відповідного старшого офіцера;

- активізація системи тривоги: активувати систему тривоги для оповіщення всього екіпажу про надзвичайну ситуацію.

2. Локалізація пожежі:

- закриття дверей та люків: для запобігання поширенню вогню закрити всі двері та люки в зоні пожежі, особливо протипожежні двері;

- відключення вентиляції: припинити роботу вентиляційних систем у зоні пожежі, щоб зменшити подачу кисню до вогню.

3. Евакуація людей із небезпечної зони:

- евакуація пасажирів та екіпажу: евакуювати людей з небезпечної зони, направивши їх до безпечних місць або рятувальних шлюпок;
- контроль присутності: провести перевірку присутності, щоб упевнитися, що всі особи евакуйовані із зони пожежі.

4. Гасіння пожежі:

- використання первинних засобів пожежогасіння: використовувати ручні вогнегасники, пожежні шланги та інші первинні засоби пожежогасіння, якщо це безпечно [63];
- активізація систем пожежогасіння: активувати стаціонарні системи пожежогасіння (спринклерні системи, системи гасіння пінною або вуглекислотним газом) у зоні пожежі.

5. Оцінка ситуації:

- оцінка поширення вогню: старші офіцери повинні оцінити масштаби пожежі та визначити подальший план дій;
- планування дій: розробити план дій для подальшого гасіння пожежі та мінімізації шкоди судну.

6. Постійний моніторинг:

- моніторинг зони пожежі: постійно моніторити зону пожежі для виявлення можливого повторного спалаху вогню;
- оцінка пошкоджень: після гасіння пожежі провести оцінку пошкоджень та визначити необхідні ремонтні роботи.

7. Медична допомога:

- надання першої допомоги: надавати першу медичну допомогу постраждалим, забезпечити їхню безпеку та комфорт;

- медичний огляд: за потреби організувати медичний огляд та лікування постраждалих, включаючи евакуацію на берег у випадку серйозних поранень або опіків.

8. Документування інциденту:

- запис інциденту: документувати всі події, що стосуються пожежі, включаючи час, місце, дії екіпажу та використані засоби пожежогасіння;
- звітність: підготувати звіт про інцидент для подання капітану, судновласнику та відповідним морським органам.

9. Розслідування та навчання:

- розслідування причин пожежі: провести розслідування для визначення причин пожежі та запобігання подібним інцидентам у майбутньому;
- навчання екіпажу: після інциденту провести додаткове навчання та тренування екіпажу для покращення їхніх навичок у боротьбі з пожежами [64].

Дотримання цих кроків допоможе екіпажу ефективно реагувати на пожежі на борту, зменшуючи ризики для життя людей та мінімізуючи шкоду судну.

4.3. Методи утилізації нафтозалишків та промасленого дрантя, їх облік та реєстрація

В морському судноплавстві існує кілька методів утилізації нафтозалишків та промасленого дрантя, що включають:

1) сепарацію та утилізацію на борту судна:

- сепаратори: на судах використовуються сепаратори для відділення води від нафтопродуктів. Очищена вода після проходження сепаратора може бути випущена за борт згідно з міжнародними нормами, тоді як нафтозалишки збираються для подальшої утилізації.

- інсенератори: на багатьох суднах встановлені інсенератори для спалювання нафтозалишків, що значно зменшує їх об'єм та токсичність. Продукти згорання також мають бути оброблені відповідно до екологічних норм.

- трюмні та осушувальні насоси: ці пристрої використовуються для збору промасленого дрантя та нафтозалишків з трюмів та інших частин судна для подальшої обробки.

2) передача на берегові об'єкти:

- транспортування до берегових установок: нафтозалишки та промаслене дрантя транспортуються до спеціалізованих берегових установок для утилізації або переробки;

- берегові інсенератори: берегові інсенератори використовуються для знищення промасленого дрантя та нафтозалишків;

- переробка та рециклінг: на берегових установках нафтозалишки можуть перероблятися для отримання вторинних продуктів або безпечної утилізації.

3) профілактичні заходи:

- зниження утворення відходів: використання сучасних технологій та обладнання для зменшення кількості нафтозалишків та промасленого дрантя;

- використання біологічних методів: використання біологічних агентів для розкладання нафтопродуктів на борту або на берегових установках [65].

Щодо обліку та реєстрації. Одним з документів обліку та реєстрації нафтозалишків та промасленого дрантя є журнал нафтових операцій (Oil Record Book).

Всі операції, пов'язані з обробкою нафтозалишків та промасленого дрантя, повинні бути записані в Журналі нафтових операцій. Це включає

кількість, типи та дати всіх операцій. Всі записи повинні бути підтверджені та підписані

Судна зобов'язані надавати періодичні звіти про утилізацію нафтозалишків та промасленого дрантя береговим органам відповідно до міжнародних та національних норм.

При передачі нафтозалишків та промасленого дрантя на берегові об'єкти необхідно оформляти акти передачі, які підтверджують облік та прийняття відходів [66].

Вимоги та процедури щодо методів утилізації нафтозалишків та промасленого дрантя, їх облік та реєстрація закріплені в кількох ключових міжнародних документах:

- Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі (SOLAS): ця конвенція встановлює стандарти безпеки та обов'язки судновласників щодо утилізації нафтозалишків;
- Міжнародна конвенція про запобігання забрудненню з суден (MARPOL): особливу увагу приділено Додатку I, який регулює запобігання забрудненню нафтою. В цьому документі детально описано вимоги до обліку, реєстрації та утилізації нафтових відходів [67].

Виконання цих вимог є обов'язковим для всіх суден, що здійснюють міжнародні рейси, що сприяє захисту морського середовища від забруднення нафтопродуктами.

ВИСНОВОК

В процесі написання кваліфікаційної роботи нами було виконано усі завдання дослідження та досягнуто наступних результатів.

Було визначено основні поняття та їх сутність : морська галузь – це підприємства, що діють в морському просторі або пов’язані з морськими операціями; вона вміщує 4 сектори - проектування суден; суднобудування та судноремонт; судноплавство; морські та річкові порти; морегосподарський комплекс - територіальне поєднання об’єктів морської індустрії; конкурентоспроможність морської галузі - це здатність галузі ефективно конкурувати на міжнародному ринку морського транспорту та послуг.

Адаптація морської галузі до нових реалій – процес пристосування умов функціонування морської галузі до тенденцій та викликів, які стоять перед цим сектором. Забезпечення конкурентоспроможності морської галузі України шляхом адаптації - це процес постійного вдосконалення та пристосування конкурентних переваг галузі до змінних умов зовнішнього середовища. Роль адаптації у забезпеченні конкурентоспроможності морської галузі полягає в тому, що вона дозволяє галузі ефективно відповідати на змінні умови внутрішнього і зовнішнього середовища, забезпечуючи її здатність адаптуватися до нових реалій і залишатися конкурентоспроможною.

Факторами, які формують нинішній стан морської галузі в світі та в Україні, зокрема, виявились : нестача робочої сили, нові екологічні вимоги, значні втрати вантажів, зростання витрат, вплив пандемії COVID-19, залежність від наявності обладнання та робочої сили та зміна технологічних правил. Ключовими тенденціями, які формують становлення світової морської галузі було виокремлено : протекціонізм; цифровізація, електронна комерція та реалізація ініціативи «Один пояс – один шлях»; надлишок нових потужностей; консолідація вантажів; перебудова альянсів та відносини між портами та судноплавними лініями; масштабність морських перевезень та зміни кліматичних умов. Відповідно до цих тенденцій, стратегічними

напрямами функціонування світової морської галузі було виокремлено : цифровізація та інновації; сталість та екологія; глобалізація торгівлі; модернізація інфраструктури; безпека та регулятивність; адаптація до змін клімату; логістика та ефективність.

Сучасний стан світової морської торгівлі свідчить про стабільне відновлення після важких випробувань пандемії COVID-19. Ключовими показниками світової морської галузі за 2022 рік були такі цифри: 105 500 суден складав розмір світового торговельного флоту; 2,3 млрд дедвейту складала потужність світового торгового флоту; кількість зареєстрованих портів складала 4,6 млн; динаміка потужності морського торгового флоту зросла на 3,2% в порівнянні з 2021 роком. Трохи більше половини світового тоннажу належало азіатським компаніям; 38% становили власники з Європи; власники з Північної Америки складали 5% від загальної кількості власників. Прогнозовані обсяги перевезень на 2024- 2028 роки : в середньому зростання на 2,2; у порівнянні з кожним попереднім роком. Загальна чисельність моряків у світі – близько 2 мільйонів; країни, з яких походить більша кількість моряків – Філіпіни, Індонезія, Китай та Індія. Згідно зі звітом UNCTAD, наразі, учасникам світової морської галузі слід дотримуватись наступних рекомендацій : забезпечувати сировинну та енергетичну безпеку; підтримувати інвестиції в оновлення світового флоту; стимулювати перехід на альтернативні види палива; вдосконалювати розуміння методів формування цін на паливо; вдосконалювати ефективність та продуктивність портів; сприяти використанню електронних торгових документів та реформувати нормативно-правову базу.

Морський транспортний комплекс України є багатофункціональною структурою, яка задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні. Морська галузь України характеризується рядом переваг : високий експортний потенціал; наявність потужностей для обробки усіх видів вантажів; вигідне розташування морських портів; наявність ефективної нормативно-правової бази; наявність висококваліфікованих

спеціалістів галузі. Загальний обсяг перевалки вантажів в морських портах України склав 62 млн т (за даними 2023 року). У довоєнний період перевалка була більше ніж вдвічі більшою. За напрямками, портова перевалка складається з експорту (91,4%) та імпорту (9,6%). Реалії функціонування морегосподарського комплексу України свідчать про його невідповідність зростаючим потребам у певних видах діяльності морської галузі, вимогам європейським стандартам якості надання послуг. Про це свідчать наступні тенденції : понад 85% суден перевищили нормативний термін свого використання (більше 20 років); відсутні обігові кошти для оновлення та модернізацію флоту; через військові дії, блокаду портів, їх застарілу оснащеність та незадовільний стан припортової інфраструктури знизилась портова конкурентоспроможність; відсутні стратегії розвитку національної вантажної бази. затримки і підштовхнувши до зростання вартості перевезень. Сучасні виклики перед морськими транспортними перевезеннями в Україні включають звільнення окупованих територій, зняття блокади та відновлення роботи українських морських портів, розвиток судноплавної діяльності та флоту країни, переорієнтацію вантажопотоку, розроблення мультимодальних перевезень з участю українських портів, підвищення потужностей та обсягів перевезень морськими шляхами, діджиталізацію та модернізацію портів, покращення їх впливу на екологію, та підвищення кваліфікації моряків.

Було проведено порівняльний аналіз провідних портів світу у їх відповідності світовим вимогам та новим реаліям. Було досліджено, що Китай є провідною державою в морській торгівлі в світі через кілька ключових факторів : один з найбільших експортерів продукції; активний імпорт газу, нафти, металів, сировини та харчових продуктів; інвестування в розвиток інфраструктури; загальний розвиток морської галузі; активне укладання стратегічних партнерств; вдосконалення логістичних процесів; впровадження інновацій. Наступною країною, чий досвід адаптація до нових реалій, ми розглянули, була Японія. Особливостями розвитку морської галузі Японії було виділено : зниження вуглецевого сліду; розвиток інфраструктури для ЗПГ;

створення інноваційних альянсів; посилення міжнародної конкурентоспроможності шляхом спрямованості морської політики та високої якості суднобудування; а також співпраця з міжнародними центрами, такими як Сінгапур, для спільного розвитку бункерувальної інфраструктури. Особливостями наступної провідної держави – США – виявились : 76% імпоротної контейнерної торгівлі; важливий транспортний вузол в глобальній морській торгівлі; висока ступінь автоматизації та обробки вантажів; потужна залізнична та автомобільна мережа, що забезпечує ефективні інтермодальні перевезення; великий і сучасний торговий флот; потужні порти з розвиненою інфраструктурою. Було виявлено, що порти Китаю найбільш ефективно функціонують в сучасному середовищі та адаптуються до нових реалій шляхом адаптації, впровадження інновацій та значних капіталовкладень в модернізацію портової, припортової та логістичної мережевої інфраструктури.

Було виявлено основні стримуючі фактори на шляху до адаптації морської галузі України до нових реалій, серед них : відсутність єдиної державної стратегії розвитку морської галузі; повільне впровадження конкурентної економічної політики; відсутність умов, які би стимулювали судновласників реєструвати судна під українським прапором; нерозвиненість і недостатня ефективність функціонування допоміжних сегментів ринку морських транспортних послуг в Україні; недосконалість системи оподаткування різних сфер функціонування судноплавних компаній; зруйнованість системи забезпечення безпеки на морському транспорті; недостатність уваги до вирішення проблеми, пов'язаної із забезпеченням національного флоту необхідними типами нових сучасно оснащених суден. На основі виявлених гальмуючих факторів, було розроблено систему заходів з переходу до конструктивного розвитку морської галузі України. Послідовна та комплексна реалізація кожного з заходів дозволить Україні швидше адаптуватись до нових реалій сучасного світу.

Внаслідок аналізу досвіду провідних країн світу та виявлення гальмуючих факторів на шляху до адаптації морської галузі України до нових

реалій, було розроблено послідовний механізм підтримки адаптації, з зазначеними виконавцями та їх обов'язками. У загальному вигляді, цей механізм має вигляд взаємопов'язаних та узгоджених у часі та ресурсах, дій : формування необхідної інфраструктури та правового поля для відродження потенціалу судноплавства; відродження національного торговельного мореплавства як перспективної галузі економіки та розвиток портової галузі та припортової інфраструктури, відповідно до вимог та оснащення високотехнологічних портів. Якщо усі виконавці підтримуючого механізму будуть діяти злагоджено та усвідомлюючи межі своїх відповідальностей – відбудеться ефективний перехід морської галузі України до сучасних вимог.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про затвердження Морської доктрини України до 2025 року. Постанова Кабінета Міністрів України від 03.10.2020 року. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF#Text>
2. Фонд державного майна України. Морська галузь. *Офіційний веб-сайт*. URL : <https://new.spfu.gov.ua/ua/portfolio/maritime>
3. Вашедченко А.М. Особливості проектування морських транспортних суден: Навчальний посібник / О.В. Бондаренко, О.І. Кротов, Л.О. Матвеев, С.О. Прокудін. Миколаїв : НУК, 2004. 80 с.
4. Суднобудування. *Вікіпедія : вільна енциклопедія*. URL : <http://surl.li/tyckk>
5. Судноремонт. *Вікіпедія : вільна енциклопедія*. URL : <http://surl.li/tyckp>
6. Судноплавство. *Вікіпедія : вільна енциклопедія*. URL : <http://surl.li/svtdw> (дата звернення : 22.04.2024)
7. Морський і річковий порт. *Енциклопедія сучасної України*. URL : <http://surl.li/svtgt>
8. Конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури в умовах євроінтеграції. *Шифр «Конкурентоспроможність морської інфраструктури»*. URL : https://www.dnu.dp.ua/docs/ndc/konkyrs_stud/ES/3_3.pdf
9. Гуренко А.В., Щеникова Е.В., Євсік М. С. Дослідження сучасного потенціалу морегосподарського комплексу України. *Вісник Приазовського технічного університету*, 2017. Вип. 33. С. 218–224.
10. Ячменьова В.О., Османова З.О. Сутність поняття «адаптація» та «адаптивність». *Електронний архів Національного університету «Львівська політехніка»*, 2010. С. 347-352.
11. Адаптація. *Енциклопедія сучасної України*. URL : <https://esu.com.ua/article-42642>

12. Мазур В.С. Шляхи адаптації сучасних підприємств до роботи на міжнародних ринках. *Тернопільський національний економічний університет*. URL : <http://surl.li/swfgc>
13. Плотницька С. І. Адаптація підприємств до умов зовнішнього середовища : конспект лекцій для студентів магістратури всіх форм навчання спеціальності 073 Менеджмент; Харків нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. – Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2019. – 46 с.
14. Лещенко К. Адаптація національної економіки України до світових глобалізаційних процесів. URL : <https://philarchive.org/archive/SAR-141>
15. Шляхи адаптації національної економіки до сучасних викликів глобалізації : *матеріали науково-практичної студентської конференції - Донецьк : ДНУ імені Олеся Гончара, 2017. 204 с. URL : <https://philarchive.org/archive/SAR-141>*
16. Черниш І.В., Кузьменко Л.Ю., Новаковська М.С. Процес управління конкурентоспроможністю підприємств. *Вісник Волинського інституту економіки та менеджменту*. 2019. № 24. С. 151—162.
17. Лісовська Л.С., Катаєв А.В. Формування механізму забезпечення конкурентоспроможності промислового підприємства. *Проблеми економіки та управління*. 2010. № 668. С. 328—333.
18. Porter, M. E. *Competitive Strategy: Techniques for Analyzing Industries and Competitors*. New York: Free Press, 1980.
19. Wiggins R. R., Ruefli T. W. Sustained Competitive Advantage: Temporal Dynamics and the incidence and persistence of superior economic performance. *Organization Science*. 2002. Vol. 13, No. 1. P. 81–105. 118.
20. Schoemaker P. H. Strategy, Complexity and Economic Rent. *Management Science*. 1990. Vol. 36, No. 10. P. 1178–1192. 119. Besanko D., Dranove D., Shanley M. *Economics of Strategy*. 2nd ed. New York : John Wiley & Sons, 2000. 436 p

21. Barney J. Firm Resources and Sustained Competitive Advantages. *Journal of Management*. 1991. Vol. 17, No. 1. P. 99–120.
22. Кирчата І. М. Управління конкурентоспроможністю підприємства в глобальному середовищі : монографія. Харків: ХНАДУ, 2009. 160 с.
23. Міценко Н. Г., Смик О. С. Конкурентоспроможність і конкурентні переваги підприємства в сучасних ринкових умовах. *Науковий вісник НЛТУ України*. 2009. №. 19.3. С. 243-247
24. Гайванович Н.В., Шевчук О.А. Сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку морських вантажних перевезень в Україні та світі. *«Економічний вісник НТУУ "Київський політехнічний інститут"»*, № 25, 2023. С. 59-63. URL : <file:///C:/Users/User/Downloads/278603.pdf>
25. Латкіна С. А., Елль М. П. Проблеми оптимізації організаційних процесів портової діяльності в Україні. *Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії*. 2016. Вип. 3(03). С. 92–95.
26. Seven key trends shaping maritime transport. URL: <https://unctad.org/press-material/seven-key-trends-shaping-maritime-transport>
27. Проект Плану відновлення України. Матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури», Національна рада з відновлення України від наслідків війни, липень 2022.
28. Communications and operations. Promo *Nautic* – веб-сайт. URL : <https://primonautic.com/blog/maritime-industry-global-trade/>
29. Maritime transport. Handbook of statistics 2023. *UNCTAD* – офіційний веб-сайт. URL : <https://hbs.unctad.org/maritime-transport/>
30. Merchant fleet. Handbook of statistics 2023. *UNCTAD* – офіційний веб-сайт. URL : <https://hbs.unctad.org/merchant-fleet/>
31. Review of Maritime Transport 2023. *UNCTAD*. URL : https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023overview_ru.pdf
32. Maritime transport indicators. Handbook of statistics 2023. *UNCTAD* – офіційний веб-сайт. URL : <https://hbs.unctad.org/maritime-transport-indicators/>

33. World seaborne trade. Handbook of statistics 2023. *UNCTAD* – офіційний веб-сайт. URL : <https://hbs.unctad.org/world-seaborne-trade/>
34. Судноплавство та світова торгівля : глобальна пропозиція та попит для моряків. *International Chamber of Shipping* – веб-сайт. URL : <https://www.ics-shipping.org/shipping-fact/shipping-and-world-trade-global-supply-and-demand-for-seafarers/>
35. Ніякий І. Зміцнення ППО, фактор Дунаю та власний коридор замість «зернового». Як Україні вдалося не лише «вибороти» морську галузь із лещат війни, а й відкрити порти для імпорту. *Журнал Forbes Ukraine* – веб-сайт. URL : <https://forbes.ua/money/zmitsnennya-ppo-faktor-dunayu-ta-vlasniy-koridor-zamist-zernovogo-yak-ukraini-ne-lishe-vdalosya-viboroti-morsku-galuz-z-leshchat-viyni-a-y-vidkriti-porti-dlya-importu-rozpovidaie-logist-ivan-niyakiy-27122023-18163>
36. Перевалка вантажів в українських портах у 2023 рр. Інфографіка. *GMK Center* – веб-сайт. URL : <https://gmk.center/ua/infographic/u-2023-rotsi-perevalka-vantazhiv-v-ukrainskykh-portakh-zrosla-na-5-r-r/>
37. Морські порти України за підсумками 2022 року обробили 59 млн т вантажів. *GMK Center* – веб-сайт. URL : <https://gmk.center/ua/news/morski-porti-ukraini-za-pidsumkami-2022-roku-obrobili-59-mln-t-vantazhiv/>
38. Вантажообіг морських портів за 2021 рік становив 153 млн т. *Rail.Insider* – веб-сайт. URL : <https://www.railinsider.com.ua/vantazhoobig-morskyh-portiv-ukrayiny-za-2021-rik-stanovyv-153-mln-t/>
39. Морські порти України та Одеської області : січень-грудень 2020 року. *Департамент морегоподарського комплексу, транспортної інфраструктури та зв'язку Одеської обласної державної адміністрації*. URL : <https://morhoz.od.gov.ua/morski-porty-ukrayiny-ta-odeskoyi-oblasti-sichen-gruden-2020-roku/>
40. Морські порти України та Одеської області : підсумки 2019 року. *Департамент морегоподарського комплексу, транспортної інфраструктури та зв'язку Одеської обласної державної адміністрації*. URL :

<https://morhoz.od.gov.ua/morski-porty-ukrayiny-ta-odeskoyi-oblasti-pidsumky-2019-roku/>

41. Вантажообіг у морських портах України торік становив майже 133 млн т. *Укрінформ* – веб-сайт. URL : <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2376407-vantazoobig-u-morskih-portah-ukraini-torik-stanoviv-majze-133-miljoni-tonn.html>

42. Відкрите небо, Чорне море, водогін за півроку : як змінились транспортні шляхи України на другий рік війни. Економічна правда – веб-сайт. URL : <https://www.epravda.com.ua/publications/2023/12/27/708160/>

43. Інформація про водний транспорт України. *Міністерство відновлення* – веб-сайт. URL : <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>

44. Данилова І.О. Щодо окремих проблем функціонування та правового регулювання діяльності водного транспорту України. *Часопис Київського університету права*. №3, 2020. URL : <file:///C:/Users/User/Downloads/501pdf>

45. Шевчук О.А., Гайванович Н.В. Сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку морських вантажних перевезень в Україні та світі. «Економічний вісник НТУУ "Київський політехнічний інститут"». №25, 2023. URL : <file:///C:/Users/User/Downloads/278603.pdf>

46. Основні великі морські порти Китаю. *Київавіакарго* – веб-сайт. URL : <https://www.cargo-ukraine.com/veliki-morski-porti-kitayu/>

47. Вантажообіг портів Китаю збільшився до 4 млрд тонн у січні-березні 2024 року. *Центр транспортних стратегій* – веб-сайт. URL : https://cfts.org.ua/news/2024/04/30/vantazhoobig_portiv_kitayu_zbilshivsya_do_4_mlrd_tonn_u_sichni_berezni_2024_roku_78993

48. Як Китай намагається пробитися крізь морську пастку США. *Останній капіталіст* – веб-сайт. URL : <https://drukarnia.com.ua/articles/yak-kitai-namagayetsya-probitisya-kriz-morsku-pastku-ssha-2fpSi>

49. Стегней М.І., Король М.М. Особливості зовнішньоторговельної політики Китаю в сучасних умовах. Економіка і суспільство. №20, 2019. URL: <http://surl.li/tyclu>
50. Економіка Китайської народної республіки. Вікіпедія – вільна енциклопедія. URL : <http://surl.li/tyclx>
51. Морські перевезення в Японії : статистика та факти. Statista – офіційний веб-сайт. URL : <https://www.statista.com/topics/7441/maritime-transportation-in-japan/#topicOverview>
52. Ocean Network Express: Unifying Disparate Business Processes into a Single Intelligent Platform. SAP – веб-сайт. URL : <https://www.signavio.com/fr/succes-clients/ocean-network-express/>
53. Суднобудівна промисловість Японії : статистика та факти. Statista – офіційний веб-сайт. URL : <https://www.statista.com/topics/8888/shipbuilding-industry-in-japan/#topicOverview>
54. Японія має стати одним із лідерів економічного відновлення та відбудови нашої країни – Денис Шмигаль. Gov.ua – офіційний веб-сайт. URL : <https://www.kmu.gov.ua/news/yaponiia-maie-staty-odnym-iz-lideriv-ekonomichnoho-vidnovlennia-ta-vidbudovy-nashoi-krainy-denys-shmyhal>
55. Морська промисловість США: статистика та факти. Statista – офіційний веб-сайт. URL : <https://www.statista.com/topics/10332/maritime-industry-in-the-us/#topicOverview>
56. 10 найзавантаженіших і найбільших портів США у 2024 році : детальний огляд. PANGEA – веб-сайт. URL : <https://pangea-network.com/busiest-and-biggest-ports-in-the-united-states/>
57. Морська промисловість. Sunnymaritime – веб-сайт. URL : <https://www.sunymaritime.edu/aboutmaritime-industry-museum/maritime-industry>
58. Контейнерні вантажопотоки на основних контейнерних маршрутах у 2022 році. Statista – офіційний веб-сайт. URL : <https://www.statista.com/statistics/253988/estimated-containerized-cargo-flows-on-major-container-trade-routes/>

59. Кількість торгових суден у бенефіціарній власності Сполучених Штатів (США) з 2014 по 2022 рік за типом реєстрації. *Statista – офіційний веб-сайт*. URL : <https://www.statista.com/statistics/1350555/united-states-number-of-merchant-ships-in-beneficial-ownership/>

60. Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України. НІСД, 2016. 46 с.

61. Охорона людського життя на морі. *Лексика – веб-сайт*. URL: https://leksika.com.ua/19390514/legal/ohorona_lyudskogo_zhittya_na_mori

62. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі. *Вікіпедія* : *вільна енциклопедія*. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D1%96%D0%B6%D0%BD%D0%B0%D1%80%D0%96>

63. Бажак О.В., Урум Н.С., Іваненко В.М., Федунів В.М.. Забезпечення протипожежної безпеки на морському транспорті. URL: <file:///C:/Users/User/Downloads/185.pdf>

64. Рекомендації щодо дій з правил пожежної безпеки та порядку дій в разі виникнення пожежі. *Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту України – веб-сайт*. URL: <https://marad.gov.ua/ua/gromadskosti/bezpeka-zhittyediyalnosti/rekomendaciyi-shchodo-dij-z-pravil-pozhezhnoyi-bezpeki-ta-poryadku-dij-v-razi-viniknennya-pozhezhi>

65. Обтиральні матеріали промаслені (ганчір'я). *Екологічні інвестиції - веб-сайт*. URL: [https://ecological.investments/obtiralni-materiali-promasleni-\(ganchirya\).html](https://ecological.investments/obtiralni-materiali-promasleni-(ganchirya).html)

66. Ваш путівник по правилах SOLAS і VGM. *Kuehne+Nagel – веб-сайт*. URL: <https://ua.kuehne-nagel.com/uk/-/znannya/morski-perevezennya/normi-solas-vgm>

67. Міжнародна конвенція із запобігання забрудненню з суден. *Вікіпедія* : *вільна енциклопедія*. URL:

<https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D1%96%D0%B6%D0%BD%D0%BD>

АНОТАЦІЯ

Кваліфікаційна робота на тему «Забезпечення умов адаптації морської галузі до нових реалій» на здобуття освітньо-кваліфікаційного рівня бакалавра.

Метою кваліфікаційної роботи є дослідження та аналіз сучасних тенденцій у розвитку морської галузі з урахуванням нових реалій світової економіки та технологічного прогресу.

В першому розділі розглянуто теоретичний аспект адаптації морської галузі до нових реалій.

В другому розділі проаналізовано сучасний стан та потреби адаптації морської галузі до світових вимог та нових реалій.

В третьому розділі здійснено формування механізму адаптації морської галузі України до нових реалій.

Результати даної кваліфікаційної роботи полягають у тому, що було розроблено та охарактеризовано механізм адаптації морської галузі до світових вимог та нових реалій.

Ключові слова: морська галузь, морегосподарський комплекс, морська інфраструктура, світовий ринок, морська торгівля, тенденції ринку, нові реалії, вимоги галузі, проблеми, виклики, можливості, розвиток, адаптація, механізм адаптації, формування переваг.

ANOTATION

Qualification work on the topic «Providing conditions for the adaptation of the maritime industry to new realities» for the bachelor's degree.

The purpose of the qualification work is to study and analyze current trends in the development of the maritime industry, taking into account the new realities of the world economy and technological progress.

The first chapter deals with the theoretical aspect of the maritime industry's adaptation to new realities.

The second section analyzes the current state and needs of adaptation of the maritime industry to global requirements and new realities.

The third section describes the formation of a mechanism for the adaptation of the maritime industry of Ukraine to new realities.

The results of this qualification work are that a mechanism for adapting the maritime industry to global requirements and new realities has been developed and characterized.

Keywords: maritime industry, maritime complex, maritime infrastructure, world market, maritime trade, market trends, new realities, industry requirements, problems, challenges, opportunities, development, adaptation, adaptation mechanism, formation of advantages.

ДОДАТКИ

ДОДАТОК А

**Індекс зв'язності лінійного судноплавства найбільш пов'язаних
економік за регіонами**

	Економіка (Ранжирується за значенням за 3 квартал 2023 р.)	1 квартал 2012 року	1 квартал 2017 року	1 квартал 2022 року	1 квартал 2023 року	2 квартал 2023 року	Q3 2023
Північна Америка і Європа	1 Сполучені Штати Америки	76	90	103	94	99	98
	2 Іспанія	75	83	90	92	94	95
	3 Нідерланди (Королівство)	78	83	91	91	93	92
	4 Об'єднане Королівство	76	85	90	89	90	90
	5 Бельгія	78	86	87	87	89	89
Латинська Америка і Карибський басейн	1 Панама	41	48	51	51	52	54
	2 Колумбія	32	48	48	50	50	52
	3 Мексика	37	44	48	49	49	52
	4 Перу	29	38	39	41	41	44
	5 Еквадор	21	30	38	40	40	42
Африка	1 Єгипет	51	56	67	69	73	73
	2 Марокко	49	61	69	73	72	73
	3 Південна Африка	35	40	39	31	39	43
	4 Гана	20	21	36	39	39	41
	5 Берег Слонової Кістки	17	20	20	38	38	40
Азії	1 Китай	130	139	172	176	178	179
	2 Республіка Корея	87	97	112	114	117	119
	3 Сінгапур	92	99	111	113	115	116
	4 Малайзія	87	91	99	100	102	103
	5 Китай, САР Гонконг	93	90	87	85	90	90
Океанія	1 Нова Зеландія	20	34	31	31	31	41
	2 Австралія	29	35	36	38	37	37
	3 Французька Полінезія	11	13	14	15	15	15
	4 Нова Каледонія	12	12	10	11	11	12
	5 Папуа-Нова Гвінея	8	11	11	11	12	12

Джерело : [32]

ДОДАТОК Б

Індекс зв'язності портових лінійних суден найбільш підключених портів за регіонами

	Порт (Ранжирується за значенням за 3 квартал 2023 р.)	1 квартал 2012 року	1 квартал 2017 року	1 квартал 2022 року	1 квартал 2023 року	Q3 2023
Північна Америка і Європа	1 Нідерланди (Королівство), Роттердам	87	88	95	95	96
	2 Бельгія, Антверпен	82	89	91	90	94
	3 Німеччина, Гамбург	71	75	82	77	78
Латинська Америка і Карибський басейн	1 Кальяо, Перу	30	38	38	40	43
	2 Ямайка, Кінгстон	22	31	33	41	42
	3 Мексика, Мансанільо	28	36	39	40	42
Африка	1 Марокко, Танжер Мед	44	57	67	70	72
	2 Єгипет, Порт-Саїд	44	47	59	59	60
	3 Єгипет, Дамієтта	28	33	35	35	41
Азії	1 Китай, Шанхай	113	124	146	146	152
	2 Китай, Нінбо	89	104	129	133	137
	3 Сінгапур, Сінгапур	108	114	126	129	132
Океанія	1 Нова Зеландія, Тауранга	18	33	29	29	39
	2 Австралія, Мельбурн	26	33	32	35	34
	3 Австралія, Сідней	23	30	31	34	32

Примітка: усі значення індексу стосуються значення на 1 квартал зазначеного року.

Джерело : [32]

ДОДАТОК В

**Час у порту, за сегментами ринку, у 20 найкращих економіках за
кількістю заходів у порт, станом на кінець 2022 року**

Економіка	Кількість заходів у порт	Середній час у порту (дні)						
		Всі сегменти ринку	Наливна рідина	Контейнеровоз	Сухий брейкбалк	Сухий навал	Газовози	СПГ-вози
Норвегія	806 165	0,4	0,6	0,3	0,3	0,8	0,8	0,3
Японія	289 069	0,4	0,3	0,4	1,2	0,8	0,3	1,0
Сполучені Штати Америки ^a	261 039	1,7	1,6	1,4	2,0	2,5	1,8	1,3
Італія	237 195	1,3	1,3	1,0	1,9	4,3	1,5	2,4
Китай	236 429	1,1	1,1	0,7	1,6	2,1	1,0	1,2
Туреччина	213 717	1,3	1,2	0,7	1,5	3,9	1,2	1,2
Індонезія	196 575	1,3	1,3	1,0	1,2	2,8	1,1	1,4
Велика Британія ^b	182 312	1,2	1,1	0,8	1,5	2,8	1,1	1,2
Греція	171 703	0,8	0,6	1,0	1,1	0,5	0,9	1,0
Іспанія	137 190	0,9	0,9	0,7	1,2	2,0	1,0	1,0
Нідерланди (Королівство)	131 050	0,6	0,6	0,9	0,4	1,3	1,0	1,1
Канада	117 485	0,6	1,1	1,8	0,3	0,4	1,4	...
Данія	110 030	0,8	0,7	0,6	0,8	0,8	1,2	...
Німеччина	102 500	0,7	0,5	1,2	0,7	2,8	0,8	...
Республіка Корея	99 942	0,9	0,7	0,7	1,2	2,4	0,8	1,0
Хорватія	78 718	1,4	1,0	0,7	2,4	3,1	...	2,2
Швеція	70 790	0,8	0,7	0,8	1,0	0,5	1,0	0,8
Франція ^{проти}	66 819	1,2	1,0	1,1	1,5	3,0	1,1	1,1
Російська Федерація	57 296	1,5	1,2	1,7	1,8	2,7	1,9	1,1
Сінгапур	52 670	0,8	0,6	0,9	0,8	0,4	1,1	1,3
світ	4 553 486	1,0	1,0	0,8	1,1	2,2	1,0	1,1

Примітка. Економіки ранжуються за кількістю заходів у порти. Кількість заходів в порт включає прибуття поромів, ролл-рол-офф і пасажирських суден, для яких час перебування в порту не розраховується. Кораблі вантажопідйомністю 1000 і вище включені.

^a За винятком Пуерто-Ріко та Віргінських островів США.

^b Сполучене Королівство Великої Британії та Північної Ірландії, за винятком Нормандських островів і острова Мен.

^c За винятком Французької Гвіани, Гваделупи, Мартініки, Майотти, Монако та Реюньйону.

Джерело : [32]

ДОДАТОК Г

Характеристика найбільших портів Китаю

Таблиця 2.5.

Рейтинг найбільших портів Китаю

<i>Порт</i>	<i>Ключові характеристики</i>
<i>Шанхай</i>	Є ключовим морським портом країни. Він має вигідне географічне положення та прямий вихід в море, що робить його важливим транспортним вузлом. Порт спеціалізується на експорті та імпорті нафтопродуктів, металопрокату, руд, пиломатеріалів, різного обладнання, трикотажу, агрокультурної продукції, зокрема зернових, вугілля та добрив. Площа контейнерного майданчика становить понад 9960 тис. кв. м, а критого складу - понад 3760 тис. кв. м. Шанхайський порт може обробляти до 25 млн контейнерів на рік, і його пропускна спроможність постійно зростає. За останні 20 років він перетворився з маловідомого порту в один із найбільших у світі, претендуючи на звання лідера серед портів. Оператором порту є Shanghai International Port Group.
<i>Гонконг</i>	другий за обсягами обробки вантажів порт в Китаї. Його керуюча компанія – Hutchison Port Holdings, яка є найбільшим в світі оператором контейнерів і має свої контейнерні термінали в шести з дев'яти найбільших портів світу. У порту є 12 причалів і він може приймати та обробляти близько 21 млн контейнерів щороку.
<i>Шеньчжень</i>	є другим за завантаженістю портом на материковому Китаї. Розвиток міжнародних транспортних перевезень сприяє його вигідному географічному положенню – порт розташований у південній частині Китаю, біля дельти річки Чжуцзян (Перлова ріка, якою надходить продукція з внутрішнього Китаю) та недалеко від великих промислових центрів. Щорічний обсяг міжнародних морських контейнерних перевезень становить близько 18-19 млн контейнерів. Основна спеціалізація порту включає металопрокат, зернові (основний порт з перевалки кукурудзи), нафту, арахісове масло, вугілля, руди, добрива, бавовну та пиломатеріали. Площа контейнерного майданчика становить понад 340 тис. м ² , а площа критого складу – більше 57 тис. м ² .
<i>Нінбо</i>	Розвивається як альтернатива надзвичайно завантаженому Шанхайському порту. Це глибоководний порт, що дозволяє приймати найбільші морські контейнеровози. За обсягами

	перевалки вантажів він входить в четвірку основних глибоководних портів Китаю. Основна спеціалізація порту включає металопрокат, нафту, вугілля, продукти хімічної промисловості, пиломатеріали та корисні копалини. Площа контейнерного майданчика становить понад 26 тис. м ² , а площа критого складу – більше 46 тис. м ² .
Далянь	Порт вважається морськими воротами до Внутрішньої Монголії і є важливим транспортним вузлом на перетині водних вантажоперевезень східних, центральних та північних районів континентального Китаю. Він розташований в провінції Ляонін, на південній частині півострова Ляодун і оточений морем з трьох боків. Основна експортно-імпортна спеціалізація порту включає зернові (кукурудза, пшениця, соя) і корми, нафту і нафтопродукти, вугілля, руди, ліс і пиломатеріали. Площа контейнерного майданчика перевищує 500 тис. м ² , а критого складу більше 200 тис. м ² . Порт Далянь є міжнародним морським терміналом і входить в ТОП-15 світових портів за обсягом вантажообігу (понад 330 мільйонів тонн) і обробці контейнерів (близько 10 мільйонів TEU щорічно). Він займає перше місце в Китаї за обсягом експорту нафти і нафтопродуктів і є розташований найбільший нафтовий термінал в Китаї.

Джерело : [46]