

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

Кафедра менеджменту та економіки морського транспорту

Шевченко Марина Валентинівна

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА БАКАЛАВРА

НА ТЕМУ

ФАКТОРИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ
СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ НА РИНКУ МОРСЬКИХ
КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Спеціальність – 073 «Менеджмент»

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

Науковий керівник
Старший викладач
Бурмака Л.О.

Здобувач вищої освіти _____

Науковий керівник _____

Завідуючий кафедрою _____

Нормоконтроль _____

Одеса 2024

ЗАВДАННЯ

на розробку кваліфікаційної роботи бакалавра

за темою:

ФАКТОРИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ НА РИНКУ МОРСЬКИХ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

	Зміст окремих частин дослідження	Строк виконання	Фактично виконано
1	2	3	4
1	Мета дослідження: проведення аналізу стану та основних тенденцій розвитку світового ринку морських контейнерних перевезень та визначення факторів підвищення конкурентоспроможності судноплавних компаній.	08.04.24	
2	Об'єкт дослідження – судноплавні компанії на ринку морських контейнерних перевезень.		
3	Предмет дослідження – фактори підвищення конкурентоспроможності судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень.		
4	ВСТУП		
5	РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ НА РИНКУ МОРСЬКИХ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ		
6	РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СТАНУ ТА ОСНОВНИХ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ СВІТОВОГО РИНКУ МОРСЬКИХ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ		
7	РОЗДІЛ 3. НАПРЯМКИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ		

	СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ НА РИНКУ МОРСЬКИХ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ		
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	6	
РОЗДІЛ 1.	ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ	
	КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ СУДНОПЛАВНИХ	
	КОМПАНІЙ НА РИНКУ МОРСЬКИХ КОНТЕЙНЕРНИХ	
	ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	8
1.1.	Категоріальний апарат визначення діяльності судноплавних	
	компаній.....	9
1.2.	Теоретичні підходи до визначення	
	конкурентоспроможності судноплавних компаній.....	16
1.3.	Особливості факторів середовища конкурентного впливу на	
	судноплавні компанії на ринку морських контейнерних	
	перевезень.....	24
РОЗДІЛ 2.	АНАЛІЗ СТАНУ ТА ОСНОВНИХ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ	
	СВІТОВОГО РИНКУ МОРСЬКИХ КОНТЕЙНЕРНИХ	
	ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	28
2.1.	Аналіз динаміки та структури морських контейнерних	
	перевезень за регіонами світу.....	28
2.2.	Аналіз конкурентного середовища судноплавних компаній	
	на ринку морських контейнерних	
	перевезень.....	36
2.3.	Оцінка впливу різних факторів на конкурентоспроможність	
	судноплавних компаній.....	47
РОЗДІЛ 3.	НАПРЯМКИ ПІДВИЩЕННЯ	
	КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ СУДНОПЛАВНИХ	
	КОМПАНІЙ НА РИНКУ МОРСЬКИХ КОНТЕЙНЕРНИХ	
	ПЕРЕВЕЗЕНЬ	58

3.1. Роль контейнерних перевезень у розвитку глобальної морської торгівлі.....	58
3.2. Стратегії підвищення конкурентоспроможності судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень.....	62
3.3. Рекомендації щодо впровадження конкретних заходів для підвищення конкурентоспроможності провідних судноплавних компаній.....	65
РОЗДІЛ 4. ОХОРОНА ПРАЦІ.....	71
4.1.Передача судових повідомлень та сигнали аварійного сповіщення і відповіді на них.....	71
4.2.Санітарно-гігієнічні вимоги щодо утримання судових житлових приміщень.....	74
4.3.Правила пожежної безпеки при бункеровці судна.....	75
4.4.Вимоги до судових інсинераторів.....	78
ВИСНОВОК	81
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	88
АНОТАЦІЯ.....	93
ДОДАТКИ.....	94

ВСТУП

Актуальність теми кваліфікаційної роботи. У сучасному світі морські контейнерні перевезення відіграють важливу роль у глобальній торгівлі, забезпечуючи ефективне транспортування товарів між країнами та континентами. Зростання обсягів торгівлі призводить до збільшення конкуренції на ринку морських перевезень, що ставить перед судноплавними компаніями завдання забезпечення своєї конкурентоспроможності. В умовах швидкого технологічного прогресу та змін у вимогах до екологічності та сталого розвитку, дослідження факторів, що впливають на конкурентоспроможність судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень, стає актуальним завданням для галузі.

Одним із ключових аспектів актуальності теми дослідження є потреба у вивченні та розробці стратегій, спрямованих на підвищення конкурентоспроможності судноплавних компаній в умовах сучасного світу. Врахування різноманітних факторів, які впливають на цю конкурентоспроможність, таких як технологічні інновації, умови праці та екологічні аспекти, дозволить розробити ефективні стратегії для подолання викликів та забезпечення стійкого розвитку галузі морських контейнерних перевезень.

Мета кваліфікаційної роботи. Основною метою роботи є проведення аналізу стану та основних тенденцій розвитку світового ринку морських контейнерних перевезень та визначення факторів підвищення конкурентоспроможності судноплавних компаній.

Для досягнення поставленої мети необхідно виконати такі **основні завдання** :

- охарактеризувати категоріальний апарат визначення діяльності судноплавних компаній у контексті морських контейнерних перевезень;

- оглянути теоретичні підходи до визначення та оцінки конкурентоспроможності судноплавних компаній;
- розкрити особливості факторів середовища конкурентного впливу на судноплавні компанії на ринку морських контейнерних перевезень;
- провести аналіз динаміки та структури морських контейнерних перевезень за регіонами світу;
- проаналізувати конкурентне середовище судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень;
- оцінити вплив різних факторів на конкурентоспроможність судноплавних компаній;
- дослідити роль контейнерних перевезень у розвитку глобальної морської галузі;
- сформувати стратегії підвищення конкурентоспроможності судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень;
- розробити рекомендації щодо впровадження конкретних заходів для підвищення конкурентоспроможності провідних судноплавних компаній.

Об'єкт дослідження: судноплавні компанії на ринку морських контейнерних перевезень.

Предмет дослідження: фактори підвищення конкурентоспроможності судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень.

Для досягнення цілей дослідження будуть використані **методи** огляду та аналізу літератури, включаючи систематичний аналіз наукових джерел, вивчення теоретичних підходів до визначення конкурентоспроможності судноплавних компаній та аналіз конкурентного середовища в галузі морських контейнерних перевезень.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ НА

РИНКУ МОРСЬКИХ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Категоріальний апарат визначення діяльності судноплавних компаній

У сучасному світі морський транспорт відіграє ключову роль у галузі економічних відносин. Найбільш популярним та передовим способом доставки вантажів у міжнародній торгівлі є контейнерні перевезення, які дозволяють здійснювати доставку «від дверей до дверей» та «точно в строк». З кожним роком конкуренція серед транспортних компаній у сфері перевезень лише зростає, що обумовлено загальною прибутковістю галузі та постійними змінами у зовнішньому середовищі.

Українські підприємства мають деякі проблеми з конкурентоспроможністю на цьому ринку, перш за все, через необґрунтовані тарифи на перевезення. Крім того, за деякими тарифними показниками, наприклад, вартістю обслуговування в портах, Україна залишається однією з найбільш дорогих країн світу.

Для кращого розуміння теми дослідження важливо чітко визначити категоріальний апарат, який використовується в контексті діяльності судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень.

Основні поняття, які ми можемо віднести до цієї теми включають : морські вантажоперевезення, світовий ринок, контейнерні перевезення, контейнерний термінал, контейнеровоз, морський контейнер, лінійне судноплавство, трампове судноплавство, судноплавні компанії, конкурентоспроможність.

Визначимо сутність та охарактеризуємо ці поняття.

Морські вантажоперевезення – це спосіб переправлення вантажу з одного місця в інше за допомогою водного транспорту [1].

Популярність даного методу можемо обґрунтувати безліччю переваг, якими він володіє. Серед них можемо зазначити наступні (рисунок 1.1.).



Рис. 1.1. Переваги використання морського вантажоперевезення

Джерело : створено автором на основі [1]

Ці переваги роблять морський транспорт привабливим вибором для багатьох компаній, що здійснюють міжнародну торгівлю.

Морські вантажоперевезення задовольняють попит судновласників та вантажовласників у всьому світі. Отже, можемо стверджувати, що морські вантажоперевезення є одним з основних елементів функціонування світового ринку.

Світовий ринок – сфера стійких товарно-грошових відносин між країнами, основою яких є міжнародний поділ праці і інші фактори виробництва [2].

Як ми вже зазначили, морські вантажоперевезення відіграють важливу роль у задоволенні попиту та пропозиції на світовому ринку. Цей вид транспорту дозволяє ефективно перевозити великі обсяги товарів між країнами та континентами, що сприяє розвитку міжнародної торгівлі.

Морські вантажоперевезення забезпечують постачання різноманітних товарів, від сировини до готової продукції, що відкриває доступ до ринків світового рівня. Цей вид транспорту також допомагає знижувати витрати на логістику, оскільки масові перевезення можуть бути економічно вигіднішими за інші види транспорту. Крім того, морські перевезення сприяють глобальній економіці, забезпечуючи стабільність у глобальних ланцюгах постачання.

Світовий ринок функціонує завдяки наявності різноманітних компаній, які забезпечують безперебійне функціонування усього процесу торгівлі від виробництва сировини до споживання готової продукції. Головною ланкою цього процесу виступають саме перевезення вантажів. Завдяки злагодженому функціонуванню різних видів транспорту (автомобільному, залізничному, повітряному та морському) забезпечується безперебійність логістичних процесів. Особливе місце у логістичній системі посідають контейнерні перевезення.

Отже, контейнерні перевезення (або *контейнеризація*) – це вантажоперевезення з використанням стандартних контейнерів [3]. Такий вид перевезення вантажів дозволяє виконувати доставку товарів від відправника до отримувача без перевантаження вантажів, чим значно скорочує обсяг проміжних вантажних робіт.

Контейнерні перевезення здійснюються різними видами транспорту, включаючи водний (річкові та морські перевезення), сухопутний (автомобільні та залізничні перевезення) і повітряний. Розвантаження, сортування, тимчасове зберігання та навантаження контейнерів проводяться

на спеціально виділеній частині вантажного району - контейнерному терміналі.

Контейнерний термінал - це спеціалізована структура, де вантажні контейнери перевантажуються між різними видами транспорту для подальшого транспортування. Цей процес може включати перевалку між контейнеровозами та наземними транспортними засобами, такими як потяги або вантажівки, що визначає термінал як морський контейнерний порт. Також можлива перевалка між наземними транспортними засобами, наприклад, між поїздом і вантажівкою, що робить термінал внутрішнім контейнерним портом [4].

Морські і внутрішні контейнерні порти зазвичай мають спеціальні зони для зберігання як завантажених, так і порожніх контейнерів. Завантажені контейнери зберігаються там протягом невеликого часу, поки очікують подальшого транспортування, тоді як непорожні можуть перебувати там довше, чекаючи на наступне використання [5].

Контейнеровоз (контейнерне судно) — спеціалізоване суховантажне судно, призначене для перевезення вантажів у контейнерах — стандартних резервуарах багаторазового використання [6].

Контейнер – закрита тара оборотного типу із металу уніфікованих розмірів для транспортування насипних, наливних та штучних вантажів [7]. Транспортувальні можливості суден визначаються умовними одиницями. Показник однієї TEU дорівнює обсягу 20-ти футового контейнера. Сучасні судна здатні приймати на палубу від 260 до 18000 контейнерів за один рейс. Класифікація та характеристика морських контейнерів наведена у додатку А.

Довжина контейнеровоза становить від 70 до 400 м, одночасно може перевозити від 250 до 20.000 20-ти футових контейнерів (TEU). Автоматизація суден такого типу є на достатньо високому рівні, тому екіпаж контейнеровоза складає від 10 до 26 осіб [6].

Переваги транспортування вантажів контейнеровозами зображено на рисунку 1.3.

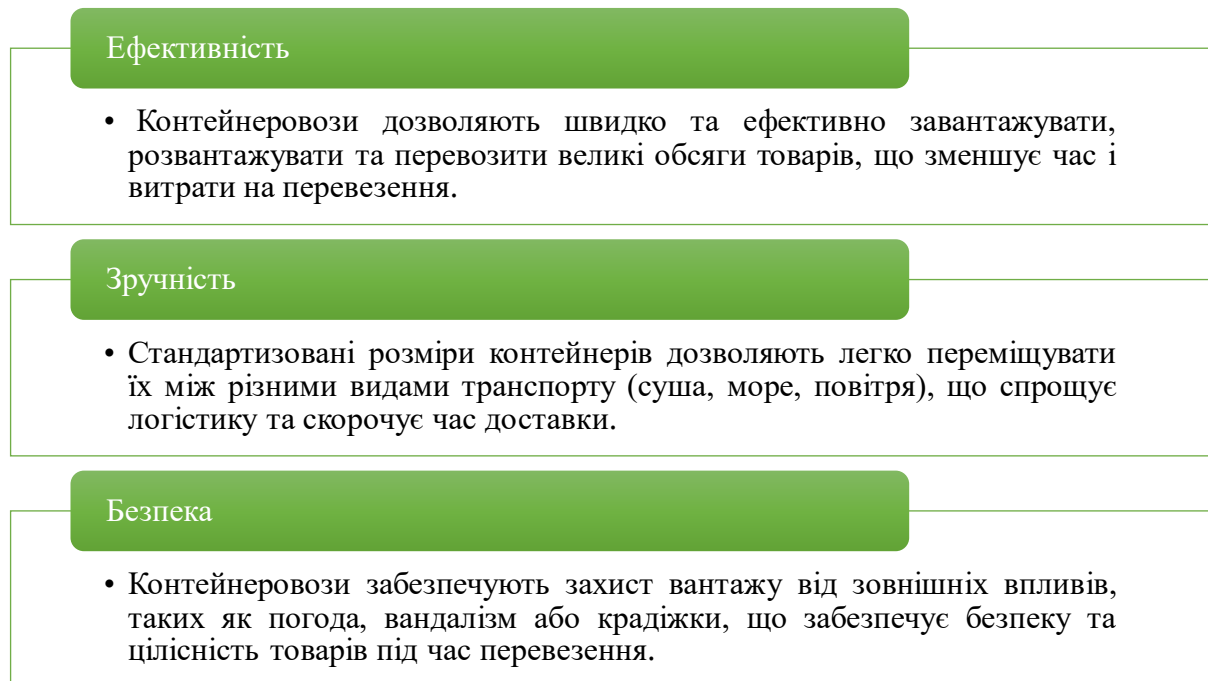


Рис. 1.3. Переваги транспортування вантажів контейнеровозами

Джерело : створено автором на основі [7]

Контейнерні судна діляться на два типи:

- фідерні контейнеровози — невеликої контейнеромісткості, здійснюють перевезення на середню й малу відстані між великими пунктами обробки контейнерів та портами місцевого значення.
- лінійні контейнеровози — використовуються на трансатлантичних лініях і лініях з великими вантажопотоками.

Класифікація контейнеровозів наведена у таблиці 1.1., а їх зображення – на рисунку 1.4.

Таблиця 1.1.

Класифікація контейнеровозів

Найменування	Мінімальна кількість TEU	Максимальна кількість TEU
Handysize	260	1 000
Handymax	1 000	1 700
Feeder	1 700	2 500

Продовження таблиці 1.1.

Sub-Panamax	2 500	4 000
Panamax	4 000	7 000

Джерело : [9]

Handysize



Handymax



Feeder



Sub-Panamax



Panamax

Рис. 1.4. Класифікація суден

Джерело : створено автором на основі [9]

З розвитком контейнерних вантажоперевезень з'явилися судна типів Super-Post-Panamax (понад 13 000 TEU), Explorer Class (понад 16 600 TEU), Triple E-Class (понад 18 200 TEU), Post-Triple E-Class (понад 21 000 TEU) [14]. Зображення цих суден розміщено у Додатку Б.

Судна і розміри контейнеровозів продовжують зростати, разом із модернізацією основних судноплавних каналів.

На світовому ринку, зокрема, в сфері морських контейнерних перевезень, діє безліч компаній різних сегментів, які забезпечують безперебійне функціонування цього ринку та задовольняють потреби клієнтів, вантажовласників та судновласників. Одним з таких учасників є судноплавні компанії.

Судноплавні компанії - це підприємства, які займаються організацією та здійсненням морських та річкових перевезень вантажів та пасажирів. Вони володіють або орендують судна для виконання різних видів транспортних послуг, включаючи контейнерні перевезення, танкерні перевезення нафти і газу, вантажні та пасажирські перевезення. Крім того, вони можуть здійснювати агентські та брокерські послуги, управляти портовими інфраструктурними об'єктами та надавати інші послуги, пов'язані з морським транспортом [10].

Функції судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень включають (таблиця 1.2.):

Таблиця 1.2.

Функції судноплавних компаній на ринку морських контейнерних
перевезень

Функція	Характер діяльності
Організація та планування маршрутів	Судноплавні компанії визначають оптимальні маршрути для перевезення вантажів, враховуючи ефективність та вартість перевезень.
Керування флотом суден	Компанії управляють власними або орендованими суднами, забезпечуючи їх регулярну та безпечну експлуатацію.
Укладання контрактів	Судноплавні компанії укладають угоди з виробниками, логістичними компаніями та іншими клієнтами щодо перевезення вантажів.
Забезпечення безпеки вантажів	Компанії вживають заходів для забезпечення безпеки вантажів під час перевезення, включаючи використання відповідних контейнерів та упаковки.
Обробка документації	Вони забезпечують обробку всієї необхідної документації, пов'язаної з перевезенням вантажів морем.
Розвиток інфраструктури	Компанії можуть брати участь у розвитку портової інфраструктури та терміналів для поліпшення якості обслуговування вантажів.

Продовження таблиці 1.2.

Клієнтське обслуговування	Вони забезпечують зв'язок з клієнтами, вирішуючи їхні питання та враховуючи їхні вимоги щодо перевезення вантажів.
---------------------------	--

Джерело : розробка автора на основі [2]

Судноплавні компанії забезпечують високу якість послуг, підтримуючи стабільність лінійного та трампового судноплавства.

Лінійне судноплавство – це форма транспортних послуг, що забезпечує регулярні перевезення між установленими портами генеральних вантажів за заздалегідь оголошеним розкладом [15].

Розрізняють три типи ліній у лінійному судноплавстві. Їх зображено на рисунку 1.5.

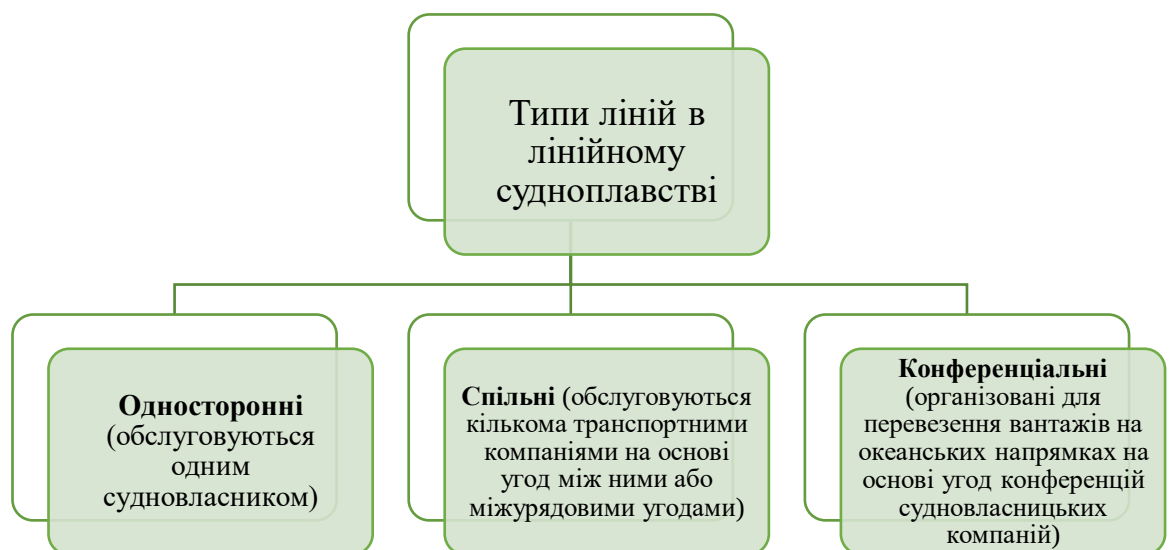


Рис. 1.5. Типи ліній в лінійному судноплавстві

Джерело : [15]

Судноплавні компанії, у виконанні лінійних рейсів, забезпечують регулярне та точне надходження вантажів до місць призначення, забезпечуючи стабільність графіка перевезень. Вони відіграють ключову роль у підтримці постійного потоку торгових операцій та виконанні договорів про

перевезення вантажів. Судноплавні компанії також відповідають за забезпечення ефективності та надійності перевезень, що дозволяє їм зберігати конкурентну позицію на ринку.

Термін «трампові» походить від слова «*tramp*», що означає «бурлака» і використовується для опису суден, які виконують нерегулярні рейси без чіткого графіка, спрямовані туди, де є попит на тоннаж з боку фрахтувальників.

Трампове судноплавство — це нерегулярні рейси морських суден без чіткого розкладу, які здійснюються на основі угоди між судновласником і суб'єктом зовнішньо-економічної діяльності [16].

Завдяки успішному функціонуванню судноплавних компаній в лінійному та трамповому судноплавстві забезпечується їх конкурентоспроможність.

1.2. Теоретичні підходи до визначення конкурентоспроможності судноплавних компаній

Дослідження концепції «конкурентоспроможність» відображено у багатьох наукових працях як вітчизняних, так і зарубіжних вчених, проте не існує одного загальноприйнятого трактування цього поняття. Кожен автор визначає його залежно від особливостей досліджуваного аспекту.

Як стверджував Харченко Т. Б., конкурентоспроможність – це обумовлене економічними, соціальними та політичними факторами становище країни або окремого товаровиробника на внутрішньому та зовнішньому ринках [17,с.71].

І. Піддубний та Л. Піддубна, застосовуючи системно-праксеологічну модель, визначають конкурентоспроможність як інтегровану властивість економічної системи. Ця властивість забезпечує реалізацію мети та досягнення результатів функціонування, які необхідні і достатні для

успішного позиціонування системи на конкурентному ринковому просторі. Автори акцентують увагу на системній ролі конкурентоспроможності, яка визначається її причинними зв'язками з результативними параметрами та вхідними-вихідними процесами в ринковій системі і є важливим фактором системного функціонування ринку [18, с. 60].

Трактування цих понять відображає важливість зовнішніх та системних чинників для досягнення конкурентоспроможності. Для сучасних підприємств, зокрема судноплавних компаній, це означає необхідність розуміння та адаптації до економічних, соціальних та політичних умов, а також постійний аналіз та удосконалення внутрішніх процесів для підтримки конкурентоспроможності на ринку.

Втім, в сучасному світі та з урахуванням вимог до конкурентоспроможності компаній, можемо стверджувати, що ці поняття охоплюють далеко не всі аспекти, які повинні бути під час визначення конкурентоспроможності.

Конкурентоспроможність — здатність певного об'єкта або суб'єкта перевершити конкурентів у заданих умовах [19].

На ринку морських контейнерних перевезень конкурентоспроможність визначається не лише судноплавними компаніями, але й іншими учасниками, такими як порти, термінали, логістичні компанії та інші. Головні аспекти конкурентоспроможності на цьому ринку включають вартість, якість обслуговування, інфраструктуру та логістичні послуги.

Одним з ключових факторів конкурентоспроможності є вартість перевезення. Учасники ринку конкурують у встановленні конкурентних тарифів, що може включати зниження витрат на транспортування та обробку вантажів.

Якість обслуговування також відіграє важливу роль у конкурентній боротьбі. Клієнти очікують високого рівня сервісу, швидкості та надійності у доставці вантажів.

Інфраструктура та логістичні послуги також впливають на конкурентоспроможність на ринку морських контейнерних перевезень. Сучасні порти та термінали здатні швидко та ефективно обробляти великі обсяги вантажів, що дозволяє зменшити час перебування суден в порту і знизити витрати.

У цілому, конкурентоспроможність на ринку морських контейнерних перевезень вимагає співпраці та координації між усіма учасниками логістичного ланцюга, а також постійного удосконалення процесів та впровадження нових технологій для підвищення ефективності та задоволення потреб клієнтів.

Відповідно до сутності поняття конкурентоспроможності, яке ми наводили вище, компанії, які є учасниками ринку морських контейнерних перевезень, мають перевершувати своїх конкурентів задля забезпечення своєї конкурентоспроможності.

Відповідно до цього, основною метою управління конкурентоспроможністю судноплавних компаній можна визначити забезпечення умов успішного функціонування у конкурентному середовищі та створення конкурентних переваг, що забезпечать зростання у майбутньому.

Суб'єктами управління у даному випадку виступає скоординована група осіб, які приймають участь у розробці й реалізації управлінських рішень у сфері формування та забезпечення конкурентоспроможності судноплавної компанії, а предметом – виступає процес формування та розвитку конкурентоспроможності судноплавних компаній. В свою чергу, об'єктом управління конкурентоспроможністю стає не лише транспортна послуга, а фінансова, виробнича, інноваційна та маркетингова діяльність, персонал, екіпаж, техніко-технологічна забезпеченість та організаційно-управлінська структура судноплавної компанії.

З урахуванням часового періоду досягнення цілей судноплавних компаній, управління конкурентоспроможністю доцільно розглядати на трьох рівнях: оперативному (формування конкурентоспроможності перевезень),

тактичному (забезпечення належного фінансово-економічного стану) та стратегічному (створення інвестиційно-інноваційної привабливості) [20].

Основні рівні забезпечення конкурентоспроможності судноплавних компаній представлено на рис. 1.6.

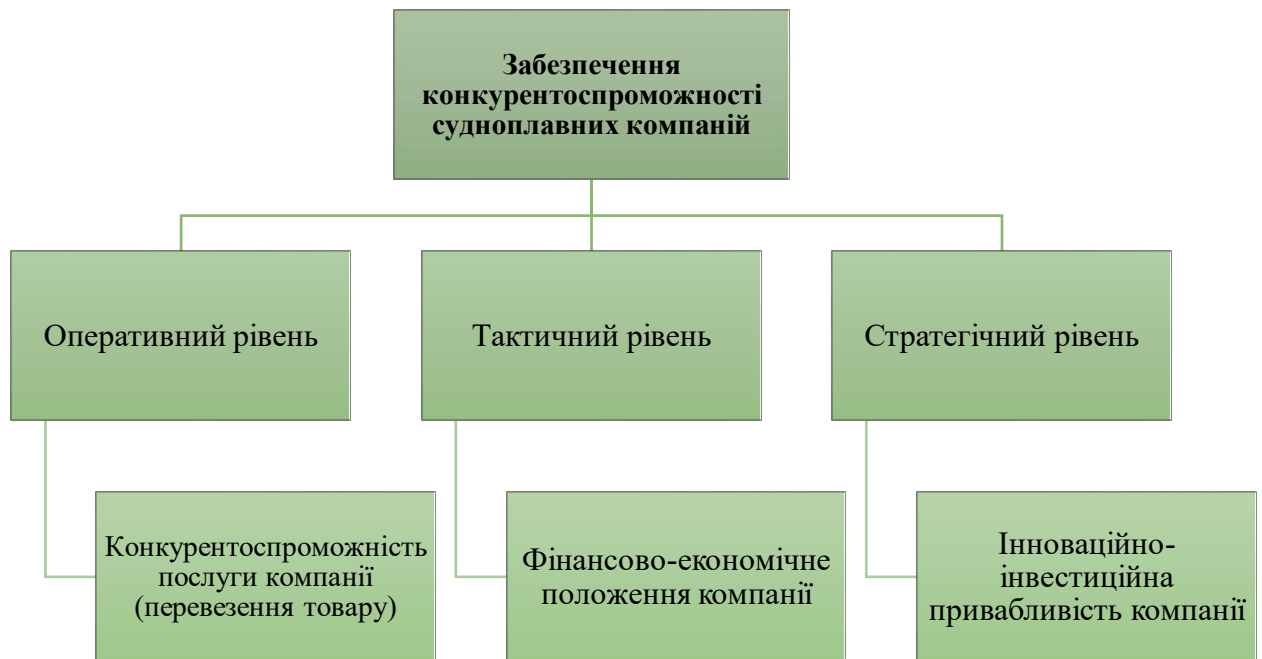


Рис. 1.6. Рівні забезпечення конкурентоспроможності судноплавних компаній

Джерело : [20]

Управління конкурентоспроможністю судноплавної компанії є одним з пріоритетних напрямків діяльності організаційного менеджменту, оскільки воно визначає здатність суб'єкта господарювання до успішного функціонування на ринку. Цей процес передбачає виконання ряду загальновідомих управлінських функцій. Крім того, його реалізація вимагає урахування традиційних підходів до управління та дотримання низки принципів менеджменту.

Охарактеризуємо кожен з зображених рівнів забезпечення конкурентоспроможності судноплавних компаній та зазначимо ключові

положення, яких має дотримуватись керівництво під час реалізації такої стратегії. Інформацію структуровано у таблиці 1.3.

Таблиця 1.3.

Характеристика рівнів забезпечення конкурентоспроможності
судноплавних компаній

Рівень	<i>Оперативний</i>	<i>Тактичний</i>	<i>Стратегічний</i>
Ключові положення	Визначається здатністю компанії надати якісні та ефективні послуги у перевезенні товарів. Це охоплює такі аспекти, як швидкість доставки, безпека перевезень, вартість та якість обслуговування.	Визначається фінансово-економічним положенням компанії. Це охоплює ефективне використання ресурсів, управління фінансовими потоками, оптимізацію витрат та максимізацію прибутку.	Визначається інноваційно-інвестиційною привабливістю компанії. Це означає здатність компанії створювати та впроваджувати нові ідеї, технології та продукти, а також привертати інвестиції для їх реалізації.

Джерело : створено автором за [20]

Оперативний рівень конкурентоспроможності судноплавної компанії визначається її здатністю надавати якісні та ефективні послуги у перевезенні товарів. Цей рівень важливий для забезпечення задоволення клієнтів та збереження їх лояльності.

Тактичний рівень конкурентоспроможності визначається фінансово-економічним положенням компанії. Ефективне управління фінансовими ресурсами дозволяє компанії забезпечувати стабільність та зростання у довгостроковій перспективі.

Стратегічний рівень конкурентоспроможності визначається інноваційною та інвестиційною привабливістю компанії. Здатність до

постійного вдосконалення та впровадження новацій дозволяє судноплавним компаніям адаптуватися до змін в ринковому середовищі та збільшувати свою конкурентоспроможність.

Управління конкурентоспроможністю судноплавних компаній можна розглядати з урахуванням таких управлінських підходів (рисунк 1.7.):



Рис. 1.7. Підходи до управління конкурентоспроможністю судноплавних компаній

Джерело : [20]

Враховання цих підходів допомагає судноплавним компаніям забезпечувати свою конкурентоспроможність в умовах постійно змінюючогося ринкового середовища.

Розглянемо суть функцій управління конкурентоспроможністю судноплавних компаній:

1) аналіз: ця функція включає в себе оцінку поточного рівня конкурентоспроможності компанії та її послуг, виявлення ключових факторів, які впливають на позицію компанії на ринку.

2) планування: ця функція передбачає розробку стратегій та тактики для досягнення поставлених цілей, розробку програм та планів для зміцнення конкурентоспроможності судноплавної компанії.

3) організація: ця функція означає практичне втілення прийнятих рішень та планів, включаючи розподіл ресурсів та забезпечення координації дій між відділами.

4) мотивація: ця функція включає створення економічних та психологічних стимулів для залучення працівників та екіпажу до досягнення цілей компанії.

5) контроль: ця функція полягає в моніторингу та контролі за виконанням стратегій та планів керівництва судноплавної компанії.

6) регулювання: ця функція передбачає внесення змін до стратегій для досягнення запланованих цілей [21].

Ці функції спрямовані на забезпечення стійкості та ефективності судноплавної компанії в умовах конкурентної боротьби на ринку.

Принципи управління конкурентоспроможністю судноплавних компаній, відповідно до основ менеджменту та теоретико-методичних засад в аспекті конкурентоспроможності, зображено у таблиці в додатку В.

Перейдемо до характеристики показників конкурентоспроможності судноплавних компаній. До показників конкурентоспроможності судноплавних компаній можемо віднести п'ять категорій : фінансові показники (оскільки мета діяльності будь-якого бізнесу – отримання прибутку), операційні показники (оскільки кожна компанія прагне оптимізувати та максимізувати якість своєї діяльності), маркетингові показники (оскільки кожна компанія прагне збільшити свою частку ринку та зацікавити якомога більше потенційних клієнтів), логістичні показники (через те, що керівництво компанії прагне до найвищої швидкості доставки найбільш

оптимальним маршрутом) та інноваційні показники (в зв'язку з тим ,що інноваційна діяльність та використання передових методів завжди позитивно відображається на стані конкурентоспроможності компаній). Характеристика кожної з цих категорій показників наведена у таблиці 1.4.

Таблиця 1.4.

Показники конкурентоспроможності судноплавних компаній

<i>Категорія</i>	<i>Показник</i>	<i>Характеристика</i>
Фінансові	<i>Прибутковість</i>	Співвідношення чистого прибутку до загальних витрат. Висока прибутковість свідчить про ефективне використання ресурсів.
	<i>Фінансове становище</i>	Спроможність компанії виконувати свої фінансові зобов'язання та утримувати стабільні фінансові показники.
Операційні	<i>Використання флоту</i>	Ефективність використання судноплавного флоту компанією для забезпечення попиту на перевезення.
	<i>Кількість та якість перевезень</i>	Обсяг та якість послуг перевезень, що відповідає потребам клієнтів.
Маркетингові	<i>Ринкова частка</i>	Відсоток ринку, який контролюється компанією у порівнянні з конкурентами.
	<i>Репутація та клієнтська база</i>	Стійкість та довіра клієнтів до компанії, що може впливати на вибір споживачів.
Логістичні	<i>Ефективність логістичних процесів</i>	Швидкість, ефективність та надійність поставок.
Інноваційні	<i>Впровадження нових технологій та методів управління</i>	Здатність компанії швидко адаптуватися до нових технологій та управлінських практик.
	<i>Рівень інвестицій в інноваційні проекти</i>	Обсяг та ефективність витрат на розвиток нових продуктів та послуг.

Джерело : розроблено автором на основі [22]

Подана таблиця відображає ключові показники конкурентоспроможності судноплавних компаній, які можна розділити на кілька категорій: фінансові, операційні, маркетингові, логістичні та інноваційні. Кожен показник характеризує різні аспекти діяльності компаній, що впливають на їх здатність до конкуренції на ринку.

Загальний висновок полягає в тому, що для забезпечення конкурентоспроможності судноплавних компаній необхідно балансувати і оптимізувати різні аспекти їх діяльності. Фінансова стійкість, ефективне використання флоту, належна ринкова частка та репутація, а також впровадження інновацій та ефективність логістичних процесів - це ключові елементи, що визначають успішність судноплавної компанії.

Враховуючи складність та динаміку сучасного ринку, компаніям необхідно постійно вдосконалювати свою діяльність, використовуючи нові технології та методи управління, інвестувати в інновації та розвиток, підтримувати високий рівень якості та ефективності у всіх сферах своєї діяльності та приділяти велику увагу факторам, які впливають на конкурентоспроможність судноплавних компаній.

1.3. Особливості факторів середовища конкурентного впливу на судноплавні компанії на ринку морських контейнерних перевезень

Як ми зазначили вище, фактори впливу на конкурентоспроможність судноплавних компаній відіграють значну роль у забезпеченні та підтримці конкурентної позиції судноплавних компаній на ринку морських перевезень.

Фактори впливу на конкурентоспроможність судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень можуть гальмувати або прискорювати розвиток цих компаній, формуючи конкурентні переваги або знижуючи їх конкурентні позиції.

Таким чином, можемо дійти висновку, що фактори впливу на конкурентоспроможність судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень можуть бути конструктивного або деструктивного характеру. Система факторів впливу зображена на рисунку 1.8.



Рис. 1.8. Фактори впливу на конкурентоспроможність судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень

Джерело : [23]

Фактори конструктивного впливу на конкурентоспроможність судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень сприяють їхньому покращенню і розвитку. Розвиток нових морських маршрутів відкриває нові можливості для розширення бізнесу. Підвищення ефективності логістики дозволяє зменшити витрати та підвищити швидкість доставки. Впровадження нових технологій полегшує управління та збільшує продуктивність. Географічне розташування впливає на доступність ринків і транспортних маршрутів. Співпраця з логістичними партнерами сприяє

оптимізації ланцюга постачання. Гармонізація нормативно-правового регулювання полегшує ведення бізнесу та знижує ризики. Якість обслуговування є важливим чинником задоволення клієнтів та підвищення репутації компанії.

Фактори деструктивного впливу, навпаки, можуть стати перешкодою для формування конкурентоспроможності судноплавних компаній. Збільшення тарифів та витрат на паливо підвищує витрати та знижує прибутковість. Нестабільність валютних курсів ускладнює планування фінансових потоків. Геополітичні конфлікти та обмеження можуть обмежити доступ до ринків та маршрутів. Недостатня розвинутість інфраструктури ускладнює доставку та збільшує час перебування суден в портах. Екологічні обмеження можуть вимагати додаткових витрат на відповідність екологічним стандартам.

Усі фактори впливу, які ми зазначили вище, та конкурентне середовище в цілому, мають певні особливості. Зазначимо їх за допомогою побудови таблиці 1.5.

Таблиця 1.5.

Особливості факторів середовища конкурентного впливу на судноплавні компанії на ринку контейнерних перевезень

Критерій	Особливості
<i>Глобальність</i>	Ринок морських контейнерних перевезень охоплює практично всі країни світу, що створює складну глобальну мережу залежностей і взаємозв'язків між різними регіонами.
<i>Сезонність</i>	Деякі напрямки морських перевезень мають сезонний характер, що вимагає від компаній адаптуватися до змін в попиті та умовах перевезень.
<i>Технологічність</i>	Застосування новітніх технологій у веденні бізнесу, таких як автоматизація та Інтернет речей (IoT), стає все більш важливим для підвищення конкурентоспроможності.

<i>Регуляторні обмеження</i>	Ринок підданий строгим регуляторним обмеженням, які можуть впливати на вартість і умови перевезень, а також на вимоги до середовища та безпеки.
<i>Екологічні вимоги</i>	Зростаюча увага до екологічних питань призводить до посилення вимог до судноплавних компаній щодо складання вибіркового та екологічно чистих транспортних маршрутів.
<i>Геополітичні ризики</i>	Політичні конфлікти, терористичні загрози та інші геополітичні фактори можуть спричинити непередбачувані зміни у міжнародному морському транспорті.
<i>Інновації та дослідження</i>	Постійний пошук нових інновацій та досліджень у галузі технологій, логістики та управління дозволяє судноплавним компаніям забезпечувати конкурентні переваги.

Джерело : створено автором за [26]

Для посилення конкурентних позицій судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень важливо враховувати як конструктивні, так і деструктивні фактори впливу. Останні можуть становити значний ризик для діяльності компаній і потребують уважного аналізу та ефективного управління. З іншого боку, конструктивні фактори надають можливості для розвитку та посилення позицій на ринку. Правильне управління цими факторами допомагає мінімізувати негативний вплив і забезпечує стійкість та успішність діяльності судноплавних компаній у конкурентному середовищі.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ СТАНУ ТА ОСНОВНИХ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ СВІТОВОГО РИНКУ МОРСЬКИХ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

2.1. Аналіз динаміки та структури морських контейнерних перевезень за регіонами світу

Структура морських контейнерних перевезень в різних регіонах світу обумовлена комплексом факторів, серед яких важливість торговельних потоків, географічне положення, рівень розвитку інфраструктури, економічні умови, політична стабільність та регулятивні умови. Структура світових контейнерних перевезень за регіонами у 2022 зображена на рисунку 2.1.

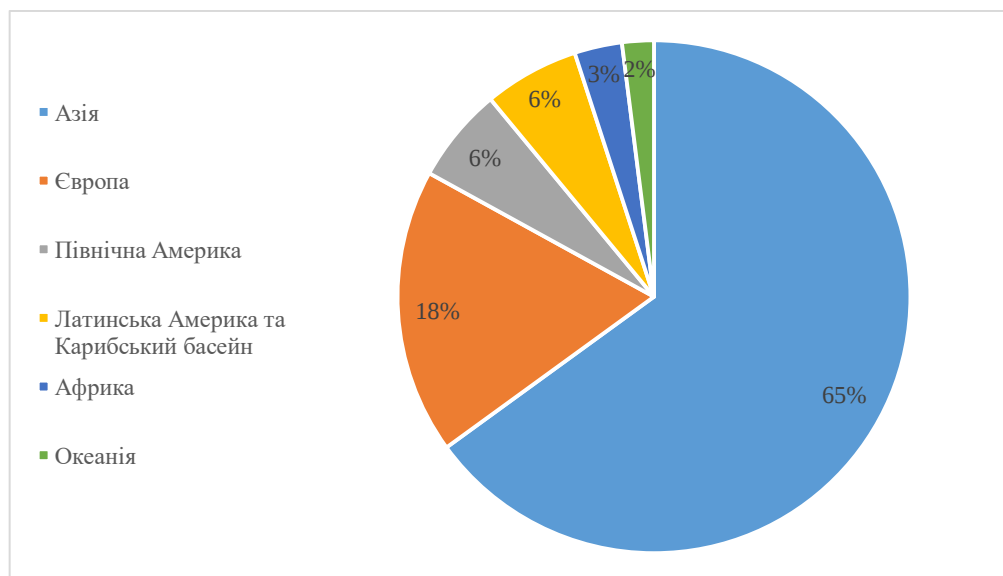


Рис. 2.1. Структура світових контейнерних перевезень за регіонами
(2022 рік)

Джерело : [24]

У розвинених країнах Північної Америки та Західної Європи спостерігається велика кількість контейнерних перевезень через їхню високорозвинену інфраструктуру портів та добре організовану транспортну

систему. У той же час, у країнах Азії, таких як Китай та Південна Корея, структура морських контейнерних перевезень визначається їхньою великою промисловою базою та активним експортом, що призводить до великого обсягу контейнерних перевезень.

Динаміку перевезень вантажів у контейнерах між трьома ринками зображено на рисунку 2.2.

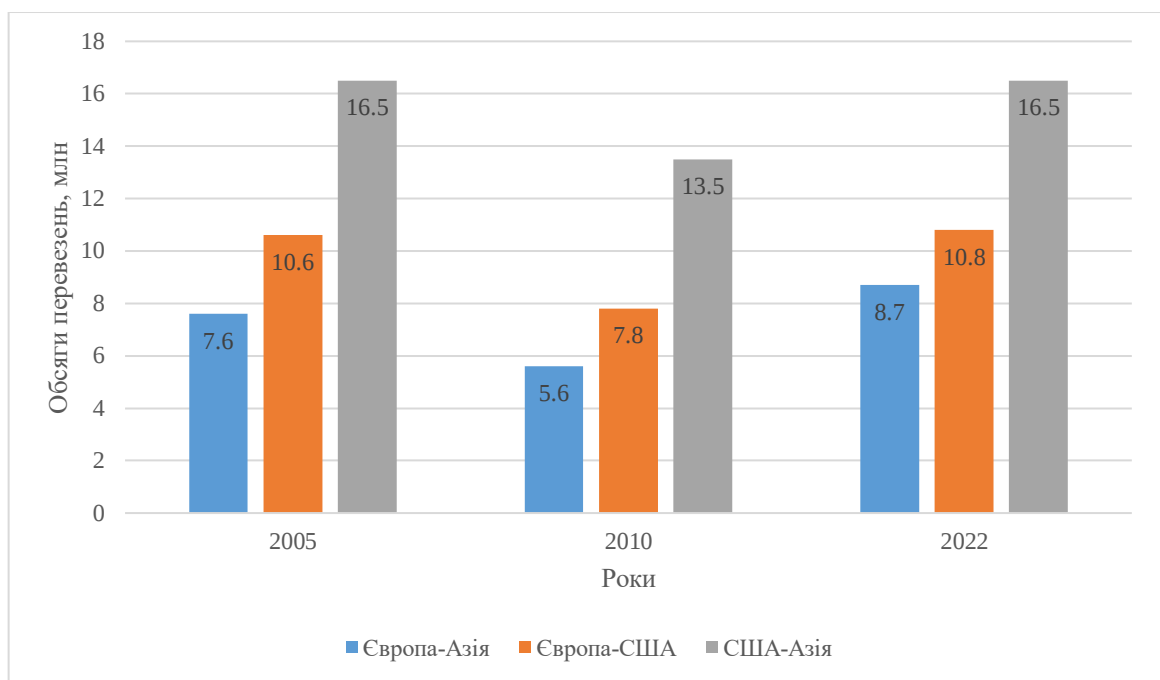


Рис. 2.2. Динаміка перевезень контейнерних вантажів між трьома основними ринками

Джерело : [25]

З 2005 до 2022 простежується поступове зростання обсягів контейнерних перевезень між трьома ключовими ринками : і між Європейським та Азійським ринками, і між ринками Європи та США і між ринками США та Азії. Стрімке зростання обсягів перевезень вантажів у контейнерах пояснюється кількома причинами, серед них :

- глобалізація торгівлі: зростання глобальної торгівлі призводить до збільшення обсягів контейнерних перевезень, оскільки більше товарів потрібно транспортувати між різними регіонами світу;

- розвиток виробництва в Азії: значний розвиток виробництва в країнах Азії, зокрема в Китаї, призводить до збільшення експорту з цього регіону, що вимагає більшого обсягу морських перевезень;
- ефективність контейнерних перевезень: використання контейнерних перевезень є більш ефективним з точки зору витрат та часу порівняно з іншими видами транспорту, що стимулює їхнє зростання;
- розвиток інфраструктури: постійне вдосконалення інфраструктури морських портів і транспортних маршрутів сприяє збільшенню обсягів контейнерних перевезень;
- широке застосування контейнеризації: використання контейнеризації дозволяє зручно і швидко транспортувати великі обсяги товарів, що також сприяє зростанню обсягів контейнерних перевезень.

Рейтинг найбільших контейнерних портів світу в 2021 році за пропускною здатністю зображено на рисунку 2.3.

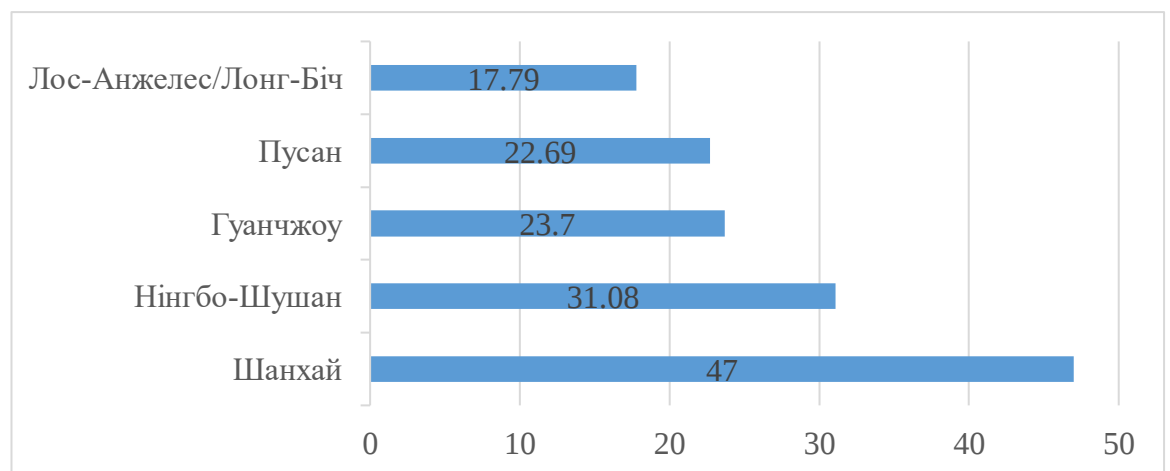


Рис. 2.2. Рейтинг найбільших контейнерних портів світу (млн TEU)

Джерело : [26]

Лідером у зазначеному рейтингу є порт Шанхай, який перевантажив 47 мільйонів TUE протягом 2021 року. У цей список також увійшли два порти США: Лос-Анджелес і Лонг-Біч, їхня загальна перевантаженість склала 20,06 мільйонів TUE в 2021 році, що робить їх найбільшим портом поза Азією.

Найбільші порти Європи знаходяться у містах, таких як Роттердам, Гамбург і Антверпен.

У 2022 році світову економіку та торговельні потоки формували дві ключові події: російське вторгнення в Україну та політика «нульового поширення COVID» на материковому Китаї. Ці події призвели до серйозних обмежень і повного карантину в Шанхаї, одному з основних світових торговельних центрів та найбільшому портовому місті. У 2021 році пандемія, обмеження та зупинки виробництва спричинили збої в ланцюгах поставок та масові затори в портах Північної Америки, Азії та Європи.

У 2022 році карантин у Шанхаї створив додаткові проблеми для глобальних ланцюгів поставок і, швидше за все, продовжуватиме підвищувати ставки морського фрахту. Океанські порти у Шанхаї працювали приблизно на 50% потужності через брак товарів та робочої сили, що призвело до переходу деяких вантажів на альтернативні порти. У 2021 році європейські порти мали рекордну завантаженість, але вторгнення росії в Україну ще більше ускладнило ситуацію. Деякі товари, що прямували до росії, потрапляли в затори через обмежену можливість доставки, що змусило деякі порти і фідерних операторів бойкотувати російські вантажі [27].

У 2023 році європейські порти стали свідками складностей у сфері обробки контейнерів через сповільнення економіки в Європі, геополітичну напруженість, санкції, пов'язані з вторгненням росії в Україну, а також ситуацію на Червоному морі. Для уникнення атак хуситів, кораблям довелося змінити маршрут навколо африканського континенту, що спричинило затримки поставок на 30 днів. Падіння обсягів контейнерів у європейських портах, яке розпочалося в 2022 році, продовжилося і в 2023 році. Це було зумовлено зниженням споживання і виробництва в Європі та скороченням обсягів ввезення/вивезення з Росією під впливом санкцій. Таким чином, у 2023 році ТОП-10 європейських контейнерних портів обробили загалом 62,8 млн TEU, що на 4,3% менше (-2,8 млн TEU) порівняно з 2022 роком.

Рейтинг найбільших європейських портів 2023 року (у млн TEU) зображено на рисунку 2.4.

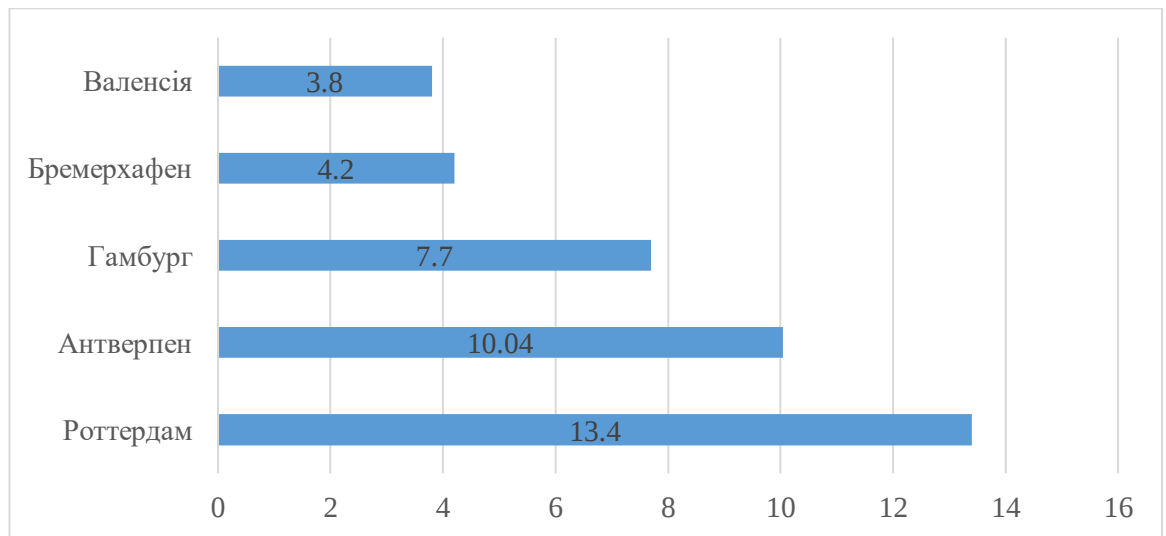


Рис. 2.4. Рейтинг найбільших європейських портів 2023 року (у млн TEU)

Джерело : [28]

У 2023 році в порту Роттердама, якому належить звання найбільшого контейнерного порту Європи, було оброблено 13,4 мільйони TEU, що становить на 7% менше, ніж у попередньому році (14,5 мільйона TEU). У той же час, за тоннажем у цьому порту перевалка контейнерів також скоротилася на 6,8%. У 2023 році розпочалися ключові події в контейнерному сегменті цього голландського морського порту, включаючи інвестиційні рішення щодо розширення контейнерних терміналів компаній APMT (збільшення на 2,0 мільйони TEU нових потужностей) і RWG (збільшення на 1,8 мільйона TEU нових потужностей), а також офіційне відкриття контейнерної біржі.

У порту Антверпен-Брюгге у 2023 році контейнерний обіг знизився на 7,4% (на 1 мільйон TEU порівняно з 2022 роком). У тоннажі цей порт перевантажив на 5,9% менше, ніж у попередньому році. Інвестиції в морський порт продовжуються – протягом останніх трьох років були прикладені інтенсивні зусилля для повної підготовки доку Deurganck в порту Антверпена

до прийому контейнерних суден з осадкою 16 метрів, що є покращенням порівняно з попереднім обмеженням у 15,56 метра. Крім того, для більш екологічного розвитку порту Антверпена заплановано додати два судна: електричний RSD (перший в Європі) і Methatug (перший у світі буксир, що працює на метанолі).

Порт Гамбурга, третій за обсягом контейнерного обігу, також зазнав зниження на 7% (7,7 мільйона TEU у 2023 році порівняно з 8,3 мільйона TEU у 2022 році). Незважаючи на це, німецький порт зміцнив свої позиції в торгівлі зі Сполученими Штатами, збільшивши товарообіг на цьому напрямку на 8% порівняно з 2022 роком. У 2023 році було помічено зростання кількості заходів найбільших контейнеровозів, що свідчить про ослаблення європейського ринку, зокрема економіки Німеччини.

У порту Бремерхафена також спостерігалось зниження контейнерного обігу. У 2023 році цей німецький порт перевантажив 4,2 мільйона TEU (-8,6%). Подібно до порту Гамбурга, порт Бремергафен зафіксував кращі результати у другій половині 2023 року, що свідчить про позитивні перспективи у 2024 році.

У порту Валенсії спостерігалось зниження на 5% контейнерного обігу, що спричинило зміну позиції порту в рейтингу на одну позицію. Падіння обсягів навантажень та вивантажень було ще більшим (-12,3%). Важливо зауважити, що обсяги як навантажених, так і вивантажених вантажів у порту зменшилися значно більше, ніж рівень обсягів у категорії перевалки. Основними торговими партнерами порту є Китай і Сполучені Штати [27].

Європейські порти відіграють важливу роль у формуванні структури та динаміки морських контейнерних перевезень за регіонами світу. Зокрема, порти Європи є ключовими вузлами в міжнародних маршрутах торгівлі, сполучаючи Європу з іншими континентами. Вони забезпечують важливі транзитні маршрути для контейнерних перевезень між Азією та Північною Америкою, а також між Європою та Африкою.

Європейські порти, зокрема порти на Середземномор'ї та у Північній Європі, відомі своєю високою ефективністю та розвиненою інфраструктурою, що сприяє підтримці великого обсягу контейнерних перевезень. Вони також забезпечують доступ до внутрішніх ринків Європи через розвинену систему морських, річкових та залізничних шляхів.

Крім того, європейські порти активно співпрацюють з іншими портами світу та логістичними операторами для забезпечення безперервного руху товарів. Вони приймають участь у міжнародних логістичних ланцюгах, що сприяє розвитку міжнародної торгівлі та забезпечує конкурентоспроможність європейських компаній на світовому ринку.

Україна, як країна з виходом до Чорного та Азовського морів, має важливе географічне положення для морської торгівлі. Порти Одеса, Іллічівськ, Миколаїв та Херсон відіграють ключову роль у транспортуванні вантажів, зокрема контейнерів, на міжнародних маршрутах. Завдяки розвиненій морській інфраструктурі та транспортним зв'язкам, Україна виконує важливу функцію транзитної країни для контейнерних перевезень між Європою та Азією. Українські судноплавні компанії активно взаємодіють з логістичними партнерами та регулярно вдосконалюють свою діяльність, щоб забезпечити ефективність та конкурентоспроможність. Значимість морської торгівлі для України полягає в її впливі на економічний розвиток країни, створенні нових робочих місць та збільшенні обсягів торгівлі з іншими країнами. Успішна участь у глобальній морській торгівлі дозволяє українським компаніям розширювати свої ринки збуту та забезпечувати стабільність у розвитку [35].

Про позитивну тенденцію контейнеризації вантажів свідчить також зростання показника пропускної здатності контейнерів у портах світу. Її показано на рисунку 2.5..

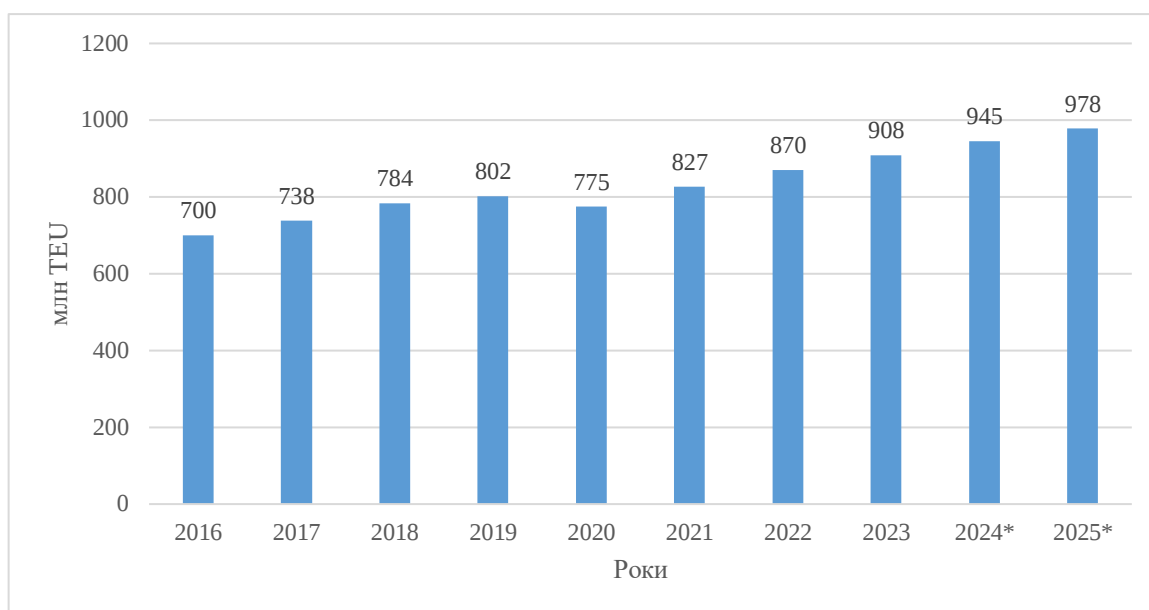


Рис. 2.5. Пропускна здатність контейнерів у портах світу (млн TEU)

*прогнозовані показники

Джерело : [29]

Роль контейнерних перевезень у змішаному транспортуванні впливає на поступове зростання пропускної спроможності портів. Цей процес демонструє щорічне збільшення на 5–5,5% і, за прогнозами, до 2025 року має досягти 978 млн TEU. Однак у 2021 році спостерігалось зменшення цього показника через карантинні обмеження, викликані пандемією COVID-19. Це призвело до призупинення операцій та закриття портів, порушення ланцюжків поставок, заторів у портах та збільшення часу обороту контейнерів, що призвело до скорочення пропускної спроможності цих інфраструктурних об'єктів.

У результаті аналізу динаміки та структури морських контейнерних перевезень за регіонами світу можемо дійти висновку, що Азія-Тихоокеанський регіон є лідером у цій галузі, з високим рівнем активності і значним обсягом перевезень. Європа також має значний внесок у світові контейнерні перевезення, що свідчить про стабільний розвиток та високий рівень транспортної інфраструктури. Північна Америка займає важливе місце в галузі морських контейнерних перевезень, відображаючи високий рівень економічного розвитку та тісні торговельні зв'язки з іншими регіонами.

Латинська Америка та Африка також показують певний потенціал для розвитку морських перевезень, хоча їхній вклад поки що є менш значущим порівняно з іншими регіонами. Океанія, хоча знаходиться у складному положенні, виявляє інтерес до розвитку морських контейнерних перевезень. Прогнозоване зростання пропускної спроможності портів свідчить про стабільний та зростаючий попит на морські контейнерні перевезення та стійкий розвиток галузі у цілому.

2.2. Аналіз конкурентного середовища судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень

У останні роки відбулося безліч злиттів і поглинань, коли деякі судноплавні лінії об'єднувалися шляхом поглинання менших компаній. У ТОП-10 світових морських ліній шість представляють азіатські компанії, а чотири - європейські. Сумарно ці ТОП-10 компаній займають 82,3% світового ринку морських контейнерних перевезень. Рейтинг провідних світових контейнерних операторів зображений на рисунку 2.6.

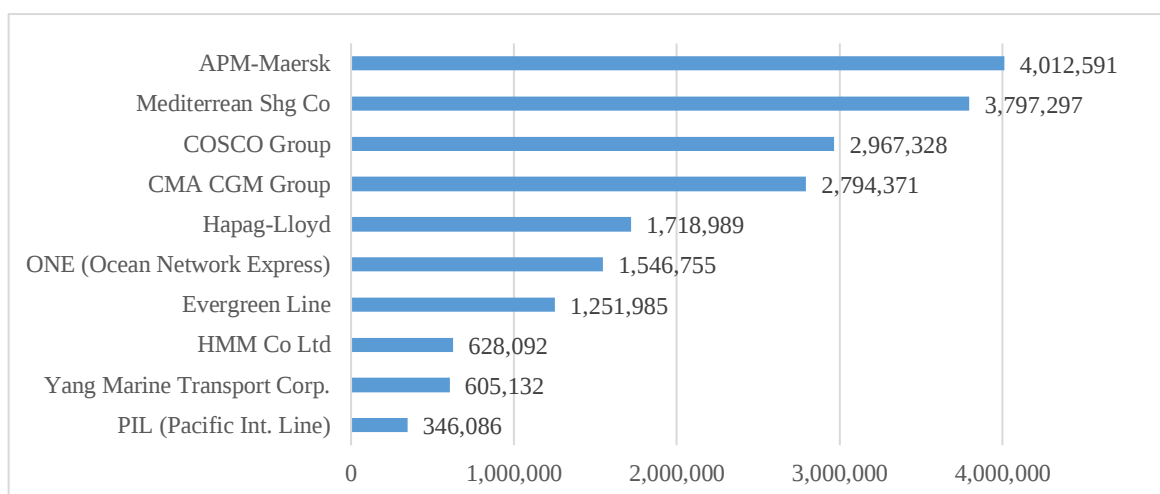


Рис. 2.6. Рейтинг найбільших контейнерних операторів світу (на основі потужностей TEU)

Джерело : [30]

APM-Maersk, з загальним обсягом близько чотирьох мільйонів TEUs, утримує перше місце серед найбільших компаній, які здійснюють контейнерні перевезення. A.P. Moller – Maersk Group – данський бізнес-конгломерат, що активно діє у різних секторах бізнесу, основні з яких - транспортний і енергетичний. Компанія була заснована в Данії в 1928 році.

Maersk є лідером серед найбільших судноплавних компаній у сфері контейнерних перевезень. У грудні 2017 року морська лінія Maersk придбала контейнерного оператора Hamburg Süd. На сьогоднішній день компанія володіє 668 контейнеровозами загальною місткістю понад 3,9 млн TEU. Maersk контролює 16,6% світового ринку морських контейнерних перевезень і є беззаперечним лідером у цій галузі.

Mediterranean Shipping Company – друга за величиною судноплавна компанія після Maersk, яка оперує 569 суднами загальною місткістю понад 3,7 млн TEU. Штаб-квартира MSC знаходиться в Швейцарії, де компанія була заснована в 1927 році. У зону обслуговування даного оператора входить більше 200 портів, які розташовані на всіх континентах. Mediterranean Shipping Company займає 15,7% світового ринку морських контейнерних перевезень.

COSCO Group – китайська судноплавна компанія, заснована в 1961 році. У 2018 році COSCO купила судноплавну лінію Orient Overseas Container Line (OOCL), що дозволило зайняти об'єднаній компанії третє місце після APM-Maersk і Mediterranean Shipping Company, і обігнати при цьому французьку CMA CGM Group. Сьогодні флот COSCO налічує 487 суден сумарною місткістю більше 2,9 млн TEU. Частка світового ринку морських контейнерних перевезень компанії COSCO становить 12,3%.

CMA CGM Group – французька судноплавна компанія, заснована в 1977 році. У 2016 році CMA CGM придбала морську лінію American President Lines (APL). Компанія має 522 судна загальною місткістю понад 2,7 млн TEU. На ринку морських контейнерних перевезень CMA CGM Group займає 11,5% і обслуговує понад 80 напрямків перевезень між портами різних країн і континентів.

Harap-Lloyd – німецька судноплавна компанія, заснована в 1970 році. Вона входить в п'ятірку найбільших морських перевізників світу. У 2017 році Harap-Lloyd остаточно поглинула морську лінію контейнерного оператора United Arab Shipping Co. (UASC). На сьогоднішній день флот компанії Harap-Lloyd налічує 237 суден загальною місткістю понад 1,7 млн TEU. Частка компанії на світовому ринку морських контейнерних перевезень становить 7,2%.

Ocean Network Express (ONE) – японська компанія, утворена в 2017 році в результаті консолідації трьох найбільших японських судноплавних компаній – K Line, NYK і MOL – у спільну акціонерну компанію. Завдяки цьому Ocean Network Express посіла шосте місце в рейтингу найбільших морських контейнерних ліній. Поточний флот компанії налічує 212 суден загальною місткістю понад 1,5 млн. TEU і на світовому ринку морських контейнерних перевезень вона має 6,5%.

Evergreen Line – концерн тайванського конгломерату контейнерних судноплавних компаній групи Evergreen, утвореного в 2007 році. У цей концерн входять такі компанії: Evergreen Marine Corp. (Тайвань) Ltd., Italia Marittima SpA, Evergreen Marine (UK) Ltd., Evergreen Marine (Hong Kong) Ltd. і Evergreen Marine (Singapore) Pte Ltd. Свій початок він бере із судноплавної компанії Evergreen Marine Corporation (EMC), яка була створена в 1968 році.

Evergreen Line має в своєму розпорядженні 194 судна загальною місткістю понад 1,7 млн TEU, охоплюючи при цьому 5,2% світового ринку морських контейнерних перевезень.

HMM Co Ltd – Hyundai Merchant Marine – корейський національний контейнерний перевізник номер один. HMM переміщує більшу частину експорту Південної Кореї. Свій шлях цей гігант почав із заснування компанії Asia Merchant Marine в 1976 році. Спочатку компанія створила контейнерний сервіс між Далеким Сходом і Близьким Сходом.

Станом на 2020 рік HMM побудувала і спустила на воду два найбільших у світі контейнеровоза по місткості TEU: HMM Algeciras з максимальною

місткістю 23 964 TEU і HMM Copenhagen з максимальною місткістю 23 820 TEU.

Загальна місткість всіх суден компанії Hyundai Merchant Marine складає понад 620 тис. TEU, а частка світового ринку морських контейнерних перевезень – 2,6%.

Yang Ming Marine Transport Corp. – тайванська судноплавна компанія, заснована в 1972 році. Флот компанії складається з 92 суден загальною місткістю більше 600 тис. TEU. Частка Yang Ming Marine Transport Corp. на світовому ринку морських контейнерних перевезень становить 2,5%.

Pacific Int. Line (PIL) – зареєстрована в Сінгапурі судноплавна компанія, яка була заснована в 1967 році китайським підприємцем. Вона експлуатує 108 суден, загальна місткість яких перевищує 340 тис. TEU, і має 1,5% на світовому ринку морських контейнерних перевезень [30].

Рейтинг провідних судноплавних компаній за кількістю власних та зафрахтованих суден зображено на рисунку 2.7..

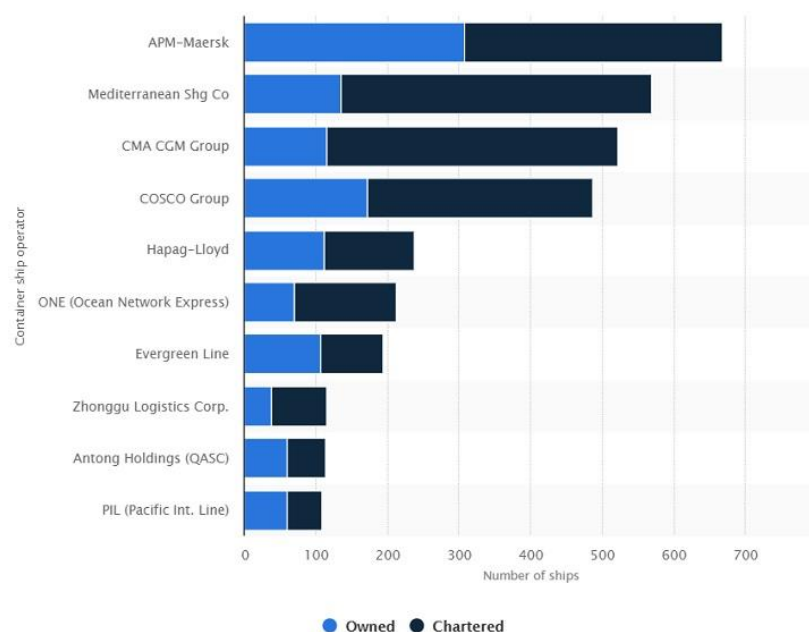


Рис. 2.7. Провідні світові оператори контейнерних суден, в залежності від кількості власних та зафрахтованих суден

Джерело : [31]

Середній приріст контейнерного флоту складає близько 1 млн TEU на рік. Ця зміна в портфелях замовлень флоту пов'язана з наявністю портів, які можуть обробляти контейнеровози місткістю 18000-20000 TEU. Це свідчить про велику кількість великовантажних контейнеровозів та потребу в їх перевезенні. Однак, великотоннажний флот не завжди може задовольнити цей попит, що призводить до постійного розвитку та модернізації морського флоту для забезпечення відповідності потребам глобальної торгівлі [26].

Провідні світові оператори контейнеровозів зображені на рисунку 2.8..

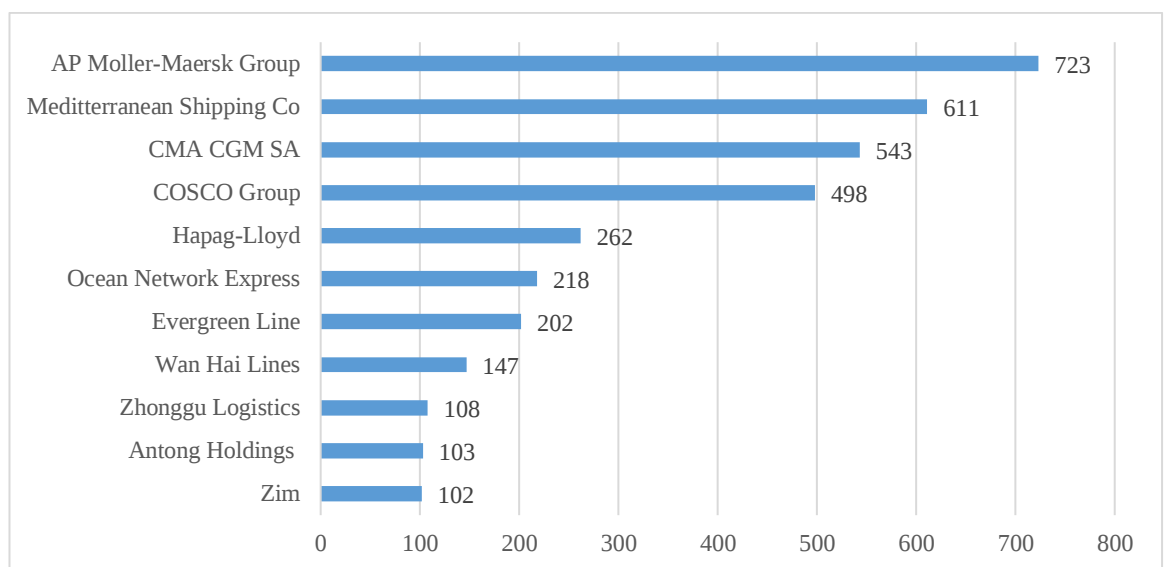


Рис. 2.8. Провідні світові оператори контейнеровозів (зі кількістю суден)

Джерело : [29]

У секторі контейнерних перевезень після буму, що спостерігався в 2021 році, настав складний період. Ситуація на ринку нормалізувалась, а перевізні здатність збільшилась через введення в експлуатацію нових контейнеровозів у 2023 році. Очікується, що перевізні здатність буде зростати й надалі, оскільки у 2024 та 2025 роках на воду буде спущено ще більше контейнеровозів.

Оператори лінійних перевезень використовують різні стратегії для вирішення проблеми зайвої перевізної здатності, включаючи зміну маршрутів

перевезень, анулювання заходів в порти, зниження швидкості та постановку суден на прикол. Перевізники використовують різні стратегії, щоб підвищити здатність протистояти зовнішнім факторам та адаптуватися до змінних умов роботи.

Деякі перевізники, такі як «Maersk», надають перевезення в рамках всієї транспортної ланки. Інші перевізники, такі як «MSC», проявляють інтерес до розміщення замовлень на нові судна та збільшення перевізної здатності [33].

Однак у зв'язку з погіршенням кон'юнктури на ринку контейнерних перевезень деякі нові учасники, які вийшли на ринок в умовах різкого підвищення тарифів у 2021-2022 роках, зараз з нього вийшли. Деякі компанії були змушені призупинити свою діяльність або зовсім покинути ринок. Інші зуміли зберегти свої позиції та скористалися можливостями для збільшення своєї частки на ринку лінійних перевезень та перевізної здатності.

Частка провідних контейнерних операторів в світовому контейнерному флоті зображена на рисунку 2.9.

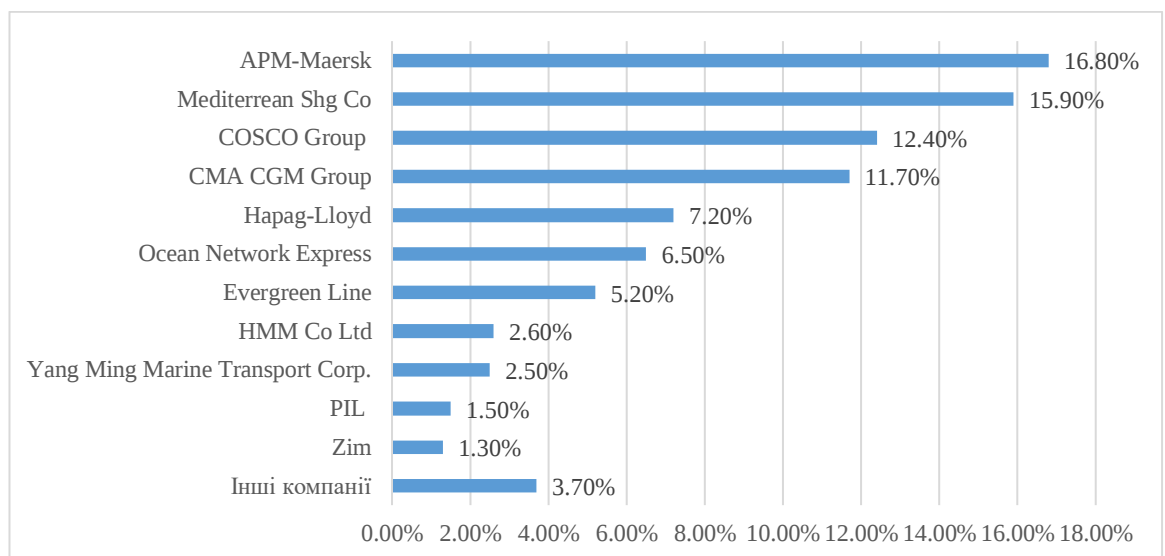


Рис. 2.9. Частка провідних контейнерних операторів в світовому контейнерному флоті

Джерело : [32]

Як ми бачимо, топ-10 провідних контейнерних операторів перебувають у постійній боротьбі за частку ринку, оскільки контейнерні перевезення, як ми вже зазначали, набувають все більшої розповсюдженості і є надзвичайно прибутковим бізнесом.

Конкурентне середовище на ринку морських контейнерних перевезень є досить напруженим і динамічним через наявність кількох провідних гравців, які конкурують за позиції та частки ринку. Провідні компанії, такі як A.P. Moller – Maersk, Mediterranean Shipping Company (MSC), COSCO Group, CMA CGM Group, і Harpag-Lloyd, постійно прагнуть збільшення своєї частки ринку та збільшення ефективності своїх послуг. Вони змушені вдосконалювати свої логістичні мережі, підвищувати якість обслуговування та шукати нові шляхи оптимізації витрат для підтримки своєї конкурентоспроможності.

Одним із важливих аспектів конкуренції на ринку морських контейнерних перевезень є гнучкість та швидкість реагування на зміни в ринкових умовах та попиті. Компанії, які можуть швидко адаптуватися до нових вимог і технологій, мають перевагу у змаганні. Також важливою є здатність впроваджувати інновації та нові технології, що дозволяє знижувати витрати та підвищувати якість обслуговування.

Крім того, конкурентне середовище на ринку морських контейнерних перевезень також формується за рівнем цін та тарифів. Компанії постійно змагаються за привабливіші умови для клієнтів, такі як знижені ціни та спеціальні умови перевезень, що в свою чергу призводить до підвищення конкурентного тиску.

У 2022 році контрактні ставки тарифів підвищилися паралельно з тенденціями, що характеризували динаміку спотових ставок і відображали такі фактори, як дисбаланс попиту та пропозиції на перевізну здатність судів, порушення у виробничо-збутових ланцюгах, перенавантаженість портів, зростання витрат та незбалансованість торговельних потоків. Порівняно з 2019 роком, найбільший зростання контрактних ставок спостерігався на маршрутах з Азії. У 2022 році тарифні ставки на маршрутах Азія — Південна

Америка збільшилися на 386% порівняно з 2019 роком. Незбалансованість торгових потоків залишається важливим фактором, який впливає на контрактні ставки тарифів. Суттєве зростання транспортних витрат призвело до збільшення інфляційного тиску в економіці в цілому [33].

Фактори, які впливали на зростання ставок та фінансових обмежень в період відновлення після пандемії COVID-19 в морському судноплавстві та їх частки зображено на рисунку 2.10.



Рис. 2.10. Фактори, які впливали на зростання ставок та фінансових обмежень

Джерело : [33]

Отже, розглянемо фактори, що впливають на конкурентне середовище формування ставок та обмежень для судноплавних компаній, що діють в сфері контейнерних перевезень під час відновлення ринку морських контейнерних перевезень після пандемії COVID-19:

— закриття портів та затори: настання пандемії призвело до закриття багатьох портів та затримок у відправленні та прибутті контейнерів. Це створило затори в глобальних логістичних ланцюгах та вплинуло на

доступність та швидкість перевезення, яку могли б пропонувати судноплавні компанії.

За словами керівництва компанії «Global Ocean Link» , минулого року галузь «досягла свого дна» у наданні сервісу, адже лише одне з трьох суден прибувало за розкладом. Однак згодом, у лютому 2023 року глобальна надійність розкладу підвищилася на 7,7%, що дало їй змогу досягти за цим показником 60,2%» – найбільшого значення за багато років [34].

- контейнерний дисбаланс/дефіцит: пандемія призвела до нерівномірної реакції країн на відновлення економіки, що спричинило дефіцит та надлишок контейнерів у різних регіонах. Це вплинуло на формування ставок від судноплавних компаній та доступність контейнерів для перевезень.

- обмежена пропускна спроможність перевізників: обмежена кількість суден та їх пропускна здатність під час пандемії та відновлення економіки призвели до збільшення вартості перевезень та збоїв у розкладах судноплавних компаній, які функціонували в лінійному суднопластві.

- портова інфраструктура: розвиток портової інфраструктури, включаючи пристосування до нових вимог безпеки та екології, вплинув на швидкість та вартість обробки контейнерів.

- коливання світової економіки: неоднакове відновлення економік різних країн призвело до змін у торговельних потоках та перевезеннях контейнерів провідними судноплавними компаніями.

- ціни перевізників: зміни в цінах на перевезення контейнерів відображають попит та пропозицію на ринку, які впливають на конкурентне середовище судноплавних компаній та його неоднорідність.

- прискорення електронної комерції: зростання електронної комерції під час пандемії призвело до збільшення обсягів та швидкості поставок, що вплинуло на потребу в контейнерних перевезеннях. В деякі моменти можна було простежувати, що попит переважував пропозицію і судноплавним компаніям необхідно було вживати певних заходів для

подолання цієї проблеми. Це також вплинуло на діяльність судноплавних компаній в конкурентному середовищі.

– нестача драйверів: нестача драйверів у період відновлення після пандемії може призвести до затримок у доставці та збільшення вартості перевезень.

– дефіцит складу: необхідність зберігання товарів та збільшення складської бази впливає на ставки та доступність перевезень, що може негативно впливати на функціонування судноплавних компаній в конкурентному середовищі..

Після розгляду факторів, які впливають на формування нинішнього конкурентного середовища діяльності судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень, можемо сформулювати основні положення стану конкурентного середовища, які наразі існують. Віднесемо аспекти актуального функціонування стану конкурентного середовища ринку морських контейнерних перевезень у таблицю 2.1.

Таблиця 2.1.

Показники стану функціонування нинішнього конкурентного середовища судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень

Аспект	Характеристика
<i>Обсяги вантажних контейнерних перевезень та пропускна спроможність портів</i>	Зростання обсягів вантажних контейнерних перевезень та пропускної спроможності портів у світі.
<i>Зростаюча роль азіатських портів</i>	Значний обсяг морських контейнерних перевезень, що обслуговуються портами азіатських країн.
<i>Конкуренція між портами</i>	Збільшення конкуренції між портами за обслуговування лінійних суден.

Продовження таблиці 2.1.

<i>Вантажопідйомність контейнеровозів</i>	Зростання вантажопідйомності контейнеровозів, їх модернізація та випуск нових моделей
<i>Укрупнення судноплавних ліній</i>	Укрупнення деяких судноплавних ліній через процеси злиття і поглинання.
<i>Ріст доходів контейнерних мереж</i>	Швидкий зріст доходів контейнерних мереж через набуття популярності.
<i>Використання інноваційних технологій</i>	Використання інноваційних інформаційних технологій для забезпечення електронного супроводу ланцюгів доставки контейнерних вантажів і підвищення якості послуг.
<i>Використання цифрових технологій у портах</i>	Комплексне використання цифрових технологій у діяльності портів, таких як роботизовані і дистанційно керовані вантажно-розвантажувальні системи та технологія блокчейн для відстеження вантажів і інформування про доставку.
<i>Інфраструктурні проєкти</i>	Реалізація інфраструктурних проєктів з будівництва нових та розширення існуючих контейнерних терміналів на рівні держав або на засадах державно-приватного партнерства для залучення та переробки додаткових обсягів контейнерних вантажопотоків.

Джерело : створено автором

У цьому конкурентному середовищі ключовою стратегією для компаній є збереження високої якості обслуговування, постійне вдосконалення логістичних процесів, а також швидке та ефективно прийняття рішень у відповідь на зміни в ринкових умовах.

2.3. Оцінка впливу різних факторів на конкурентоспроможність судноплавних компаній

В попередньому розділі нами було зазначено, що фактори впливу на конкурентоспроможність можна розділити на дві категорії: фактори конструктивного впливу та фактори деструктивного впливу. В залежності від категорії впливу, конкурентоспроможність судноплавних компаній може посилюватись на зазначеному ринку або знижатись.

Для того, аби посилювати свою конкурентоспроможність, керівництву судноплавних компаній слід приділяти особливу увагу факторам конструктивного характеру, а саме : розвитку нових морських маршрутів; ефективності логістики; високому рівню впровадження НТП в діяльність морського транспорту; географічному розташуванню; співпраці з логістичними партнерами; гармонізації нормативно-правового регулювання транспортно-логістичної діяльності; якості обслуговування.

Ці фактори впливають на посилення конкурентних позицій судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень. Кожен з цих факторів в більшій або меншій мірі впливає на конкурентні позиції судноплавних компаній. Складемо таблицю 2.2. та проаналізуємо вплив кожного з зазначених факторів конструктивного характеру за допомогою присвоєння певної кількості балів кожному з факторів , де «1» – фактори найменшого впливу, а «3» – фактори, які мають найбільший вплив та визначають загальний вектор конкурентоспроможності.

Таблиця 2.2.

Оцінка факторів конструктивного впливу на конкурентоспроможність судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень

Фактор	Характер прояву	Оцінка впливу	Можливий результат впливу
<i>Розвиток нових морських маршрутів</i>	Розширення географії обслуговування, збільшення обсягів перевезень	3	Збільшення обсягів перевезень, розширення клієнтської бази
<i>Ефективність логістики</i>	Зменшення часу та витрат на перевезення, оптимізація логістичних процесів	3	Зменшення витрат, підвищення якості обслуговування
<i>Високий рівень впровадження НТП</i>	Використання сучасних технологій, автоматизація процесів	3	Підвищення ефективності та точності обробки даних, зменшення ризиків помилок
<i>Географічне розташування</i>	Близькість до ключових ринків або транспортних вузлів	2	Зменшення транспортних витрат та часу доставки
<i>Співпраця з логістичними партнерами</i>	Обмін досвідом, спільні проекти, підвищення ефективності	2	Розширення можливостей обслуговування, оптимізація витрат
<i>Гармонізація нормативно-правового регулювання</i>	Уніфікація стандартів та вимог, спрощення процедур	1	Зменшення адміністративних витрат, поліпшення умов для розвитку бізнесу
<i>Якість обслуговування</i>	Високий рівень сервісу, індивідуальний підхід до клієнтів	3	Збільшення лояльності клієнтів, залучення нових партнерів

Джерело : розробка автора

До факторів найменшого впливу ми віднесли гармонізацію нормативно-правового регулювання. Гармонізація нормативно-правового регулювання може бути фактором найменшого впливу на конкурентоспроможність судноплавної компанії у порівнянні з іншими факторами, такими як розвиток нових морських маршрутів чи ефективність логістики. Однак цей фактор все ж може мати значний позитивний вплив на компанію. Наприклад, гармонізація нормативно-правового регулювання може сприяти спрощенню процедур і стандартів у галузі морських перевезень, що зменшить адміністративні витрати та покращить умови для бізнесу.

Якщо судноплавна компанія враховуватиме конструктивний вплив гармонізації нормативно-правового регулювання, можливі зміни в компанії будуть такими:

- скоротяться адміністративні витрати, оскільки спрощення процедур і стандартів дозволить компанії зменшити витрати на виконання адміністративних обов'язків, що позитивно позначиться на фінансовому стані компанії;
- покращиться робочий процес, оскільки оптимізація нормативно-правового регулювання може сприяти зменшенню часу на виконання операцій та підвищенню загальної ефективності;
- зросте лояльність клієнтів, оскільки умови обслуговування позитивно зміняться та зменшиться рівень можливих ризиків.

В цілому, ці зміни можуть позитивно вплинути на конкурентоспроможність судноплавної компанії на ринку морських перевезень, забезпечуючи їй конкурентні переваги у порівнянні з іншими учасниками ринку.

До факторів помірного впливу ми віднесли географічне розташування судноплавної компанії та співпрацю з логістичними партнерами. Географічне розташування судноплавної компанії та співпраця з логістичними партнерами можуть бути факторами помірного впливу на конкурентоспроможність компанії через такі особливості:

- географічне розташування: хоча географічне розташування може впливати на доступність до ринків та шляхи доставки, воно не є визначальним фактором у порівнянні з іншими чинниками, такими як якість обслуговування чи ефективність логістики. Крім того, сучасні технології та транспортні маршрути можуть знизити значення цього фактору;

- співпраця з логістичними партнерами: це важливий аспект для оптимізації ланцюга постачання та забезпечення ефективності доставки. Однак, цей фактор може бути класифіковано, як фактор «помірного впливу», через те, що успішність співпраці залежить від рівня професіоналізму та ефективності партнерів.

Позитивні зміни всередині судноплавної компанії, які можуть відбутись при врахуванні цих факторів, включають:

- оптимізацію маршрутів: географічне розташування може допомогти визначити оптимальні маршрути для перевезень, що зменшить час та витрати на доставку;

- підвищення ефективності логістики: співпраця з логістичними партнерами може покращити координацію та планування у постачальному ланцюзі, що призведе до зменшення часу на перевезення та оптимізації запасів;

- підвищення якості обслуговування: лояльність та ефективність співпраці з партнерами можуть позитивно вплинути на якість обслуговування, що приверне нових клієнтів та збільшить задоволеність існуючих.

Загалом, ці зміни можуть позитивно вплинути на конкурентні позиції судноплавної компанії на ринку морських перевезень, забезпечуючи більшу продуктивність флоту, ефективнішу логістику та задоволеність клієнтів.

До факторів найбільш конструктивного впливу ми віднесли розвиток нових морських маршрутів, ефективність логістики, високий рівень впровадження НТП та якість обслуговування. За допомогою побудови таблиці 2.3. проаналізуємо їх конструктивний вплив на конкурентоспроможність судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень,

зазначимо способи посилення впливу цих факторів та визначимо ключові позитивні результати від акцентування уваги керівництва на реалізації цих переваг.

Таблиця 2.3.

Найбільш сильні фактори конструктивного впливу на конкурентоспроможність судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень

Фактор	Характер прояву	Способи посилення впливу	Ключові позитивні результати
<i>Розвиток нових морських маршрутів</i>	Відкриття нових шляхів та зменшення часу доставки	Розширення маршрутної мережі, використання оптимальних маршрутів	Збільшення обсягів перевезень, залучення нових клієнтів
<i>Ефективність логістики</i>	Мінімізація часу та витрат на перевезення	Використання сучасних технологій, автоматизація процесів	Оптимізація ланцюга постачання, підвищення ефективності
<i>Високий рівень впровадження НТП</i>	Використання інноваційних технологій у діяльності	Інвестиції в дослідження та розвиток, підвищення кваліфікації персоналу	Підвищення конкурентоспроможності, стабільність у ринковому середовищі
<i>Якість обслуговування</i>	Високий рівень задоволеності клієнтів, вчасність та якість послуг	Постійне вдосконалення сервісу, збільшення взаємодії з клієнтами	Збільшення лояльності клієнтів, підвищення репутації

Джерело : розробка автора

Врахування факторів конструктивного впливу на діяльність судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень є важливою стратегічною задачею для посилення їх конкурентоспроможності.

Це дозволить компаніям підтримувати високу ефективність своєї діяльності, використовуючи інноваційні технології та оптимізовані логістичні рішення.

Врахування цих факторів сприятиме виходу на нові ринки та розвитку нових маршрутів, що дозволить розширити географію перевезень і залучити нових клієнтів. Крім того, це сприятиме підвищенню якості обслуговування та задоволеності клієнтів, що в свою чергу позитивно впливатиме на репутацію компанії та її конкурентоспроможність на ринку. Раціональне врахування цих факторів дозволить судноплавним компаніям оптимізувати свою діяльність, підвищуючи їх здатність ефективно конкурувати і забезпечуючи стійкість їх позицій на ринку морських контейнерних перевезень.

Тепер, перейдемо до оцінки факторів деструктивного впливу на діяльність судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень. До факторів деструктивного впливу ми відносили : збільшення тарифів та витрат на паливо; нестабільність валютних курсів; геополітичні конфлікти та обмеження; недостатню розвинутість інфраструктури; екологічні обмеження.

За аналогією, створимо таблицю 2.4. та проаналізуємо вплив кожного з факторів та визначимо можливий результат, який може позначитись на діяльності судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень.

Таблиця 2.4.

Оцінка факторів деструктивного впливу на конкурентоспроможність судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень

Фактор	Характер прояву	Оцінка впливу	Можливий результат впливу
<i>Збільшення тарифів та витрат на паливо</i>	Зростання операційних витрат	3	Зниження прибутковості
<i>Нестабільність валютних курсів</i>	Варіації вартості операцій в залежності від курсу	2	Збільшення валютних ризиків

Продовження таблиці 2.4.

<i>Геополітичні конфлікти та обмеження</i>	Обмеження в операціях через конфлікти або санкції	3	Обмеження доступу до ринків та ресурсів
<i>Недостатня розвинутість інфраструктури</i>	Обмеження у можливостях інфраструктури	2	Збільшення часу та витрат на перевезення
<i>Екологічні обмеження</i>	Вимоги та витрати на дотримання екологічних норм	2	Збільшення витрат на екологічні заходи

Джерело : розробка автора

Як видно з таблиці 2.4., ми не присвоїли 1 бал впливу жодному з факторів. Це пояснюється тим, що деструктивні фактори не можуть бути ідентифіковані, як фактори слабого впливу. Дія кожного з факторів, які зображено в таблиці 2.4. завжди відбивається, передусім, на фінансових результатах компанії. А збитковість діяльності породжує негативну динаміку всього функціонування судноплавної компанії.

До факторів відчутного впливу (їм присвоєно 2 бали за 3 можливих) ми віднесли нестабільність валютних курсів, недостатню розвинутість інфраструктури та екологічні обмеження.

Створимо таблицю 2.5. та зазначимо характер впливу кожного з факторів, способи послаблення впливу та заходи з мінімізації впливу.

Таблиця 2.5.

Оцінка факторів відчутного деструктивного впливу на діяльність судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень

Фактор	Характер впливу	Способи послаблення впливу	Заходи з мінімізації впливу
<i>Нестабільність валютних курсів</i>	Збільшення валютних ризиків	Укладення валютних угод та хеджування ризиків	Проведення аналізу ринків та валютних тенденцій

Продовження таблиці 2.5.

<i>Недостатня розвинутість інфраструктури</i>	Обмеження у можливостях інфраструктури	Участь у партнерствах для розвитку інфраструктури	Інвестування в інфраструктурні проекти
<i>Екологічні обмеження</i>	Збільшення витрат на дотримання екологічних норм	Впровадження екологічно чистих технологій	Розробка та впровадження програм збереження енергії та ресурсів

Джерело : розробка автора

Ці фактори можуть значно негативно вплинути на діяльність судноплавних компаній, збільшуючи їх валютні ризики, обмежуючи можливості розвитку інфраструктури та збільшуючи витрати на дотримання екологічних норм. Для послаблення впливу цих факторів, компаніям слід активно залучатися до управління ризиками, шукати альтернативні шляхи для розвитку та співпрацювати з державними структурами та міжнародними організаціями для покращення інфраструктури та дотримання екологічних стандартів.

За аналогією, побудуємо таблицю 2.6. та зазначимо вплив факторів найбільшого деструктивного впливу на діяльність судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень. До них, нагадаємо, ми віднесли : збільшення тарифів та витрат на паливо; геополітичні конфлікти та обмеження.

Геополітичні конфлікти та обмеження є критичними факторами деструктивного впливу на діяльність судноплавних компаній, оскільки вони можуть призвести до збільшення ризиків безпеки та непередбачуваних ситуацій в регіонах, через які проходять морські маршрути. Це може призводити до затримок у доставці вантажів, збільшення витрат на захист та

страхування суден та вантажів, а також до втрати можливостей для розвитку нових маршрутів.

Збільшення тарифів та витрат на паливо також є критичним, оскільки усі експлуатаційні витрати прямо впливають на вартість перевезення товарів морським шляхом. Це може зробити морські перевезення менш конкурентоспроможними порівняно з іншими видами транспорту, такими як автомобільний або залізничний, що може призвести до втрати ринкової частки для судноплавних компаній.

Варто також зазначити, що судноплавні компанії не можуть послабити вплив цих факторів на свою діяльність, тому що це зовнішні фактори впливу. Тому, компанії можуть лише проводити заходи з адаптації до нових негативних умов, або запроваджувати ризик-менеджмент для того, аби забезпечувати стабільність своєї діяльності в динамічному та мінливому середовищі.

Таблиця 2.6.

Оцінка факторів критичного деструктивного впливу на діяльність судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень

Фактор	Характер впливу	Способи адаптації	Заходи мінімізації впливу
Збільшення тарифів та витрат на паливо	Підвищення вартості перевезення товарів	1. Ефективне управління паливом та маршрутами	1. Використання більш ефективних двигунів та технологій
		2. Укладання довгострокових контрактів	2. Використання біопалива та альтернативних джерел енергії
		3. Диверсифікація джерел палива	3. Оптимізація маршрутів для зменшення витрат палива

Продовження таблиці 2.6.

		4. Використання енергоефективних технологій	4. Інвестиції в дослідження нових енергоефективних технологій
Геополітичні конфлікти та обмеження	Підвищення ризику безпеки, непередбачуваність у регіонах	1. Диверсифікація маршрутів та підвищення безпеки суден	1. Збереження резервів палива для подолання непередбачених ситуацій
		2. Співпраця з міжнародними організаціями з безпеки судноплавства	2. Укладання страхових контрактів для покриття ризиків
		3. Моніторинг геополітичної ситуації в регіонах плавання	3. Розробка планів екстреного реагування на кризові ситуації
		4. Використання ресурсів з урахуванням геополітичних ризиків	4. Збереження резервів палива для подолання непередбачених ситуацій
			5. Зменшення залежності від конкретних регіонів

Джерело : розробка автора

Застосування ризик-менеджменту дозволяє ідентифікувати та оцінювати усі можливі ризики, адаптувати стратегії діяльності та розробляти плани заходів для мінімізації впливу цих факторів. Шляхом впровадження ефективного ризик-менеджменту та перегляду стратегій діяльності, судноплавні компанії можуть знизити негативний вплив факторів деструктивного характеру, зберегти конкурентоспроможність та забезпечити стабільну діяльність на ринку морських контейнерних перевезень.

Аналіз факторів впливу на конкурентоспроможність судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень показав, що успішність їхньої діяльності в значній мірі залежить від урахування різних чинників.

Для підвищення конкурентоспроможності, керівництву судноплавних компаній необхідно активно працювати над адаптацією до цих факторів. Це може включати в себе використання ризик-менеджменту для мінімізації впливу негативних факторів та пошук нових стратегій, що дозволять ефективно використовувати можливості позитивного впливу. Професіоналізм та інноваційність у реалізації цих стратегій можуть стати ключовими факторами для досягнення успіху на конкурентному ринку морських контейнерних перевезень.

РОЗДІЛ 3

НАПРЯМКИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ НА РИНКУ МОРСЬКИХ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

3.1. Роль контейнерних перевезень у розвитку глобальної морської торгівлі

Після аналізу ринку морських контейнерних перевезень та діяльності ключових судноплавних компаній, можемо визначити роль контейнерних перевезень у формування тенденцій та розвитку глобальної морської торгівлі.

Контейнерні перевезення відіграють ключову роль у розвитку глобальної морської торгівлі, забезпечуючи ефективність та швидкість транспортування товарів між країнами та континентами. З моменту впровадження контейнеризації, світова торгівля зазнала значних змін, сприяючи зростанню обсягів перевезених вантажів і розвитку інфраструктури портів.

Виокремимо ключові аспекти, яких вдається досягти завдяки ефективній контейнеризації на ринку світової морської торгівлі. Для цього створимо рисунок 3.1.

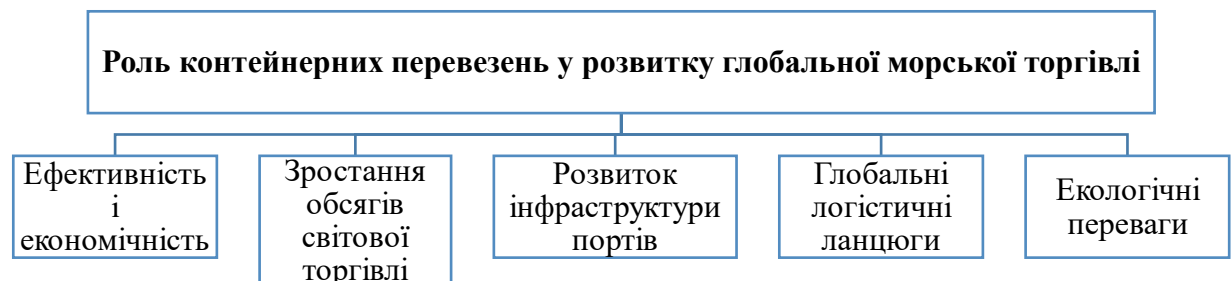


Рис. 3.1. Роль контейнерних перевезень у розвитку глобальної морської торгівлі

Джерело : створено автором за [33]

Дещо детальніше охарактеризуємо кожен аспект впливу ринку контейнерних перевезень на розвиток глобальної морської торгівлі.

Звертаючись до рисунку 3.1., можемо побачити, що перший аспект, який ми виокремили – це ефективність і економічність морських контейнерних перевезень. Контейнерні перевезення дозволяють значно зменшити витрати на транспортування завдяки стандартизації розмірів контейнерів, що спрощує завантаження, розвантаження та обробку вантажів у портах. Це сприяє зниженню логістичних витрат та збільшенню швидкості доставки товарів.

До речі, час на перестановку одного контейнера (в хвилинах) з урахуванням кількості завантажених і вивантажених контейнерів під час одного заходу судна значно зменшився в 5 країнах з найбільшою кількістю заходів суден в порт (Китай (синій колір), Малайзія (помаранчевий), Республіка Корея (сірий колір), Сінгапур (червоний) та США (зелений), синій колір – середній показник по всім країнам). (рисунк 3.2.).

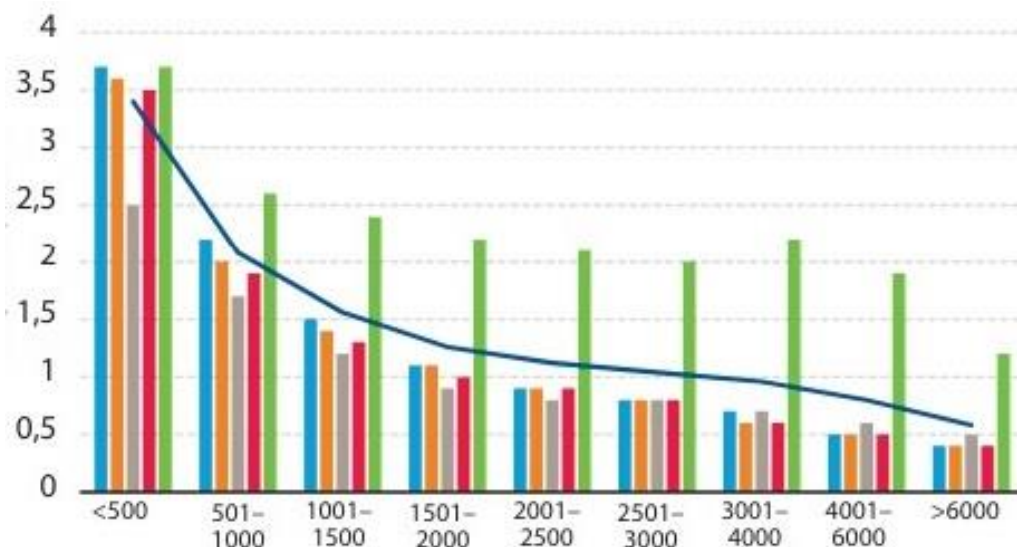


Рис. 3.2. час на перестановку одного контейнера (в хвилинах) з урахуванням кількості завантажених і вивантажених контейнерів під час одного заходу судна

Джерело : [33]

Серед п'яти країн з найбільшою кількістю заходів контейнеровозів у порти найкращі показники були у Республіки Корея за п'ятьма категоріями, визначеними за кількістю завантажених і розвантажених контейнерів на один захід судна, тоді як у Сполучених Штатах були відзначені найнижчі темпи завантаження і розвантаження. Різниця в показниках ефективності роботи портів пов'язана з рівнем автоматизації портових операцій і типом оброблюваних вантажів; у більших портах, як правило, використовується більше засобів автоматизації на кранах і контейнерних майданчиках. У Сполучених Штатах основний обсяг вантажних операцій припадає на контейнери з імпорфтними вантажами, тоді як у решті чотирьох розглянутих країн більше контейнерів з транзитними та експортними вантажами.

Динаміка, яка зображена на рисунку 3.2. ще раз підтверджує той факт, що завдяки розвитку контейнерних перевезень у світі скорочується час на обробку вантажів в портах, що сприяє оптимізації вантажних процесів та прискорює логістичні процеси загалом. В кінцевому результаті – це впливає на функціонування світової морської торгівлі, оскільки темпи прискорюються.

Другий фактор, який ми відзначили на рисунку 3.1. – це зростання обсягів світової торгівлі. Завдяки контейнерним перевезенням, обсяги міжнародної торгівлі значно зросли. Контейнери полегшують транспортування великої кількості товарів на великі відстані, сприяючи глобалізації економіки та розширенню ринків збуту для виробників та постачальників.

Контейнеризація значно сприяла зростанню обсягів світової торгівлі, забезпечуючи ефективнішу, швидшу та надійнішу логістику. Завдяки стандартизованим контейнерам процес завантаження та розвантаження став більш автоматизованим і менш затратним за часом, що знизило витрати на транспортування. Це зробило міжнародну торгівлю доступнішою для багатьох країн, сприяючи розширенню їхніх ринків збуту. Збільшення обсягів контейнерних перевезень дозволило інтегрувати різні види транспорту в єдині логістичні ланцюги, оптимізуючи маршрути доставки товарів.

Третій фактор, який ми виокремили на рисунку 3.1. – розвиток інфраструктури портів.

Контейнеризація сприяла модернізації портів і розвитку нових терміналів, призначених спеціально для обробки контейнерних вантажів. Це дозволило збільшити пропускну здатність портів і підвищити ефективність їх роботи, забезпечуючи швидке та надійне транспортування вантажів.

До речі, Maersk планує взяти в концесію контейнерний термінал у порту Чорноморськ. Один із найбільших світових операторів контейнерних перевезень, A.P. Moller—Maersk A/S, висловив зацікавленість у концесії контейнерного терміналу в порту Чорноморськ. Це питання обговорювалося під час робочого візиту представників компанії A.P. Moller—Maersk A/S до морського порту Чорноморськ.

Під час зустрічі іноземні колеги обговорили з портовиками перспективи розширення діяльності компанії на українському ринку. Зокрема, йшлося про можливість залучення датської судноплавної компанії до модернізації портової інфраструктури України, включаючи участь у концесії контейнерного терміналу морського торговельного порту Чорноморськ.

Представники компанії A.P. Moller—Maersk підтвердили свою значну зацікавленість у концесії контейнерного терміналу. Вони впевнені, що це не тільки забезпечить його стійкий розвиток і модернізацію відповідно до сучасних світових стандартів, а й сприятиме значному розширенню торговельної та логістичної інфраструктури регіону. Крім того, це створить нові робочі місця та можливості для зберігання продовольчих товарів і зерна [36]. Такі новини ще раз підтверджують роль контейнерних перевезень у розвитку портів світу та України, зокрема.

Наступний аспект, який було виділено нами на рисунку 3.1. – формування глобальних логістичних ланцюгів завдяки контейнерним перевезенням.

Контейнерні перевезення є основою глобальних логістичних ланцюгів, забезпечуючи з'єднання між різними видами транспорту - морським,

залізничним, автомобільним та авіаційним. Це дозволяє оптимізувати маршрути доставки та знизити час перевезення товарів від виробника до кінцевого споживача.

Останній аспект, який ви визначили на рисунку 3.1. – екологічні переваги контейнерних перевезень та їх вплив на розвиток світової морської торгівлі.

Судно більшого розміру буде природно викидати більше вуглекислого газу на милю, але через ефект масштабу воно буде викидати менше вуглекислого газу на тонно-милю [22]. Використання контейнерів сприяє зниженню викидів CO₂ на одиницю вантажу порівняно з іншими видами транспорту, такими як авіаційний або автомобільний транспорт. Це робить контейнерні перевезення більш екологічно дружніми та стійкими.

Отже, роль контейнерних перевезень у розвитку світового морського ринку є високою, оскільки контейнеризація вантажів має безліч переваг та надає можливість спрощувати процес перевезення, зберігання, складування вантажів; скорочує тривалість операційного циклу, чим оптимізовує логістичний процес та дозволяє підвищувати обсяги світової торгівлі.

3.2. Стратегії підвищення конкурентоспроможності судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень

На основі виділених факторів конструктивного та деструктивного впливу, а також специфіки діяльності судноплавних компаній, розглянутих у другому розділі, можна сформулювати кілька стратегій розвитку для підвищення їх конкурентоспроможності на ринку морських контейнерних перевезень.

Зобразимо стратегічні напрямки за допомогою побудови рисунку 3.3. Цей рисунок дасть змогу оцінити стратегічні перспективи розвитку судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень та стане основою для подальшої деталізації.

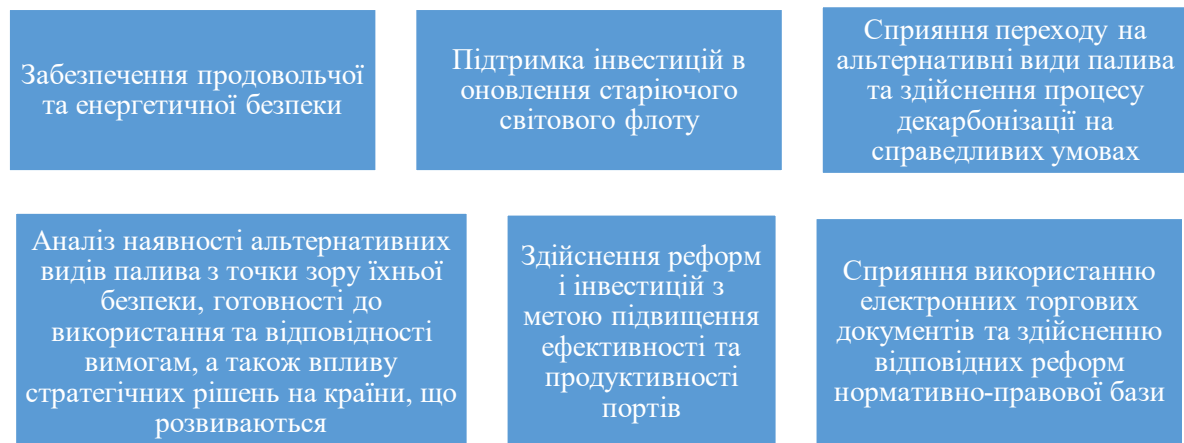


Рис. 3.3. Стратегії підвищення конкурентоспроможності судноплавних компаній

Джерело : [33]

Впровадження цих стратегій матиме важливе значення для підвищення конкурентоспроможності судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень. Забезпечення продовольчої та енергетичної безпеки сприятиме стабільності та надійності постачання, що є ключовим фактором у світовій торгівлі. Інвестиції в оновлення флоту дозволять підтримувати високий рівень безпеки та ефективності судноплавства, що знижує ризики і підвищує привабливість компаній для клієнтів.

Перехід на альтернативні види палива та декарбонізація сприятимуть екологічній стійкості та відповідності сучасним екологічним стандартам, що стає все більш важливим у глобальній економіці. Аналіз безпеки та готовності альтернативних видів палива забезпечить належне впровадження цих технологій без негативних наслідків, особливо для країн, що розвиваються.

Реформи та інвестиції у портову галузь підвищать їхню продуктивність і ефективність, що зменшить затримки та покращить загальну логістику. Використання електронних торгових документів і відповідні реформи нормативно-правової бази сприятимуть спрощенню та прискоренню торговельних операцій, знижуючи адміністративні витрати і підвищуючи прозорість.

В кінцевому результаті, ці стратегічні напрямки сприятимуть зміцненню позицій судноплавних компаній на глобальному ринку морських контейнерних перевезень, забезпечуючи їхню конкурентоспроможність, інноваційність та стійкий розвиток у довгостроковій перспективі.

Згідно з оглядом морського транспорту від ЮНКТАД [33], та висновками дослідження Ярути А.М. [37] в актуальних умовах, керівництво судноплавних компаній повинно фокусувати свою увагу на наступних аспектах (рисунк 3.4.).

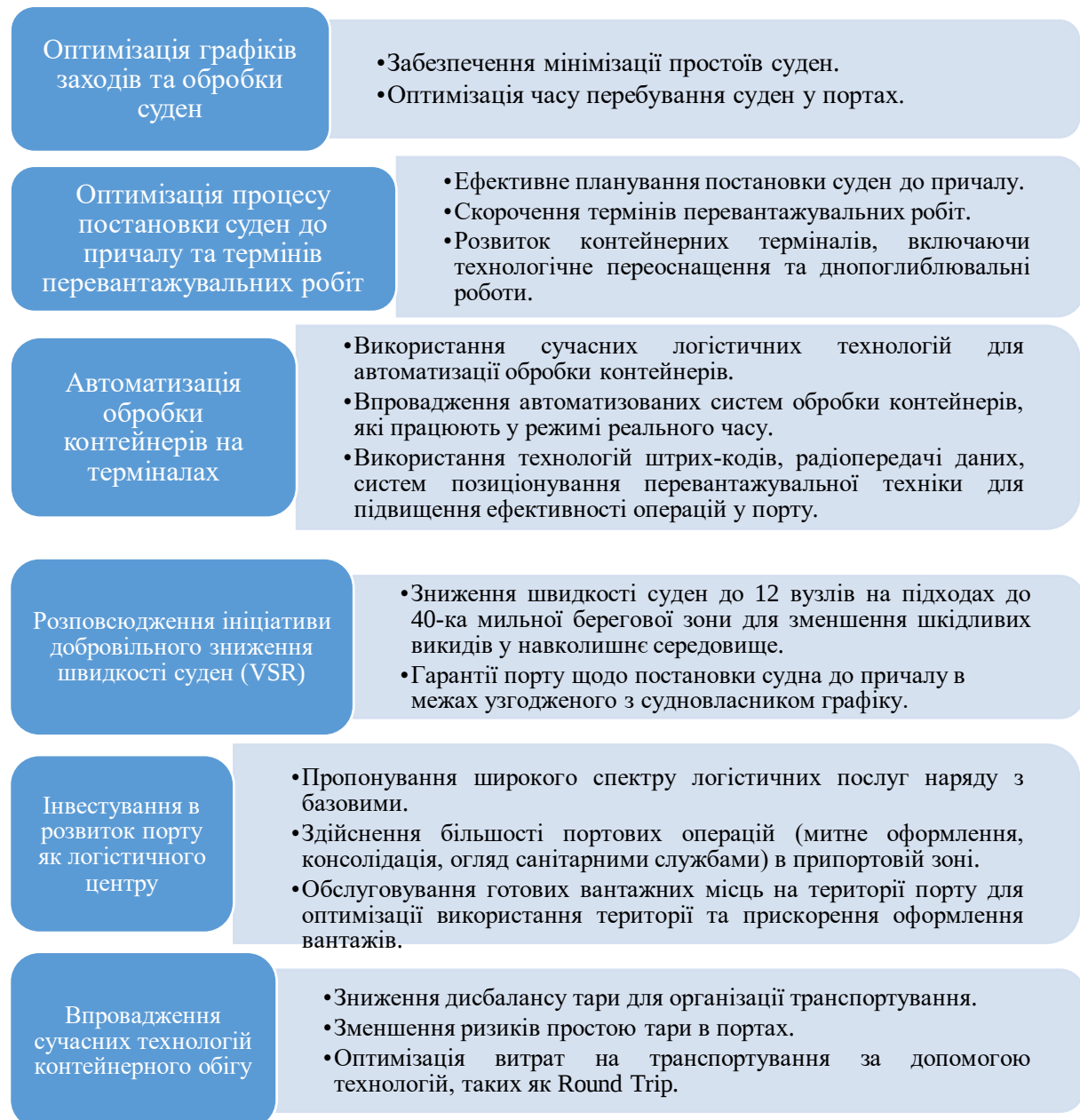


Рис. 3.4. Стратегічні аспекти розвитку судноплавних компаній

Джерело : створено автором за [33, 37]

Для підвищення конкурентоспроможності судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень керівництву слід зосередитися на оптимізації операційних процесів, впровадженні сучасних технологій та розвитку портової інфраструктури.

Застосування автоматизації та інтелектуальних технологій сприятиме підвищенню ефективності та безпеки обробки вантажів, тоді як ініціативи щодо зниження швидкості суден та розвитку портів як логістичних центрів забезпечать екологічну стійкість та підвищення рівня сервісу.

Інвестиції в оновлення флоту та перехід на альтернативні види палива допоможуть відповідати сучасним екологічним стандартам та зменшити витрати.

Ці заходи можуть допомогти умови для стійкого розвитку судноплавних компаній та забезпечать їхню конкурентоспроможність у довгостроковій перспективі.

3.3. Рекомендації щодо впровадження конкретних заходів для підвищення конкурентоспроможності провідних судноплавних компаній

В попередньому розділі нами було розглянуто ключові показники діяльності таких успішних судноплавних компаній, як A.P. Moller-Maersk Group; Mediterranean Shipping Company (MSC); CMA CGM Group; COSCO Shipping Lines та Hapag-Lloyd.

На основі проаналізованої інформації та виокремлених стратегій забезпечення конкурентоспроможності судноплавних компаній та стратегічних аспектах розвитку, на які має звертати увагу керівництво судноплавних компаній, розробимо перелік рекомендаційних заходів для кожної з зазначених компаній. Такі системи рекомендаційних заходів дозволять керівництву цих судноплавних компаній посилити свої конкурентні позиції та сприятимуть довгостроковому розвитку їх послуг.

У таблиці 3.1. описано перелік заходів, які рекомендується впровадити керівництву компанії A.P. Moller-Maersk Group для підтримки свого конкурентного положення на ринку та відповідності спрямованості діяльності глобальним цілям морської торгівлі в сучасних умовах.

Таблиця 3.1.

Рекомендаційні заходи для керівництва судноплавної компанії A.P.
Moller-Maersk Group

Стратегічний напрямок	Рекомендаційні заходи
Інвестування в розвиток та модернізацію флоту	Активне інвестування в нові судна, що використовують альтернативні види палива, для зменшення викидів CO ₂ .
Інвестування в механізми автоматизації портових операцій	Впровадження автоматизованих систем обробки контейнерів у своїх ключових портах для підвищення ефективності та зменшення часу перебування суден у порту.
Розвиток цифрових технологій та інновацій	Використання блокчейн-технологій для забезпечення прозорості та безпеки ланцюгів поставок, а також інтеграція IoT для моніторингу контейнерів у реальному часі.
Зниження швидкості суден згідно з екологічними програмами	Впровадження програми добровільного зниження швидкості суден (VSR) для зменшення викидів та зниження витрат на паливо.

Джерело : розробка автора

За аналогією, побудуємо таблицю 3.2. та виокремимо ключові рекомендаційні заходи для керівництва судноплавної компанії Mediterranean Shipping Company (MSC), з огляду на специфіку їх діяльності, географічну присутність та у відповідності з сучасними вимогами ринку контейнерних перевезень.

Таблиця 3.2.

Рекомендаційні заходи для керівництва судноплавної компанії
Mediterranean Shipping Company (MSC)

Стратегічний напрямок	Рекомендаційні заходи
Енергоефективність	Впровадження нових енергоефективних технологій та суден для зменшення експлуатаційних витрат та впливу на довкілля.
Покращення логістичних послуг	Розширення спектру логістичних послуг у портах, зокрема митне оформлення, консолідація вантажів, що дозволить підвищити привабливість для клієнтів.
Інвестиції в модернізацію ключових портів	Інвестиції в модернізацію контейнерних терміналів, включаючи днопоглиблювальні роботи, для збільшення пропускної здатності.
Інтенсивне запровадження інтелектуальних технологій	Використання роботизованих систем, хмарних сервісів та безпілотних транспортних засобів для підвищення ефективності портових операцій.

Джерело : розробка автора

За аналогією, побудуємо таблицю 3.3. та зазначимо рекомендаційні заходи, які може впровадити керівництво судноплавної компанії CMA CGM Group для підтримки та сприяння посилення своєї конкурентоспроможності на ринку морських контейнерних перевезень та для наслідування тенденцій сучасного ринку морської торгівлі.

Таблиця 3.3.

Рекомендаційні заходи для керівництва судноплавної компанії CMA
CGM Group

Стратегічний напрямок	Рекомендаційні заходи
Використання альтернативних видів палива	Аналіз та впровадження альтернативних видів палива з метою декарбонізації флоту на справедливих умовах.
Цифровізація діяльності	Перехід на електронні торгові документи та вдосконалення нормативно-правової бази для їхнього використання.

Продовження таблиці 3.3.

Оптимізація операційних процесів	Оптимізація графіків заходів та обробки суден для мінімізації простоїв та підвищення ефективності використання ресурсів.
Інвестування у розвиток портової інфраструктури	Інвестиції у розвиток контейнерних терміналів та портових логістичних центрів для підвищення конкурентоспроможності.

Джерело : розробка автора

Наступним кроком, створимо таблицю 3.4., де зазначимо перелік рекомендаційних заходів для керівництва судноплавної компанії COSCO Shipping Lines задля посилення своєї конкурентоспроможності та забезпечення ефективності діяльності завдяки спрямованості у відповідності з вимогами, які ставляться до сучасних судноплавних компаній.

Таблиця 3.4.

Рекомендаційні заходи для керівництва судноплавної компанії COSCO Shipping Lines

Стратегічний напрямок	Рекомендаційні заходи
Збільшення частки використання інноваційних рішень	Впровадження сучасних логістичних технологій, таких як автоматизовані системи обробки контейнерів, для підвищення операційної ефективності.
Стимулювання та залучення інвестицій	Інвестиції в оновлення старіючого флоту та перехід на альтернативні види палива для покращення екологічних показників
Розширення глобальної присутності	Розширення географічної присутності та посилення співпраці з портами в різних регіонах для забезпечення стійкої конкурентоспроможності.
Оптимізація операційних витрат	Використання технологій, що дозволяють уникнути дисбалансу тари, для зниження витрат на транспортування та підвищення ефективності логістичних процесів.

Джерело : розробка автора

Остання компанія, для якої створимо таблицю з переліком рекомендаційних заходів (таблицю 3.5.), в якій вкажемо рекомендаційні заходи для підвищення рівня конкурентоспроможності та стабільного розвитку діяльності – буде Нараг-Lloyd. Наслідування цим рекомендаційним заходам стимулюватиме діяльність цієї компанії, дозволить скоротити операційний кил, оптимізувати витрати та підвищити рівень конкурентоспроможності цієї компанії, оскільки вона знаходить на останньому місці Топ-5 найбільших судноплавних компаній світу.

Таблиця 3.5.

Рекомендаційні заходи для керівництва судноплавної компанії Нараг-Lloyd

Стратегічний напрямок	Рекомендаційні заходи
Реалізація екологічних ініціатив	Впровадження програм зниження швидкості суден та перехід на екологічно чисті види палива для зменшення впливу на навколишнє середовище.
Технологічне переоснащення	Інвестиції в технологічне переоснащення контейнерних терміналів для підвищення продуктивності та скорочення часу обробки вантажів.
Інвестування в інтелектуальні портові технології	Інвестування в використання інтелектуальних портових технологій, таких як штучний інтелект та інтернет речей, для покращення рівня сервісу та безпеки.
Сприяння розвитку логістичних послуг	Інвестиції у розвиток портів як логістичних центрів, що пропонують широкий спектр послуг, зокрема митне оформлення та консолідацію вантажів, для підвищення привабливості для клієнтів.

Джерело : розробка автора

Впровадження вищезазначених стратегій та рекомендацій дозволить ключовим судноплавним компаніям підвищити свою конкурентоспроможність на ринку морських контейнерних перевезень.

Це сприятиме не лише покращенню їхньої операційної ефективності, але й забезпечить стійкий розвиток, відповідність сучасним екологічним стандартам та задоволення потреб клієнтів.

РОЗДІЛ 4

ОХОРОНА ПРАЦІ

4.1. Передача суднових повідомлень та сигнали аварійного сповіщення і відповіді на них

Передача суднових повідомлень є важливим аспектом безпечної та ефективної роботи торговельних суден, зокрема контейнерних суден. Цей процес включає в себе обмін інформацією між суднами, береговими службами, портами та іншими учасниками морського транспортного процесу. Розглянемо основні аспекти передачі суднових повідомлень у торговельному мореплавстві.

1. Види суднових повідомлень :

- операційні повідомлення (інформація про прибуття та відправлення судна; дані про навантаження та розвантаження контейнерів; координати місця знаходження судна; відомості про стан вантажу);
- безпекові повідомлення (попередження про небезпечні умови на морі (шторм, айсберги, рифи), повідомлення про аварійні ситуації на судні (пожежа, затоплення, механічні несправності), інформація про рятувальні операції);
- адміністративні повідомлення (дані про митні та портові процедури, відомості про санітарні вимоги та інспекції, повідомлення про вимоги до екіпажу та судна).

2. Засоби передачі суднових повідомлень :

- Радіозв'язок: VHF (Very High Frequency) (використовується для коротких дистанцій, звичайно до 30 морських миль. Часто використовується для зв'язку з портовими службами та іншими суднами; MF/HF (Medium Frequency/High Frequency) (використовується для зв'язку на більші відстані, зокрема для зв'язку з береговими станціями та іншими суднами в океанах);

- Супутниковий зв'язок: INMARSAT (забезпечує глобальний зв'язок для передачі голосових повідомлень, факсів та даних); Iridium (система глобального супутникового зв'язку, яка забезпечує передачу голосових повідомлень та даних), автоматична ідентифікаційна система (AIS) (використовується для автоматичної передачі інформації про місцезнаходження судна, його швидкість, курс та інші дані, ця інформація отримується іншими суднами та береговими станціями, що підвищує безпеку мореплавства); глобальна морська система зв'язку при лиху та для забезпечення безпеки (GMDSS) (забезпечує зв'язок у випадках лиха та для забезпечення безпеки мореплавства, Вона включає різні засоби зв'язку, такі як VHF, MF/HF радіостанції, супутниковий зв'язок та аварійні радіомаяки (EPIRB) [38].

Особливості передачі повідомлень на контейнерних суднах :

- 1) моніторинг стану контейнерів:
 - передача даних про температуру, вологість та інші параметри в реальному часі для рефрижераторних контейнерів;
 - використання IoT (Internet of Things) для відстеження стану контейнерів та вантажу.
- 2) обмін інформацією з портами:
 - заздалегідь передається інформація про прибуття судна та списки вантажу для оптимізації процесу розвантаження та завантаження контейнерів;
 - інтеграція з портовими інформаційними системами для автоматизації митних процедур та обробки вантажу.
- 3) безпека судноплавства:
 - постійний зв'язок з береговими службами для отримання навігаційних попереджень та метеорологічної інформації;
 - використання AIS та інших систем для запобігання зіткнень та інших аварійних ситуацій.

Ефективна передача судових повідомлень є ключовою для безпеки та ефективності торговельного мореплавства. Використання сучасних засобів

зв'язку та інформаційних технологій дозволяє значно підвищити точність, швидкість та надійність обміну інформацією між суднами, портами та іншими учасниками транспортного процесу. На контейнерних суднах це особливо важливо через складність логістики та необхідність забезпечення безпеки вантажу [39].

Аварійні сигнали в морському судноплавстві є критично важливими для забезпечення безпеки екіпажу, пасажирів і судна. Ці сигнали використовуються для сповіщення про небезпеку, лихо або потребу в допомозі. Розглянемо основні аварійні сигнали та відповідні дії на них (таблиця 4.1.).

Таблиця 4.1.

Основні аварійні сигнали та відповідні дії на них

Категорія	Сигнал	Дії
<i>Сигнали лиха</i>		
Сигнал SOS	Морзе: три коротких, три довгих, три коротких (... -- - ...). Радіо: «Mayday, Mayday, Mayday» (повторюється тричі). Світлові сигнали: три спалахи білим світлом.	Цей сигнал вказує на те, що судно перебуває в серйозній небезпеці і потребує негайної допомоги. Після отримання сигналу SOS всі навколишні судна та берегові служби повинні надати допомогу.
Сигнал про лихо з використанням радіо	Радіотелефонний сигнал: «Mayday» (тричі), за яким слідує інформація про судно, місцезнаходження, природу лиха та потреби.	Судна та берегові станції, що отримують цей сигнал, повинні негайно відповісти і вжити заходів для надання допомоги.
Сигнал лиха за допомогою радіомаяка (EPIRB)	EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon): активація цього пристрою автоматично передає сигнал про лихо з координатами судна через супутникову систему до рятувальних служб.	Служби порятунку отримують сигнал і організовують рятувальні операції.
<i>Сигнали терміновості</i>		

Сигнал Pan-Pan	Радіо: «Pan-Pan, Pan-Pan, Pan-Pan» (повторюється тричі).	Цей сигнал використовується для вказівки на термінову ситуацію, яка не загрожує негайно життю екіпажу або судну, але потребує негайної уваги (наприклад, серйозне пошкодження судна або медичний інцидент). Інші судна та берегові станції повинні відповісти та надати допомогу за можливості.
<i>Сигнали безпеки</i>		
Сигнал Sécurité	Радіо: «Sécurité, Sécurité, Sécurité» (повторюється тричі).	Цей сигнал використовується для передачі важливої інформації про безпеку навігації або метеорологічні попередження. Інші судна повинні уважно прослухати повідомлення і вжити відповідних заходів для безпеки.

Джерело : створено автором за [40]

Сигнали аварійного сповіщення є критично важливими для безпеки в морському судноплавстві. Знання та правильне використання цих сигналів можуть врятувати життя та зменшити наслідки аварійних ситуацій. Ефективна комунікація між суднами та береговими службами забезпечує своєчасну та координовану відповідь на надзвичайні ситуації, що сприяє підвищенню безпеки мореплавства.

4.2. Санітарно-гігієнічні вимоги щодо утримання суднових житлових приміщень

Санітарно-гігієнічні вимоги щодо утримання суднових житлових приміщень розміщені у Постанові Кабінету Міністрів України від 20.12.2000 року «Про затвердження Державних санітарних правил для морських суден України» [41].

Згідно з цим документом, дотримання житлових приміщень на судні є критично важливим для забезпечення здоров'я і добробуту екіпажу. Одним із

ключових аспектів є вентиляція. Вона забезпечує постійний обмін повітря, видаляючи забруднення і поповнюючи приміщення свіжим повітрям, що запобігає появі вогкості та неприємних запахів.

Освітлення також грає важливу роль. Природне світло, що проникає через вікна або світлові люки, створює комфортну атмосферу, а штучне освітлення забезпечує належну видимість у вечірній та нічний час, сприяючи продуктивній роботі та відпочинку екіпажу.

Чистота в житлових приміщеннях досягається завдяки регулярному прибиранню та дезінфекції. Це включає використання спеціальних миючих засобів для знищення мікробів та підтримання гігієни на високому рівні. Чистота є важливою для запобігання поширенню інфекційних захворювань.

Температурний режим у приміщеннях повинен бути комфортним для людей. Системи опалення та кондиціонування повітря регулюють температуру, забезпечуючи оптимальні умови для життя та роботи. Це особливо важливо в умовах екстремальних температур, які можуть виникати на морі.

Санітарні умови на судні також включають належне обслуговування санітарних вузлів. Вони повинні бути розташовані у зручних місцях, регулярно очищатися та дезінфікуватися. Забезпечення миючими засобами та підтримка чистоти є необхідними для запобігання розповсюдження захворювань.

Дотримання цих санітарно-гігієнічних вимог забезпечує комфортні та безпечні умови для життя і роботи екіпажу на судні.

4.3. Правила пожежної безпеки при бункеровці судна

Безпека бункерування - один із основних факторів надійності процесу забезпечення паливо-мастильними матеріалами суден на водному транспорті.

Безпекова складова бункерування є одним з основних пріоритетів діяльності бункерувальних компаній [42].

Для забезпечення безпеки процесу бункерування на судні використовується система «джерело небезпеки – потенційний об'єкт впливу», яка враховує здатність об'єкта створювати загрозу і здатність іншого об'єкта попереджувати цю загрозу. Сучасні методи превентивного впливу спрямовані на попередження інцидентів або зниження ризиків, що є частиною світової практики управління ризиками. Оскільки забезпечити захист від усіх ризиків неможливо, застосовується принцип прийнятного ризику ALARP (As Low As Reasonably Practicable). Це означає, що захисні міри вважаються адекватними, якщо рівень ризику зведений до мінімально можливого [43].

Прийнятний рівень ризику визначається з урахуванням технічних, економічних і технологічних можливостей. Оптимізація витрат на безпеку враховує всі технічні, технологічні та соціальні аспекти. У процесах забезпечення безпеки на морському транспорті важливо вибрати і реалізовувати заходи, які максимально знижують ризик аварій при фіксованих ресурсах. Для аналізу і оцінки ризиків у морській галузі застосовуються рекомендації Міжнародної морської організації (ІМО) щодо формалізованої оцінки безпеки (FSA).

Кодекс з управління безпечною експлуатацією суден і попередженням забруднення, прийнятий ІМО, спрямований на підвищення безпеки мореплавства і захист навколишнього середовища. Він є обов'язковим для виконання і забезпечує безпеку на судні та створює безпечні умови для виконання робіт, включаючи бункерування.

У мореплавстві важливими задачами безпеки є вибір і ранжування заходів попередження і ліквідації наслідків аварій. Вони включають:

- вибір набору заходів, які при обмежених ресурсах максимально знижують ризик аварій;
- вибір заходів, які мінімізують витрати і знижують ризик до прийнятного рівня [42].

Лист контролю бункерування, що заповнюється до його початку, надається в публікації ІМО «Рекомендації щодо безпечного транспортування небезпечних вантажів та супутньої діяльності на території порту» та містить наступні розділи: види палива, паливні цистерни, перевірка судна-бункерувальника (баржі) та судна, що бункерується [44].

Система безпеки бункерування заснована на аналізі ризиків. Загроза – це актуалізована небезпека. Небезпека аварії – це можливість завдання збитку людині, майну або навколишньому середовищу внаслідок аварії, а ризик аварії міра цієї небезпеки.

Методологія оцінки ризиків включає п'ять основних етапів

- збір даних і оцінка всієї системи;
- ідентифікація небезпек;
- аналіз ризиків;
- оцінка ефективності діючої системи превентивних та змінюваних мір, напрацювання нових рішень;
- впровадження та вдосконалення системи безпеки [44]

Таким чином, забезпечення безпеки на судах потребує комплексного підходу, враховуючи всі можливі ризики та оптимізуючи заходи для їх попередження і ліквідації.

Правила пожежної безпеки при бункеровці судна включають наступні заходи:

1. Попередня підготовка:
 - перевірка всіх пожежних систем і обладнання;
 - встановлення зв'язку між судном і берегом для швидкого реагування.
2. Контроль небезпечних зон:
 - обмеження доступу до зон бункерування тільки для уповноваженого персоналу;
 - заборона куріння та використання відкритого вогню поблизу.
3. Процес бункерування:

- контроль швидкості подачі пального для запобігання розливу;
 - моніторинг рівнів пального і тиску в системах.
4. Екстрені заходи:
- наявність плану дій у випадку пожежі;
 - проведення навчання і тренувань для екіпажу щодо пожежної безпеки.
5. Спостереження та контроль:
- постійне спостереження за процесом бункерування;
 - використання протипожежного обладнання, такого як вогнегасники та пожежні рукави [43].

Дотримання цих правил допомагає знизити ризик виникнення пожежі під час бункерування судна.

4.4. Вимоги до суднових інсинераторів

Судновий інсинератор — це машина, яка використовується для спалювання твердих і рідких відходів, що утворюються на борту судна. Установки для спалювання суден призначені для спалювання відходів при високих температурах, що сприяє знищенню шкідливих забруднювачів. Особливості та переваги морського інсинератора включають:

- зменшити обсяг відходів - можна зменшити обсяг відходів до 90%; це зменшує кількість місця для зберігання відходів на борту суден;
- зменшення впливу на навколишнє середовище - морські інсинератори зменшують вплив суден на навколишнє середовище, знищуючи шкідливі забруднювачі у відходах, а також зменшуючи кількість відходів, які можуть бути скинуті в океан (чого не повинно відбуватися!).

Установки для спалювання суден зазвичай складаються з камери згоряння, скрубера димових газів і труби. Камера згоряння - це місце, де спалюються відходи. Скрюбер димових газів видаляє забруднюючі речовини з

димових газів перед тим, як вони викидаються в атмосферу. Труба — це вертикальна труба, яка відводить димовий газ від корабля (схожа на димохід).

Сміттєспалювальні установки для суден експлуатуються різними способами. Деякі сміттєспалювальні установки працюють вручну, а інші — автоматизовані. Оператори сміттєспалювальних установок із ручним керуванням вимагають від оператора завантажувати відходи в камеру згоряння, запалювати відходи та контролювати процес горіння. Автоматизовані сміттєспалювальні установки можуть завантажувати сміттєспалювальну установку, контролювати процес згоряння та вносити необхідні налаштування без втручання людини [45].

Зображена 3D-модель «saVRee» представляє автоматизований сміттєспалювальний завод (рис. 4.2.).

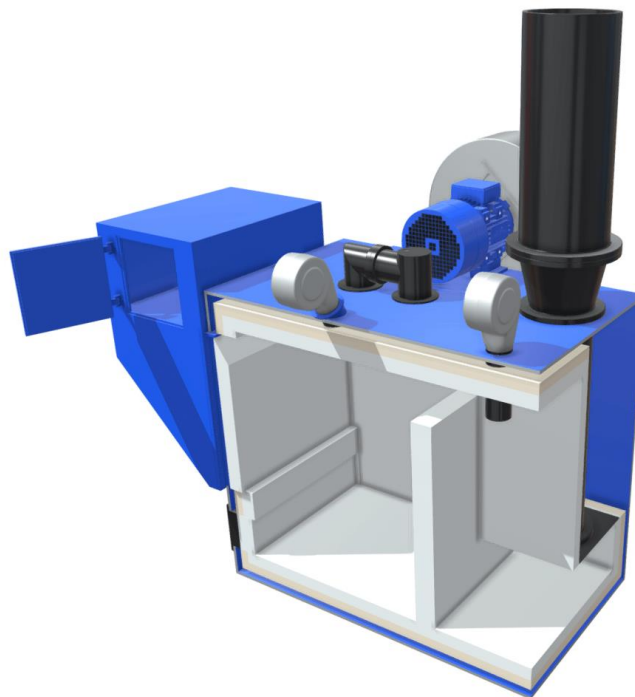


Рис. 4.2. Автоматизований судновий інсинератор «saVRee»

Джерело : [45]

Сміттєспалювальні установки підпорядковуються суворим нормам, щоб забезпечити їх безпечну та екологічно відповідальну експлуатацію. Ці правила встановлені Міжнародною морською організацією

(ІМО) . Правила ІМО визначають типи відходів , які можна спалювати, ліміти викидів , які не можна перевищувати, і робочі процедури , яких необхідно дотримуватися.

Міжнародна морська організація (ІМО) встановлює вимоги щодо суднових інсинераторів у Міжнародній конвенції з попередження забруднення кораблями, яка відома як MARPOL. MARPOL містить специфічні правила та стандарти щодо утилізації сміття на судах, включаючи вимоги до суднових інсинераторів. Основні вимоги ІМО до суднових інсинераторів зазвичай включають:

- 1) ефективність спалювання: інсинератор повинен забезпечувати повне та ефективне спалювання сміття, включаючи відходи з харчових продуктів, пластик та інші матеріали;
- 2) контроль емісій: судновий інсинератор повинен мати систему контролю за відходами, яка забезпечує відповідність вимогам щодо викидів шкідливих речовин у повітря;
- 3) безпека та пожежна безпека: інсинератор повинен бути безпечним у використанні та мати заходи безпеки для запобігання пожежам та іншим аваріям;
- 4) відповідність стандартам: судновий інсинератор повинен відповідати всім вимогам, встановленим ІМО та іншими відповідними міжнародними стандартами та нормативами;
- 5) документація та перевірки: судновий інсинератор повинен мати відповідну документацію, включаючи сертифікати відповідності та проходити регулярні перевірки для підтвердження відповідності вимогам [46].

Ці вимоги спрямовані на зменшення впливу суднових викидів на довкілля та забезпечення безпеки та ефективності утилізації сміття на морських судах.

ВИСНОВОК

Під час написання кваліфікаційної роботи, вдалось досягти таких результатів та сформулювати такі висновки.

В контексті дослідження категоріального апарату визначення діяльності судноплавних компаній в сфері морських контейнерних перевезень, було структуровано визначення та досліджено сутність таких понять: морські вантажоперевезення, світовий ринок, контейнерні перевезення, контейнерний термінал, контейнеровоз, морський контейнер, лінійне судноплавство, трампове судноплавство, судноплавні компанії, конкурентоспроможність. Знання сутності цих понять – було фундаментальним для подальших досліджень в кваліфікаційній роботі. Перевагами використання морських вантажоперевезень було відзначено економічність, універсальність, місткість та гнучкість. Серед переваг транспортування вантажів контейнеровозами – ефективність, зручність та безпека вантажів. Функції судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень – організація та планування маршрутів; керування флотом суден; укладання контрактів; забезпечення безпеки вантажів; обробка документації; розвиток інфраструктури та клієнтське обслуговування.

Було розглянуто теоретичні підходи до визначення та оцінки конкурентоспроможності судноплавних компаній. В роботі увага фокусується на системно-праксіологічній моделі, яка визначає конкурентоспроможність як інтегровану властивість економічної системи. Відповідно до цього підходу, метою управління конкурентоспроможністю судноплавних компаній є забезпечення умов успішного функціонування в конкурентному середовищі та створення конкурентних переваг, які забезпечуватимуть зростання компанії в майбутньому. Управління конкурентоспроможністю судноплавних компаній доцільно розглядати на трьох рівнях : оперативному, тактичному та стратегічному. Також, управління конкурентоспроможністю судноплавних

компаній можна розглядати з урахуванням управлінських підходів: процесного, системного та ситуаційного. Відповідно до цих теоретичних підходів, показниками конкурентоспроможності судноплавних компаній є : фінансові, операційні, маркетингові, логістичні та інноваційні показники. До факторів впливу на конкурентоспроможність судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень було віднесено дві категорії чинників : конструктивного та деструктивного характеру. Перші – сприяють покращенню функціонування судноплавних компаній; другі – створюють перешкоди для формування конкурентних переваг. До особливостей факторів середовища конкурентного впливу на судноплавні компанії було віднесено: глобальність, сезонність, технологічність, регуляторні обмеження, екологічні вимоги, геополітичні ризики та інноваційність.

Загалом, перший розділ дав можливість структурувати теоретичну інформацію щодо діяльності судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень.

Проведений аналіз динаміки та структури морських контейнерних перевезень за регіонами світу показав такі результати : найбільшу частку займає Азія (65% всього контейнерного тоннажу), далі слідує Європейський ринок (18% тоннажу), потім Північна Америка (6%), Латинська Америка та Карибський басейн (6%), Африка (3%) та Океанія (2%). Динаміка перевезень контейнерних вантажів між трьома основними ринками (Європа – Азія, Європа – США та США - Азія) показала позитивні зміни, оскільки з 2005 до 2022 року вже простежувалось зростання обсягів контейнерних перевезень. Зростання пояснюється такими причинами: глобалізація торгівлі, розвиток виробництва в Азії, зростання ефективності контейнерних перевезень, розвиток та вдосконалення інфраструктури та широке застосування контейнеризації.

До найбільших контейнерних портів світу, згідно зі статистичними відомостями, відносяться: Шанхай, Нінгбо-Шушан, Гуанчжоу, Пусан та Лос-Анжелес/Лонг-Біч. До найбільших європейських контейнерних портів, згідно

зі статистичними даними 2023 року, відносяться: Роттердам, Антверпен, Гамбург, Бремерхафен та Валенсія.

Згідно з аналізом конкурентного середовища судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень, до рейтингу найбільших контейнерних операторів світу (на основі потужностей TEU), відносяться: «APM-Maersk» з часткою ринку 16,8%, «Mediterranean Shg Co» з часткою ринку 15,9%, «COSCO Group» з часткою ринку 12,4%, «CMA CGM Group» з часткою ринку 11,7%, «Hapag-Lloyd» з часткою ринку 7,2%, «ONE (Ocean Network Express)» з часткою ринку 6,5%, «Evergreen Line» з часткою ринку 5,2%, «HMM Co Ltd» з часткою ринку 2,6%, «Yang Marine Transport Corp» з часткою ринку 2,5% та «PIL (Pacific Int. Line)» з часткою ринку 1,5%. На інші судноплавні компанії на ринку морських контейнерних перевезень припадає 3,7% частки ринку. До факторів, які впливали на зростання ставок та фінансових обмежень під час відновлення ринку контейнерних перевезень після пандемії COVID-19 було віднесено: закриття портів та застої; контейнерний дисбаланс; обмежену пропускну спроможність перевізників; портову інфраструктуру; коливання світової економіки; ціни перевізників; прискорення електронної комерції; нестачу драйверів та дефіцит складу. До показників стану функціонування нинішнього конкурентного середовища судноплавних компаній було віднесено: обсяги вантажних контейнерних перевезень та пропускну спроможність портів; зростаючу роль азіатських портів; конкуренцію між портами; вантажопідйомність контейнеровозів; укрупнення судноплавних ліній; ріст доходів контейнерних мереж; використання інноваційних технологій; використання цифрових технологій у портах та проекти з розвитку інфраструктури.

Також, в ході написання роботи, вдалось оцінити вплив різних факторів на конкурентоспроможність судноплавних компаній. До факторів конструктивного впливу було віднесено: розвиток нових морських маршрутів, ефективність логістичної діяльності, високий рівень впровадження надбань науково-технічного прогресу, географічне розташування (в контексті

близькості до ключових ринків або транспортних вузлів), співпрацю з логістичними партнерами, гармонізацію нормативно-правового регулювання та якість обслуговування. Внаслідок аналізу, було присвоєно певну кількість балів (від 1 до 3) для кожного з чинників, де «1» - фактори найменшого впливу, а «3» - фактори, які мають найбільший вплив та визначають загальний вектор конкурентоспроможності. Фактор найменшого впливу на конструктивний розвиток – гармонізація нормативно-правового регулювання. Це було аргументовано тим, що цей фактор має найменший вплив на конструктивний розвиток судноплавних компаній, порівняно з іншими виокремленими факторами. До факторів помірної впливу було віднесено географічне розташування судноплавної компанії та співпрацю з логістичними партнерами. До факторів найбільш конструктивного впливу було віднесено розвиток нових морських маршрутів, ефективність логістики, високий рівень впровадження НТП та якість обслуговування. Врахування факторів конструктивного впливу на діяльність судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень є важливою стратегічною задачею для посилення їх конкурентоспроможності. Це дозволить компаніям підтримувати високу ефективність своєї діяльності, використовуючи інноваційні технології та оптимізовані логістичні рішення.

За аналогією, було проаналізовано вплив деструктивних факторів, до яких відносяться: збільшення тарифів та витрат на паливо (3 бали), нестабільність валютних курсів (2 бали), геополітичні конфлікти та обмеження (3 бали), недостатня розвинутість інфраструктури (2 бали) та екологічні обмеження (2 бали). Жодному з факторів не було присвоєно 1 бал через те, що вплив або дія будь-якого з факторів деструктивного впливу, першочергово, позначається на фінансових результатах діяльності компаній, що в свою чергу, різко негативно змінює вектор діяльності. Керівництву судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень слід враховувати деструктивний вплив кожного з факторів під час планування діяльності та розвитку таких компаній, запроваджуючи механізми ризик-

менеджменту та постійного контролю і моніторингу стану зовнішнього середовища діяльності.

Роль контейнерних перевезень у розвитку глобальної морської галузі заключається в наступному: вони забезпечують ефективність та швидкість транспортування вантажів між країнами та континентами. Завдяки розвитку контейнеризації вантажів, в контексті глобальної морської торгівлі, вдалося: підвищити ефективність та економічність перевезень; досягти зростання обсягів світової торгівлі; стимулювати розвиток інфраструктури портів; сформувати глобальні логістичні ланцюги; досягти екологічних переваг.

На основі факторів конструктивного та деструктивного характеру, а також визначеній ролі контейнеризації в розвитку глобальної морської торгівлі, було сформовано перелік стратегій підвищення конкурентоспроможності судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень. До них відносяться: забезпечення продовольчої та енергетичної безпеки; підтримку інвестицій в оновлення старіючого світового флоту; сприяння переходу на альтернативні види палива та здійснення процесі декарбонізації на справедливих умовах; аналіз наявності альтернативних видів палива з точки зору їх безпеки, готовності до використання та відповідності вимогами, а також впливу стратегічних рішень на країни, що розвиваються; здійснення реформаторської та інвестиційної діяльності з метою підвищення ефективності та продуктивності портової галузі; сприяння використанню електронних торгових документів та здійснення відповідних реформ нормативно-правової бази.

Відповідно до огляду морського транспорту від ЮНКТАД та з висновками з дослідження Ярути А.М., було також сформовано перелік аспектів, на яких має фокусувати свою увагу керівництво судноплавних компаній при реалізації стратегічних напрямків. Серед них: оптимізація графіків заходів та обробки суден; оптимізація процесу постановки суден до причалу та термінів перевантажувальних робіт; автоматизація обробки контейнерів на терміналах; розповсюдження ініціативи добровільного

зниження швидкості суден (VSR); інвестиції в розвиток портів, як логістичних центрів; впровадження сучасних технологій контейнерного обігу.

На основі актуального стану ринку морських контейнерних перевезень, після огляду діяльності провідних судноплавних компаній світу та з урахуванням стратегічної спрямованості діяльності судноплавних компаній на ринку контейнерних перевезень, було створено перелік рекомендаційних заходів для цих провідних компаній.

Керівництву судноплавної компанії «APM-Maersk» слід впроваджувати такі заходи для підтримки своїх конкурентних позицій та стимулювання діяльності: інвестувати в розвиток та модернізацію флоту та в механізми автоматизації портових операцій; розвивати цифрові технології та інновації, їх використання в своїй діяльності; впроваджувати політику добровільного зниження швидкості суден згідно з екологічними програмами.

Рекомендаційні заходи для керівництва судноплавної компанії «MSC» включають: курс на енергоефективність; покращення якості своїх логістичних послуг; інвестиції в модернізацію ключових портів та інтенсивне впровадження інтелектуальних технологій.

Керівництву судноплавної компанії «CMA CGM Group» слід сфокусувати свою увагу на: використанні альтернативних видів палива; цифровізації своєї діяльності; оптимізації операційних процесів та капіталовкладення в розвиток портової інфраструктури.

Серед рекомендаційних заходів, які ми виділили для судноплавної компанії «COSCO»: збільшення частки використання інноваційних рішень; стимулювання та залучення інвестицій для розвитку компанії; розширення глобальної присутності (збільшення частки ринку) та оптимізація операційних витрат.

Нарешті, керівництву судноплавної компанії «Harag-Lloyd» слід звернути увагу на: реалізацію екологічних ініціатив, технологічне переоснащення, інвестування в інтелектуальні портові технології та сприяння розвитку логістичних послуг компанії.

Завдяки впровадженню цих рекомендаційних заходів, провідні судноплавні компанії світу зможуть підтримувати свої конкурентні позиції на ринку морських контейнерних перевезень, вдосконалювати свою діяльність та збільшувати глобальну присутність.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Морські вантажоперевезення : головні особливості. *Fractus – веб-сайт*. Публікація від 24.10.2019 року. URL : <https://fractus.com.ua/uk/blog/korysni-statti/logistyka/morski>
2. Світовий ринок : суть та структура. Реферат. *Освіта.UA – веб-сайт*. URL : <https://ru.osvita.ua/vnz/reports/international-relations/19301/>
3. Контейнерні перевезення. *Вікіпедія – вільна енциклопедія*. URL : <https://uk.wikipedia.org/wiki/D1%80%D0%>
4. Контейнерний термінал. *Вікіпедія – вільна енциклопедія*. URL : <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%BD%D0%B0%D0%BB>
5. Західний контейнерний термінал – ваша конкурентна перевага. *Західний контейнерний термінал – веб-сайт*. URL : <https://zahidcontainer.com/>
6. Контейнеровоз. *Вікіпедія – вільна енциклопедія*. URL : <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B%D0%B7>
7. Контейнеровози : види, габарити та вантажопідйомність. *YaLogist – транспортна компанія – веб-сайт*. URL : <https://yalogist.com.ua/kontejnerovozi-vidi-gabariti-ta-vantazhopidjomnist/>
8. Різновиди, розміри і вантажопідйомність морських контейнерів. *Star Shine Shipping – веб-сайт*. URL : <https://star-shine-shipping.com/ua/dovidnyky/typy-ta-vydy-konteineriv.html>
9. Контейнеровози : класифікація та характеристика. *Контейнери України – веб-сайт*. URL : <https://containers.ua/uk/articles/kontejnerovozy/>
10. Super Post-Panamax Ever Lissome Container Ship at Mather Terminal. *ALAMY – веб-сайт*. URL : <https://www.alamy.com/the-super-post-panamax>
11. Rotterdam, The Netherlands - July 30, 2019: Jules Verne an Explorer class container ship built by CMA CGM and is one of the largest container ships. *ALAMY – веб-сайт*. URL : <https://www.alamy.com/rotterdam-the-netherlands>

12. Triple-E class container Ship. *Bikinedia – вільна енциклопедія*. URL : https://en.wikipedia.org/wiki/Triple_E-class_container_ship
13. Maersk Lines Post Triple-E class Mega Containerships. *HANSA – international maritime journal*. URL : <https://hansa-online.de/2011/04/schiffstechnik/>
14. Типи контейнеровозів, що використовуються в морській галузі. *Container Trade – веб-сайт*. URL : <https://uk.container-trade.net/>
15. Міжнародне морське перевезення вантажів : правове регулювання трампового та лінійного судноплавства. *ОсвітаUA – веб-сайт*. URL : <http://surl.li/sotga>
16. Трампове судноплавство. *Bikinedia – вільна енциклопедія*. URL : <https://salo.li/4B8b991>
17. Харченко Т. Б. Забезпечення конкурентоспроможності підприємств як засіб ринкового реформування економіки *Актуальні проблеми економіки*. 2003. – № 2.
18. Піддубний І., Піддубна Л. Теорія конкурентоспроможності: сучасний стан і предметно-методологічні аспекти розвитку. *Економіка України*. 2007. – № 8. С. 52-60
19. Конкурентоспроможність. *Bikinedia – вільна енциклопедія*. URL : <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D1%8C>
20. Діденко Є.О., Жураківський П.І. Модель управління конкурентоспроможністю підприємства. *Ефективна економіка* № 5, 2017. URL : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5590>
21. Жовновач Р. І. Управління конкурентоспроможністю підприємств сільськогосподарського машинобудування : Маріуполь, 2016. – 462 с.
22. Економіка судноплавства і сервісної діяльності : глобальні тренди й трансформація : монографія. Одеса : ОНМУ, 2022. 437 с.
23. Конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури в умовах Євроінтеграції. *Шифр «Конкурентоспроможність морської інфраструктури»*. URL : <https://www.dnu.dp.ua/docs/ndc/3.pdf>

24. Офіційний сайт Statista. URL : <https://www.statista.com/>
25. Підхлібний В. Порівняльний аналіз організації контейнерних перевезень в Україні та ЄС. URL : <https://files.duit.edu.ua/uploads/fuzt/certification/2023/masters/pidkhlbnyy.pdf>
26. Савченко М., Панасюк П., Левченко О.. Тенденції розвитку світового ринку морських контейнерних перевезень. *Електронне наукове фахове видання «Адаптивне управління: теорія і практика»*. Серія «Економіка». Випуск №13(26), 2022. URL : <file:///C:/Users/User/Downloads/436.pdf>
27. Прогноз торгівлі контейнерами від GTAS Forecating- червень 2022. *S&P Global Market Intelligence* – веб-сайт. URL : <https://www.spglobal.com/marketintelligence.html>
28. Річні результати найбільших контейнерних портів Європи у 2023 році. *LinkedIn* – веб-сайт. URL : <https://www.linkedin.com/pulse/>
29. Петренко О.І., Гринів О.Т. Дослідження світових тенденцій розвитку морських контейнерних перевезень. *Світове господарство і міжнародні економічні відносини*. Серія : Інфраструктура ринку. №67, 2022. С. 42-44. URL : http://www.market-infr.od.ua/journals/2022/67_2022/9.pdf
30. Найбільші контейнерні оператори світу – топ-10 від Statista. *DSL* – веб-сайт. URL : <https://dsl-ua.com/ua/2020/08/10/top-10statista/>
31. Провідні світові оператори контейнерних перевезень станом на 16 квітня 2024 року за кількістю власних і зафрахтованих суден. *Офіційний сайт Statista*. URL : <https://www.statista.com/statistics/197643/total>
32. Частка провідних операторів суден у світовому лінійному флоті станом на 16 квітня 2024 року. *Офіційний сайт Statista*. URL : <https://www.statista.com/statistics/198206>
33. Огляд морського транспорту-2023. *UNCTAD* – офіційний веб-сайт. URL : <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023>
34. Контейнерні перевезення 2023 : підсумки і перспективи. *Shipping* – веб-сайт. URL : <https://ua.sudohodstvo.org/kontejnerni>

35. Котлумбай В.О. Пріоритетні завдання розвитку морської галузі як елементу експортного потенціалу України. *Економіка і суспільство*. №8, 2017. URL : https://economyandsociety.in.ua/journals/8_ukr/27.pdf
36. Maersk має намір взяти у концесію контейнерний термінал у Чорноморську. *Rail.Insider* – веб-сайт. URL : <https://www.railinsider.com.ua/maersk>
37. Ярута Т.М. Сучасні проблеми та перспективи контейнерних вантажоперевезень в портах світу : технологічний аспект. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Технічні науки*. Том 33 (72). № 6, 2022. URL : https://www.tech.vernadskyjournals.in.ua/journals/2022/6_2022/43.pdf
38. Особливості використання системи сповіщення мореплавців при виявленні невідомих небезпек. *Infocommunication and computer technologies*, №2 (04), 2022. URL : <https://visn-icct.uu.edu.ua/index.php/icct/article/view/105/87>
39. How do ships send messages from one place to another when they're in the middle of the ocean? *QUORA* - веб-сайт. URL : <https://www.quora.com/How-do-ships-send-messages>
40. Communications between ships and ports. *Researchgate* – веб-сайт. URL : <https://www.researchgate.net/figure/>
41. Постанова Кабінету Міністрів України від 20.12.2000 року «Про затвердження Державних санітарних правил для морських суден України». *LIGA360* – веб-сайт. URL : <https://ips.ligazakon.net/document/MOZ12673>
42. Дичко А. О., Єремєєв І. С. Аналіз ризиків і менеджмент водних екосистем. *Вісник Кременчуцького національного університету імені Михайла Остроградського*. 2018. № 4. С.115–122.
43. Bunker Fuel: Supply, Demand and Pricing. *Bunkerworld Business Exchange*.– веб-сайт. URL : <http://www.iea.org/statistics/>
44. Guidelines for formal safety assessment (FSA) for use in the IMO rule-making process. Intern. Maritime Organization, 2002.
45. Marine Incinerator Explained. *saVRee*- веб-сайт. URL : <https://www.savree.com/en/encyclopedia/>

46. Регістр судноплавства України. Правила запобігання забрудненню з суден. *Бюлетень № 1 змін і доповнень*. Київ, 2022. URL : <https://shipregister.ua/wp-content/uploads/>

АНОТАЦІЯ

Кваліфікаційна робота на тему «Фактори підвищення конкурентоспроможності судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень» на здобуття освітньо-кваліфікаційного рівня бакалавра.

Метою кваліфікаційної роботи є проведення аналізу стану та основних тенденцій розвитку світового ринку морських контейнерних перевезень та визначення факторів підвищення конкурентоспроможності судноплавних компаній.

В першому розділі розглянуто теоретичні засади забезпечення конкурентоспроможності судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень.

В другому розділі досліджено стан та основні тенденції розвитку світового ринку морських контейнерних перевезень.

В третьому розділі досліджено напрямки підвищення конкурентоспроможності судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень.

Результати даної кваліфікаційної роботи полягають у тому, що було виокремлено стратегії підвищення конкурентоспроможності судноплавних компаній на ринку морських контейнерних перевезень шляхом проведення аналізу стану та основних тенденції розвитку світового ринку морських контейнерних перевезень.

Ключові слова : КОНТЕЙНЕРНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, КОНТЕЙНЕРИЗАЦІЯ, КОНТЕЙНЕРОВОЗ, КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ, КОНКУРЕНТНА ПЕРЕВАГА, СУДНОПЛАВНІ КОМПАНІЇ, СУДНОПЛАВСТВО, СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ, ТЕНДЕНЦІЇ РИНКУ, ПРОПУСКНА СПРОМОЖНІСТЬ, ДИНАМІКА ПЕРЕВЕЗЕНЬ, СТРУКТУРА РИНКУ, ПОРТИ СВІТУ, МОРСЬКИЙ РИНОК, МОРСЬКА ГАЛУЗЬ.

ДОДАТКИ

ДОДАТОК А

Класифікація та характеристика морських контейнерів

Назва	Призначення	Габарити
20 футовий контейнер (20' dry container)	Для перевезення «щільних» або великовагових вантажів невеликого розміру	Довжина – 6,06 м; Ширина – 2,44 м; Висота – 2,59 м; Місткість – 33,3 м ³ ; Вага вантажу – 21 700 кг.
40 футовий контейнер (40' dry container)	Найбільш поширений транспортний контейнер. Він використовується для перевезення сухих вантажів, які не вимагають контролю температури.	Довжина – 12,19 м; Ширина – 2,44 м; Висота – 2,59 м; Місткість – 67,2 м ³ ; Вага вантажу – 26 580 кг.
40 футовий високий контейнер (40' high cube)	Транспортний контейнер збільшеної висоти. Використовується для перевезення легких, але об'ємних вантажів. Вище стандартного на 30 см, що дозволяє збільшити обсяг контейнера на 8,8 кубічних метрів без збільшення ваги вантажу.	Довжина – 12,19 м; Ширина – 2,44 м; Висота – 2,90 м; Місткість – 76,0 м ³ ; Вага вантажу – 26 330 кг.
45 футовий високий контейнер (45' high cube)	У ньому перевозять важкі, збірні, негабаритні вантажі, включаючи спецтехніку, автомобілі та ін.	Довжина – 13,72 м; Ширина – 2,44 м; Висота – 2,90 м; Місткість – 85,7 м ³ ; Вага вантажу – 28 300 кг.
20 футовий з відкритим верхом контейнер (20' Open Top)	Для перевезення вантажів, висота яких перевищує розмір контейнера, або для них необхідне завантаження через дах. Зверху покритий брезентом або металевою кришкою.	Довжина – 6,06 м; Ширина – 2,44 м; Висота – 2,59 м; Місткість – 32 м ³ ; Вага вантажу – 21 660 кг.

40 футовий з відкритим верхом контейнер (40' container Open Top)	Призначений для перевезення більш об'ємних вантажів, висота яких перевищує розміри контейнера, ніж в двадцятифутовому відкритому контейнері.	Довжина – 12,19 м; Ширина – 2,44 м; Висота – 2,59 м; Місткість – 67,7 м ³ ; Вага вантажу – 26 000 кг.
20 футовий суховантажний контейнер (SD) з додатковими бічними дверима (20' Side door)	Призначений для більш легкого і швидкого завантаження об'ємних і великогабаритних вантажів в контейнер. 20ft OS поєднує в собі надійність і високі захисні властивості стандартного 20DC і зручність завантаження платформи або флєтрека. Контейнер може бути завантажений і розвантажений без зняття його з автомобіля або жд платформи	Довжина – 6,06 м; Ширина – 2,44 м; Висота – 2,59 м; Місткість – 33,2 м; Вага вантажу – 21 700 кг.
20 футовий рефрижераторний контейнер (20' Reefer Container)	Ізотермічний контейнер, що має холодильну установку з регульованою температурою. 20ти футові рефрижераторні морські контейнери підтримують постійну, контрольовану температуру від -20С до +20 С і використовуються для перевезення швидкопсувних продуктів таких як свіже м'ясо, морепродукти, а також бутильованого вина і товарів, чутливих до помітних змін параметрів зовнішнього середовища.	Довжина – 6,09 м; Ширина – 2,37 м; Висота – 2,59 м; Місткість – 28 м ³ ; Вага вантажу – 23 950 кг.
40 футовий рефрижераторний контейнер (40' Reefer Container)	Ізотермічний контейнер подовженої форми, що має холодильну установку з регульованою температурою.	Довжина – 12,09 м; Ширина – 2,44 м; Висота – 2,59 м; Місткість – 66 м ³ ; Вага вантажу – 26 280 кг.

	20ти футові рефрижераторні морські контейнери підтримують постійну, контрольовану температуру від -20С до +20 С і використовуються для перевезення швидкопсувних продуктів таких як свіже м'ясо, морепродукти, на великі відстані.	
20 футовий танк-контейнер (20' tank container)	20-футові контейнери призначені для безпечного, надійного і відносно недорогого транспортування рідини. Призначені для перевезення рідких, хімічних і харчових продуктів, а також зріджених газів.	Довжина – 6,06 м; Ширина – 2,44 м; Висота – 2,60 м; Місткість – 24 м ³ ; Вага вантажу – 21 000 кг.
20 футовий контейнер ФлетРек (20' flat rack container)	20-футовий контейнер з плоскими стелажми, призначений для перевезення негабаритних вантажів, які необхідно завантажувати зверху або збоку.	Довжина – 6,06 м; Ширина – 2,44 м; Висота – 2,59 м; Місткість – 27, 9 м ³ ; Вага вантажу – 20 000 кг.
40 футовий контейнер ФлетРек (40' flat rack container)	40-футовий контейнер з плоскими стелажми, призначений для перевезення негабаритних вантажів, які необхідно завантажувати зверху або збоку.	Довжина – 12,19 м; Ширина – 2,44 м; Висота – 2,59 м; Місткість – 54,8 м ³ ; Вага вантажу – 39 470 кг.
20 футовий контейнер половинної висоти (20ft half height offshore container)	В основному використовується в якості вантажної платформи для перевезення піску, гравію та іншої руди, а також для транспортування транспортних засобів.	Довжина – 6,06 м; Ширина – 2,44 м; Висота – 1,29 м; Місткість – 14,36 м ³ ; Вага вантажу – 23 980 кг.

Джерело : розробка автора на основі [8]

Зображення судна типу Super-Post-Panamax



Джерело : [10]

Зображення судна типу Explorer Class Container Ship



Джерело : [11]

Зображення судна типу Triple-E class container Ship



Джерело : [12]

Зображення судна типу Post-Triple E-Class



Джерело : [13]

ДОДАТОК В

Принципи управління конкурентоспроможністю судноплавних
компаній

Принцип	Характеристика
Єдність	Процес забезпечення та підтримки конкурентоспроможності має здійснюватися у контексті єдності теорії та практики у сфері менеджменту.
Науковість	Спрямовані на зміцнення конкурентоспроможності компанії рішення мають бути обґрунтовані відповідно до існуючих наукових засад.
Комплексність	Передбачає забезпечення взаємозв'язку всіх елементів системи управління конкурентоспроможністю компанії при ухваленні управлінських рішень та врахуванні змін як в окремих об'єктах управління, так і в кінцевих результатах діяльності всієї компанії.
Системність	Визначає необхідність представлення управління конкурентоспроможністю як системи, що дає змогу врахувати всі необхідні взаємозв'язки та взаємодії, дозволяє при постановці цілей всебічно зважувати чинники та спрямовувати механізми на досягнення вставлених цілей.
Безперервність	Управління конкурентоспроможністю компанії є неперервним процесом, що вимагає постійної уваги.
Оптимальність	Зумовлює прийняття оптимального управлінського рішення щодо формування конкурентних переваг компанії, досягнення відповідного рівня конкурентоспроможності та забезпечення можливостей її підвищення.
Ефективність	Максимально можливе використання потенціалу задля досягнення належного рівня конкурентоспроможності компанії, що дозволить їй стабільно функціонувати та зростати.

Продовження додатку В

Принцип	Характеристика
Конструктивність	Полягає у логічній послідовності формування стратегії і тактики забезпечення конкурентоспроможності компанії, обґрунтуванні їх вибору та напрямів реалізації відповідно до умов функціонування.
Цілісність	Управління конкурентоспроможністю компанії розглядається, з одного боку, як єдина система, з іншого, – як підсистема для вищих рівнів.
Структурованість	Передбачає взаємозв'язок елементів системи управління конкурентоспроможністю компанії в рамках конкретної організаційної структури;
Пріоритетність	Розподіл ресурсів та реалізація заходів ґрунтується на ранжуванні об'єктів управління за їх важливістю.
Етапність	Передбачає етапне вироблення та подальшу реалізацію стратегії і тактики формування та підтримки конкурентоспроможності компанії.
Гнучкість	Можливість удосконалення положень реалізуємої конкурентної стратегії у разі зміни умов функціонування компанії.
Законність	Знання та використання в інтересах компанії правових засад, що регламентують здійснення судноплавної діяльності та регулюють відносини між суб'єктами господарювання на ринку.
Еквіфінальність	Передбачає існування різних шляхів досягнення бажаних характеристик об'єктів управління конкурентоспроможністю компанії, стан яких змінюється у часі.
Інкременталізм	Передбачає досягнення відповідного рівня конкурентоспроможності компанії, орієнтуючись на незначні, поступові, логічно пов'язані організаційні зміни, які слід ретельно оцінити в напрямку узгодження зі змінами ринкового середовища
Емерджентність	полягає у досягненні відповідного рівня конкурентоспроможності компанії завдяки поєднанню основних елементів її формування в цілісну систему.

Джерело : створено автором на основі [20]