


Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна
Навчально-науковий інститут «Каразінський інститут міжнародних
відносин та туристичного бізнесу»
Кафедра міжнародних економічних відносин та логістики

Кваліфікаційна робота бакалавра

на тему: **«МІЖНАРОДНІ МОРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ
ВАНТАЖІВ КАНАДИ»**

Виконав:

студентка 4 курсу, групи УЛМ-41
спеціальності
292 Міжнародні економічні відносини
освітньої програми «Міжнародна
логістика і митна справа»
першого (бакалаврського)
рівня вищої освіти

 Кракотець А. І.

Керівник: к.е.н., доц. Макарчук К. О.

Рецензент: к.г.н., доц. Шуба О.А.

Харків – 2025

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна
Навчально-науковий інститут «Каразінський інститут міжнародних
відносин та туристичного бізнесу»

Кафедра міжнародних економічних відносин та логістики

Рівень вищої освіти перший (бакалаврський)

Спеціальність 292 Міжнародні економічні відносини

Освітня програма «Міжнародна логістика і митна справа»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри міжнародних
економічних відносин та логістики
Анна ЗАЙЦЕВА

« _____ » _____ 2024 року

ЗАВДАННЯ

НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТУ

Кракотець Анни Ігорівни

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи «Міжнародні морські перевезення вантажів Канади»

Керівник роботи к.е.н. доц. Макарчук К.О.,

(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом по університету від «05» 02.2025р. № 4001-5/302


2. Строк подання студентом роботи 21.05.2025 р.

3. Перелік питань, які потрібно розробити: дослідити поняття та класифікацію перевезень вантажів різними видами транспорту; проаналізувати особливості організації морських вантажних перевезень; розглянути сучасний стан ринку міжнародних перевезень вантажів морським транспортом Канади; визначити особливості міжнародних перевезень вантажів морським транспортом у Канаді; проаналізувати перспективи розвитку морських вантажних перевезень у Канаді.

4. План роботи

№ з/п	Назви етапів роботи
1.	Розділ 1. Теоретичні основи дослідження транспортних перевезень вантажів
2.	Розділ 2. Особливості міжнародних перевезень вантажів морським видом транспорту Канади

5. Дата видачі завдання 02.12.2024 р.

Студент  Анна КРАКОТЕЦЬ
(підпис) (ініціали, прізвище)

Керівник роботи  Катерина МАКАРЧУК
(підпис) (ініціали, прізвище)

АНОТАЦІЯ

Кракотець А. І. «Міжнародні морські перевезення вантажів Канади»: кваліфікаційна робота бакалавра [Рукопис]. Х.: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2025. 60 с.

У роботі розглянуто поняття та класифікацію перевезень вантажів різними видами транспорту. Визначено особливості організації морських вантажних перевезень. Проаналізовано сучасний стан ринку міжнародних перевезень вантажів морським транспортом Канади.

Робота складається зі вступу, двох розділів, висновків; містить 9 рисунків, 7 таблиць, список використаних джерел складається з 52 найменувань. У першому розділі роботи розглядаються теоретичні основи дослідження транспортних перевезень вантажів. У другому розділі визначено особливості міжнародних перевезень вантажів морським видом транспортом Канади.

Ключові слова: логістика, вантажні перевезення, Канада, морські перевезення, портова інфраструктура.

Annotation

Krakotets Anna. «International Sea Freight Transportation of Canada»: Bachelor's qualification thesis [Manuscript]. Kharkiv: V. N. Karazin Kharkiv National University, 2025. 60 p.

The paper examines the concept and classification of freight transportation by various modes of transport. The peculiarities of organizing maritime freight transportation are determined. The current state of the international sea freight transportation market of Canada is analyzed.

The work consists of an introduction, two chapters, conclusions; it contains 9 figures, 7 tables, and the list of references consists of 52 sources. The first chapter examines the theoretical foundations of freight transportation research. The second chapter identifies the features of international sea freight transportation in Canada.

Keywords: logistics, freight transportation, Canada, maritime transportation, port infrastructure.

ЗМІСТ

Вступ	6
Розділ 1. Теоретичні засади дослідження транспортних перевезень вантажів	9
1.1. Поняття та класифікація перевезень вантажів різними видами транспорту	9
1.2. Особливості організації морських вантажних перевезень	16
Висновки до першого розділу	22
Розділ 2. Особливості міжнародних перевезень вантажів морським видом транспорту Канади	24
2.1. Сучасний стан ринку міжнародних перевезень вантажів морським транспортом Канади	24
2.2. Особливості міжнародних перевезень вантажів морським транспортом у Канаді	34
2.3. Перспективи розвитку морських вантажних перевезень у Канаді	40
Висновки до другого розділу	50
Висновки	52
Список використаних джерел	54

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Логістика є важливою частиною сучасної економіки. Вона забезпечує ефективне управління товарними, інформаційними та фінансовими потоками від виробника до споживача. Основні логістичні процеси включають транспортування, складування, управління запасами та обробку замовлень. В умовах глобалізації міжнародна логістика набуває все більшого значення. Це оптимізує транскордонні вантажні перевезення та підвищує конкурентоспроможність підприємств. Це ключовий елемент транспортної системи країни та зовнішньої торгівлі.

Канада займає особливе місце у світовій мережі морської логістики, завдяки добре розвиненій портовій інфраструктурі, яка включає понад 550 портів і терміналів. Найбільші порти країни, такі як Ванкувер, Монреаль, Галіфакс і Принс-Руперт, слугують стратегічними вузлами для глобальних ланцюгів поставок. Морський транспорт забезпечує експорт природних ресурсів і промислової продукції Канади на міжнародні ринки та імпорту необхідних товарів і сировини, закладаючи основу для збалансування зовнішньої торгівлі Канади. З огляду на зростання конкуренції на світовому ринку міжнародних перевезень та необхідність адаптації до нових екологічних стандартів, дедалі важливіше вивчати поточний стан та перспективи розвитку міжнародних морських вантажних перевезень у Канаді.

Ступінь вивчення проблеми. Дослідженням теоретичних питань перевезень вантажів різними видами транспорту займалися наступні науковці: Горяїнов О. М., Вовк Ю. Я., Вовк І. П., Крамаренко І. С., Надточій І.І., Маркова Є. Ю., Смирнов І. Г., Галкін А.С., Давідч Н.В., Левада Ю.А. та ін.

Метою дослідження є визначення особливостей розвитку міжнародних морських перевезень вантажів Канади.

В процесі дослідження необхідно вирішити наступні **завдання**:

- Дослідити поняття та класифікацію перевезень вантажів різними видами транспорту;

- проаналізувати особливості організації морських вантажних перевезень;

- розглянути сучасний стан ринку міжнародних перевезень вантажів морським транспортом Канади;

- визначити особливості міжнародних перевезень вантажів морським транспортом у Канаді;

- проаналізувати перспективи розвитку морських вантажних перевезень у Канаді.

Об'єктом дослідження є процес розвитку морських вантажних перевезень.

Предметом дослідження є особливості міжнародних перевезень вантажів морським видом транспорту Канади.

Під час написання кваліфікаційної роботи було використано методи наукового дослідження, а саме: цілісний методологічний підхід, тренд-аналіз, структурно-динамічний аналіз та метод статистичного групування. Для дослідження сучасного стану міжнародних морських перевезень вантажів Канади було використано статистичний метод, описовий та порівняльний. При підготовці та побудові рисунків та таблиць використовували графічний метод.

Інформаційною базою дослідження були наукові роботи вітчизняних та зарубіжних вчених, періодичні видання, матеріали наукових конференцій, статистичні матеріали доповідей та електронні джерела.

Інформаційною основою роботи є офіційні публікації статистичних органів Канади, доповіді Міністерства транспорту Канади, звіти Адміністрації морських портів Канади, аналітичні огляди Світового банку, дані Міжнародної морської організації, періодичні видання та ресурси глобального інформаційного середовища Інтернет.

Апробація результатів дослідження. Кваліфікаційна робота бакалавра пройшла апробацію на XX Всеукраїнській науково-практичній конференції

«Актуальні проблеми світового господарства і міжнародних економічних відносин (28 лютого 2025 року) у вигляді тез на тему «Сучасний стан міжнародних перевезень вантажів морським транспортом Канади».

Робота складається зі вступу, 2 двох розділів, висновків; містить 59 сторінок тексту, 9 рисунків, 7 таблиць. Список джерел включає 52 джерела.

- РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

1.1. Поняття та класифікація перевезень вантажів різними видами транспорту

Міжнародні вантажні перевезення є основним елементом глобальної економічної системи та відіграють важливу роль у підтримці стійкого розвитку міжнародної торгівлі. В умовах постійної цифровізації та глобалізації світової економіки ефективне транспортування стало фактично місцем для конкурентоспроможності окремих підприємств і навіть цілої держави.

Міжнародні вантажні перевезення - це перевезення товарів через кордони з однієї країни в іншу. Це важлива складова у світовій торгівлі та комерції, що дозволяє компаніям охоплювати клієнтів з усього світу та розширювати свої ринки [1].

З точки зору логістики можна виділити кілька видів транспорту: автомобільний, залізничний, морський, повітряний, а також мультимодальні та інтермодальні сполучення. Залежно від додаткових критеріїв, таких як розмір вантажу, що перевозиться, вантажі поділяються на повні вантажівки та неповні вантажівки [2].

Мультимодальні перевезення - це перевезення, які використовують більше ніж один вид транспорту, але регулюються одним договором. Неважливо, який вид транспорту використовується – залізничний, морський, автомобільний чи повітряний [3].

Міжнародні мультимодальні перевезення здійснюються за єдиним транспортним документом, який називається коносаментом. Транспортування здійснюється одним перевізником, який називається мультимодальним транспортним оператором (МТО), який стягує фіксовану ставку [3].

Інтермодальні перевезення - це перевезення з використанням більш ніж одного виду транспорту, і клієнт може укласти контракт з більш ніж однією логістичною компанією [3,4].

Інтермодальні перевезення полягають у перевезенні вантажів за допомогою кількох видів транспорту для досягнення кінцевого пункту призначення. Оскільки вимоги відповідають нормам Міжнародної організації зі стандартизації (ISO) [4, 5].

Контейнери можна легко переміщати між кораблями, баржами, поїздами та вантажівками, скорочуючи час завантаження та розвантаження, зводячи до мінімуму пошкодження вантажу та покращуючи безпеку [4, 5].

Цей процес використовує переваги різних видів транспорту для досягнення ефективного, економічного та екологічно чистого транспортування вантажів. Оскільки багато вантажовідправників не мають прямих залізничних маршрутів або пунктів призначення, для використання сильних сторін кожного виду часто використовується комбінація кількох видів транспорту: наприклад, залізничний інтермодальний (залізниця як магістраль і вантажівки для кінцевого транспортування) або баржа та комбіноване обслуговування вантажних автомобілів [4, 5].

Різниця між інтермодальним і мультимодальним транспортом полягає в кількості контрактів і, як правило, перевізників, які наймаються під час процесу транспортування. Інтермодальні перевезення пропонують більшу гнучкість, кращі ціни та менший вплив на навколишнє середовище, тоді як мультимодальні перевезення спрощують керування транспортуванням, швидші та своєчасність доставки, а якщо виникнуть складності, тоді несе відповідальність одна особа [6].

Один з найпоширеніших і найгнучкіших видів транспорту є автомобільний. Це вид транспортування вантажу здатний обробляти широкий спектр вантажів і маршрутів. Також він передбачає використання транспортних засобів, таких як вантажівки, фургони або причепи для перевезення вантажів [2, 7].

Щільність мережі автомобільного транспорту зазвичай у десять разів перевищує густоту мережі залізничного та водного транспорту. Він може не тільки долати різні перешкоди на місцевості, але також має високу гнучкість. Автомобільний транспорт може в короткі терміни та на високій швидкості дістатися до місця призначення, транспортування по дорогах є зручним, а вартість послуг нижче ніж у інших видів транспорту. Крім того, автомобільний транспорт не обмежений географічними умовами. Автомобільний транспорт також має значну гнучкість у часі. Його можна відправити та завантажити в будь-який час [7, 8].

Хоча цей вид транспорту має великі переваги, він також має деякі недоліки:

По перше, автомобільний транспорт має малу вантажопідйомність, а саме вантажівки та трейлери мають значно меншу місткість, ніж вантажні морські судна. По-друге, причиною затримки доставки вантажів іноді є затримки на дорогах і затори. Це сфера, де галузь має намір змінити ситуацію, використовуючи технологію для миттєвого надання інформації про дорожні події, щоб можна було знайти альтернативні маршрути [9, 10].

Зокрема, автомобільний транспорт дуже адаптивний з точки зору обсягу вантажів, і транспортні засоби можуть перевозити різну вантажопідйомність. Вантажі можуть перевозитися окремо одним транспортним засобом або групою з кількох транспортних засобів [7, 8].

Іншим видом транспорту для перевезень вантажів є залізничний транспорт. Здійснюються перевезення вантажів за допомогою залізничного транспорту в межах залізничної інфраструктури. Цей вид транспорту відіграє важливу роль у ланцюзі поставок, особливо при переміщенні великої кількості товарів на великі відстані. Це особливо підходить під час транспортування вантажів на великі відстані, коли увага приділяється ефективності та мінімізації впливу на навколишнє середовище [2].

Однією з найбільших переваг залізничних вантажних перевезень є можливість переміщення великої кількості вантажів одночасно. Залізничні

транспортні засоби мають високу місткість і можуть перевозити різноманітні види вантажів. Це ідеальний варіант для підприємств, яким необхідно безперервно транспортувати важкі вантажі протягом усього процесу доставки. Використовуючи високу пропускну спроможність залізниць, компанії можуть значно знизити витрати на транспортування кожної одиниці вантажу, що особливо вигідно для далеких маршрутів із частими транспортними потребами [11].

Також завдяки наявності спеціалізованої інфраструктури залізничний транспорт знижує ризик пошкодження внаслідок ударів або вібрації. Це корисно для крихких речей, цінностей або продуктів, які потребують певних температурних умов. Завдяки використанню при перевезенні спеціалізованих фургонів і правильному дизайну вантаж краще захищений і зберігає свою якість, коли він доставляється клієнту [12, 13].

Однак цей вид транспорту стикається з проблемою нерозвиненої залізничної інфраструктури, яка є перешкодою для залізничних перевезень. Використовують лише ту кількість поїздів, яка дозволена мережею поїздів, що може призвести до небажаного часу очікування. Через обмежену та застарілу інфраструктуру в багатьох країнах існує гостра потреба в підтримуванні залізничних мереж у багатьох місцях, щоб доповнити зусилля щодо розширення. Подальший ремонт вже обмежить пропускну спроможність поїздів і збільшить час у дорозі, тоді як несподіване пошкодження мостів або сигнальних будок може призвести до скасування поїздів [12, 13].

Достатньо популярним видом транспорту є саме морський транспорт. Морський транспорт – це переміщення вантажів і людей по воді за допомогою кораблів та інших суден. Це ключовий компонент глобальної торгівлі, який є головним у переміщенні таких товарів, як нафта, зерно та промислова продукція [14].

Міжнародні морські перевезення є одним із найефективніших і вигідних способів транспортування, особливо для нетермінових відправлень, оскільки цей спосіб вимагає більш тривалого часу доставки. Цей вид транспорту в

основному здійснюється судном, залежно від розміру та типу вантажу. Від нафтових продуктів до готової продукції всіх видів. Для цього виду транспортування надзвичайно важливо мати необхідну документацію та страхування, щоб дотримуватися правилам імпорту та експорту без порушення, що може призвести до збільшення витрати на транспортування [15, 16].

Існує три види перевезення генеральних вантажів: наливні (перевозяться в барабанах, мішках, піддонах і ящиках); неонові сипучі (до яких входять пиломатеріали та папір) та контейнерні. Контейнери особливо важливі, оскільки вони забезпечують більшу безпеку та зручність у транспортуванні товарів, використовують різні типи контейнерів, які підходять для різних типів товарів, таких як сухі ящики, газонепроникні контейнери, рефрижераторні контейнери та контейнери для масових вантажів [15, 17, 18].

В даний час морські контейнерні перевезення дуже поширені на ринку перевезень. Найбільше використовують контейнери довжиною 6 або 12 метрів. На контейнерні перевезення припадає понад 70% міжнародної торгівлі. Спеціалізовані контейнери можуть перевозити як загальні вантажі, так і небезпечні вантажі, такі як хімікати, вуглеводні та інші небезпечні речовини [19, 20].

В міжнародному морському перевезенні вантажів існують такі способи доставки: Less Than Container Load (LCL) менше завантаження контейнера та Full Container Load (FCL) повне завантаження контейнера [20].

LCL - цей метод завантаження використовує частину контейнера. У контейнер завантажують вантаж двох компаній, а якщо ваші товари FCL - цей метод завантаження використовує весь простір контейнера. Вантаж буде доставлено окремо в контейнері та не будуть розділяти місце з іншими імпортованими товарами. Це стосується випадків, коли вантаж перевищує 10 стандартних піддонів або 14 кубічних метрів [16, 20].

Повітряні вантажні перевезення - це перевезення вантажу повітряним транспортом у багажному відсіку вантажного літака. Повітряний транспорт

надає можливість компаніям-замовникам швидко та ефективно переміщувати вантажі на великі відстані, забезпечуючи швидку доставку та доступ до ринків по всьому світу [21].

Цей вид транспортування не є одним з найпопулярніших видів транспортування вантажів. Завдяки своїй вартості цей вид транспорту часто використовується для спеціальних вантажів, які необхідно швидко та безпечно доставити з пункту А в пункт Б [22, 23].

Повітряний вантажний транспорт відзначається надзвичайно швидкими термінами доставки порівняно з іншими логістичними способами. Він забезпечує максимально безпечне транспортування цінних та швидкопсувних товарів, володіючи можливістю регулювання температурного режиму для вантажів з особливими температурними вимогами [22, 23].

У сфері вантажних авіап перевезень застосовують декілька основних методів:

- Консолідація, передбачає об'єднання декількох відправлень від різних одержувачів в одному рейсі;

- індивідуальний підхід, дозволяє розміщувати товари в багажному відсіку з певними розмірними обмеженнями та обирати прямий маршрут до пункту призначення;

- чартерні рейси, становлять найдорожчий варіант, оскільки передбачають оренду цілого повітряного судна для транспортування власного вантажу з оплатою перельоту в обох напрямках [22, 23].

Повітряний транспорт як і всі види транспорту має низку значущих переваг та недоліків. Серед позитивних характеристик виділяються надзвичайно висока швидкість пересування, що робить його унікальним транспортним засобом. Авіаційні перевезення вважаються одними з найбезпечніших, дозволяючи транспортувати навіть делікатні та цінні вантажі. Додатковими перевагами є можливість легко відстежувати відправлення та привабливість для держав, що не мають виходу до морської акваторії [22, 23].

Водночас повітряний транспорт має суттєві обмеження. Зокрема, він характеризується доволі високою вартістю порівняно з іншими логістичними альтернативами. Значним недоліком є висока залежність від метеорологічних умов, що може спричиняти затримки та ускладнення. Часто виникає необхідність використання додаткових транспортних засобів, що подовжує весь процес перевезення та створює потенційні логістичні проблеми. Повітряні контейнери мають обмежену придатність для мультимодальних перевезень, а екологічний аспект викликає занепокоєння через негативний вплив на навколишнє середовище [22, 23].

Повітряний транспорт використовує унікальні вантажні агрегати, що суттєво відрізняються від автомобільних або морських аналогів. Специфіка літакової конструкції зумовлює особливості контейнерів, а саме: більшість мають асиметричні, скошені сторони. Піддони створюються з алюмінієвої пластини та обладнуються захисною сіткою для забезпечення вантажу [22, 23].

Геометричні параметри вантажних пристроїв детерміновані типом повітряного судна. Мета використання таких агрегатів - максимальне заповнення наявного простору [22, 23].

Маркування повітряних контейнерів та піддонів здійснюється аббревіатурою ULD (Unit Load Devices). Позначення складається з унікального цифрового ідентифікатора та коду власника. Стандартизацією цієї системи опікується Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA) [22, 23].

Міжнародні вантажні перевезення є важливою частиною глобальної торгівлі та глобальних ланцюжків поставок. Вони використовують різні види транспорту: автомобільний, залізничний, морський, річковий, повітряний. Вибір виду транспорту залежить від багатьох факторів, включаючи відстань, обсяг, терміновість доставки, характеристики вантажу, наявність інфраструктури, тарифи, безпеку та екологічність транспорту.

Морські вантажні перевезення традиційно домінують у міжнародних вантажних перевезеннях, забезпечуючи найбільший обсяг перевезень. Це найбільш економічний спосіб перевезення насипних, негабаритних вантажів

на великі відстані. Тому подальший аналіз буде зосереджений на особливостях організації морських вантажних перевезень.

1.2. Особливості організації морських вантажних перевезень

Морські вантажні перевезення, які зазвичай називають морським судноплавством, є основою міжнародної торгівлі та основним способом транспортування товарів через океани по всьому світу. Цей вид транспорту передбачає навантаження та транспортування вантажів на різних типах суден, включаючи контейнеровози, балкери та спеціалізовані судна для певних видів вантажів [24].

Міжнародні морські вантажоперевезення мають постійний попит. Це пояснюється їхньою доступною ціною, високим ступенем збереження вантажу, зручністю навантаження-розвантаження, широким асортиментом доступних товарів, можливістю транспортувати великі обсяги різноманітної продукції, включаючи габаритні та важкі вантажі. Різноманітність морських суден дозволяє доставляти товари в контейнерах, цистернах, навалом, газовозами, лісовозами тощо, забезпечуючи гнучкість в організації перевезень [25].

Морські вантажоперевезення поділяють на два основні види: зовнішні (міжнародні) та внутрішні. Вони також класифікуються за типами, зокрема морський фрахт, контейнерні, навалочні (наливні), Roll on – Roll off (Ro-Ro) і «двері-двері». Кожен із цих видів має свої певні особливості [25].

Більш детально розглянемо кожен вид морських вантажних перевезень. Зовнішні (міжнародні) морські вантажні перевезення - це перевезення вантажів через національні кордони за допомогою океанських суден. Внутрішній морський транспорт передбачає переміщення вантажів у межах територіальних вод країни та прибережних районів [26].

Контейнерні транспортування є сучасним різновидом морської логістики, який набув значного поширення в останній період. При цьому виді перевезень використовуються стандартні контейнери. Після завантаження контейнерів на морське судно подальша маніпуляція мінімальна, що дає змогу заощаджувати час і трудові ресурси [27].

Серед переваг контейнерних транспортувань варто виділити їхню оперативність та результативність. Контейнери мають уніфіковані параметри, що дозволяє легко пересувати вантажі та стрімко здійснювати навантаження та розвантаження на плавзасобах. Економічна доцільність досягається завдяки спеціалізованим суднам, спроможним транспортувати масштабні обсяги вантажу, що редукує витратну частину. Важливою перевагою є висока безпека вантажів. Вони убезпечені всередині контейнерів і не зазнають впливу атмосферних явищ. Контейнерні транспортування мають широкий спектр застосування, придатні для численних індустріальних галузей та особливо оптимальні для торговельного сектору. Також, екологічність - морський транспорт є одним із найбільш екологічних видів транспорту, оскільки лише 3% викидів вуглецю припадає на транспортні засоби. Загальні викиди (наприклад, легкові автомобілі 6%, вантажівки транспорт – автомобільний та залізничний 4%) [27, 35].

Водночас існує суттєвий недолік, а саме це непридатність для мініатюрних транспортувань. Такі перевезення можуть бути затратними для підприємств малого бізнесу через специфіку технології [27].

Морський фрахт - це спосіб транспортування вантажів через водний простір, коли частина вантажного плавзасобу орендується або використовується для переміщення товарів між різними державами. Процедура передбачає укладання угоди між власником вантажу та судовласником, де визначаються параметри перевезення, вартість, траєкторія руху та інші суттєві характеристики [29].

Головними перевагами морського фрахту є результативність навантаження об'ємних вантажів, спроможність перевозити широкий діапазон

вантажів, включаючи масивні та важкі товари, а також мінімальні витрати на транспортування порівняно з альтернативними видами транспорту. Крім того, морська логістика уможлиблює міжнародну торгівлю на великі дистанції [28, 29].

Недоліками є тривала подорож порівняно з авіаційним транспортом, залежність від кліматичних умов, потенційні затримки в портових зонах, можливість ушкодження вантажу впродовж тривалого транспортування. Також існують певні обмеження щодо категорій товарів, які дозволені до морських перевезень, та необхідність дотримання міжнародних митних регламентів [28, 29].

Вибір морського фрахту залежить від специфіки бізнес-процесів, характеристик вантажу, фінансових можливостей і терміну доставки. Для багатьох міжнародних корпорацій цей метод залишається оптимальним варіантом логістичної стратегії [28, 29].

Перевезення навалом – це переміщення матеріалів без упаковки, наприклад, різноманітної сировинної продукції, такої як пісок, мінеральна руда, металевий брухт, паперові відходи, збіжжя тощо. Для такого типу перевезень застосовуються спеціалізовані плавзасоби – які не обладнані додатковими механізмами, а мають лише вантажні відсіки для розміщення насипних чи навальних матеріалів. Існує значна кількість речовин, які транспортуються без тари, зокрема сіль, зернові культури, ґрунтові маси, піщані суміші, щебінь та подібне [28, 30].

Термін Ro – Ro походить від словосполучення «Roll-On – Roll-Off» та описує морські плавзасоби, що спеціалізуються на транспортуванні масивних вантажів з можливістю навантаження до 10 т на квадратний метр, різноманітних транспортних одиниць будь-яких габаритів та ваги на колісній основі (легкові авто, вантажні машини, пасажирський транспорт, трейлери чи навіть індустріальна техніка) [31].

Виділяють наступні види суден Ro – Ro:

Pure Car Carrier (PCC) створені для переміщення легкових автомобілів, тоді як Pure Car/Truck Carrier (PCTC) призначені для транспортування вантажного автотранспорту [31].

RoPax – це комбіновані «RORO + пасажирські» плавзасоби, що пристосовані для транспортування приватних транспортних засобів та комерційних авто разом із пасажирськими місцями на невеликі дистанції, що зазвичай передбачає облаштування на суднах спеціальних паркувальних зон [31].

ConRO – це плавзасіб, що поєднує характеристики «контейнеровоза + RORO». Така конструкція забезпечує обробку як контейнерних вантажів, так і мобільного устаткування. При цьому нижні палуби використовуються для перевезення та зберігання, а верхні призначені для розміщення контейнерів [31].

RoLo – це гібридне вантажне судно, що забезпечує можливість як горизонтального заїзду, так і вертикального підйому вантажу під час розвантажувальних операцій. Для вивантаження використовується спеціальний пандус та портовий підйомний механізм [31].

Плавзасоби Ro – Ro спеціально сконструйовані для транспортування масивних вантажів. Завдяки цьому такі морські судна можуть бути обладнані аж до 13 палубних рівнів, що дозволяє окремим кораблям Ro – Ro розміщувати до 8000 тис. транспортних одиниць [31].

Розташування автотранспорту на борту судна Ro – Ro визначається його габаритними параметрами: протяжністю, вертикальним розміром та масою. Пасажирські авто, вантажні машини та інша техніка фіксуються кріпильними елементами [31].

Транспортування «двері-двері» - це сукупність всіх логістичних операцій, внаслідок яких відбувається переміщення товарної продукції від відправної точки до кінцевого отримувача. Цей процес включає підготовку повного пакету супровідних паперів, навантажувально-розвантажувальні роботи та моніторинг локації вантажу протягом всього маршруту [25].

Даний вид транспортування потребує від логістичного оператора застосування різноманітних транспортних засобів, які зазвичай охоплюють автомобільний та морський транспорт. Оскільки це максимально повний та інтегрований сервіс, його вартість перевищує інші варіанти доставки. Проте переваги очевидні, адже такий підхід забезпечує максимальну зручність для експортера та імпортера, позбавляючи їх необхідності самостійно організувати перевезення та укласти окремі договори на транспортні послуги [32, 33].

При здійсненні міжнародних вантажних перевезень надзвичайно важливим є правильне оформлення супровідної документації. Кожен документ має своє призначення та особливості заповнення. Розглянемо основні види документів, які необхідні для успішного здійснення міжнародних перевезень морським транспортом вантажів:

Пакувальна специфікація – цей документ включає розгорнутий опис товарних позицій, що транспортуються, з точним зазначенням кількісних показників, артикулів чи модельних номерів для ідентифікації продукції, а також контактні дані та адреси відправника й одержувача [32, 34].

Торговельний інвойс – даний документ має схожість із пакувальною специфікацією, проте додатково містить вартісні показники товару. Це особливо актуально для випадків, коли митні збори чи податкові нарахування обчислюються на товари в пункті призначення. Митні органи використовують суми, вказані в торговельному інвойсі, для проведення необхідних розрахунків [32, 34].

Коносамент – являє собою офіційний транспортний документ, який формується перевізником та передається вантажоодержувачу для подальшого отримання товару після завершення митних формальностей [32, 34].

Сертифікат походження – цей документальний доказ необхідний, зокрема, для аграрної продукції, де зазначається країна походження товару. Зазвичай такий сертифікат видається регіональною торгово-промисловою палатою [34].

Сертифікат аналізу – цей документ переважно стосується харчової продукції, оскільки потрібно підтвердити безпечність товарів для споживання. Як правило, сертифікат засвідчує проведення лабораторних досліджень зразків продукції, які підтверджують відсутність небезпечних речовин, зокрема таких патогенів як сальмонела [34].

Морські вантажні перевезення вирізняються економічністю, зручністю переміщення масивних вантажів та екологічною ефективністю. Основною перевагою є суттєво нижча вартість порівняно з іншими видами транспорту, особливо при переміщенні важких та габаритних предметів [35, 36].

Судна мають можливість транспортувати різноманітні великогабаритні вантажі, які неможливо перевозити авіатранспортом, зокрема автомобілі, промислове устаткування та запчастини. Морська логістика залишається ключовим елементом міжнародної торгівлі, з'єднуючи світові ринки. Важливою перевагою є низькі експлуатаційні витрати порівняно з іншими видами транспорту, що суттєво впливає на кінцеву вартість перевезень [35, 36].

Морські судна забезпечують високу ефективність при транспортуванні як малих, так і великих партій вантажу. Дрібні відправлення можуть консолідуватися з іншими для оптимального заповнення контейнера, а великі партії розміщуються в необхідній кількості контейнерів. Це робить морські перевезення оптимальним вибором для масштабних вантажопотоків. Безпека транспортування забезпечується спеціальною конструкцією суден та контейнерів, а також відпрацьованими процедурами захисту екіпажу, вантажу та довкілля. За останнє десятиліття кількість випадків втрати вантажу значно зменшилась завдяки вдосконаленню систем морської безпеки [35, 36].

Також морський вид перевезення має низку суттєвих недоліків. Зокрема, він потребує комбінування з іншими транспортними засобами, такими як автомобільний чи повітряний, для повного досягнення кінцевої мети подорожі. Подорожі морем часто є повільнішими порівняно з альтернативними способами пересування. Додатково, навігаційні маршрути можуть зазнавати значних змін через несприятливі атмосферні явища в акваторіях, що спричиняє

затримки та ускладнення. Важливо також зазначити, що не всі держави мають сучасну портову інфраструктуру, здатну приймати великі торговельні судна, що обмежує логістичні можливості морського транспорту [37].

Тому морський транспорт є одним із найважливіших видів міжнародних перевезень, що забезпечує перевезення великих партій вантажів на великі відстані. Основними особливостями організації є необхідність ретельного планування маршрутів, врахування погодних умов, дотримання міжнародних морських конвенцій і правил безпеки. Ще одним важливим аспектом є правильне оформлення документації та ефективної комунікації між усіма учасниками транспортного процесу, від вантажовідправника до портових служб і вантажовідправника. Оптимальна організація морських перевезень вантажів забезпечує економічну ефективність і надійність доставки вантажів у міжнародній торгівлі.

Висновки до першого розділу

1. Вантажні перевезення вантажів полягають у транспортуванні товарів та вантажів між різними країнами, континентами та різними видами транспорту. Вантажним перевезенням належить важлива роль у міжнародній торгівлі та економіці в цілому, адже вони забезпечують обмін товарами між різними країнами світу, сприяють розвитку міжнародного бізнесу та відкривають можливість доступу до різних товарів та ресурсів.

Перевезення вантажів здійснюється різними видами транспорту, а саме: морським, повітряним, залізничним та автомобільним. Кожен вид транспорту має свої особливості та сферу застосування. Вибір способу транспортування залежить від відстані доставки, тип товару, часу доставки та економічної доцільності. На вибір виду транспорту впливають такі фактори як сезонність, політична ситуація в країнах транзиту, наявність спеціальної інфраструктури та обладнання для обробки специфічних вантажів. Правильна класифікація

міжнародних відправлень допомагає оптимізувати логістичні процеси, ефективно керувати потоком товарів та мінімізувати ризики при транспортуванні.

2. Серед різних видів транспорту морський транспорт займає лідируючі позиції в міжнародній логістиці завдяки своїй здатності перевозити великі обсяги вантажів на великі відстані з відносно низькими витратами. Цей вид транспорту є найбільш економічно ефективним для міжконтинентальної торгівлі. Характеристиками морського транспорту є велика транспортна спроможність суден, потужність вантажоперевезень та розвинена портова інфраструктура. Сучасні морські судна обладнані спеціалізованими системами навігації та контролю, що забезпечує безпеку перевезень. Важливою перевагою є можливість перевезення практично будь-яких видів вантажів: від сипучих матеріалів до небезпечних вантажів, що вимагають особливих умов транспортування.

РОЗДІЛ 2. ОСОБЛИВОСТІ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ МОРСЬКИМ ВИДОМ ТРАНСПОРТУ КАНАДИ

2.1. Сучасний стан ринку міжнародних перевезень вантажів морським транспортом Канади

Канадські вантажні морські перевезення є невід'ємною частиною транспортної системи Канади та життєво важливими для економічної безпеки країни. А також є важливою національною транспортною системою.

Ринки, що розвиваються, та попит на природні ресурси Канади стимулюють зростання судноплавної галузі, а експорт канадських сухих та рідких вантажів швидко зростає. Сезонні зміни також сприяють швидкому економічному зростанню. Зрештою, очікується, що дохід галузі зростатиме зі складним річним темпом зростання (CAGR) на рівні 4,0% до 7,1 млрд доларів США протягом п'яти років до 2024 року, порівняно з 1,2% у 2024 фінансовому році [38].

Канада, як країна з розвинутою економікою, орієнтованою на експорт, займає особливе місце на світовому ринку міжнародних морських перевезень. Канадські логістичні хаби стали важливими зв'язками між континентами завдяки стратегічно розташованим портовим комплексам, які забезпечують ефективну інтеграцію з міжнародними торговельними маршрутами [38].

Зростання обсягів імпорту та експорту товарів є важливим фактором розвитку морських перевезень. Високі обсяги торгівлі вимагають більших та ефективніших ринків для розміщення міжнародної торгівлі. Експорт Канади у 2023 році зріс на 4,7% порівняно з попереднім роком, а імпорт – на 1,9%, що відображає значне зростання міжнародної торгівлі [39].

На рис. 2.1 представимо обсяг експорту вантажів морським видом транспорту Канади у 2019-2024 рр., млн дол. США.

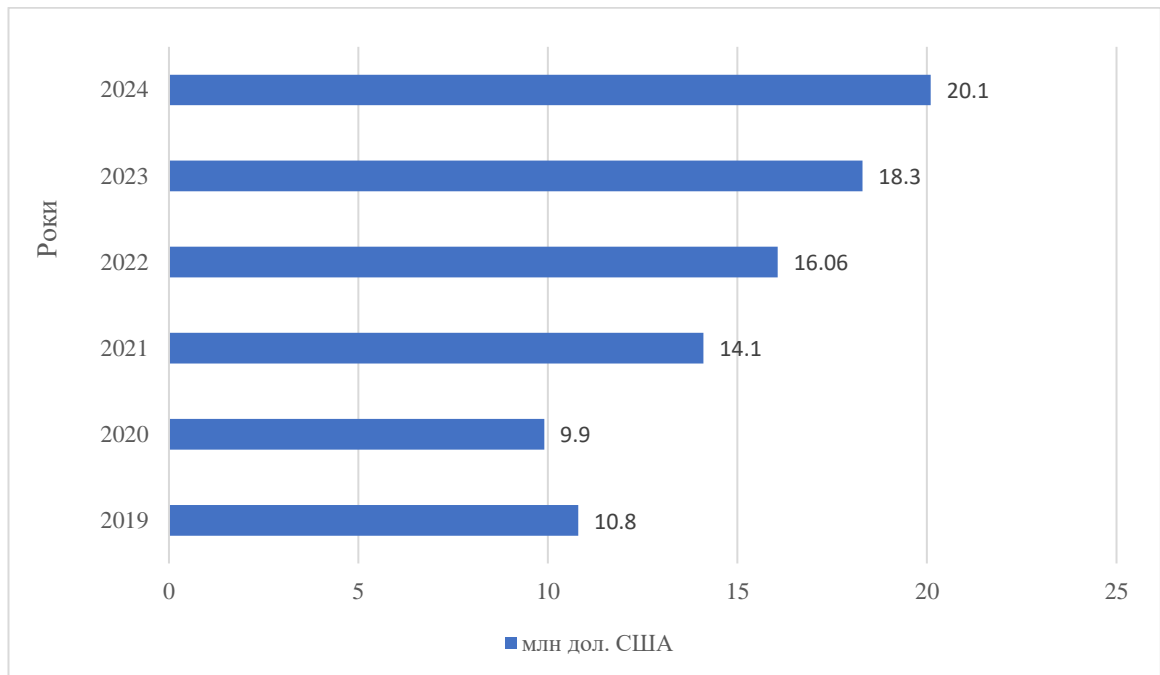


Рис. 2.1. Обсяг експорту вантажів морським видом транспорту Канади у 2019-2024 рр., млн дол. США

Джерело: складено автором за матеріалом [40, 41, 42]

Аналізуючи динаміку обсягів експорту вантажів морським видом транспорту Канади за період 2019-2024 рр., можна спостерігати стійку позитивну тенденцію до зростання [40, 41, 42].

У 2019 році обсяг експорту становив 10,8 млрд дол. США, проте у 2020 році спостерігається зниження показника до 9,9 млрд дол. США, що пов'язано з пандемією COVID-19. Починаючи з 2021 року, відбувається відновлення та подальше зростання обсягів експорту: у 2021 році цей показник сягнув 14,1 млрд дол. США, що свідчить про суттєве відновлення галузі та перевищення докризового рівня на 30,6% [40, 41, 42].

У 2022 році тенденція до зростання збереглася – обсяг експорту досяг 16,06 млрд дол. США, що на 13,9% більше порівняно з попереднім роком. Це зростання можна пояснити відновленням глобальних ланцюгів постачання та стабілізацією світової торгівлі після пандемічних обмежень. У 2023 році спостерігається подальше збільшення обсягів експорту до 18,3 млрд дол. США, що на 14% перевищує показник 2022 року. Найвищий показник за

досліджуваний період зафіксовано у 2024 році – 20,1 млрд дол. США, що на 9,8% більше порівняно з 2023 роком [40, 41, 42].

Загалом за шість років обсяг експорту вантажів морським транспортом Канади зріс на 86,1%, що свідчить про зміцнення позицій країни на світовому ринку морських перевезень та підвищення конкурентоспроможності канадських експортерів. Така позитивна динаміка пояснюється ефективною зовнішньоторговельною політикою Канади, модернізацією портової інфраструктури та зростанням попиту на канадські товари на світових ринках [40, 41, 42].

На рис. 2.2 наведемо обсяг імпорту вантажів морським видом транспорту у 2019-2024 рр.

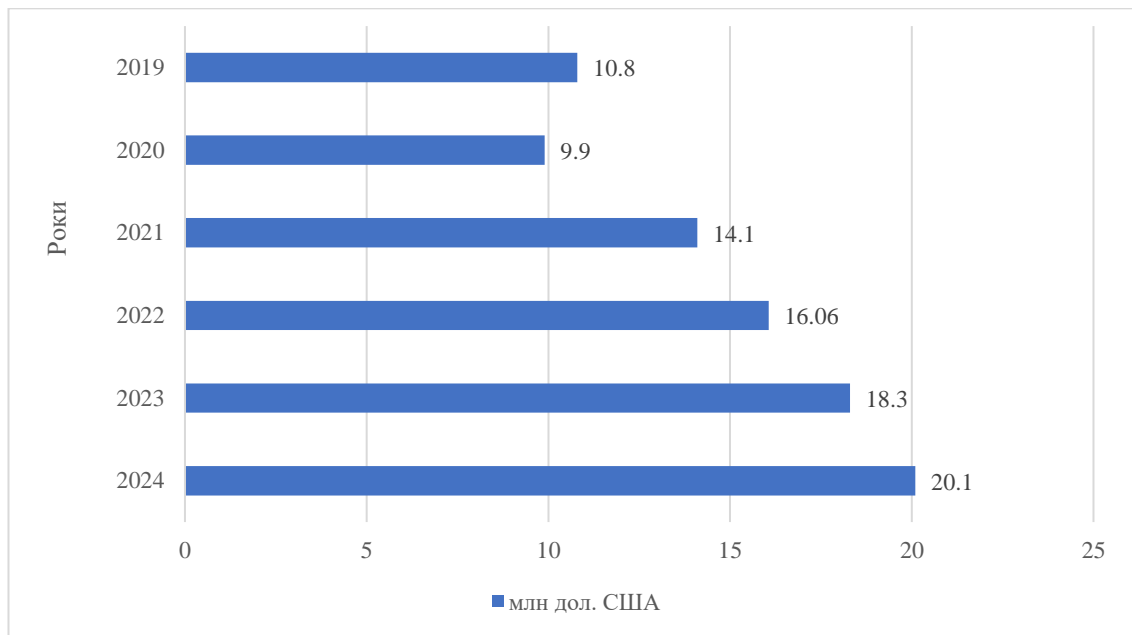


Рис. 2.2. Обсяг імпорту вантажів морським видом транспорту у 2019-2024 рр., млн дол. США

Джерело: складено автором за матеріалом [41, 42, 43]

Аналізуючи динаміку обсягів імпорту вантажів морським видом транспорту Канади за період 2019-2024 рр., можна спостерігати загальну тенденцію до зростання з незначним падінням на початку періоду. У 2019 році обсяг імпорту становив 10,8 млн дол. США, проте у 2020 році відбулося зниження до 9,9 млн дол. США, що складає падіння на 8,3%. Це зниження

безпосередньо пов'язане з глобальною пандемією COVID-19, яка призвела до порушення міжнародних ланцюгів поставок, запровадження обмежувальних заходів на переміщення товарів та людей, а також до загального економічного спаду. В результаті цього знизився споживчий попит на імпорتنі товари, багато виробництв призупинили або скоротили свою діяльність, що вплинуло на загальні обсяги імпорту [41, 42, 43].

Починаючи з 2021 року спостерігається значне відновлення та зростання обсягів імпорту до 14,1 млн дол. США, що на 42,4% більше порівняно з 2020 роком. Це свідчить про поступове відновлення економічної активності після пандемічних обмежень, відновлення виробництв та зростання споживчого попиту. Канада, як країна з високорозвиненою економікою, значно залежить від імпорту готової продукції, промислового обладнання та споживчих товарів, тому зі зменшенням обмежень та нормалізацією ситуації обсяги імпорту швидко відновилися та перевищили допандемічні показники [41, 42, 43].

У 2022 році тенденція до зростання продовжилась, і обсяг імпорту збільшився до 16,06 млн дол. США, що на 13,9% більше порівняно з попереднім роком. Такий приріст зумовлений кількома факторами: повним відновленням економічної активності, реалізацією відкладеного попиту, що сформувався під час пандемії, а також зростанням цін на товари на світовому ринку через інфляційні процеси та порушення логістичних ланцюгів внаслідок геополітичних конфліктів. Зокрема, зросли ціни на енергоносії, що вплинуло на вартісні показники імпорту [41, 42, 43].

У 2023 році обсяг імпорту продовжив зростати і досяг 18,3 млн дол. США, що на 14% більше порівняно з 2022 роком. Це зростання можна пояснити стабілізацією світової економіки, розширенням торговельних зв'язків Канади, зокрема з країнами Азіатсько-Тихоокеанського регіону, а також зростанням внутрішнього попиту на імпорتنі товари. Цьому сприяло також удосконалення портової інфраструктури Канади, впровадження новітніх технологій обробки вантажів, що дозволило збільшити пропускну здатність портів та покращити ефективність обробки імпортних вантажів [41, 42, 43].

У 2024 році тенденція до зростання зберігається, і обсяг імпорту досягає 20,1 млн дол. США, що на 9,8% більше порівняно з 2023 роком. Це найвищий показник за весь аналізований період. Таке зростання обумовлене декількома факторами: стабільним економічним зростанням у Канаді, що стимулює внутрішній попит на імпортні товари; розширенням торговельних угод з ключовими партнерами, що сприяє збільшенню обсягів імпорту; зростанням цін на сировинні товари та енергоносії на світовому ринку, що підвищує вартість імпорту; а також удосконаленням логістичних процесів та цифровізацією управління ланцюгами поставок, що спрощує міжнародну торгівлю [41, 42, 43].

Загалом, протягом аналізованого періоду обсяг імпорту вантажів морським видом транспорту Канади зріс на 86,1% - з 10,8 млн дол. США у 2019 році до 20,1 млн дол. США у 2024 році. Середньорічний темп зростання становить приблизно 13,2%, що свідчить про стабільне збільшення залежності канадської економіки від імпортних товарів, а також про підвищення ефективності використання морських шляхів для міжнародної торгівлі. Тимчасовий спад у 2020 році, викликаний пандемією COVID-19, був швидко подоланий, і вже з 2021 року спостерігається стійке зростання обсягів імпорту, що відображає загальну тенденцію до відновлення та розширення міжнародної торгівлі після глобальної кризи [41, 42, 43].

Географічна структура вантажних перевезень вантажів морським транспортом Канади різноманітна. Найбільшим отримувачем експортних вантажів, які транспортуються морським шляхом, є Китай із показником 68,5 млн т. Це свідчить про значну торговельну співпрацю з китайським ринком, куди постачаються переважно зернові, залізна руда, вугілля та лісоматеріали. Така структура експорту відображає орієнтацію на постачання сировинних товарів, які є критично важливими для промислового виробництва та енергетичного сектору Китаю (див. таблицю 2.1) [41, 42, 43].

Рисунок 2.3 демонструє значні відмінності в обсягах торгівлі з різними країнами та регіонами світу. Китай є безперечним лідером серед торговельних

партнерів Канади в контексті морських перевезень, з показником 68,5 млн доларів США. Ця цифра суттєво перевищує обсяги експорту до інших країн та регіонів [41, 42, 43].

Другу позицію займають країни ЄС із значенням 38,3 млн доларів США, а третю – США з показником 32,8 млн доларів США. Значно менші обсяги експорту спостерігаються у напрямку Японії (26,3 млн доларів США), Південної Кореї (19,5 млн доларів США) та Індії (15,6 млн доларів США). Найнижчі показники зафіксовані у торгівлі з Великобританією (9,8 млн доларів США) та Бразилією (5,9 млн доларів США) [41, 42, 43].

Рис. 2.3. представимо загальний експорт вантажів морським транспортом Канади по країнах у 2023 році, млн тон США

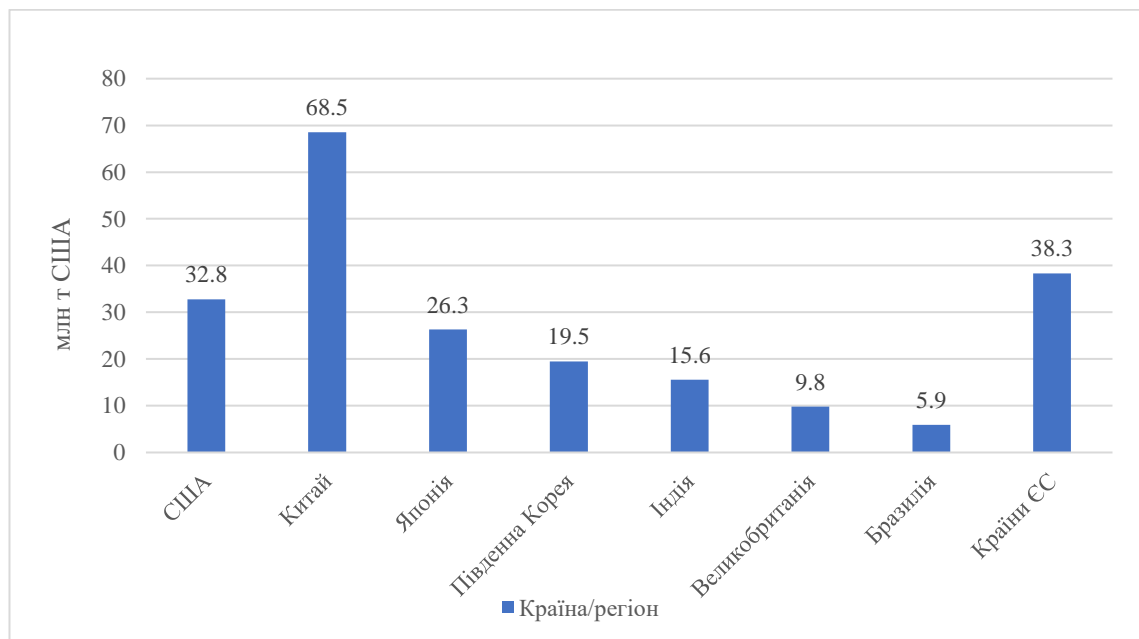


Рис. 2.3. Загальний експорт вантажів морським транспортом Канади по країнах у 2023 році, млн т. США

Джерело: складено автором за матеріалом [41, 42, 43].

Така структура експорту свідчить про значну орієнтацію канадського морського експорту на азійські ринки, особливо на Китай, що може бути

пов'язано з високим попитом на канадські сировинні товари, зокрема енергоресурси та сільськогосподарську продукцію [41, 42, 43].

На таблиці 2.1 представимо географічну структуру експорту товарів перевезених морським транспортом Канади у 2023 р.

Таблиця 2.1

Географічна структура експорту товарів перевезених морським транспортом Канади у 2023 р.

Країна/регіон	Основні товари
США	Нафтопродукти, мінерали (контейнерні вантажі)
Китай	Зернові, залізна руда, вугілля, лісоматеріали
Японія	Вугілля, зернові, мінеральні ресурси
Південна Корея	Вугілля, залізна руда, зернові
Індія	Калійні добрива, зернові, вугілля
Країни ЄС	Зернові, мінеральні ресурси, метали
Великобританія	Нафтопродукти, мінеральні ресурси, метали
Бразилія	Калійні добрива, зернові, хімічні продукти

Джерело: складено автором за матеріалом [41, 42, 43]

Експорт до азійських країн має дещо іншу структуру. Так, до Китаю здійснюються поставки зернових, залізної руди, вугілля та лісоматеріалів, що відображає потреби китайської економіки у сировинних ресурсах для промислового виробництва та продовольчої безпеки. У структурі експорту до Японії та Південної Кореї вагому частку займають вугілля та зернові, при цьому до Японії додатково експортуються мінеральні ресурси, а до Південної Кореї - залізна руда [41, 42, 43].

Структура експорту до Індії, яка включає калійні добрива, зернові та вугілля, що підкреслює важливість аграрного сектору в індійській економіці. До країн Європейського Союзу Канада постачає зернові, мінеральні ресурси та метали, тоді як до Великобританії - нафтопродукти, мінеральні ресурси та метали. Бразилія імпортує з Канади переважно калійні добрива, зернові та хімічні продукти [41, 42, 43].

Таким чином, морський експорт Канади характеризується високим рівнем диверсифікації як за товарною структурою, так і за географічними

напрямами. Ключовими експортними товарами виступають енергетичні ресурси (нафтопродукти, вугілля), мінеральні ресурси, метали, сільськогосподарська продукція (зернові) та хімічна продукція (добрива). Це свідчить про потужний ресурсний потенціал Канади та її значну роль у забезпеченні глобальної ресурсної безпеки [41, 42, 43].

Рис. 2. 4. представимо загальний імпорт вантажів морським транспортом Канади по країнах у 2023 році.

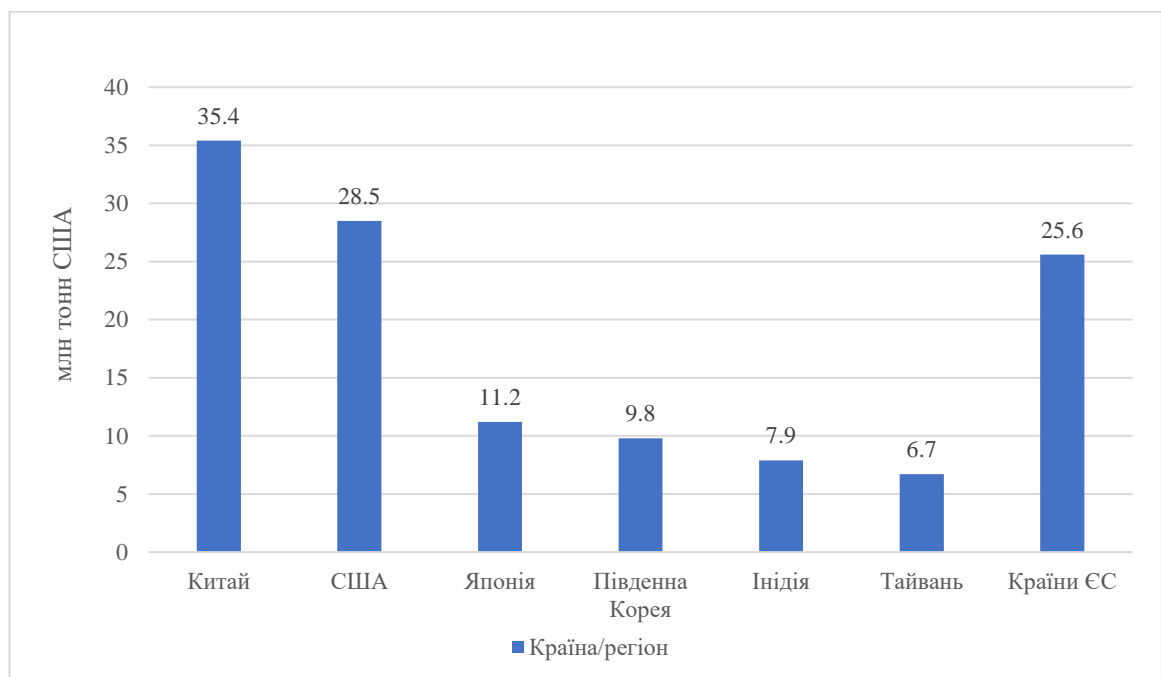


Рис. 2.4. Загальний експорт вантажів морським транспортом Канади по країнах у 2023 році, млн т. США

Джерело: складено автором за матеріалом [41, 42, 43].

Китай є найбільшим імпортером канадських товарів за фізичним обсягом, що транспортуються морським шляхом, з показником 35,4 млн т, що складає найвищу частку в загальній структурі експорту. США посідають друге місце з показником 28,5 млн т, демонструючи тісні економічні зв'язки між сусідніми державами. Країни Європейського Союзу сукупно є третім за значимістю напрямком канадського морського експорту з показником 25,6 млн т [41, 42, 43].

Суттєво менші фізичні обсяги експорту спрямовуються до Японії (11,2 млн т) та Південної Кореї (9,8 млн т), що відображає помірний рівень торговельної співпраці з цими азійськими державами. Найнижчі показники експорту припадають на Індію (7,9 млн т) та Тайвань (6,7 млн т), проте вони все одно залишаються важливими торговельними партнерами Канади в Азійсько-Тихоокеанському регіоні [41, 42, 43].

Основний обсяг канадського експорту морським транспортом зосереджений на трьох ключових напрямках: Китай, США та Європейський Союз, які сукупно становлять приблизно 70% від загального обсягу. Такий розподіл вказує на сировинний характер експорту, оскільки значні фізичні обсяги переважно притаманні саме експорту сировинних товарів та матеріалів, таких як руди, вугілля, зернові та інші насипні вантажі [41, 42, 43].

Така структура експортних потоків за фізичним обсягом відображає не лише економічні зв'язки Канади з різними регіонами світу, але й стратегічну важливість морських шляхів для канадської зовнішньої торгівлі, особливо для транспортування сировинних товарів на ринки Азії та Європи. [41, 42, 43].

У таблиці 2.2 представимо географічну структуру імпорту товарів перевезених морським транспортом Канади у 2023 р.

Таблиця 2.2

Географічна структура імпорту товарів перевезених морським транспортом Канади у 2023 р.

Країна/регіон	Основні товари
Китай	Контейнерні вантажі, споживчі товари, електроніка
США	Промислове обладнання, споживчі товари
Країни ЄС	Автомобілі, промислове обладнання, споживчі товари
Японія	Автомобілі, електроніка, промислове обладнання
Південна Корея	Автомобілі, сталь. Електроніка
Індія	Споживчі товари, фармацевтика, текстиль
Тайвань	Електроніка, комплектуючі, споживчі товари

Джерело: складено автором за матеріалом [34, 36, 37]

Дослідження товарної структури імпорту Канади свідчить про її чітку орієнтацію на продукцію з високою доданою вартістю. З Китаю Канада переважно імпортує контейнерні вантажі, споживчі товари та електроніку, що відображає глобальне позиціонування Китаю як виробничого хабу споживчих товарів. США постачають до Канади морським транспортом насамперед промислове обладнання та споживчі товари, що підкреслює тісну виробничу кооперацію між цими країнами (див. таблицю 2.2) [41, 42, 43].

Країни Європейського Союзу є важливим джерелом імпорту автомобілів, промислового обладнання та споживчих товарів, що свідчить про орієнтацію канадського ринку на високоякісну європейську продукцію. Східноазійські країни мають свою спеціалізацію в імпортних поставках до Канади: Японія експортує автомобілі, електроніку та промислове обладнання; Південна Корея – автомобілі, сталь та електроніку [41, 42, 43].

Варто звернути увагу на відмінність у структурі імпорту з Індії, яка постачає до Канади переважно споживчі товари, фармацевтичну продукцію та текстиль, що відображає конкурентні переваги індійської економіки в цих галузях. З Тайваню до Канади надходить головним чином електроніка, комплектуючі та споживчі товари, що узгоджується з провідними позиціями Тайваню у виробництві електронних компонентів та пристроїв [41, 42, 43].

Порівнюючи структуру імпорту з раніше проаналізованою структурою експорту, можна констатувати наявність класичної моделі міжнародної торгівлі, коли Канада експортує переважно сировинні товари та ресурси (нафтопродукти, мінерали, зернові), а імпортує готову продукцію з високою доданою вартістю (електроніку, автомобілі, промислове обладнання). Це свідчить про певну асиметрію товарної структури зовнішньої торгівлі Канади, що є характерним для країн з вагомою часткою видобувних галузей в економіці [41, 42, 43].

Таким чином, аналіз структури імпорту вантажів морським транспортом Канади відображає глобальні виробничі ланцюги, в яких Канада інтегрована як споживач готової продукції та постачальник сировинних ресурсів, що

визначає її місце у міжнародному поділі праці та впливає на характер торговельних відносин з основними економічними партнерами [41, 42, 43].

Загальний аналіз імпорتنих потоків також демонструє географічну диверсифікацію з переважанням трьох основних напрямків – Китаю, США та ЄС, на які припадає близько 70% всього імпорту морським транспортом. Така структура вказує на збалансовану зовнішньоторговельну політику з орієнтацією як на західних, так і на східних торговельних партнерів [41, 42, 43].

Вантажні перевезення морським транспортом у Канаді відіграють ключову роль у міжнародній торгівлі та внутрішньому переміщенні товарів. Близько 20–25% міжнародної торгівлі Канади здійснюється саме морським транспортом. Перевезення морським транспортом вантажів у Канаді є важливою складовою національної та міжнародної логістики.

2.2. Особливості міжнародних перевезень вантажів морським транспортом у Канаді

Канада має найдовшу берегову лінію у світі понад 243000 км, що робить морський транспорт критично важливим для країни. Канадський торговий флот невеликий, однак у країні працює багато іноземних судноплавних компаній. Портова інфраструктура Канади є стратегічно важливою і має високий рівень розвитку, особливо на заході та сході країни. Вона активно модернізується з урахуванням глобальних логістичних трендів, цифрових технологій та екологічних вимог [44].

Морські порти та судноплавство відіграють критичну роль у забезпеченні економічної захищеності Канади, враховуючи, що 80% глобальної продукції транспортується морськими шляхами. За даними 2024 року, через морські гавані проходить 18% експортних товарів вартістю 139 млрд дол. США і 24% імпорتنих товарів загальною вартістю 181 млрд дол. США [44].

Канада має понад 550 портів, з яких 17 основних портових адміністрацій (Canada Port Authorities – CPAs) підпорядковуються федеральному уряду та управляються як автономні структури. Їх розвиток координується через Transport Canada [45].

Основні порти розташовані на північному та південному узбережжі. Вони переміщують близько 340 млн т товарів щорічно, сприяючи міжнародній торгівлі країни на 1,9 мільярда доларів [46].

На рис. 2.5 представимо вантажообіг найбільших канадських портів у 2023 році.

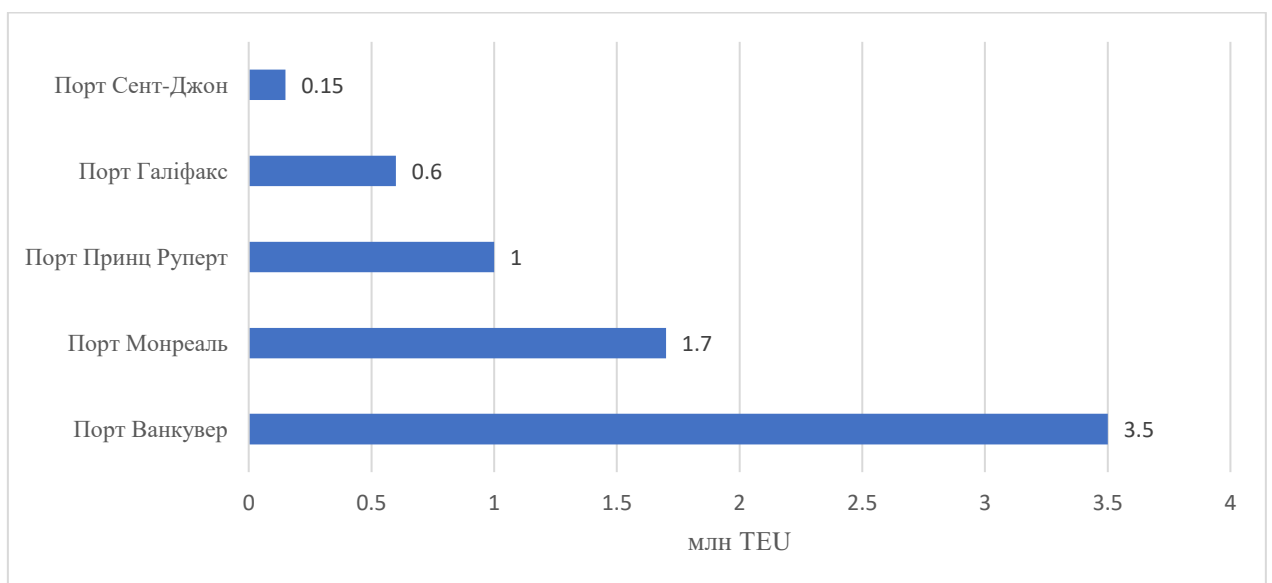


Рис. 2.5. Вантажообіг найбільших канадських портів у 2023 р., млн TEU

Джерело: складено автором за матеріалом [47]

Порт Ванкувера є найбільшим і найбільш завантаженим портом Канади, який відіграє важливу роль у тихоокеанській торгівлі та є головними торговими воротами Канади в Азіатсько-Тихоокеанський регіон із понад 100 контейнерними терміналами. Завдяки своєму географічному положенню це найбільший комерційний центр Канади за межами Північної Америки. Річний вантажообіг становить 146 млн т, але його потужність перевезення контейнерів складає 3,5 млн TEU, площа порту 16 тис. га води та 1500 га землі [46, 47].

Другим найбільшим портом є Порт Монреаля. Він один з найважливіших вузлів контейнерних перевезень у Східній Канаді. Завдяки зручному розташуванню, він може охопити 110 млн північноамериканських споживачів за один день. Порт має спеціальні термінали для контейнерів, рідких насипних вантажів, сухих насипних вантажів та генеральних вантажів [46, 47].

Станом на 2023 рік, потужності порту забезпечують обробку 1,7 млн TEU контейнерів щорічно. Загальний річний тоннаж вантажів сягає 36 млн т., підтверджуючи статус порту як одного з найбільших транспортних вузлів у регіоні. Інфраструктура порту вражає своїми масштабами – загальна довжина набережної становить 26 км, що дозволяє одночасно обслуговувати значну кількість суден різних типів. На території порту функціонує 26 вантажних місць. Соціально-економічне значення порту підкреслюється створенням 19000 робочих місць, що робить його важливим фактором забезпечення соціальної стабільності та економічного розвитку прилеглих територій [46, 47].

Порт Монреаля служить торговим вузлом з Європою, Середземномор'ям та Карибським басейном, забезпечуючи транспортування таких товарів, як сировина, споживчі товари та сільськогосподарська продукція. Він відіграє важливу роль у підтримці урядових заходів та розвитку національної економіки [46, 47].

Порт Принца Руперта, також є одним з найбільших портів в Канаді. Він є стратегічно важливим транспортним вузлом Канади, який демонструє значні показники розвитку. Щорічно через його потужності проходить 1,0 млн TEU контейнерів та обробляється 24,6 млн т. різноманітних вантажів. Розташований на території понад 1000 гектарів, порт має розвинену інфраструктуру, що включає 8 спеціалізованих вантажних терміналів. Функціонування порту забезпечує створення 3700 робочих місць з урахуванням прямої та непрямої зайнятості, що суттєво впливає на соціально-економічний розвиток регіону [46, 47].

Порт слугує критично важливими воротами для канадського експорту на азійські ринки, насамперед в енергетичному та сільськогосподарському секторах, щорічно генеруючи понад 1,3 млрд дол. США економічного виробництва [46, 47].

У таблиці 2.3. та на рис. 2.6 представимо обсяг вантажообігу канадських портів та основні напрямки вантажопотоків за даними 2023 році.

Таблиця 2.3

Напрямки вантажопотоків найбільших канадських портів у 2023 р.

Порт	Основні напрямки вантажопотоків
Ванкувер	Азіатсько-Тихоокеанський регіон, США
Монреаль	Європа, Середземномор'я
Принс-Руперт	Азія, США
Квебек	Європа, Африка
Сент-Джон	США, Європа
Гамільтон-Ошава	США, Європа
Тандер-Бей	Європа, Близький Схід
Галіфакс	Європа, Карибський басейн

Джерело: складено автором за матеріалом [40, 41]

Дані на таблиці 2.3 показують вантажообіг найбільших канадських портів за 2023 рік, що демонструє чітку географічну спеціалізацію морської торгівлі Канади. Порт Ванкувер залишається беззаперечним лідером з вантажообігом 144,2 млн т, що значно перевищує показники інших канадських портів. Його стратегічне розташування на західному узбережжі забезпечує домінування в торгівлі з країнами Азіатсько-Тихоокеанського регіону та США [48, 49].

Другу позицію займає порт Монреаль з вантажообігом 40,5 млн т, орієнтований переважно на європейські та середземноморські напрямки. Порти Принс-Руперт та Квебек мають близькі показники вантажообігу – 29,8 та 28,5 млн т. відповідно, однак відрізняються напрямками вантажопотоків: Принс-Руперт орієнтований на Азію і США, тоді як Квебек – на Європу й Африку [48, 49].

Порт Сент-Джон із вантажообігом 25,8 млн т обслуговує переважно торгівлю зі США та Європою. Менші за обсягами порти – Галіфакс (8,1 млн т.), Тандер-Бей (8,2 млн т.) та Гамільтон-Оттава (10,1 млн т.) – мають важливе регіональне значення для забезпечення торгівлі з Європою, Карибським басейном, Близьким Сходом та США [48, 49].

Така різноманітність спеціалізації портів забезпечує Канаді стійкі торговельні зв'язки з різними регіонами світу та підтверджує ключову роль морського транспорту в економіці країни [48, 49].

На рисунку 2.6. розглянемо обсяг вантажообігу канадських портів за даними 2023 р., млн т.

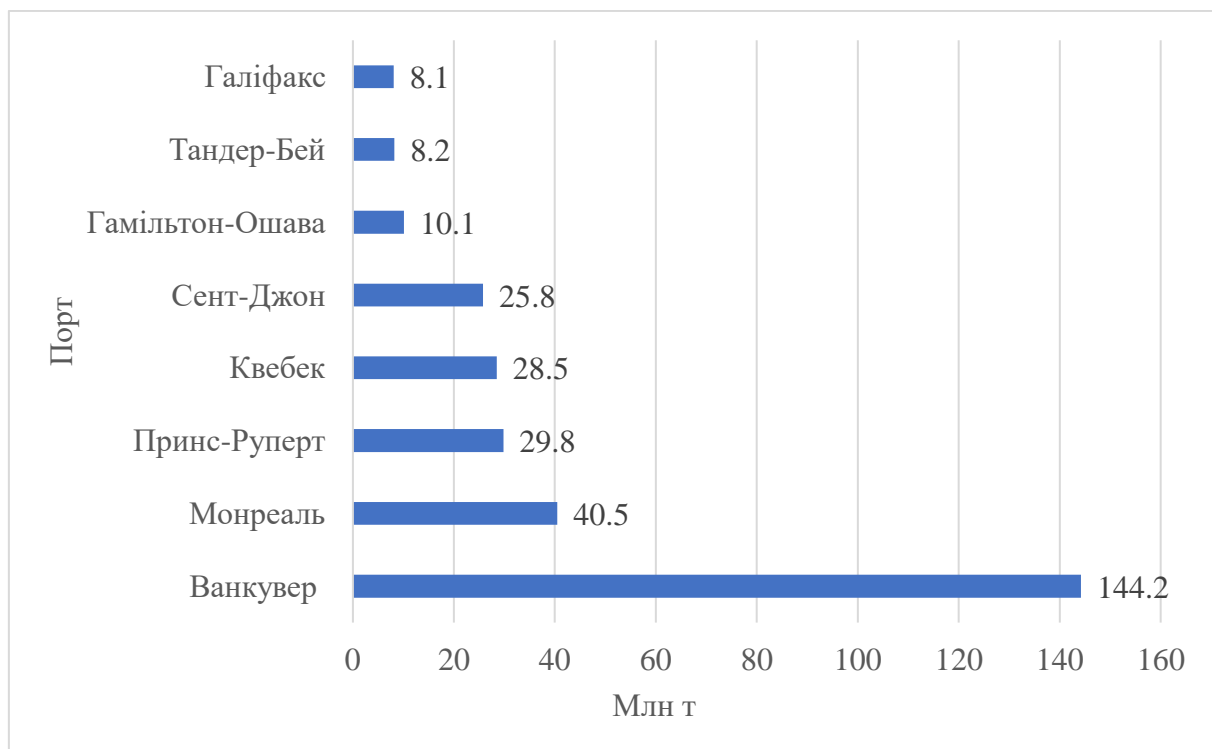


Рис. 2.6. Обсяг вантажообігу канадських портів за даними 2023 р., млн т.

Джерело: складено автором за матеріалом [48, 49]

На канадському ринку морських перевезень працює багато великих компаній, які спеціалізуються на перевезенні різних типів вантажів і різних напрямків. Найбільші судноплавні компанії в Канаді є Westshore Terminals Investment Corp, Корпорація Logistec, Algoma Central Corporation, Siemens, General Electric, Caterpillar, CATL [49, 50].

Слід зазначити, що Westshore Terminals Investment Corp впевнено лідирує з показником у 986,7 млн дол. США, що демонструє домінуючу позицію цієї компанії на канадському ринку морських терміналів та підкреслює її стратегічне значення для експортної інфраструктури країни [49, 50].

Друге місце посіла Корпорація Logistec з капіталізацією 629,6 млн дол. США, що становить приблизно 64%. Algoma Central Corporation посідає третє місце серед канадських морських транспортних компаній з ринковою вартістю 411,8 млн доларів США, спеціалізуючись переважно на внутрішніх перевезеннях у системі Великих озер та річки Святого Лаврентія [49, 50].

На рисунку 2.7 представимо морські транспортні компанії Канади з ринковою капіталізацією станом на 1 січня 2025 рік.

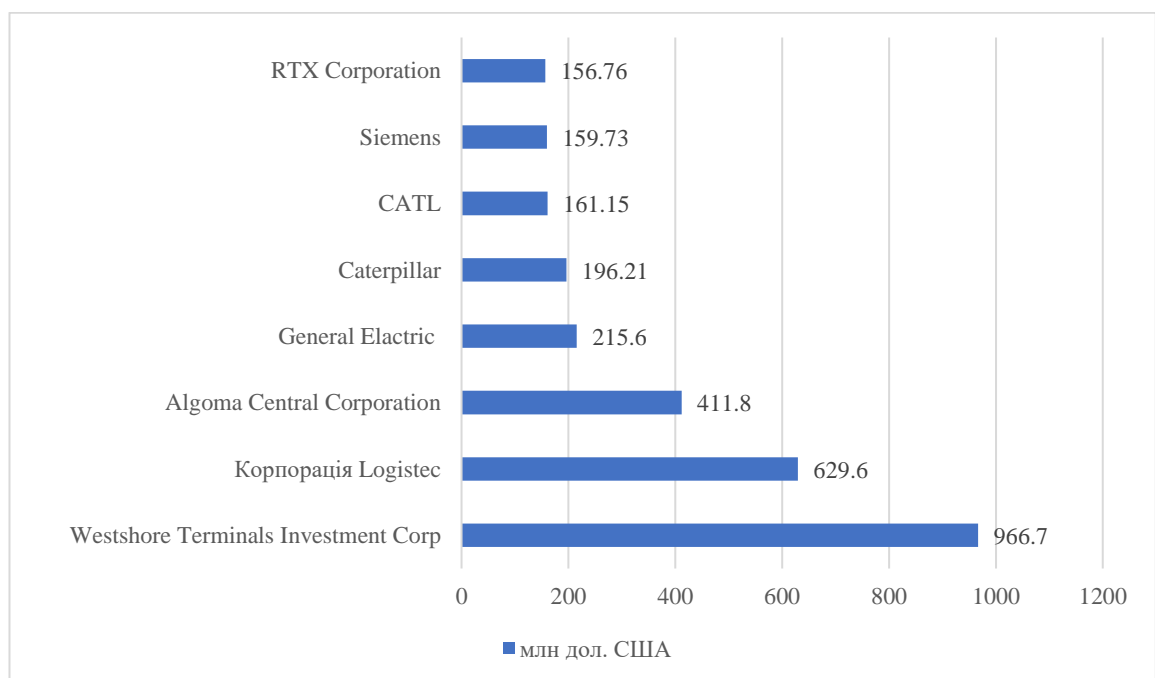


Рис. 2.7. Морські транспортні компанії Канади з ринковою капіталізацією станом на 1 січня 2025 рік, млн дол. США

Джерело: складено автором за матеріалом [49, 50]

На графіку також представлені міжнародні промислові гіганти для порівняння: General Electric (215,6 млн дол.), Caterpillar (196,21 млн дол.), CATL (161,15 млн дол.), Siemens (159,75 млн дол.) та RTX Corporation

(156,73 млн дол.). Ця порівняльна перспектива дозволяє оцінити відносні масштаби канадських морських компаній у глобальному контексті. Значна різниця між капіталізацією Westshore Terminals Investment Corp та іншими канадськими конкурентами свідчить про високу концентрацію капіталу в галузі та потенційні монопольні тенденції на ринку портових послуг Канади [49, 50].

Водночас, порівняно з міжнародними промисловими корпораціями, навіть найбільші канадські морські транспортні компанії мають значно меншу ринкову капіталізацію [49, 50].

Приблизно 20% експортно-імпортних операцій країни залежать від морського транспорту. З іншого боку, морський транспорт становить приблизно 25% загального обсягу зовнішньоторговельних перевезень Канади [41].

Важливо відзначити, що пріоритетним напрямком державної політики є розвиток канадської морської інфраструктури. Уряд Канади інвестує понад 2 млрд дол. у модернізацію портової інфраструктури та покращення зв'язків між портами та внутрішніми транспортними мережами в рамках Національної стратегії торговельних коридорів [41].

Таким чином, морський транспорт відіграє важливу стратегічну роль у зовнішньоекономічній діяльності Канади, надаючи канадським експортерам і імпортерам економічно вигідний доступ до світових ринків.

2.3. Перспективи розвитку морських вантажних перевезень у Канаді

Морські вантажні перевезення формують основу торговельної екосистеми Канади. Вони підтримують переміщення товарів між континентами, забезпечуючи підприємствам задоволення потреб споживачів. Прогнозується, що у 2025 році галузь морських та прибережних перевезень у

Канаді досягне обсягу ринку в 7,1 млрд дол. США. Це підкреслює її економічне значення [48].

У нинішніх умовах, коли геополітичні зміни, технологічний прогрес та зростаючі вимоги до захисту навколишнього середовища під час перевезення вантажів призвели до реструктуризації глобальних логістичних ланцюгів, важливо оцінити тенденції розвитку та перспективи канадського морського транспорту. Ефективність та конкурентоспроможність морських перевезень Канади безпосередньо впливають на експортний потенціал країни, її здатність інтегруватися у світову економіку та її національну економічну безпеку [48].

На рисунку 2.8 побудуємо тренд аналіз експорту вантажів морським видом транспорту Канади з 2014-2026 рр.

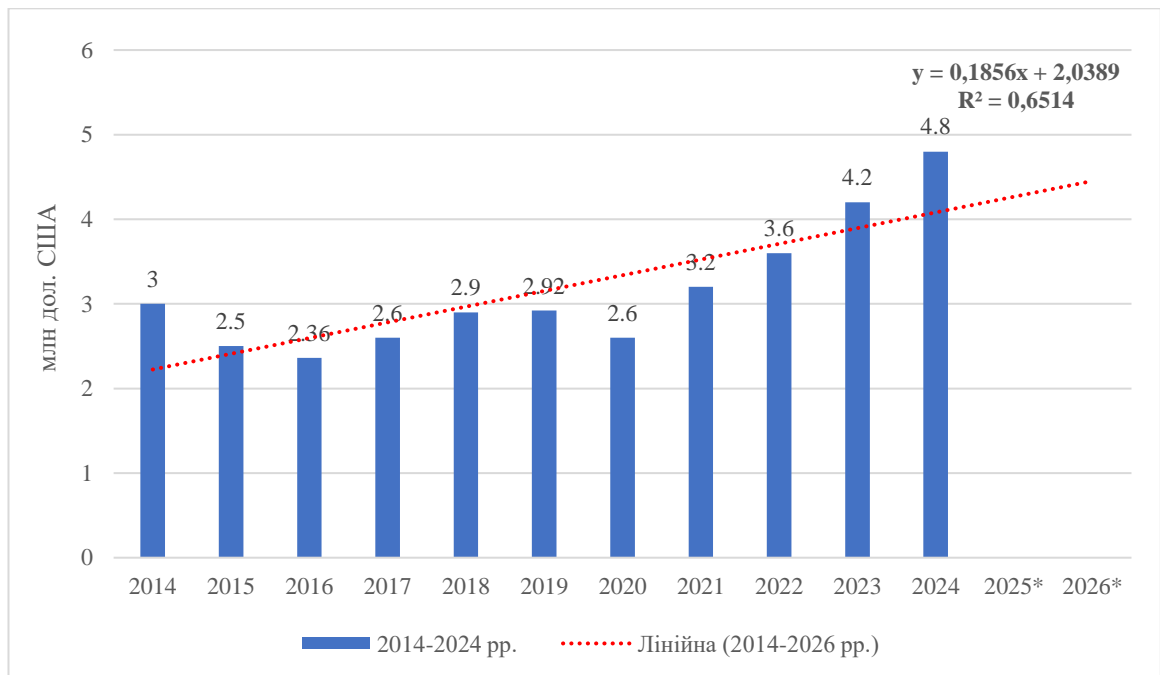


Рис. 2.8 Тренд аналіз експорту вантажів морським видом транспорту Канади з 2014-2026 рр..

Джерело: складено автором за матеріалом [41, 42, 43]

На рис. 2.8 представлено динаміку експорту Канади морським транспортом у 2014-2024 рр. з прогнозуванням тенденцій до 2026 року. Для встановлення закономірностей розвитку та математичного опису тренду застосовано метод регресійного аналізу [41, 42, 43].

Тренд-аналіз експорту вантажів морським видом транспорту Канади за період 2014-2026 рр., демонструє стабільну позитивну динаміку з деякими коливаннями. Протягом досліджуваного десятиріччя спостерігається загальне зростання обсягів експорту з 3 млн дол. США у 2014 році до 4,8 млн дол. США у 2024 році, що відображає збільшення майже на 60% [41, 42, 43].

Аналізуючи динаміку по роках, можна відзначити певну нестабільність у першій половині періоду. Зокрема, після початкового показника у 3 млн дол. США в 2014 році відбулося зниження до 2,5 млн дол. США у 2015 році, після чого спостерігалось поступове відновлення з невеликими коливаннями до 2020 року. Особливо привертає увагу зниження показника в 2020 році до 2,6 млн дол. США, що пов'язане з глобальними економічними наслідками пандемії COVID-19, яка суттєво вплинула на міжнародну торгівлю та логістичні процеси [41, 42, 43].

Починаючи з 2021 року, графік демонструє стрімке зростання обсягів експорту морським транспортом з 3,2 млн дол. США до 4,8 млн дол. США у 2024 році. Це свідчить про успішне відновлення експортної активності Канади після глобальної кризи та є результатом державної політики щодо стимулювання експорту, розвитку портової інфраструктури та диверсифікації торговельних партнерів [41, 42, 43].

Математична модель тренду описується рівнянням $y = 0,1856x + 2,0389$ з коефіцієнтом детермінації $R^2 = 0,6514$, що вказує на наявність помірного зв'язку між часовим фактором та обсягами експорту. Хоча цей коефіцієнт не є дуже високим, але очікується подальше зростання експорту до приблизно 4,5-4,7 млн дол. США [41, 42, 43].

Прогнозовані показники на 2025-2026 роки продовжують висхідний тренд, але з дещо меншим кутом нахилу, що може свідчити про сповільнення темпів зростання. Така тенденція обумовлена досягненням певного рівня насичення експортних можливостей Канади або очікуваними змінами в глобальній економіці та структурі міжнародної торгівлі [41, 42, 43].

Загалом, аналіз динаміки експорту вантажів морським транспортом Канади свідчить про відновлення та зміцнення позицій країни на світовому ринку морських перевезень, незважаючи на тимчасові труднощі, викликані глобальними кризовими явищами. Стійке зростання показників в останні роки підтверджує ефективність стратегії розвитку морської торгівлі Канади та її інтеграції у світову транспортну систему.

На рисунку 2.9 побудуємо тренд аналіз імпорту вантажів морським видом транспорту Канади з 2014-2026 рр..

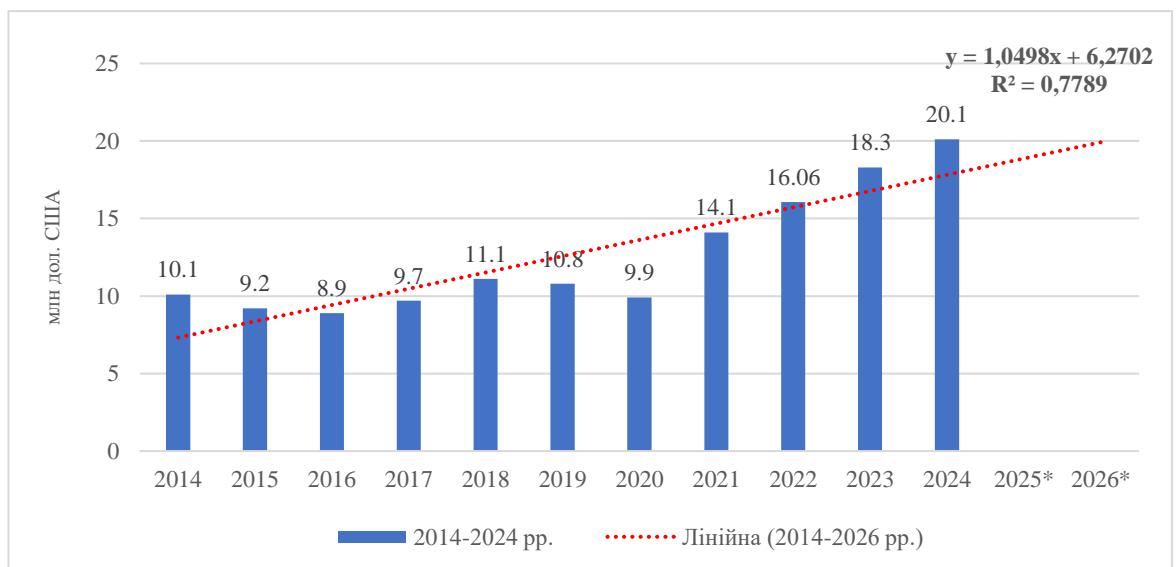


Рис. 2.9. Тренд аналіз імпорту вантажів морським видом транспорту у 2014-2026 рр., млн дол. США

Джерело: складено автором за матеріалом [35, 36, 37]

На рис. 2.9 представлено результати тренд-аналізу імпорту вантажів морським видом транспорту в Канаді за 2014-2024 роки з прогнозом до 2026 року.

Рис. 2.9 демонструє стійку тенденцію до зростання обсягів перевезень. Протягом десятирічного періоду з 2014 по 2024 рік спостерігається загальне збільшення імпорту з 10,1 млн дол. США до 20,1 млн дол. США, що свідчить про практично двократне зростання показника [41, 42, 43].

Аналізуючи динаміку по роках, можна відзначити, що в період 2014-2016 років відбувалось незначне коливання показників, коли імпорт спочатку

знизився до 9,2 млн дол. США у 2015 році, а потім дещо зріс до 8,9 млн дол. США у 2016 році. Однак починаючи з 2017 року фіксується стабільне зростання обсягів імпорту морським транспортом. Особливо помітним є стрімке підвищення показників у 2021-2024 роках з 9,9 млн дол. США до 20,1 млн дол. США, що відображає прискорення темпів зростання міжнародної торгівлі та відновлення логістичних процесів після періоду пандемії [41, 42, 43].

Важливим показником є рівняння тренду $y = 1,0498x + 6,2702$ з високим коефіцієнтом детермінації $R^2 = 0,7789$, що свідчить про достатньо сильний зв'язок між часовим фактором та обсягами імпорту. Значення R^2 підтверджує надійність побудованого прогнозу на 2025-2026 роки, згідно з яким очікується подальше зростання імпорту до близько 22-23 млн дол. США [41, 42, 43].

Прогнозні дані на 2025-2026 роки демонструють подальше зростання імпорту морським транспортом, що узгоджується із загальним трендом. Такі позитивні прогнози можуть бути пов'язані з розширенням міжнародного співробітництва, розвитком інфраструктури морських портів та оптимізацією логістичних процесів в умовах глобалізації економіки [41, 42, 43].

Суттєве зростання обсягів імпорту в останні роки також може бути обумовлене відновленням економічної активності після глобальних кризових явищ та переорієнтацією торговельних потоків внаслідок геополітичних змін. Збільшення показників свідчить про зростання значущості морського транспорту в структурі міжнародних вантажоперевезень та підвищення ролі морських шляхів у світовій логістичній системі [41, 42, 43].

Морські перевезення залежать від низки глобальних факторів, включаючи зростання населення та доходів, науково-технічний прогрес, екологічні зміни, а також культурну та політичну еволюцію. Напрямок та розмір цих факторів формують тип суспільства, в якому існує торгівля та її вплив [41, 42, 43].

У таблиці 2.4 розглянемо які стратегічні фактори впливають на розвиток морських вантажних перевезень Канади.

Розташування Канади між трьома океанами з найдовшою береговою лінією у світі (243,042 км) створює природні переваги для морської торгівлі. Західні порти (Ванкувер, Принс-Руперт) забезпечують найкоротші маршрути до Азії, а східні (Галіфакс, Монреаль) - до Європи. Це дозволяє суттєво скоротити відстані перевезень, час доставки та транспортні витрати, що є фундаментальною конкурентною перевагою канадської морської галузі [48].

Таблиця 2.4

Фактори впливу на розвиток морських вантажних перевезень Канади

Фактор	Опис
Географічне положення	Доступ до трьох океанів забезпечує найкоротші шляхи між Азією, Північною Америкою та Європою, значно знижуючи витрати на транспорт.
Економічна структура	Експортно-орієнтована сировинна економіка формує стабільні вантажопотоки, але створює залежність від світових цін на ресурси.
Інфраструктурний розвиток	Модернізація портів і транспортних коридорів безпосередньо визначає пропускну здатність та конкурентоспроможність усієї системи морських перевезень.
Міжнародні торговельні відносини	Торговельні угоди та конфлікти з ключовими партнерами (США, Китай, ЄС) формують обсяги та напрямки вантажопотоків.
Технологічні інновації	Цифровізація, автоматизація та екологічні технології підвищують ефективність перевезень і знижують операційні витрати.

Джерело: складено автором за матеріалом [52]

Сировинна орієнтація канадської економіки формує основні вантажопотоки. Експорт природних ресурсів (нафта, газ, вугілля, руди металів, лісоматеріали, зернові) забезпечує стабільний попит на морські перевезення. Західні порти спеціалізуються на торгівлі з Азією, східні - з Європою. Така структура економіки створює стійкі вантажопотоки, але робить галузь вразливою до коливань світових цін на сировинні товари [49].

Стан портової та транспортної інфраструктури визначає практичну здатність використовувати географічні переваги. Модернізація терміналів, автоматизація процесів, розвиток транспортних коридорів безпосередньо впливають на пропускну здатність та ефективність системи. Національна

програма розвитку торговельних коридорів спрямована на покращення сполучення між портами та внутрішніми регіонами. Недостатня інфраструктура на півночі обмежує використання потенційних арктичних маршрутів [50].

Торговельні угоди Канади (СЕТА з ЄС, СРТРР) визначають умови доступу до ключових ринків. Вони зменшують тарифні та нетарифні бар'єри, спрощують митні процедури, що сприяє зростанню обсягів морської торгівлі. Особливу роль відіграють відносини з найбільшими партнерами - США, Китаєм та ЄС. Торговельні конфлікти можуть швидко змінювати напрямки та обсяги вантажопотоків, вимагаючи від галузі оперативної адаптації [51].

Впровадження сучасних технологій трансформують всю галузь морських перевезень. Цифрові системи управління портами, блокчейн для відстеження вантажів, оптимізація маршрутів за допомогою штучного інтелекту підвищують ефективність операцій. Автоматизація знижує залежність від людської праці та пов'язані з нею витрати. Розвиток екологічних технологій (використання LNG як палива, системи очистки викидів) дозволяє відповідати зростаючим екологічним вимогам при одночасному зниженні операційних витрат у довгостроковій перспективі [51].

Очікується, що у 2025 році обсяги морських вантажних перевезень стабільно зростатимуть. Аналітики прогнозують, що річне зростання на 8%, зумовлене зростанням споживчого попиту та розширенням електронної комерції. Це зростання відображає стійкість глобальних торговельних мереж. Можна очікувати, що канадські порти оброблятимуть більший контейнерний потік, причому Ванкувер, Монреаль та Галіфакс відіграватимуть вирішальну роль [51].

Канада вжила значних заходів для скорочення викидів у морському судноплавстві. Ці ініціативи відображають відданість країни принципам сталого розвитку та її роль у глобальних зусиллях щодо охорони навколишнього середовища. Більшість канадців, а точніше 64 % підтримують підвищення цін на імпортовані товари для компенсації викидів від судноплавства.

Така громадська підтримка посилює прагнення до більш екологічних практик [51].

Канада взяла на себе зобов'язання досягти нульових викидів в океанському судноплавстві до 2050 року. Це включає встановлення цілей декарбонізації через Міжнародну морську організацію [51].

Морська галузь в Канаді просувається до сталого розвитку, зосереджуючись на екологічних рішеннях для судноплавства та енергоефективності. Країна інвестує в інноваційні технології для зменшення впливу на навколишнє середовище [52].

Канада надає пріоритет зеленому паливу та технологіям рушійних установок. Прогнозується, що ринок електросуден зросте до 13,63 млрд дол. США до 2028 року. Технології вітрових рушійних установок, такі як всмоктувальні вітрила та ротори Флеттнера, також набирають обертів для скорочення споживання палива та викидів [52].

Незважаючи на зростаючий інтерес до альтернативних видів палива та технологій, їх розробка та інфраструктура все ще перебувають на ранніх стадіях. Тривалий термін служби суден, що будуються, створює труднощі для їх модернізації. Регуляторна невизначеність також впливає на інвестиційні рішення в морській галузі [52].

Судновласники та оператори впроваджують різні заходи енергоефективності та стратегії скорочення викидів вуглецю. Деякі власники балкерів застосовують повільний паровий рух, тобто експлуатацію суден зі зниженою швидкістю і це зменшує споживання палива та викидів [52].

У таблиці 2.5 представимо ефективність впровадження енергозберігаючих технологій у міжнародних морських перевезеннях Канади.

Таблиця 2.5

Ефективність впровадження енергозберігаючих технологій у міжнародних морських перевезеннях Канади

Стратегія	Опис	Потенційне скорочення викидів
Повільне приготування на парі	Експлуатація суден на знижених швидкостях для економії палива	10-30%
Покриття корпусу	Нанесення сучасних покриттів для зменшення тертя та підвищення паливної ефективності	5-10%
Рекуперація відхідного тепла	Збір та повторне використання відпрацьованого тепла вихлопних газів двигуна для виробництва електроенергії	5-10%

Джерело: складено автором за матеріалом [53]

Морські вантажні перевезення Канади у перспективі прагнуть долучитись до цифрової трансформації, оскільки автономні судна та передові технології мають революціонізувати операції до 2025 року [53].

З'являються автономні судна, і великі компанії активно інвестують у судна з самонавігацією. Ці судна використовують складні сенсорні системи, алгоритми штучного інтелекту та аналіз даних у режимі реального часу для безпечної океанської навігації. Центри дистанційного керування дозволяють кваліфікованому персоналу контролювати та контролювати автономні судна з берега, підвищуючи безпеку та ефективність [53].

Інтернет речей (IoT) трансформує морську вантажну галузь, дозволяючи здійснювати моніторинг та оптимізувати роботу суден у режимі реального часу. Датчики по всьому судну збирають величезні обсяги даних, які аналізуються за допомогою методів великих даних та прогнозової аналітики. Це дозволяє операторам передбачати потенційні проблеми, скорочувати час простою та оптимізувати споживання палива [53].

У таблиці 2.6 розглянемо технологічні інновації в морській вантажній галузі та їх вплив на оптимізацію операційних процесів.

Таблиця 2.6

Технологічні інновації в морській вантажній галузі та їх вплив на оптимізацію операційних процесів

Технології	Вплив на морську галузь
Штучний інтелект у доставці	Забезпечує автономну навігацію, оптимізує маршрути та покращує прийняття рішень
Прогнозна аналітика в судноплавстві	Передбачає потреби в технічному обслуговуванні, скорочує час простою та підвищує ефективність роботи
Інтернет речей	Сприяє моніторингу в режимі реального часу, відстеженню активів та технічному обслуговуванню на основі стану

Джерело: складено автором за матеріалом [53]

Технологія блокчейн стає революційною у морській галузі Канади, підвищуючи прозорість ланцюга поставок. Країна використовує незмінність та децентралізовану природу блокчейну для створення безпечного та захищеного від несанкціонованого доступу запису транзакцій та обміну даними [53].

У таблиці 2.7 розглянемо імплементацію блокчейн-технологій у морській логістиці та їх функціональні переваги.

Таблиця 2.7

Імплементація блокчейн-технологій у морській логістиці та їх функціональні переваги

Застосування блокчейну	Переваги
Розумні контракти	Автоматизування та оптимізація транзакції, зменшить обсяг паперової роботи та ручні процеси
Відстеження вантажів	Відображення переміщень вантажів у режимі реального часу, покращена прозорість ланцюга поставок
Управління документами	Безпечне та захищене від несанкціонованого доступу зберігання транспортних документів, покращене дотримання вимог

Джерело: складено автором за матеріалом [53]

Така підвищена прозорість зміцнює довіру між партнерами, зменшує шахрайство та помилки, а також оптимізує процеси. Застосування блокчейну в судноплавстві забезпечує повну видимість переміщення вантажів, що дозволяє відстежувати товари в режимі реального часу, а також покращує документацію та управління дотриманням вимог [53].

Канада рухається до спільних екосистем та прийняття рішень на основі даних. Досліджуються можливості застосування блокчейну для підвищення прозорості ланцюга поставок. Розпочинаються ініціативи щодо стандартизації даних та забезпечення сумісності для сприяння безперервному обміну даними та співпраці між зацікавленими сторонами. Ці розробки мають вирішальне значення для підвищення ефективності, зниження витрат та забезпечення більш обґрунтованого прийняття рішень у всьому морському ланцюжку створення вартості [53].

Канада має значний потенціал для подальшого розвитку морських вантажних перевезень завдяки стратегічному географічному положенню, розвиненій портовій інфраструктурі та інтеграції в глобальні ланцюги постачання.

Висновки до другого розділу

1. Аналіз сучасного стану ринку міжнародних перевезень вантажів морським транспортом у Канаді демонструє динамічний розвиток експортно-імпорتنих операцій країни. Дослідження виявило стабільне зростання обсягів морських вантажоперевезень як у внутрішньому, так і в міжнародному сполученні. Особливо інтенсивні торговельні відносини спостерігаються з США, Китаєм, Японією та країнами Європейського Союзу. Структура експорту Канади через морські порти переважно складається з сировинних товарів (енергоресурси, зерно, лісоматеріали, мінеральна сировина), у той час як імпорт представлений готовою промисловою продукцією, споживчими товарами та технологічним обладнанням. Динаміка зовнішньоторговельних операцій демонструє тенденцію до збільшення обсягів торгівлі з країнами Азійсько-Тихоокеанського регіону, що відображається на зростанні вантажообігу західних портів Канади.

2. Дослідження особливостей міжнародних перевезень вантажів морським транспортом у Канаді виявило розвинену портову інфраструктуру

країни, що включає 17 ключових морських портів, які перебувають під управлінням Канадських портових адміністрацій. Найбільшими портами за вантажообігом є Ванкувер, Монреаль, Галіфакс, Принц-Руперт та Квебек, які обладнані сучасними вантажними терміналами, контейнерними майданчиками та складськими комплексами. На ринку морських перевезень Канади домінують такі великі судноплавні компанії як General Electric (215,6 млн дол.), Caterpillar (196,21 млн дол.), CATL (161,15 млн дол.), Siemens (159,75 млн дол.) та RTX Corporation (156,73 млн дол.). Канадські порти характеризуються високим рівнем конкуренції на міжнародному ринку.

3. Аналіз перспектив розвитку морських вантажних перевезень у Канаді на основі тренд-аналізу динаміки експорту та імпорту показав що, потенціал подальшого зростання обсягів морської торгівлі, особливо з країнами Азії та Латинської Америки. Прогнозні моделі демонструють можливість збільшення вантажообігу канадських портів на 15-20% протягом наступних п'яти років. Серед ключових факторів впливу на розвиток галузі визначено: географічне положення, інфраструктурний розвиток, міжнародні торговельні відносини та економічна структура.

ВИСНОВКИ

В ході проведеного дослідження зроблено наступні висновки:

1. У ході дослідження теоретичних засад транспортних перевезень вантажів було визначено, що вантажні перевезення класифікуються за різними критеріями: видом транспорту (морський, залізничний, автомобільний, авіаційний), територіальною ознакою (внутрішні, міжнародні), видом вантажу (генеральні, навалювальні, наливні, небезпечні тощо) та іншими параметрами. Кожен вид транспорту має свої особливості, переваги та недоліки, що впливають на його вибір для здійснення перевезень конкретних видів вантажів.

2. Аналіз особливостей організації морських вантажних перевезень показав, що морський транспорт є найбільш економічно ефективним для міжнародних перевезень значних обсягів вантажів на великі відстані. Особливостями морських перевезень є висока вантажопідйомність суден, відносно низька собівартість перевезень, можливість транспортування великогабаритних і масових вантажів, а також глобальне географічне охоплення. Проте вони характеризуються відносно низькою швидкістю доставки та залежністю від погодних умов і портової інфраструктури.

3. Дослідження сучасного стану ринку міжнародних перевезень вантажів морським транспортом Канади свідчить про значну роль країни у світовій морській торгівлі. Канада, маючи доступ до трьох океанів (Атлантичного, Тихого та Північного Льодовитого), активно використовує свої географічні переваги. Головними країнами експортерами товарів перевезених морським транспортом Канади є США, Китай, Японія, Південна Корея та ін. Морським транспортом перевозились такі експортовані товари, як нафтопродукти, мінерали, зернові, залізна руда та ін. За географічною структурою імпорту товарів перевезених морським транспортом є Китай, США, Японія, Індія та ін. У товарній структурі імпорту переважали контейнерні вантажі, споживчі товари, електроніка, промислове обладнання,

та ін. Морський транспорт відіграє критичну роль у зовнішній торгівлі, особливо в перевезеннях природних ресурсів.

4. Визначено, що особливостями міжнародних перевезень вантажів морським транспортом у Канаді є значна диверсифікація торговельних партнерів, серед яких провідні позиції займають США, Китай, Японія, країни ЄС. Канада має найдовшу берегову лінію та розвинену портову інфраструктуру, що включає понад 500 портів та терміналів, з яких найбільшими є порти Ванкувер, Монреаль, Галіфакс і Принс-Руперт. Функціонують крупні міжнародні та національні судноплавні компанії, які забезпечують регулярні лінійні перевезення та спеціалізовані транспортні послуги.

5. Аналіз перспектив розвитку морських вантажних перевезень у Канаді вказує на наступні тенденції: подальше зростання обсягів міжнародної торгівлі морським шляхом, особливо з країнами Азіатсько-Тихоокеанського регіону; модернізація портової інфраструктури та впровадження новітніх технологій обробки вантажів для підвищення ефективності та екологічності перевезень; розвиток Північного морського шляху у зв'язку зі зміною кліматичних умов та перспективами скорочення часу доставки між Азією та Європою, цифровізація та автоматизація процесів управління ланцюгами поставок для оптимізації морських перевезень.

Канада як морська держава має значний потенціал для подальшого розвитку міжнародних морських перевезень вантажів. Географічне положення країни, розвинена портова інфраструктура, диверсифікація торговельних партнерів та впровадження інноваційних технологій створюють сприятливі умови для зміцнення позицій Канади на світовому ринку морських перевезень. Водночас, для підтримки конкурентоспроможності необхідно постійно вдосконалювати транспортну систему, розвивати нові маршрути перевезень, особливо в умовах зростаючої глобальної конкуренції та зміни кліматичних умов.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Uber Freight. International Freight: Everything You Need to Know. URL: <https://www.uberfreight.com/blog/international-freight/> (дата звернення: 12.02.2025).
2. Asstra. Types of Transportation in Logistics. URL: <https://asstra.com/blog/types-of-transportation-in-logistics/> (дата звернення: 15.02.2025).
3. SeaRates. Intermodal vs Multimodal: What is the difference. URL: <https://www.searates.com/blog/post/intermodal-vs-multimodal-what-is-the-difference> (дата звернення: 15.02.2025).
4. Maersk. Understanding intermodal transportation. URL: <https://www.maersk.com/logistics-explained/transportation-and-freight/2024/09/06/intermodal-transportation> (дата звернення: 16.02.2025).
5. Горяїнов О.М. Транспортні технології і логістика. Книга 1. Теорія і практика дисципліни «Вантажні перевезення» (для транспортних технологів): Підручник. URL: file:///C:/Users/admin/Downloads/t061a_2013_Goryainov.pdf (дата звернення: 16.02.2025).
6. Nexxiot. Intermodal vs. Multimodal Transportation: What Is the Difference? URL: <https://nexxiot.com/container-tracking/intermodal-vs-multimodal/> (дата звернення: 16.02.2025).
7. Rodrigue J.-P. The Geography of Transport Systems. URL: https://geonas.at.ua/_ld/0/34_The_Geography_o.pdf (дата звернення: 17.02.2025).
8. Moov Logistics. Main Features of Road Transport. URL: <https://moovlogistics.com/main-features-of-road-transport/> (дата звернення: 18.02.2025).

9. Transvolando. Advantages and disadvantages of transport by road. URL: <https://transvolando.com/en/advantages-and-disadvantages-of-transport-by-road/> (дата звернення: 18.02.2025).
10. MPM Empire. Види транспорту та їх особливості. URL: <https://mpm-empire.top/uk/vydy-transportu/> (дата звернення: 19.02.2025).
11. Vela Transport. Characteristics of Freight Transportation by Rail. URL: <https://vela.com.vn/characteristics-of-freight-transportation-by-rail/> (дата звернення: 20.02.2025).
12. DHL Freight Connections. Rail freight: Pros and cons of rail transport. URL: <https://dhl-freight-connections.com/en/trends/rail-freight-pros-and-cons-of-rail-transport/> (дата звернення: 20.02.2025).
13. TVL. Міжнародні залізничні перевезення вантажів. URL: <https://www.tvl.net.ua/mizhnarodni-zaliznychni-perevezennya-vantazhiv/> (дата звернення: 21.02.2025).
14. Windward. What is Maritime Transport? URL: <https://windward.ai/glossary/what-is-maritime-transport/> (дата звернення: 22.02.2025).
15. Friedman. Міжнародні морські перевезення. URL: <https://friedman.com.ua/ua/info/transport-traffic/transportation-forwarding/mezhdunarodnye-morskie-perevozki-403/> (дата звернення: 22.02.2025).
16. Comexpoint. International Maritime Transport: Everything You Need to Know. URL: <https://comexpoint.com/en/comexpertos/international-maritime-transport-everything-you-need-to-know/> (дата звернення: 23.02.2025).
17. Cheap2Ship. International Maritime Freight: Advantages and Disadvantages. URL: <https://cheap2ship.com/en/international-maritime-freight-advantages-and-disadvantages/> (дата звернення: 23.02.2025).
18. SeaRates. Breakbulk cargo: what is it and how is it shipped? URL: <https://www.searates.com/about/breakbulk> (дата звернення: 24.02.2025).

19. Вовк Ю.Я., Вовк І.П. Основи теорії транспортних процесів і систем. Навчальний посібник (курс лекцій). Тернопіль: Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя, 2021. 104 с.
20. Uni-Laman. International Sea Freight. URL: <https://www.uni-laman.com/en/our-services/mezhdunarodnye-morskie-perevozki-gruzov/> (дата звернення: 24.02.2025).
21. WeFreight. Types of Air Freight. URL: <https://wefreight.com/types-of-air-freight/> (дата звернення: 25.02.2025).
22. GoodLoading. Air Transport: Characteristics and Loading of Cargo. URL: <https://www.goodloading.com/en/blog/load-placement/air-transport-characteristics-and-loading-of-cargo/> (дата звернення: 25.02.2025).
23. Крамаренко І. С. Транспортна логістика: навчальний посібник / І. С. Крамаренко, І. І. Надточій, Є. Ю. Маркова. URL: <https://rep.nuos.edu.ua/server/api/core/bitstreams/fee69292-d08e-4a8c-9032-d3de895501cf/content> (дата звернення: 25.02.2025).
24. WeFreight. How Does International Ocean Freight Shipping Work? URL: <https://wefreight.com/how-does-international-ocean-freight-shipping-work/> (дата звернення: 26.02.2025).
25. GLC. Етапи організації морських перевезень. URL: <https://glc.in.ua/uk/yetapy-organizacii-morskikh-perevozok/> (дата звернення: 26.02.2025).
26. World Bank. Transport Overview. URL: <https://www.worldbank.org/en/topic/transport/overview> (дата звернення: \ (дата звернення: 28.02.2025).
27. GreyMar. Зернові вантажі. URL: <https://greymar.com.ua/en/%D0%B7%D0%B5%D1%80%D0%BD%D0%BE/> (дата звернення: 29.02.2025).
28. SeaRates. What is Ro-Ro Shipping? URL: <https://www.searates.com/blog/post/what-is-ro-ro-shipping> (дата звернення: 29.02.2025).

29. Смирнов І. Г. Транспортна логістика: навчальний посібник: URL: <http://elib.chdtu.edu.ua/e-books/4237> (дата звернення: 29.02.2025).
30. ShipAFreight. Service: Door to Door & Port to Port. URL: <https://www.shipafreight.com/service-door-to-door-port-to-port/> (дата звернення: 29.02.2025).
31. Lubbers. The Advantages and Disadvantages of Sea Freight. URL: <https://www.lubbers.net/blogs/the-advantages-and-disadvantages-of-sea-freight> (дата звернення: 30.02.2025).
32. Міжнародні перевезення: теорія та практика: навчальний посібник. / А. С. Галкін, В. П. Левада, Ю. А. Давідіч, Н. В. Давідіч, К. Є. Вакуленко URL: <https://eprints.kname.edu.ua/50363/1/2018%20%D0%BF%D0%B5%D1%87.%2011%D0%9D%20%D0%BF%D0%B5%D1%87.%20%21%21%D0%9C%D1%96%D0%B6%D0%BD%D0%B0%D1%80%D0%BE%D0%B4%D0%BD%D1%96%20%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D0%B7%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F%20%D1%80%D0%B5%D0%B4.pdf>
33. Alps Global. What are the Advantages and Disadvantages of Sea Freight? URL: <https://alps-global.com.sg/what-are-the-advantages-and-disadvantages-of-sea-freight/> (дата звернення: 30.02.2025).
34. Logisber. Maritime Transport: Advantages and Disadvantages. URL: <https://logisber.com/en/blog/maritime-transport-advantages-disadvantages> (дата звернення: 14.03.2025).
35. IBISWorld. Ocean & Coastal Transportation in Canada - Industry Report. URL: <https://www.ibisworld.com/canada/industry/ocean-coastal-transportation/1138/> (дата звернення: 14.03.2025).
36. Research and Markets. Canada Marine Freight Market Report. URL: <https://www.researchandmarkets.com/report/canada-marine-freight-market?srsltid=AfmBOooCcpPgrqOb8cTrYAduwtavBVDv4u91r8Lj77Rs8-0VQYiedEJ9> (дата звернення: 15.03.2025).

47. Lusha. Maritime Transportation Companies in Canada. URL: <https://www.lusha.com/company-search/maritime-transportation/cbc8e5600a/canada/193/> (дата звернення: 07.04.2025).
48. Transport Canada. Marine Transportation - Annual Report 2011. URL: <https://tc.canada.ca/en/corporate-services/transparency/corporate-management-reporting/transportation-canada-annual-reports/transportation-canada-2011/marine-transportation> (дата звернення: 08.04.2025).
49. Council of Canadian Academies. The Value of Marine Shipping to Canada. URL: https://cca-reports.ca/wp-content/uploads/2018/08/ValueMarineShipping_fullreport_EN.pdf (дата звернення: 10.04.2025).
50. Virtue Marine. 2025 Maritime Outlook: Trends, Technologies and Transformations. URL: <https://www.virtuemarine.nl/post/2025-maritime-outlook-trends-technologies-and-transformations> (дата звернення: 12.04.2025).
51. Кваліфікаційна робота бакалавра : методичні рекомендації до виконання для здобувачів вищої освіти першого (бакалаврського) рівня освітньо-професійної програми «Міжнародна логістика і митна справа» уклад. Л. І. Григорова-Беренда, А. С. Зайцева, С. А. Касьян, Н. В. Непрядкіна, О. В. Ханова. – 2-ге вид., перероб. і доп. Харків : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2024. URL: <https://international-relationstourism.karazin.ua/themes/irtb/resources/47777854f326550857ee7a7f122add92.pdf> (дата звернення: 11.05.2025).
52. Кракотець А.І. Сучасний стан міжнародних перевезень вантажів морським транспортом Канади. URL: <https://international-relationstourism.karazin.ua/themes/irtb/resources/4e03372736a97788dcbc31ed113dcf04.pdf>