

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна
Факультет міжнародних економічних відносин та туристичного бізнесу
Кафедра міжнародних економічних відносин імені Артура Голікова

Кваліфікаційна робота бакалавра

на тему: **«ОСОБЛИВОСТІ СУЧАСНИХ МІЖНАРОДНИХ
МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ У США»**

Виконав:
студент 4 курсу групи УЛІМ-41
спеціальності 292 «Міжнародні економічні
відносини»
освітньої програми «Міжнародна
логістика і митна справа»
першого (бакалаврського) рівня вищої
освіти

Хащенко В. Р.

Керівник  к.с.н., доц. Макаrchук К. О.

Рецензент:

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
 Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна
 Факультет міжнародних економічних відносин та туристичного бізнесу
 Кафедра міжнародних економічних відносин імені Артура Голікова
 Рівень вищої освіти перший (бакалаврський)
 Спеціальність 292 «Міжнародні економічні відносини»
 Освітня програма – «Міжнародна логістика і митна справа»

ЗАТВЕРДЖУЮ

В.о. завідувач кафедри міжнародних
 економічних відносин
 імені Артура Голікова
 Марченко І.С.

«___» _____ 2023 року

З А В Д А Н Н Я НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТУ

Хащенко Всеволода Романовича

(прізвище, ім'я, по батькові студента)

1. Тема роботи Особливості сучасних міжнародних морських перевезень вантажів у США

керівник роботи _____ к.е.н., доц. Макарчук К. О. _____,

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

затверджені наказом по університету від «24»01.2024 року №4002-5/163

2. Строк подання студентом роботи 31.05.2024 р.

3. Перелік питань, які потрібно розробити

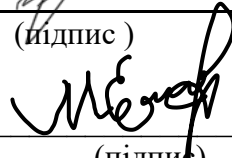
Охарактеризувати сутність поняття та класифікацію міжнародних перевезень вантажів; дослідити організацію міжнародних перевезень вантажів морським транспортом; дослідити сучасний стан ринку міжнародних перевезень вантажів морським транспортом у США; проаналізувати особливості міжнародних перевезень вантажів морським транспортом у США; визначити тенденції розвитку сучасних міжнародних перевезень вантажів морським транспортом у США.

4. План роботи

№ з/п	Назви етапів роботи
1	Теоретичні засади дослідження міжнародних перевезень вантажів
2	Особливості міжнародних перевезень вантажів морським транспортом у США

5. Дата видачі завдання 01.12.2023

Студент  Хашенков В. Р.
(підпис) (прізвище та ініціали)

Керівник роботи  Макарчук К. О.
(підпис) (прізвище та ініціали)

ЗМІСТ

ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ.....	7
1.1. Сутність поняття та класифікація міжнародних перевезень вантажів ...	7
1.2. Організація міжнародних перевезень вантажів морським транспортом...	13
Висновки до першого розділу	22
РОЗДІЛ 2. ОСОБЛИВОСТІ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ У США	23
2.1. Сучасний стан ринку міжнародних перевезень вантажів морським транспортом у США.....	23
2.2. Особливості міжнародних перевезень вантажів морським транспортом у США	34
2.3. Тенденції розвитку сучасних міжнародних перевезень вантажів морським транспортом у США.....	45
Висновки до другого розділу	52
ВИСНОВКИ	54
СПИСОК ВИКОРИСАНИХ ДЖЕРЕЛ	57

ВСТУП

Актуальність теми кваліфікаційної роботи. Сучасні міжнародні морські перевезення вантажів є одним з найважливіших елементів світової економіки. США, як одна з провідних економік світу, займає центральне місце у глобальній морській торгівлі. Ефективна організація морських перевезень сприяє не тільки економічному зростанню країни, але й забезпечує стабільність та розвиток світових логістичних ланцюгів. В умовах постійно зростаючих обсягів вантажопотоків, новітніх технологічних досягнень та змін у регуляторних вимогах, дослідження особливостей сучасних міжнародних морських перевезень вантажів у США є надзвичайно актуальним. Це дозволить виявити поточні тенденції, виклики та можливості для покращення ефективності та екологічності морських перевезень.

Дослідження проблематики особливостей сучасних міжнародних перевезень вантажів морським транспортом у США є однією з найпоширеніших тем сьогодення.

Ступінь вивчення проблеми. Дослідженням теми займалися вітчизняні та зарубіжні науковці до яких можна віднести: Охота В.І., Попель С.А., Неліпович О.В., Мотюк К.Д., Булатов С.В., Fabien Bertho, Jean-Paul Rodrigue та інші. Однак, з урахуванням постійних змін у цій галузі світової економіки та інтенсивності трансформаційних процесів у ній, відкривається широкий простір для нових досліджень та розуміння важливості економічних процесів у цьому контексті та їх впливу на глобальний економічний розвиток.

Метою кваліфікаційної роботи є визначення особливостей сучасних міжнародних морських перевезень вантажів у США. Досягнення визначеної мети роботи обумовлено вирішенням таких наукових завдань:

- Охарактеризувати сутність поняття та класифікацію міжнародних перевезень вантажів;

- дослідити організацію міжнародних перевезень вантажів морським транспортом;

- дослідити сучасний стан ринку міжнародних перевезень вантажів морським транспортом у США;
- проаналізувати особливості міжнародних перевезень вантажів морським транспортом у США;
- визначити тенденції розвитку сучасних міжнародних перевезень вантажів морським транспортом у США.

Об'єктом дослідження є процес міжнародних перевезень вантажів.

Предметом дослідження є особливості та тенденції міжнародних перевезень вантажів морським транспортом у США.

Методи дослідження. У дослідженні особливостей сучасних міжнародних морських перевезень вантажів у США використані різноманітні методи для збору, аналізу та інтерпретації даних. Аналітичні методи дозволили розглянути проблему з різних точок зору, розбираючи складні питання на більш прості компоненти для детального аналізу. Статистичні методи, завдяки обробці та аналізу великих обсягів даних, допомогли виявити закономірності, тенденції та статистично значущі відхилення. Використання офіційних джерел, таких як звіти урядових органів, статистичні дані та законодавство, дозволило отримати достовірну та актуальну інформацію для дослідження.

Інформаційна база досліджень. Інформаційну базу дослідження складають наукові публікації, офіційні звіти міжнародних організацій та доповіді статистичних органів, наукові статті, Інтернет ресурси.

Структура роботи. Кваліфікаційна робота складається зі вступу, двох розділів та висновків. Загальний обсяг роботи 66 сторінок, що включає 16 рисунків, 9 таблиць. Список джерел налічує 84 джерела.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

1.1. Сутність поняття та класифікація міжнародних перевезень вантажів

У сучасному світі, де глобалізація визначає економічні процеси та міжнародні відносини, міжнародні перевезення вантажів стають ключовою ланкою в ланцюжку глобальної торгівлі та виробництва. Поняття міжнародних перевезень вантажів охоплює широкий спектр діяльностей, від транспортування товарів морем і повітрям до перевезення по суші через кордони країн. Вони не лише забезпечують потреби національних економік у ресурсах і товарах, але й сприяють зростанню міжнародної торгівлі, співпраці між державами та розвитку глобальної економіки в цілому.

Транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється відповідно до державних цільових програм з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою [1].

Перевезення вантажів - це процес транспортування різних видів вантажів з однієї точки до іншої, що може здійснюватися різними видами транспорту та є основою глобальної логістики. Загалом, воно є мультимодальним, охоплюючи усі види транспорту. Ефективність глобального ланцюга поставок значною мірою залежить від використовуваної транспортної мережі. Більша увага приділяється наземному розподілу автомобільним, залізничним транспортом і каналами, охоплюючи комбінований транспорт від постачальника до споживача. У деяких випадках у нас є повітряний міст, який додає новий вимір логістичним операціям у всьому світі. [2].

Вантажні перевезення завжди були невід'ємною складовою розвитку економіки. Зараз це стало одним із найбільш критичних і динамічних аспектів

транспортного сектору, де зміни стали можливими. Вантажні перевезення є основним елементом, що підтримує глобальні товарні ланцюги та ланцюги поставок, складні та функціонально інтегровані мережі виробництва, торгівлі та надання послуг, які охоплюють усі етапи виробництва від переробки сировини до ринкового розподілу та післяринкових послуг [3].

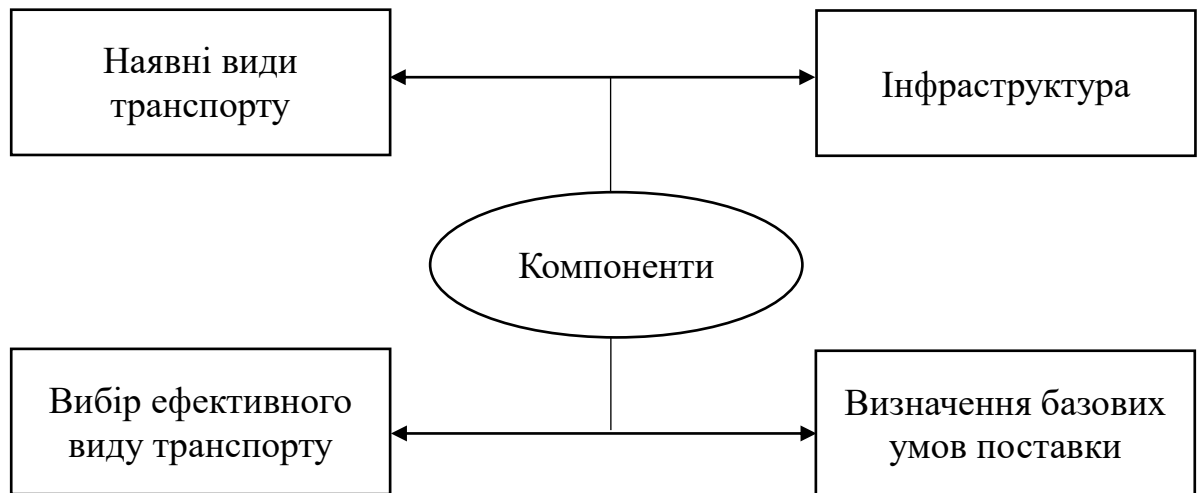


Рис. 1.1. Компоненти міжнародних перевезень

Джерело: складено авторами за матеріалами [4; 5]

Міжнародні перевезення включають переміщення товарів між різними країнами за допомогою різних видів транспорту, таких як автомобільний, повітряний, залізничний, морський або трубопровідний.

Компанії, що спеціалізуються на міжнародних перевезеннях, пропонують широкий спектр послуг, включаючи допомогу в оформленні документів, митному оформленні, страхуванні, складському зберіганні та самій доставці товарів. Міжнародні перевезення полегшують торгівлю між державами, обравши конкретний вид транспорту в залежності від типу вантажу, умов поставки, часу постачання та, безпосередньо, вартості, які забезпечать безперебойну та безпечну доставку товарів, що дозволить компаніям розширювати свої ринки [6; 7; 8].

На рис. 1.2 представимо види транспортування вантажів у логістичному ланцюжку.

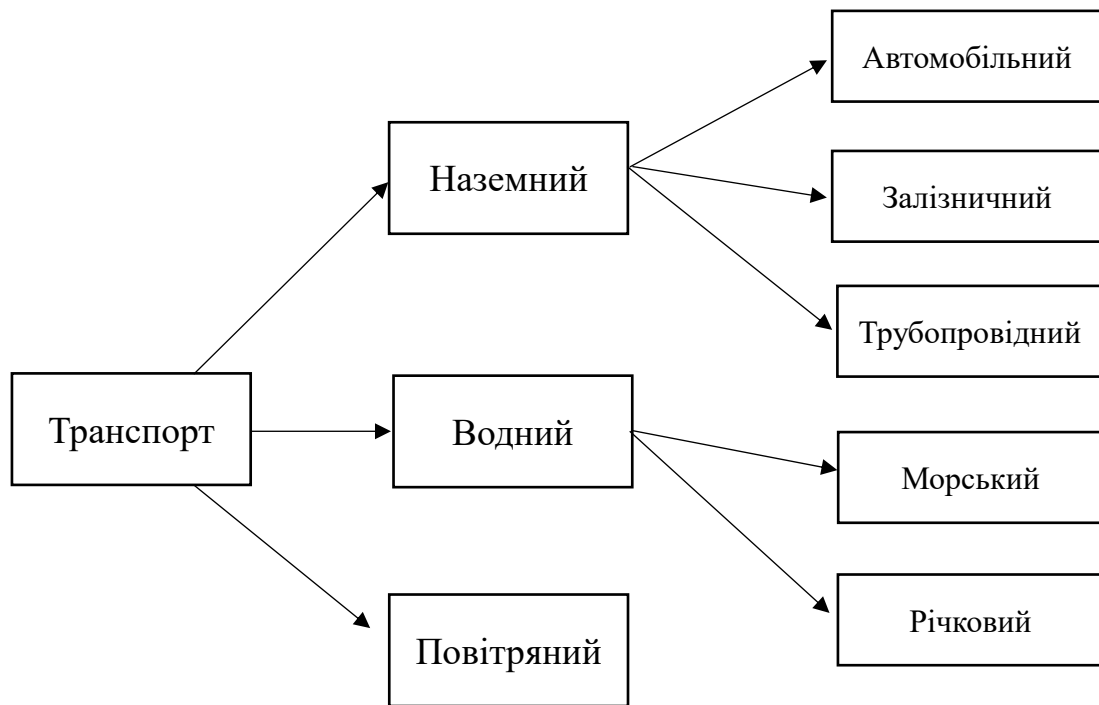


Рис. 1.2. Види транспортування вантажів

Джерело: складено авторами за матеріалами [8; 9; 10]

Транспортування вантажів залежить від кількох факторів, зокрема:

- Типу вантажу. Характер і характеристики вантажу, що транспортується, наприклад його розмір, вага, крихкість і вартість, впливають на вибір способу транспортування та рівень необхідного обслуговування;

- Відстані і маршруту. Відстань між пунктом відправлення та пунктом призначення, а також пройдений маршрут впливають на вибір способу транспортування та необхідний рівень обслуговування; Наприклад, менші відстані краще підходять для автомобільного транспорту, тоді як для більших відстаней може знадобитися повітряний або морський транспорт.

- Час і терміновість. Чутливість до часу вантажів, що транспортуються, таких як швидкопсувні вантажі або термінові відправлення, може вплинути на вибір способу транспортування та рівень необхідного обслуговування; Наприклад, авіап перевезення можуть бути кращими для вантажів, чутливих до часу, тоді як автомобільні перевезення можуть бути більш придатними для менш термінових відправлень.

- Вартість і бюджет. Вартість транспортування та виділений на нього бюджет можуть впливати на вибір способу транспортування та рівень необхідного обслуговування. Наприклад, автомобільний транспорт може бути економічно ефективнішим на коротші відстані, тоді як повітряний транспорт може бути дорожчим, але швидшим на більші відстані.

- Технології та інфраструктура. Наявність і якість транспортної інфраструктури, а саме дороги, порти та аеропорти, а також рівень технологій, що використовуються в транспортуванні, можуть впливати на вибір способу транспортування та рівень необхідного обслуговування. Наприклад, використання GPS і технології стеження може підвищити ефективність і надійність автомобільного транспорту [11; 12; 13; 14].

Наземний транспорт є одним із найважливіших видів транспорту, який передбачає переміщення вантажів по суші. Це життєво важлива частина глобальної транспортної мережі, що відіграє ключову роль у сприянні торгівлі як у межах самої країни, так і за її межами. До наземного транспорту можна віднести такі види транспорту як автомобільний, залізничний і трубопровідний [15; 16].

Автомобільний транспорт. Автомобільний транспорт є одним із найпоширеніших способів переміщення вантажів, транспортування вантажівками, який бере участь майже в кожному процесі експорту та імпорту, оскільки вантажівки використовуються, як обслуговуючий засіб – розвантаження залізничних та морських транспортних засобів, для транспортування вантажів зі складу в порт та аеропорт, або навіть безпосередньо до складу. [10; 16; 17].

Іншим важливим видом наземного транспорту є залізничний транспорт. Залізничний транспорт є одним із найдешевших способів перевезення вантажу, а також одним із найкращих видів транспортних засобів для великих вантажів. Залізниця має ряд переваг особливо з точки зору безперебойності постачання, безпеки, швидкості та здатності перевозити великогабаритні партії вантажів на великі відстані, оскільки потягам притаманні закриті

розклади за окремими залізничними маршрутами. Основним типом вантажів, який перевозить залізничний транспорт є сипучі вантажі [10; 16; 17].

Трубопровідний транспорт - це спеціалізований вид наземного транспорту, який передбачає переміщення рідин або газів по мережі труб. Він зазвичай використовується для транспортування нафтопродуктів, природного газу та інших небезпечних матеріалів. Трубопровідний транспорт вважається автоматизованим, безпечним і ефективним способом транспортування вантажів як на великі, так і на короткі відстані завдяки контрольованому середовищу та зниженому ризику аварій [10].

Морський транспорт, також відомий як океанський транспорт - це вид транспорту, що слугує для переміщення вантажів морем. Це важлива частина світової торгівлі, адже майже 90% міжнародної торгівлі здійснюється саме таким видом транспорту. Данний вид транспорту включає різні типи суден, такі як балкери, контейнеровози, танкери та інші [17; 18; 19].

Річковий транспорт - це місцевий вид водного транспорту, який відповідає за перевезення вантажів і людей у межах річки. Він включає в себе судна малого та середнього розміру як для комерційного, так і для громадського транспорту, а також для особистого транспорту на різні відстані в межах географічних меж країни. Річковий транспорт включає звичайні вантажні або вантажні судна, рибальські судна, баржі, швидкісні катери, пароплави, шлюпки, яхти, тощо [18; 19].

Повітряний транспорт - це важливий вид транспорту, який відіграє значну роль у глобальному ланцюгу постачання, особливо для транспортування вантажів з найменшими затратами часу. Необхідно відмітити, що повітряний транспорт є відносно новим видом транспорту, що дозволило логістичним компаніям все частіше використовувати його в організації міжнародних перевезень. [17; 20; 21].

Транспорт - важливий аспект сучасного життя, і різні види транспорту мають свої переваги та недоліки. Кожен вид транспорту має свої унікальні

характеристики, які впливають на вибір транспортного засобу для окремих задач відповідно до товарів і послуг.

У таблиці 1.1 представимо переваги та недоліки різних видів транспорту.

Таблиця 1.1

Переваги та недоліки різних видів транспорту

Вид транспорту	Переваги	Недоліки
Автомобільний	Гнучкість, доступність, зручність, економічність, широкий вибір перевізників	Вантажопідйомність, затори та затримки, дальність перевезень, залежність від ціни на паливо
Залізничний	Фіксовані маршрути, регулярність, низька собівартість, висока швидкість	Обмежені місця вивантаження, значні витрати на інфраструктуру
Повітряний	Швидкість перевезення, економія часу, широке охоплення, зручне відстеження	Висока вартість, переважно пасажирські перевезення, залежність від погодних умов
Морський	Висока місткість, низька ціна перевезення, великий обсяг вантажу, пропускна здатність	Довжина плавання, низька частота відправлень, обмежені місця вивантаження
Трубопровідний	Низька собівартість перевезення, безпека, можливість автоматизації,	Гнучкість, обмежена номенклатура вантажів

Джерело: складено авторами за матеріалами [22; 23; 24; 25]

Автомобільний транспорт включає автомобілі, автобуси, мотоцикли та інші транспортні засоби, які рухаються по дорогах. Характеризується високою гнучкістю та доступністю, особливо для коротких відстаней та доставки від дверей до дверей. Проте він має деякі недоліки із трафіком – затори та затримки на дорогах, залежністю від ціни на паливо та забрудненням довкілля, яке відіграє досить серйозну роль на сьогодні, адже є велика кількість замовників, що не підтримують викиди CO₂ і віддають перевагу іншим видам транспорту [22; 23; 25].

Залізничний транспорт використовують залізниці для перевезення пасажирів та вантажів на великі відстані. До переваг можна віднести велику місткість транспортного засобу та його ефективність для перевезення великих обсягів вантажів, як на короткі, так і на далекі відстані. До недоліків даного

виду транспорту можна віднести обмежені місця вивантаження товарів, недостатня гнучкість, адже потребує допоміжного виду транспорту, автомобільного, для вивантаження та завантаження вантажів [22; 23; 25].

Повітряний транспорт використовує літаки для перевезення пасажирів та вантажів на великі відстані. Характеризується високою швидкістю, великим охопленням та ефективністю перельотів. До недоліків цього виду транспорту можна віднести значні витрати, обмежена місткість для великих обсягів вантажів та чутливість до погодних умов [22; 23; 25].

Морський транспорт забезпечує перевезення вантажів та пасажирів морем на великі відстані. До переваг цього виду транспорту можна віднести його найбільшу місткість серед усіх видів транспорту, низьку вартість перевезень вантажів та його пропускну здатність. До недоліків відносять час перевезення – доставка вантажу може займати від одного місяця, необхідність обслуговування та залежність від погодних умов [22; 23; 24].

Трубопровідний транспорт є одним з ключових елементів сучасної логістики, що забезпечує перевезення рідин і газів по спеціально побудованим трубопроводам. Головною перевагою трубопровідного транспорту є можливість його автоматизації та безпека перевезень, оскільки трубопроводи забезпечують стабільну та надійну транспортну інфраструктуру. До недоліків відносять його невелику номенклатуру вантажів [22; 25].

У сучасному світі різноманітність перевезення товарів різними видами транспорту дає можливість обрати той вид транспорту, який більш підходить за різними факторами. Одним з найпопулярніших видів транспорту сьогодні є морський. Країни світу які мають вихід до морів та океанів використовують активно саме транспортування цим видом транспорту.

1.2. Організація міжнародних перевезень вантажів морським транспортом

Морський транспорт є одним із провідних компонентів логістичної системи, який відповідає за перевезення та обробку вантажів через океан, тим самим з'єднуючи широко розгорнуті транспортні мережі між вантажовідправниками та вантажоодержувачами [26].

Якщо морський транспорт недостатньо інтегрований у загальний логістичний ланцюг, це може призвести до додаткових витрат, невиправданих затримок і аварій, порушуючи тим самим безперебійний потік постачання. Саме тому морський транспорт повинен обробляти вантажі у висококоординований спосіб, забезпечуючи синхронізацію з іншими елементами логістики і слугувати безперебійною системою [26].

Удосконалення морських операцій з метою успішної інтеграції логістики робить внесок у кращий результат усієї логістичної організації. У цьому відношенні морські перевезення можна розглядати як стратегічно важливу частину системи логістичної інтеграції [26].

Комплексний попит на морський транспорт створив концепцію «морська логістика». Морська логістика – це процес планування, впровадження та управління переміщенням товарів та інформації, залученої до морських перевезень. Морську логістику можна відрізнити від морського транспорту як за її координаційною, так і за управлінською функцією [26].

У таблиці 1.2 наведемо порівняльну характеристику «морської логістики» та «морського транспортування».

Порівняння характеристика морської логістики та морського транспортування

Особливість	Морська логістика	Морські перевезення
Концепт	Процес планування, реалізації та управління переміщенням товарів та інформації, залучених до морських перевезень.	Процес перевезення та обробки вантажів через океан.
Точка координації	Морська логістика пов'язана не лише з окремими функціями, пов'язаними з морським транспортуванням, а й з ефективним логістичним потоком як системним об'єктом системи логістичної інтеграції.	Морський транспорт підкреслює окремі функції, пов'язані з морським транспортом.
Цілі	Забезпечити ефективне та рентабельне переміщення товарів та інформації через океан.	Безпечне транспортування вантажів через океан.
Діяльність	Планування та розклад відправлень, укладення договорів з перевізниками, організація страхування вантажів, відстеження відправлень, митне оформлення, управління зберіганням та складуванням вантажів та надання інших логістичних послуг.	Навантаження та розвантаження вантажів, перевезення вантажів через океан, доставка вантажів до місця призначення.
Виклики	Складність глобального ланцюжка поставок, регулятивне середовище, що постійно змінюється, потреба в ефективних і рентабельних транспортуваннях, а також ризики, пов'язані з морськими транспортуваннями.	Ризики, пов'язані з морськими перевезеннями, такі як піратство, шторми та аварії, потреба в спеціальному обладнанні та досвіді, а також проблеми з дотриманням міжнародних правил.
Вплив	Морська логістика відіграє життєво важливу роль у світовій економіці, сприяючи переміщенню товарів та інформації через океан.	Морський транспорт є важливим для глобального переміщення товарів і відіграє життєво важливу роль у міжнародній торгівлі.

Джерело: складено авторами за матеріалами [26; 27; 28]

Проаналізувавши таблицю 1.2 можна сказати, що спеціалізація морського транспортування спрямована більше на окремі функції, пов'язаних з морським транспортом, і прагне до власної конкурентоспроможності з операторами транспортних терміналів. Діяльність морської логістики направлена ж не на окремі функції, що пов'язані із морським транспортом, а на регулювання усього логістичного потоку. Щодо управлінських функцій, морська логістика включає не лише діяльність, пов'язану з морськими перевезеннями, наприклад

укладання контрактів, доставка, переміщення вантажу та навантаження тп розвантаження, а також інші логістичні послуги, такі як, зберігання, складування, управління запасами, надання розподільного центру, контроль якості, тестування, складання, пакування та ремонт.

Оскільки концепція морської логістики розроблена на основі вивчення морських перевезень у контексті системі логістичної інтеграції, наступні три ключові гравці морських перевезень складають систему морської логістики: доставка, експлуатація порту або терміналу та експедирування вантажів.

У таблиці 1.3 наведені основні та допоміжні логістичні функції, які повинні забезпечувати морські оператори.

Таблиця 1.3

Основні функції та допоміжні види діяльності морської логістики

Функції	Транспортування	Портова/термінальна експлуатація	Вантажоперевезення
Основна функція	Переміщення вантажів між портами	Прийом вантажів; підготовка необхідних документів для морського перевезення та торгівлі від імені відправників вантажу.	Бронювання суден та підготовка необхідних документів для морського перевезення та торгівлі від імені відправників вантажу.
Допоміжна логістична діяльність	Документація, що стосується морської торгівлі; відстеження та інформація про контейнери; інтермодальне обслуговування.	Складське господарство; пропозиція розподільного центру; тестування; збірка; ремонт.	Управління запасами, пакування, складування.

Джерело: [29]

Як зазначено в таблиці 1.3, основною функцією морської логістики є перміщення вантажів між портами, а серед допоміжних – обслуговування, надання документації а також додаткові логістичні послуги. Ці додаткові логістичні послуги є основною частиною діяльності фізичного розподілу, наприклад складування, обробка матеріалів, пакування, інвентаризація товарів, планування розподілу, обробка замовлень, транспортування та обслуговування клієнтів.

Контейнерні перевезення у контексті міжнародних морських перевезень вантажів є важливим аспектом світової торгівлі. Перевезення вантажів у контейнерах включають переміщення товарів у стандартизованих транспортних ящиках, які повторно закриваються, здійснюючись морськими шляхами. Цей метод став кращим способом транспортування вантажів через океани, оскільки приблизно 90% вантажів у всьому світі перевозяться морським транспортом саме в контейнерах [30; 31].

Ці контейнери необхідні для обробки понад 60% міжнародної торгівлі та відіграють ключову роль у судноплавній галузі. Обсяг морських перевезень зазвичай вимірюється в метричних тоннах або TEU (двадцятифутових еквівалентних одиницях), що є стандартизованим показником для розрахунку місткості контейнерів і місткості судна та терміналу. Для морських перевезень використовуються різні типи контейнерів, кожен з яких призначений для окремого типу вантажу, наприклад суховантажні контейнери призначені для генеральних вантажів, рефрижераторні контейнери - для швидкопсувних або фармацевтичних продуктів, стелажні контейнерів - для великогабаритних предметів, контейнери з відкритим верхом - для об'ємних або великогабаритних вантажів та контейнерів для рідин [30; 31].

У таблиці 1.4 наведено основні типи контейнерів та види вантажу, які перевозяться морським транспортом.

Таблиця 1.4

Основні види вантажів, що перевозяться в контейнерах при міжнародних морських перевезеннях

Тип контейнеру	Вид вантажу	Основні транспортні характеристики
Суховантажний контейнер	Товари широкого вжитку, сировина, промислова продукція, одяг, меблі, іграшки тощо	Підходить для різноманітних сухих, нешвидкопсувних продуктів. На них припадає близько 80-90% усіх морських контейнерів.
Контейнер для рідини	Рідини та зріджені гази, такі як хімікати, паливо, масла	Циліндрична або прямокутна конструкція резервуара для надійного транспортування рідин. Функції безпеки, такі як запобіжні клапани та датчики температури.

Продовження таблиці 1.4

Плоскі стеляжні контейнери	Великі, громіздкі предмети або предмети неправильної форми	Відкрита конструкція зі складними або знімними бічними стінками. Дозволяє здійснювати верхнє або бокове завантаження за допомогою кранів або вилкових навантажувачів.
Контейнери з відкритим верхом	Великогабаритні вантажі (машини, транспортні засоби, важке обладнання, великі конструкції)	Жорстка основа зі знімною конструкцією даху та додатковими знімними боками. Дозволяє здійснювати верхнє завантаження за допомогою кранів і бокове завантаження за допомогою вилкових навантажувачів. Вимагає надійного кріплення та покриття для відкритого вантажу під час транспортування.
Рефрижераторні контейнери	Товари, що швидко псуються, наприклад свіжі та заморожені продукти, фармацевтичні препарати тощо.	Оснащені холодильною установкою для підтримки певного температурного режиму. Монітори та сигналізація для забезпечення постійної температури вантажу. Під час транспортування потрібне джерело живлення.

Джерело: складено авторами за матеріалами [33; 34; 35]

У сфері світового морського судноплавства існують два основні типи судноплавних послуг: трампове судноплавство та лінійне судноплавство. Кожен тип служить окремим цілям у мережі міжнародної морської торгівлі, сприяючи ефективності та надійності перевезень вантажів у всьому світі [36].

Трампове судноплавство, також відоме як чартерне судноплавство - це вид морського транспортування, який характеризується використанням суден, які не працюють за фіксованим графіком або маршрутами. Трампові судна орендуються клієнтами на основі попиту, пропонуючи гнучкість у транспортуванні різних типів вантажів між портами. Трампове судноплавство зазвичай використовується для перевезення. На відміну від лінійного судноплавства, трампове судноплавство не дотримується регулярного розкладу та доступне за короткий термін для завантаження та вивантаження вантажу із порту в порт. Вони торгують на спотовому ринку, в очікуванні запитів від вантажовласників, які бажають відправити товари. Відділ фрахтування у трамповому судноплавстві відіграє вирішальну роль у наданні

точної інформації про місцезнаходження судна та очікуваний час прибуття в наступний порт для відповіді на запити вантажовласників. Морські перевезення зазвичай здійснюються на умовах безкоштовного борту (FOB), коли фрахтувальник або покупець покриває всі витрати та страхові поліси. Цей тип судноплавства відомий своєю гнучкістю, економічною ефективністю та придатністю для конкретних типів вантажів, що робить його життєво важливим компонентом світової морської торгівлі [37; 38].

Лінійні перевезення є важливим аспектом морської індустрії, що передбачає переміщення товарів і вантажів з одного пункту призначення в інший за допомогою великих океанських кораблів, які працюють за фіксованими графіками і маршрутами. Цей метод судноплавства є високоорганізованим, коли судна слідують заздалегідь визначеним маршрутам і регулярно заходять у певні порти. Лінійні послуги відомі своєю надійністю, ефективністю та передбачуваністю, що робить їх кращим вибором для перевезення різних типів вантажів, включаючи контейнерні вантажі, транспортні засоби, обладнання та іншу промислову продукцію [37; 38; 39].

Однією з ключових переваг лінійних перевезень є їх економічна ефективність порівняно з авіаперевезеннями, що робить їх популярним вибором для багатьох компаній. Лінійне судноплавство пропонує гнучкість у виборі відповідного розміру судна відповідно до вантажу, забезпечуючи безпечне та надійне транспортування. Крім того, лінійні судна здатні перевозити значну обсяг вантажів, що робить їх придатними для транспортування важкої техніки, транспортних засобів і контейнерів [37; 39].

Довжина водних шляхів відіграє важливу роль у міжнародних перевезеннях вантажів морським транспортом, забезпечуючи важливі сполучення для морської торгівлі. Водні шляхи, включаючи річки, моря, океани, озера та прибережні маршрути, служать життєво важливими каналами для транспортування вантажів між країнами та регіонами [40].

Країни з розгалуженою системою внутрішніх водних шляхів, такі як Росія, Бразилія та Сполучені Штати, отримують вигоду від сполучених водних

шляхів, які полегшують транспортування вантажів до головних портів і комерційних центрів. Хоч і загальна довжина водних шляхів є важливою, практична судноплавна діяльність і глибина цих водних шляхів мають вирішальне значення для розміщення великогабаритних суден і підтримки ефективного переміщення товарів.

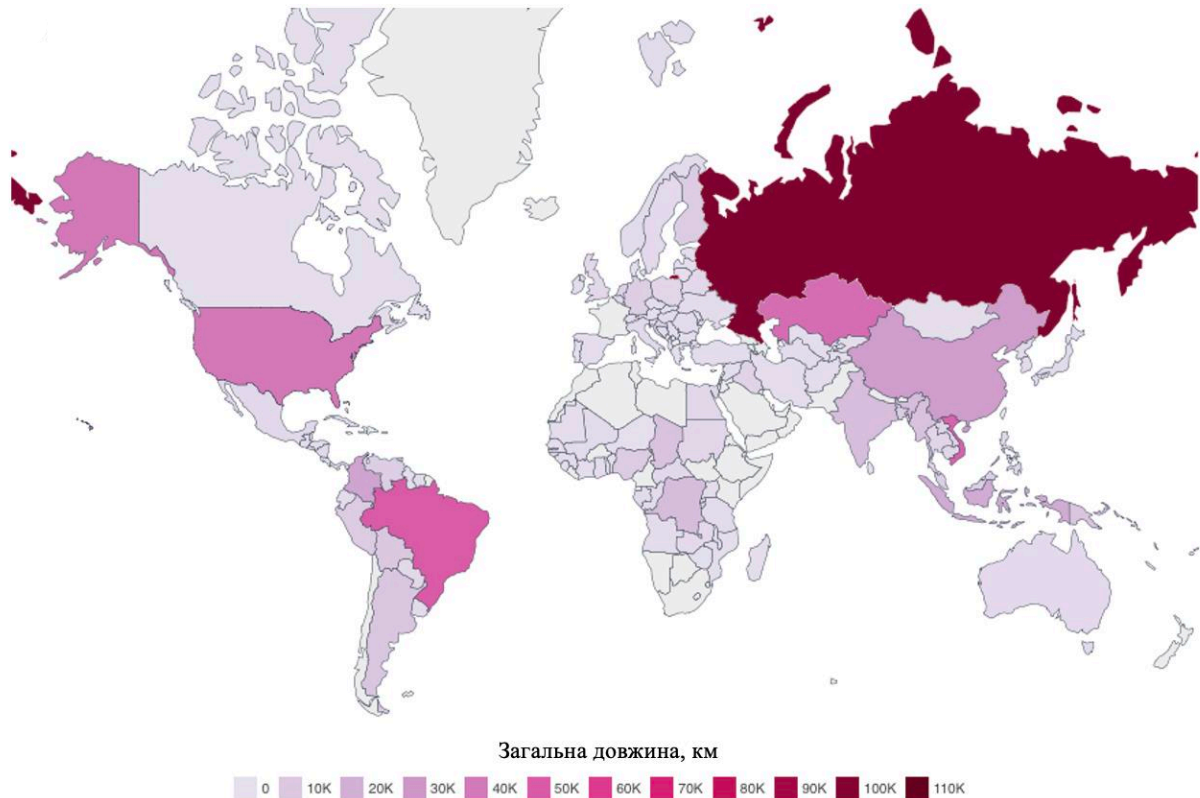


Рис. 1.3. Довжина водних шляхів за країнами, 2024 рік

Джерело: [41; 42]

Росія має найбільшу кількість водних шляхів - 102 000 кілометрів, що робить її країною з найрозгалуженішою водною мережею. Слідом за нею йде Бразилія, яка посідає друге місце з близько 50 000 кілометрів водних шляхів. Наступні позиції займають В'єтнам, Казахстан і США з більш ніж 47 000, майже 44 000 і приблизно 41 000 кілометрів водних шляхів. Незважаючи на те, що Канада є другою за величиною країною у світі з площею 10 мільйонів квадратних кілометрів, вона не потрапляє до десятки країн з найдовшими водними шляхами, посідаючи набагато нижчу позицію, маючи лише 636 кілометрів.

Враховуючи, що океани покривають понад 70% поверхні Землі, що дає змогу морським перевезенням відігравати найважливу роль у міжнародній торгівлі, їхнє ефективне регулювання має вирішальне значення. Таке регулювання є життєво важливим для захисту морського середовища, забезпечення безпеки людей і сприяння справедливій та ефективній морській торгівлі. Міжнародні організації, такі як Міжнародна морська організація (ІМО), укладають угоди, конвенції та нормативно-правову базу для встановлення стандартів, які регулюють різні аспекти морського транспорту, включаючи безпеку суден, запобігання забрудненню та добробут екіпажу.

У таблиці 1.5 представимо основні міжнародні конвенції, які регулюють морські перевезення.

Таблиця 1.5

Основні міжнародні конвенції, що регулюють морські перевезення

Конвенція	Переклад	Функція
SOLAS	Міжнародна конвенція з охорони життя на морі	Встановлює мінімальні стандарти для конструкції, обладнання та експлуатації суден.
MARPOL	Міжнародна конвенція про запобігання забрудненню з суден	Регулює запобігання забрудненню з суден, включаючи нафту, хімікати, стічні води та сміття.
COLREG	Конвенція про міжнародні правила запобігання зіткненню суден у морі	Визначає «правила дорожнього руху», щоб уникнути зіткнень у морі.
STCW	Міжнародна конвенція про підготовку, дипломування та несення вахти моряків	Встановлює глобальні стандарти підготовки та дипломування моряків.

Джерело: складено авторами за матеріалами [43; 44]

Міжнародні конвенції, що регулюють морський транспорт, відіграють важливу роль у забезпеченні безпеки, охорони навколишнього середовища та регулюванні міжнародних стандартів у судноплавстві. Конвенції, такі як SOLAS, MARPOL, COLREG, та STCW, встановлюють мінімальні стандарти для запобігання забрудненню, правила уникнення зіткнень у морі, стандарти підготовки моряків та захист прав праці моряків.

Організація міжнародних перевезень вантажів морським транспортом є важливим аспектом сучасної логістики. Вона регулюється низкою

міжнародних угод та конвенцій, які встановлюють стандарти та практики управління різними аспектами морських перевезень, включаючи безпеку суден, запобігання забрудненню, добробут екіпажу та відповідальність, які впливають на сучасний стан морських перевезень.

Висновки до першого розділу

1. Сучасні міжнародні перевезення вантажів морським транспортом відіграють ключову роль у глобальній логістичній системі, забезпечуючи ефективний та надійний рух товарів між країнами через морські шляхи. Сутність цих перевезень полягає в організації та здійсненні транспортування вантажів між державами. Класифікація міжнародних вантажних перевезень включає різні види транспорту, серед яких морський, повітряний, автомобільний, залізничний і трубопровідний пропонують унікальні переваги для задоволення конкретних потреб в залежності від типу вантажів, що перевозяться та умов поставки. Морський транспорт, як рентабельний і ефективний спосіб, домінує в міжнародних вантажних перевезеннях, особливо великих обсягах вантажів. Повітряний транспорт вирізняється швидкою доставкою цінних і термінових вантажів, тоді як автомобільний і залізничний транспорт відіграють вирішальну роль у регіональних доставках.

2. Організація міжнародних перевезень вантажів морським транспортом вимагає відповідності міжнародним стандартам та правовим нормам, а також дотримання основних принципів та процедур, що забезпечують безпеку, ефективність та успішність перевезень через морські шляхи. Під час організації міжнародних перевезень важливо враховувати різноманітні види вантажів, їх особливості та вимоги до транспортування, адже саме на основі них визначається тип контейнеру для транспортування. Різні види морських судів дозволяють ефективно та надійно доставляти вантажі в контейнерах, цистернах, навалом, газовозах та інших типах суден, що відкриває можливості для перевезення різноманітної продукції та великих обсягів товарів на великі відстані.

РОЗДІЛ 2. ОСОБЛИВОСТІ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ У США

2.1. Сучасний стан ринку міжнародних перевезень вантажів морським транспортом у США

У сучасному світі рух товарів через міжнародні кордони є основою глобальної торгівлі. Серед різноманітних видів транспорту морське судноплавство виділяється як життєво важливий механізм, який сприяє ефективному потоку товарами між різними країнами. Оскільки Сполучені Штати залишаються ключовим гравцем у світовій економіці, розуміння динаміки їх сектору морського транспорту має вирішальне значення.

Морський транспорт відіграє важливу роль в економіці Сполучених Штатів, роблячи значний внесок у торгівлю країни, зайнятість і загальне економічне зростання. Морська транспортна система транспортує товари, якими американські підприємства та жителі користуються щодня, транспортуючи приблизно 40% товарів США, що ставить її на перше місце серед усіх видів транспорту (рис 2.1).

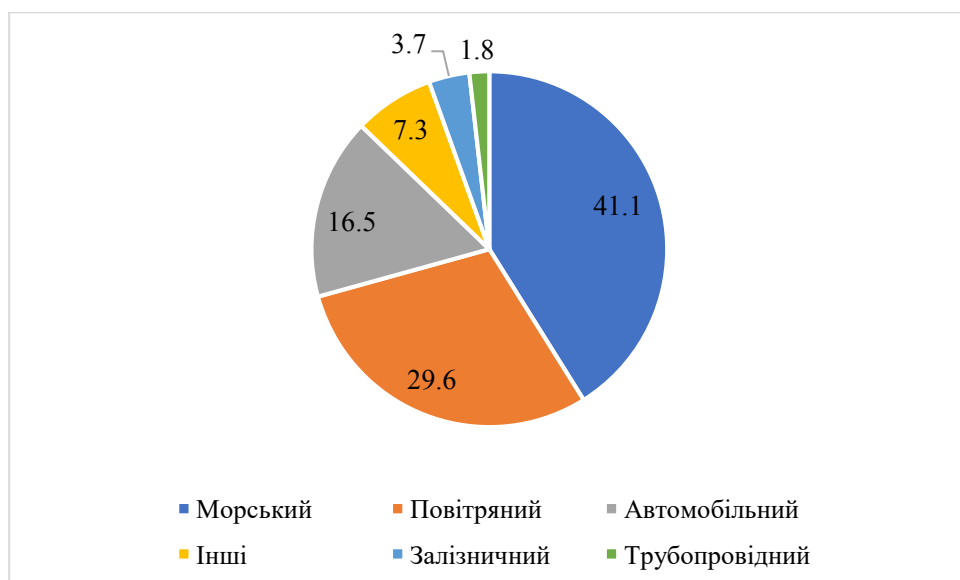


Рис. 2.1. Частка перевезених товарів за видами транспорту у 2021 році, %

Джерело: складено автором за матеріалом [45]

Рисунок 2.1 ілюструє значну роль, яку відіграє морський транспорт у переміщенні товарів у Сполучених Штатах. На нього припадає найбільша частка торгівлі за вартістю у розмірі 41,1%. Повітряний транспорт знаходиться на другому місці з часткою 29,6%, що відображає важливість прискорених методів доставки певних цінних товарів або вантажів, які вимагають максимально ефективного використання часу. Автомобільний транспорт також становить значну частину - 16,5% , що свідчить про великий обсяг товарів, що перевозяться у межах країни. Крім того, залізниці та трубопроводи сприяють розвитку транспортної мережі, хоча й у меншій мірі порівняно з морським та повітряним транспортом. На рис. 2.2 представимо галузеву структуру перевезень різними видами транспорту США у 2022 р.

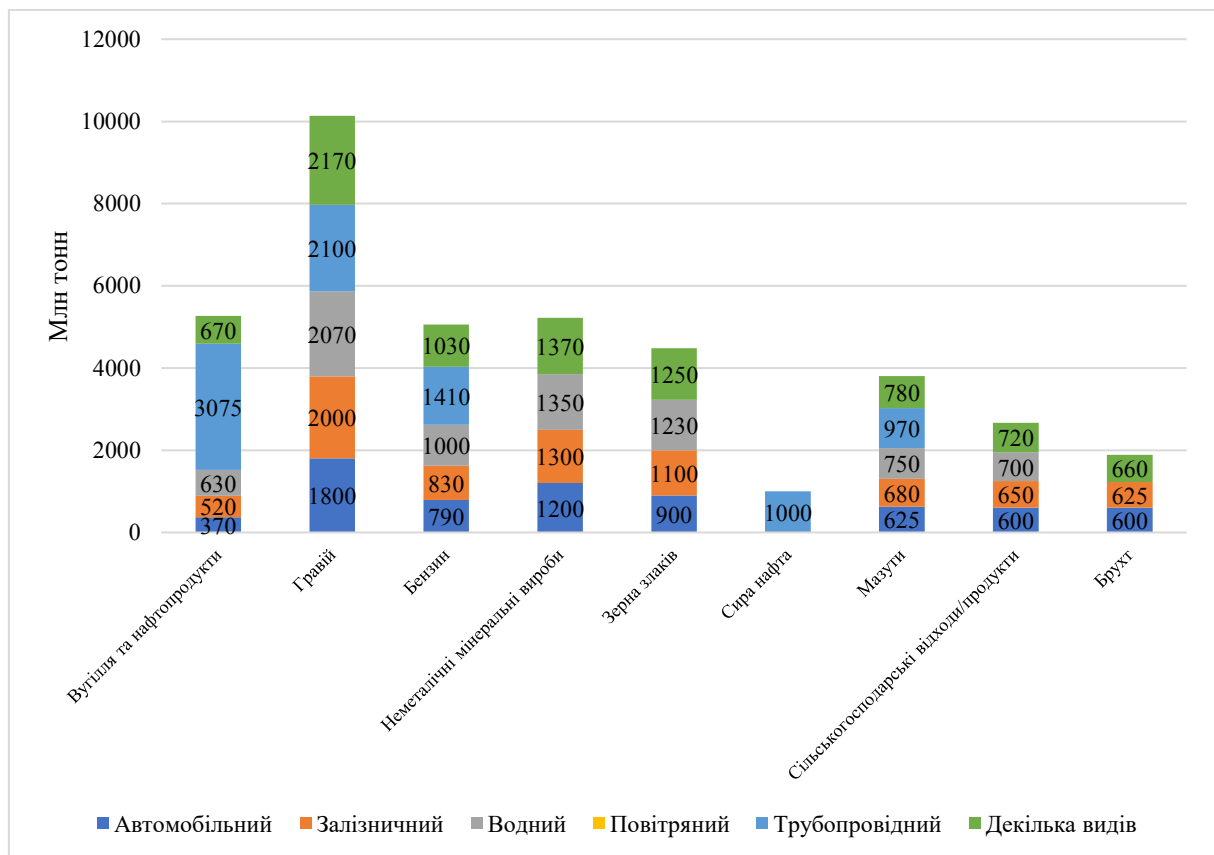


Рис. 2.2. Галузева структура перевезень різними видами транспорту США у 2022 р., млн тонн

Джерело: [46]

Аналізуючи галузеву структуру найкращих вітчизняних товарів за видами транспорту у 2022 році, можна зробити деякі важливі висновки. Залізничний транспорт виявляється переважним для перевезення насипного вантажу, вугілля та нафтопродуктів, неметалевих мінеральних виробів та сільськогосподарських продуктів, що свідчить про його важливість у цьому секторі. Автомобільний транспорт також займає значну частину ринку з перевезення вугілля та нафтопродуктів, але він використовується головним чином для перевезення гравію, бензину, неметалевих виробів та злаків. Водний транспорт виявляється домінуючим для перевезення багатьох товарів, зокрема гравію, бензину та сирих нафтопродуктів. Це може бути пов'язано з його ефективністю для великих об'ємів товарів та доступністю морських шляхів. Трубопровідний транспорт домінує у перевезенні великих обсягів нафтопродуктів, відображаючи його важливість у енергетичному секторі. Повітряний транспорт, хоча він представлений лише декількома товарами, все ж відіграє значну роль у перевезенні важливих продуктів, таких як сира нафта з мінімальними затратами часу.

Система водного транспорту Сполучених Штатів є критично важливим компонентом економічної та транспортної інфраструктури країни, відіграючи провідну роль у сприянні переміщенню товарів і ресурсів як в межах країни так і по всьому світу. Будучи найбільшою економікою світу та головним гравцем у світовій торгівлі, Сполучені Штати значною мірою покладаються на свою розгалужену мережу водних шляхів, портів і морського транспорту для підтримки свого економічного зростання та посилення конкурентоспроможності на міжнародній арені (табл. 2.1).

Споруди водних шляхів, включаючи доки для обробки вантажів, показують незначне зростання з 8237 в 2018 році до 8276 в 2021 році. Це свідчить про стабільність і розвиток інфраструктури водних шляхів в США. Кількість портів з вантажопідйомністю понад 250 тис. тонн збільшилася з 181 в 2018 році до 208 в 2021 році, що вказує на розширення мережі портів для обробки вантажів у США.

Таблиця 2.1

Система водного транспорту США за даними з 2018–2021 рр.

Пункт	2018	2019	2020	2021
Інфраструктура				
Споруди водних шляхів (включаючи доки для обробки вантажів)	8237	8250	8334	8276
Порти (вантажопідйомність понад 250 тис. тонн)	181	185	192	208
Милі судноплавних шляхів	25000	25000	25000	25000
Судна під прапором США				
Всього, торгові судна	43170	43752	44501	44755
Баржі/несамохідні судна	33266	33600	34168	34363
Самохідні судна	9904	10152	10333	10392
Торгівля за допомогою водних шляхів (млн тонн)				
Внутрішня	849	818	743	760
Міжнародна	1589	1545	1483	1587

Джерело: складено авторами за матеріалами []

Загальна кількість торгових суден під прапором США показує зростання з 43170 в 2018 році до 44755 в 2021 році, що свідчить про збільшення кількості судноплавства в країні. Кількість барж та несамохідних суден збільшилася з 33266 в 2018 році до 34363 в 2021 році, а самохідних суден - з 9904 до 10392 за досліджений період.

На рис. 2.3 представимо динаміку обсягу торгівлі товарами морським транспортом у 2015 - 2020 рр.

Загальний обсяг торгівлі морськими видами транспорту Сполучених Штатів з 2015 по 2020 рік показує деякі варіації за видами товарів. Нафта та нафтопродукти є найбільш значущим сегментом, і їх вага збільшилась з 917,3 млн тонн у 2015 до 938,1 млн тонн у 2026 році, але досягнувши свого максимуму у 2018 та 2019 рр у розмірі 1011 та 1010 млн. тонн. Необроблені матеріали та вугілля показують зниження загального обсягу торгівлі протягом п'ятирічного періоду: обсяги вугілля впали майже на 100 млн тонн. З іншого боку, хімічні речовини та супутні товари, основні промислові товари, виробниче обладнання, машини та інші товари показують певне зростання або

стабільність у ваговому обсязі торгівлі, наприклад збільшився обсяг продуктів харчування та сільськогосподарських продуктів з 313,1 до 352,5 млн тонн.

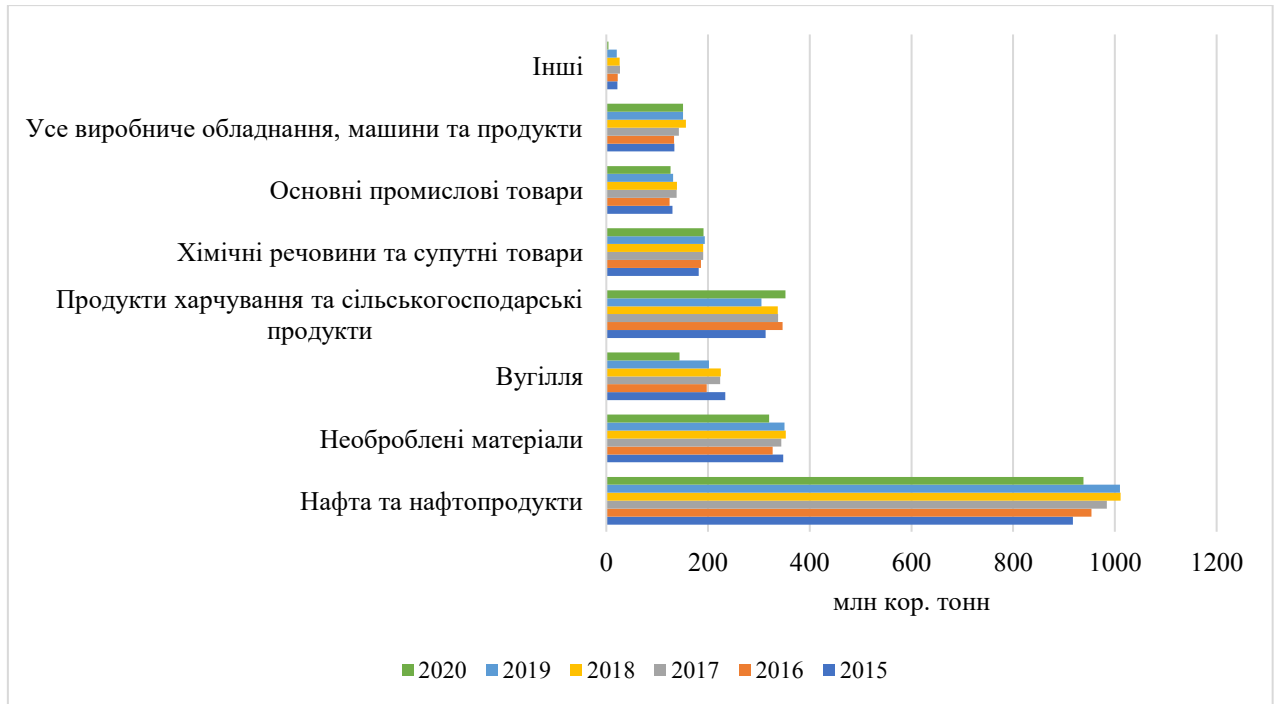


Рис. 2.3. Динаміка обсягу торгівлі товарами морським транспортом у 2015 - 2020 рр., млн тонн

Джерело: [47]

Сполучені Штати Америки володіють розгалуженою мережею портів, життєво важливих для економіки країни та глобальних торгових зв'язків. У контексті динаміки глобальної торгівлі ці порти відіграють ключову роль у з'єднанні економіки США з міжнародними ринками, сприяючи переміщенню товарів через океани та стимулюючи економічне зростання та процвітання. Маючи розгалужену морську транспортну інфраструктуру, яка налічує понад 300 портів, це дозволяє обробляти широкий спектр вантажів, включаючи нафту, зерно, сталь, автомобілі та вантажі в контейнерах (див рис. 2.3). Порти в США є складними компонентами транспортної інфраструктури країни, сприяючи переміщенню вантажів різними видами транспорту та, які служать транспортними вузлами для водного, залізничного, автомобільного та повітряного транспорту, що робить їх невід'ємними частинами загальнонаціональної системи вантажних перевезень. Вони відіграють

важливу роль у морській системі, яка включає внутрішні та прибережні водні шляхи, а також міжмодальні сполучення [48].

У таблиці 2.2. наведемо перелік основних портів США та їх характеристику.

Таблиця 2.2

Основні порти США та їх характеристика

Назва порту	Місцезнаходження	Ключові характеристики	Спеціалізація вантажів
Порт Лос-Анджелеса	Лос-Анджелес, Каліфорнія	Найжвавіший контейнерний порт США, розширена мережа залізничного сполучення, акцент на ініціативах з екологічної стійкості.	Контейнеризовані товари (електроніка, одяг, меблі)
Порт Лонг-Біч	Лонг-Біч, Каліфорнія	Другий за жвавістю контейнерний порт США, сучасна інфраструктура для ефективного оброблення вантажів, зростаючі зусилля з автоматизації.	Контейнеризовані товари (вироблені товари, споживчі товари)
Порт Нью-Йорк і Нью-Джерсі	Нью-Йорк і Нью-Джерсі	Найбільший природний гавань у світі, різноманітні можливості обробки вантажів, значний круїзний пасажирський потік.	Контейнеризовані товари, вантажі навалом (машини, транспортні засоби), нафтопродукти
Порт Х'юстон	Х'юстон, Техас	Найжвавіший порт США за загальним тоннажем, основний центр експорту енергії, розширена мережа трубопроводів.	Нафта, нафтопродукти, хімічні речовини, зерно
Порт Південної Луїзіани	Луїзіана	Другий за жвавістю порт за загальним тоннажем, стратегічне розташування на річці Міссісіпі, велика місткість для обробки вантажів навалом.	Зерно, вугілля, хімічні речовини, добрива
Порт Саванна	Саванна, Джорджія	Найшвидше зростаючий контейнерний порт США, розширення інфраструктури для розміщення більших суден, акцент на залученні виробників автомобілів.	Контейнеризовані товари (транспортні засоби, машини), RoRo-вантаж (RoRo)
Порт Сієтла	Сієтл, Вашингтон	Основні ворота до Азії, значна інфраструктура холодильного ланцюга для швидкопсувних товарів, зростаючий центр круїзної індустрії.	Контейнеризовані товари (споживча електроніка, сільськогосподарська продукція), морепродукти, лісоматеріали

Джерело: складено авторами за матеріалами [49; 50; 51]

Проаналізувавши таблицю 2.2, можна стверджувати, що найбільшу частку вантажів майже у всіх портах Сполучених Штатів займають контейнерні перевезення. П'ять із семи розглянутих портів спеціалізуються на вантажах у контейнерах, що відображає глобальний зсув до контейнеризації для ефективного та рентабельного транспортування. Порти Лос-Анджелес і Лонг-Біч, Каліфорнія, виділяються як беззаперечні лідери в контейнерних перевезеннях, обробляючи значну частину імпорту та експорту США [1].

Розташування кожного порту впливає на його вантажну спеціалізацію. Наприклад Порт Нью-Йорка та Нью-Джерсі обслуговує різноманітні типи вантажів, включаючи вантажі в контейнерах, насипні вантажі, транспортні засоби та нафтопродукти. Навпаки, порт Х'юстон, розташований на узбережжі Мексиканської затоки, використовує свою близькість до нафтових родовищ і трубопроводів, щоб стати головним центром експорту енергії. Подібним чином порт Південної Луїзіани виграє від свого розташування на річці Міссісіпі, що дозволяє йому обробляти великі обсяги сипучих вантажів, таких як зерно та вугілля.

На рис. 2.4. представимо обсяг контейнерних перевезень у порту Лос-Анджелес з 2015 по 2022 рік.

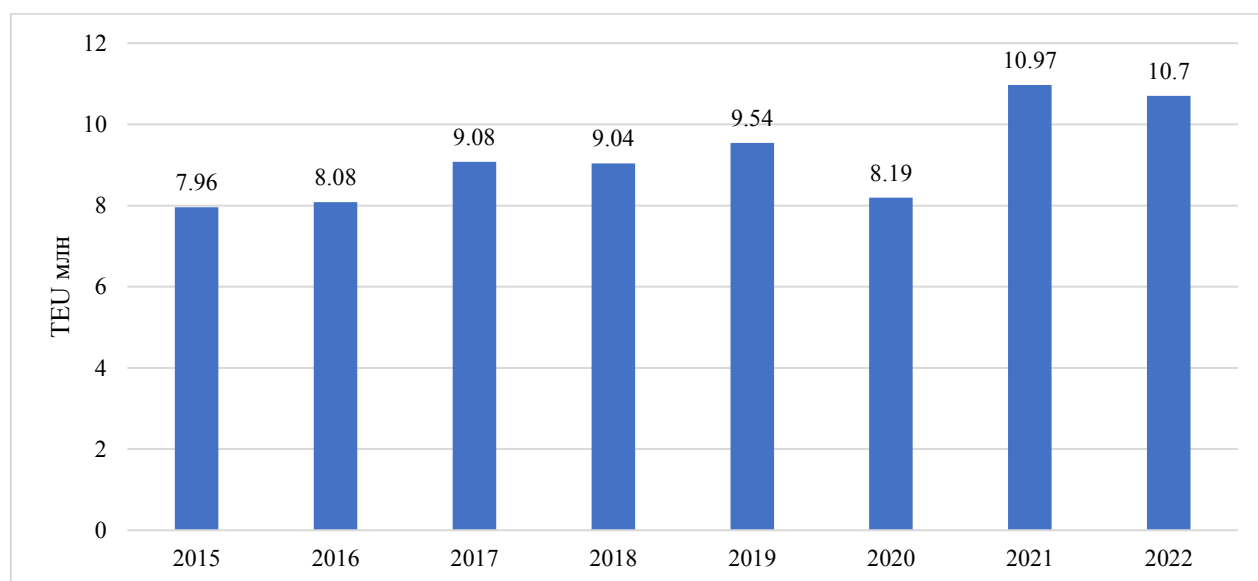


Рис. 2.4. Обсяг контейнерних перевезень порту Лос-Анджелес з 2015 по 2022 рік, TEU

Джерело: [52]

Обсяг контейнерних перевезень порту Лос-Анджелеса з 2015 по 2022 рік показує змінні тенденції. Починаючи з 7,96 млн TEU у 2015 році, обсяг перевезень зріс до 9,54 млн TEU у 2019 році. Проте у 2020 році спостерігалось зниження до 8,19 млн TEU, що було зумовлено впливом пандемії COVID-19 на міжнародну торгівлю та логістику не тільки Сполучених Штатів, але й усього світу. У 2021 році обсяг знову збільшився до 10,97 млн TEU, що може свідчити про певне відновлення та стабілізацію після викликів скоєних пандемією. У 2022 році обсяг дещо зменшився до 10,7 млн TEU, але залишається на високому рівні порівняно з попередніми роками.

На рис. 2.5. представимо обсяг контейнерних перевезень порту Лонг-Біч з 2015 по 2022 рік.

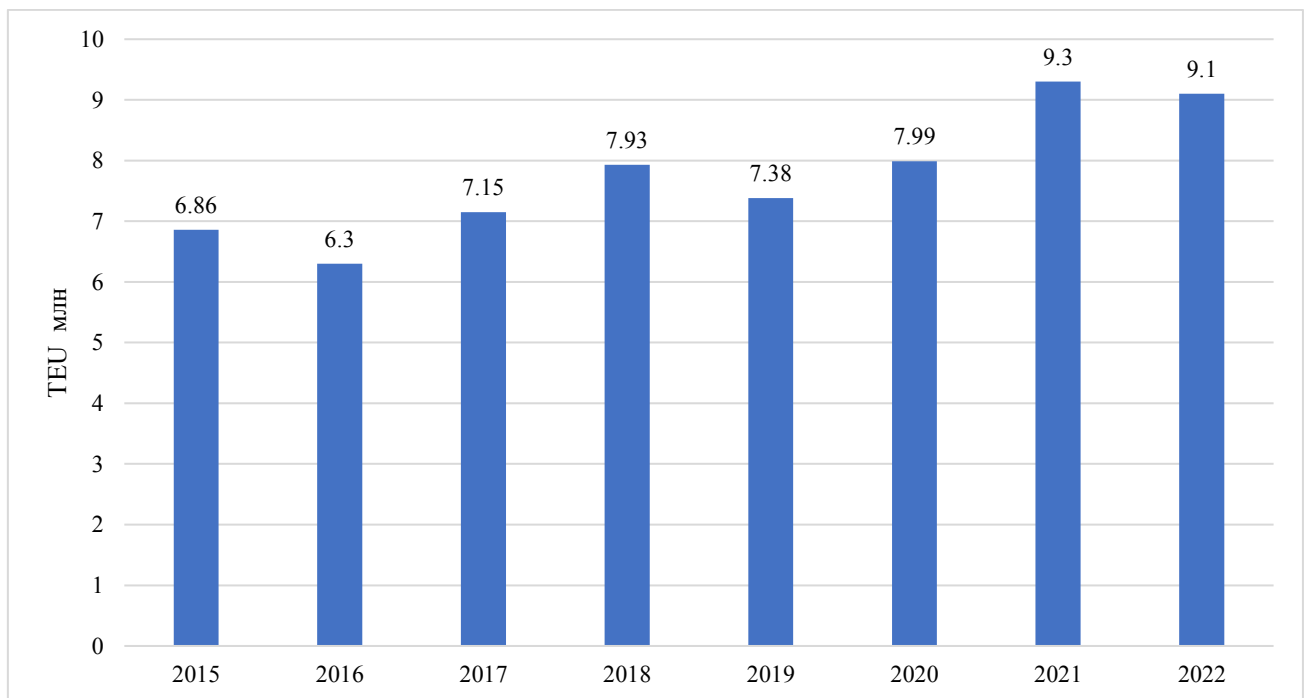


Рис. 2.5. Обсяг контейнерних перевезень порту Лонг-Біч з 2015 по 2022 рік, TEU

Джерело: [53]

Обсяг контейнерних перевезень порту Лонг-Біч з 2015 по 2022 рік показує загалом стабільну тенденцію зі значним зростанням у останні роки. Починаючи з 6,86 млн TEU у 2015 році, спостерігалось деяке коливання в обсязі перевезень, але загалом невеликий ріст до 7,38 млн TEU у 2019 році. У

2020 році було помітне збільшення до 7,99 млн TEU, необхідно відзначити, що на відміну від порту Лос-Анджелес, обсяги перевезень порту Лонг-Біч у 2020 році збільшились, незважаючи на пандемію COVID-19. Значний стрибок було зафіксовано у 2021 році, коли обсяг перевезень зріс до 9,3 млн TEU, і подальше збереження високого рівня у 2022 році на рівні 9,1 млн TEU.

На рис. 2.6 наведемо обсяг контейнерних перевезень в портах Нью-Йорка та Нью-Джерсі з 2016 по 2022 рік.

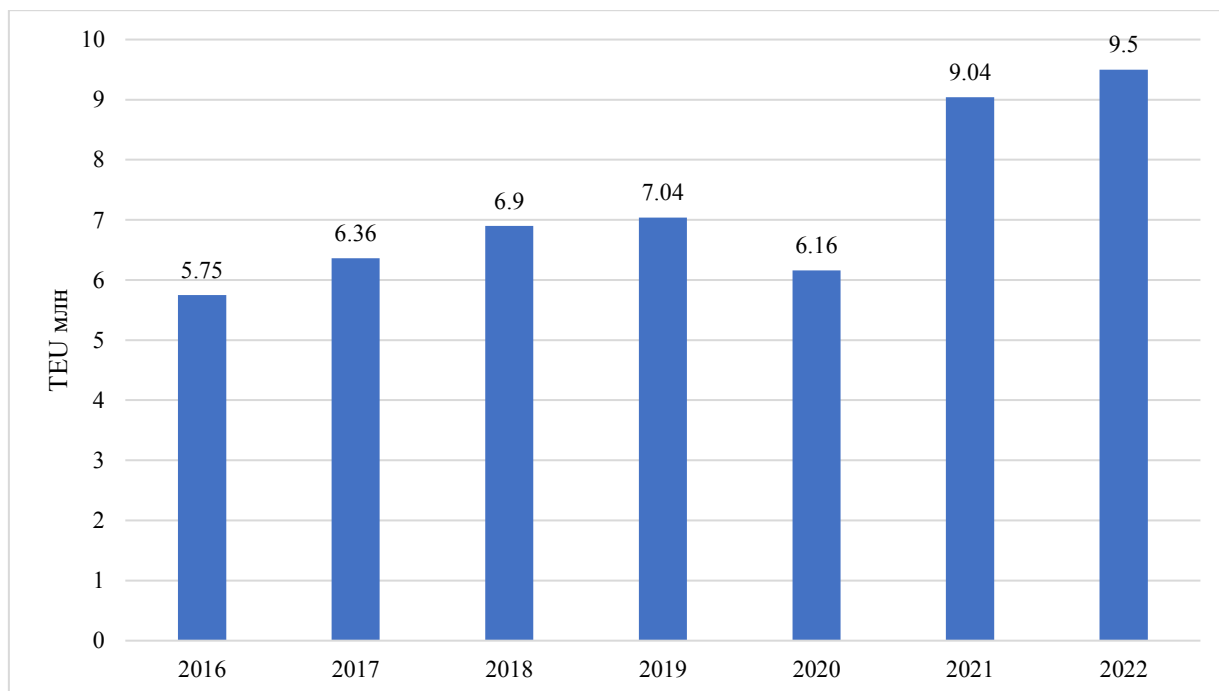


Рис. 2.6. Обсяг контейнерних перевезень в портах Нью-Йорка та Нью-Джерсі з 2016 по 2022 рік, TEU

Джерело: [54]

Аналізуючи обсяг контейнерних перевезень в портах Нью-Йорка та Нью-Джерсі з 2016 по 2022 рік, можна зробити висновок, що обсяги контейнерних перевезень демонстрували стійке зростання протягом більшої частини періоду, що аналізується. Показник збільшився з 5,75 млн TEU у 2016 році до 7,04 млн TEU у 2019 році, що свідчить про значне розширення торговельної діяльності та економічного зростання в регіоні. У 2020 році, порт Нью-Йорка та Нью-Джерсі зазнав спад приблизно на 1 млн TEU внаслідок пандемії COVID-19. У наступному році, коли обсяги контейнерних перевезень почали

відновлюватись динаміка перевезень зросла на 46,8% порівняно з 2020 роком, досягнувши 9,04 млн TEU. Проаналізувавши динаміку контейнерних перевезень за досліджений період, можна стверджувати про тенденцію зростання обсягів контейнерних перевезень. Незважаючи на деякі коливання у 2020 році, спричинені пандемією, загальний обсяг зріс від 5,75 млн TEU до 9,5 TEU.

Обсяг контейнерних перевезень порту Савани з 2015 по 2022 рік наведено на рис. 2.7.

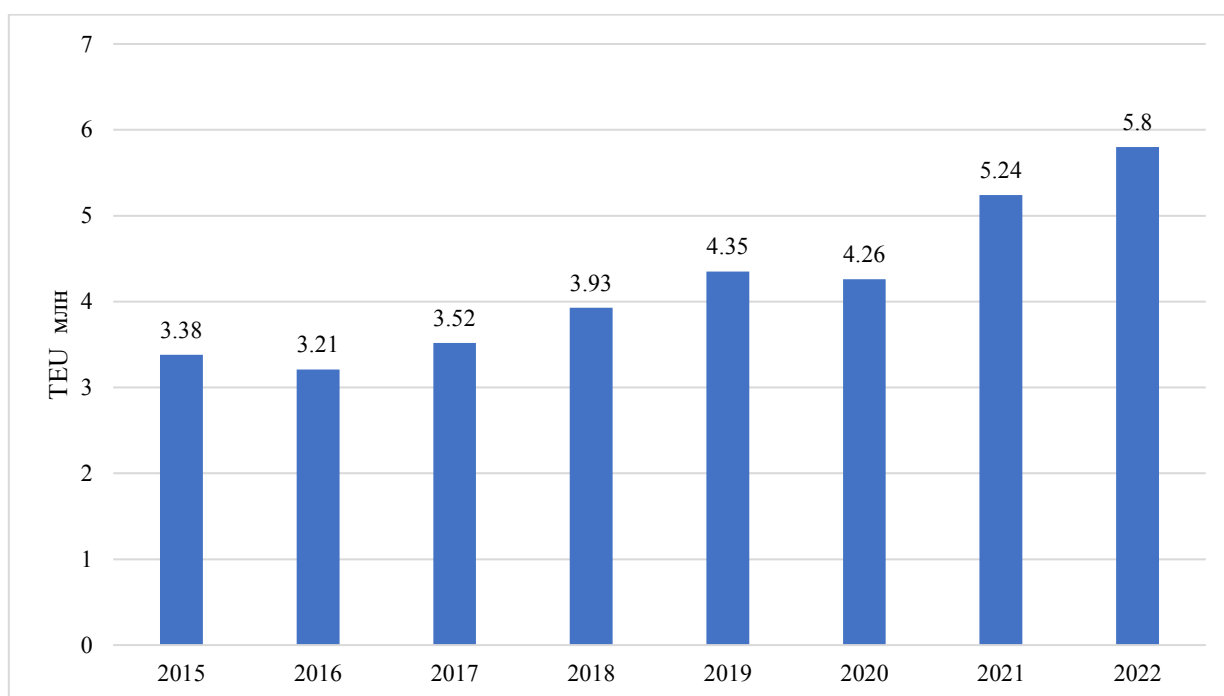


Рис. 2.7. Обсяг контейнерних перевезень порту Савани з 2015 по 2022 рік
Джерело: [55]

Аналізуючи дані про обсяг контейнерних перевезень у порту Савани з 2015 по 2022 рік, можна стверджувати про загальну тенденцію до зростання з деякими відхиленнями в обсягах контейнерних перевезень. Починаючи з 2015 року показник збільшився з 3,38 млн TEU до 5,8 млн TEU у 2022 році, що свідчить про значне розширення торговельної діяльності та економічного зростання в регіоні. Найбільше зростання спостерігалось в 2021 році, коли обсяги контейнерних перевезень різко зросли на 23% порівняно з 2020 роком, досягнувши 5,24 млн TEU. Це може бути пов'язано з відновленням економіки

після спаду, викликаного пандемією COVID-19. Підвищений обсяг перевезень у 2021 та 2022 роках – 5,24 та 5,8 млн TEU також може вказувати на збільшення торговельних потоків через цей порт та його стратегічне значення у міжнародній логістичній системі.

На рис. 2.8 наведемо динаміку доходу головних портів США за 2016-2021 роки.

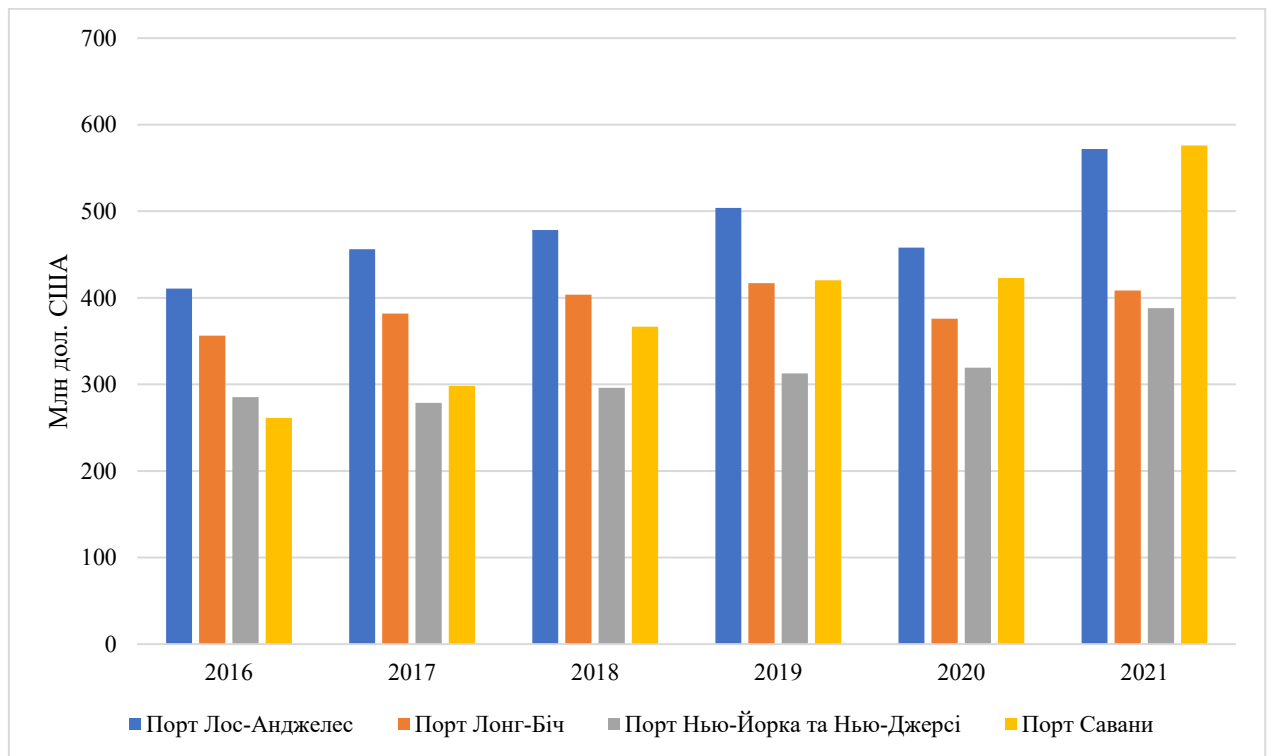


Рис. 2.8. Динаміка доходу головних портів США за 2016-2021 роки, млн дол. США

Джерело: [56; 57; 58; 59]

Аналізуючи дані про доходи головних портів США з 2016 по 2021 рік, можна зробити висновок, що порт Лос-Анджелеса та порт Савани демонстрували найбільш стійке зростання доходів протягом розглянутого періоду. Дохід порту Лос-Анджелес зріс з 410,78 млн дол. США у 2016 році до 572 млн дол. США у 2021 році, що становить зростання приблизно на 40%. Порт Савани показав найбільше зростання доходів серед розглянутих портів, збільшившись з 261,38 млн дол. США у 2016 році до 576,13 млн дол. США у 2021 році, що становить зростання на 120%. Це свідчить про значне

розширення торговельної діяльності та економічного зростання в регіонах. Порт Лонг-Біч також показав стабільне зростання доходів, хоча й меншими темпами, збільшившись з 356,17 млн дол. США у 2016 році до 408,31 млн дол. США у 2021 році. Порт Нью-Йорка та Нью-Джерсі демонстрував більш помірне зростання, збільшивши доходи з 285,34 млн дол. США у 2016 році до 388,2 млн дол. США у 2021 році. Це може бути пов'язано з певними економічними та логістичними викликами, з якими стикалися регіони внаслідок пандемії COVID-19. Проаналізувавши динаміку основних портів Сполучених Штатів протягом 2016-2021 рр., дані демонструють стійке зростання доходів, що відображає загальне зміцнення економіки та міжнародної торгівлі в цей період.

Сучасний стан ринку міжнародних перевезень вантажів морським транспортом у США відображається у великій ролі, яку він відіграє у глобальній торгівлі. З розвитком морських портів, США забезпечує ефективну та надійну морську транспортну інфраструктуру для переміщення великих партій товарів. Однак, необхідність постійного оновлення та модернізації інфраструктури портів ставлять перед ринком міжнародних морських перевезень виклики, які потребують уваги та аналізу.

2.2. Особливості міжнародних перевезень вантажів морським транспортом у США

Серед безлічі видів транспорту морський транспорт є найбільш вагомим, який сприяє обміну товарами в масштабі, незрівнянному з іншими видами транспорту такими як автомобільний, повітряний, залізничний та трубопровідний. У конкурентному середовищі світової торгівлі, морська логістика Сполучених Штатів займає провідне місце, маючи розгалужену систему портів, судноплавних шляхів і логістичної інфраструктури, які підкріплюють їхню роль лідера світової торгівлі.

Складність міжнародних морських перевезень вантажів у США є багатогранною та охоплює низку різноманітних факторів, починаючи від нормативно-правової бази та закінчуючи технологічним прогресом, від екологічних проблем до геополітичної динаміки.

Сполучені Штати займають провідне місце у величезному просторі морської торгівлі, адже їхні порти служать воротами у світ економічних можливостей. Тим не менш, за цією громісткою та надскладною інфраструктурою стоїть ретельно розроблена нормативна база, яка регулює усі зв'язки в морській сфері. Нормативно-правова база міжнародних вантажних перевезень морським транспортом у США є складною системою, що включає різноманітні засоби регулювання, які відіграють головну роль в управлінні морської галуззі, забезпечуючи безпеку та ефективність перевезення вантажів морем.

Сектор морського транспорту в Сполучених Штатах має відкритий ринок для вітчизняних постачальників, але існують значні перешкоди для іноземних постачальників, які хочуть увійти на ринок. Одним із ключових обмежень є національна політика преференцій вантажів (бронювання вантажів). Її сутність полягає в тому, що значна частина урядових вантажів, таких як військові постачання, продовольча допомога та товари, що фінансуються з федерального бюджету, перевозяться на кораблях під прапором США. Закон про переваги вантажів 1954 року та відповідне законодавство зобов'язують перевозити певний відсоток цих вантажів на приватних суднах, зареєстрованих у США, за умови, що вони доступні за справедливими та прийнятними ставками (див. табл. 2.3). Ці закони спрямовані на підтримку промисловості торговельного мореплавства США, підвищення національної обороноздатності та забезпечення доступності комерційного флоту для міжнародної торгівлі. Ця вимога, яку часто називають резервуванням вантажу, приймається обмеженням доступу до ринку відповідно до першого режиму Генеральної угоди з торгівлі послугами (GATS). GATS класифікує постачання послуг за чотирма способами, причому перший спосіб безпосередньо

стосується міжнародного постачання, коли постачальники послуг в одній економіці надають послуги в іншій [60; 61; 62; 63].

Вимоги для плавання під прапором США є досить суворими та включають право власності на судно юридичної особи США, екіпаж, що складається з громадян США або з її уповноважених законом постійних жителів, усі ліцензовані офіцери повинні мати громадянство США та головною вимогою до судна є його сертифікація від берегової охорони США. Хоча іноземним морякам, які мають грін-карти, дозволяється працювати на суднах під прапором США, здійснюючи діяльність як у внутрішній, так і в міжнародній торгівлі, їх кількість обмежена до максимум 25% членів судна [64].

Таблиця 2.3

Схеми резервування вантажів США

Типи вантажів	Регулювання	Зарезервована частка
Військовий вантаж	Закон про перевагу військових вантажів, 1904 р	100%
Урядовий вантаж	Закон про переваги вантажів, 1954 р	Щонайменше 50%
Сільськогосподарські вантажі		
Експортно-імпортний банківський вантаж	Громадська резолюція 17 (PR-17), 1934 р	100%

Джерело: складено авторами за матеріалами [62; 64; 65]

Таблиця 2.3 надає інформацію про типи вантажів, регулювання та їх зарезервованих відсоток. Відповідно до таблиці, військовий вантаж регулюється Законом про перевагу військових вантажів 1904 року та повністю зарезервований для суден з прапором США – 100%. Урядовий вантаж та сільськогосподарські вантажі підпадає під Закон про переваги вантажів 1954 року, де щонайменше 50% вантажів зарезервовано для суден, що здійснюють діяльність під прапором США. Щодо експортно-імпортних банківських вантажів, вони регулюються Громадською резолюцією 17 (PR-17) 1934 року, де 100% вантажів зарезервовано для суден з прапором США. Ці

регуляції спрямовані на підтримку промисловості торговельного флоту США, підвищення обороноздатності країни та забезпечення наявності комерційного флоту для міжнародної торгівлі.

Сполучені Штати підтримують відкрите середовище для іноземних постачальників, які прагнуть встановити комерційну присутність у межах своїх кордонів, майже без обмежень щодо іноземної власності або інших бар'єрів для входу. Незважаючи на такий загальний ліберальний підхід, існує один конкретний захід, який Генеральна угода про торгівлю послугами (ГАТС) розглядає як перешкоду в рамках третього способу, який стосується комерційної присутності. Цей захід передбачає, що міжнародна діяльність та операції, що здійснюються на території Сполучених Штатів, не можуть здійснюватися або управлятися через створення філіалу іноземною компанією [63; 64].

Ця вимога має подвійне обґрунтування. По-перше, це дозволяє уряду США зберігати належну юрисдикцію та нагляд за компаніями, що працюють в країні, особливо у випадку серйозних інцидентів, таких як корабельна аварія або інша катастрофа. Забороняючи використання філій для міжнародних операцій, США можуть гарантувати, що вони мають необхідні юридичні повноваження та засоби для притягнення компаній до відповідальності за їхні дії. По-друге, це положення діє як запобіжник, який гарантує, що судна та кораблі, які працюють у водах США або виходять з американських портів, сплатили будь-які невиконані фінансові зобов'язання, такі як збори, податки або інші кошти, які вони заборгували уряду або відповідним органам влади. Заборона використання філій для міжнародної діяльності надає можливість США більш ефективно контролювати та забезпечувати дотримання фінансового законодавства іноземними судноплавними компаніями та операторами [64; 66].

Хоча цей захід може розглядатися як торговельний бар'єр згідно з ГАТС у рамках третього способу він може бути спрямованим на підтримку певного рівня контролю та нагляду за іноземною комерційною присутністю в таких

чутливих секторах, як морські перевезення. Переваги такої політики з точки зору правової юрисдикції та фінансової звітності розглядаються владою США як такі, що переважають будь-які потенційні недоліки, пов'язані з обмеженням іноземної участі на внутрішньому ринку [63].

Відповідно до Закону про торговий флот 1920 року («Закон Джонса»), зокрема його Положення про каботаж, відіграє ключову роль у регулюванні морської торгівлі в Сполучених Штатах. Це положення встановлює детальні правила, щодо регулювання переміщення пасажирів і товарів на судах до та з портів США. Метою даного положення є підтримка стандартів якості та безпеки водних шляхів у територіальних водах США, забезпечуючи добробут морських працівників і пасажирів на борту суден США [67; 68].

На рис. 2.9 представимо динаміку зайнятості у промисловості водного транспорту США з 2012 по 2020 рік.

У період з 2012 по 2014 рік спостерігалось поступове зростання зайнятості з 63 тис. у 2012 році до 67 тис. працівників у 2014 році. З 2015 по 2018 рр. відбулось зниження зайнятості з 67 тис. у 2015 році до 61 тис. у 2017 та 2018 роках. За 2019 рік зайнятість у промисловості водного транспорту зросла до 63 тис. працівників, що може свідчити про певне відновлення галузі після падіння до 61 тис. працівників. Найбільше зниження зайнятості відбулося у 2020 році, коли вона скоротилася до 56 тис. працівників, що було зумовлено пандемією COVID-19 та пов'язаних з нею обмежень, що вплинули на морську торгівлю та транспорт у США.

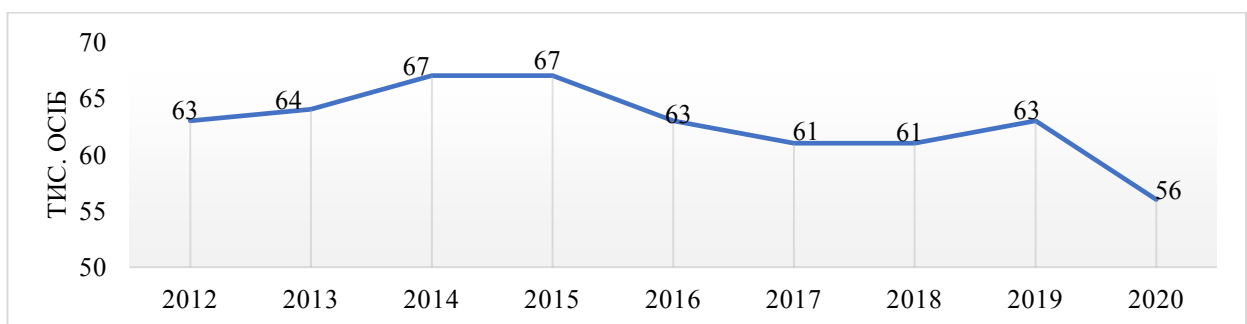


Рис. 2.9. Динаміка зайнятості у промисловості водного транспорту США з 2012 по 2020 рік, тис. працівників

Джерело: [69]

Закон Джонса впливає на міжнародну торгівлю кількома способами [67; 68]:

1. Протекціонізм. Закон Джонса, захищає вітчизняну морську галузь, віддаючи перевагу суднам під прапором США, що може обмежити іноземну конкуренцію на внутрішньому ринку впливаючи на динаміку міжнародної торгівлі;

2. Витрати та ефективність. Обмеження, які встановлені положенням про каботаж, можуть призвести до вищих витрат на транспортування через вимогу використовувати судна США, які можуть бути дорожчими, ніж судна під іноземним прапором;

3. Доступ на ринок. Закон Джонса може обмежувати доступ на ринок для іноземних суден, обмежуючи їхню можливість брати участь у внутрішніх торгових маршрутах у США, що впливатиме на конкурентоспроможність іноземних судноплавних компаній на ринку США.

4. Дотримання вимог. Іноземні судна, які бажають вести внутрішню торгівлю в США, повинні дотримуватися правил каботажного перевезення. Відповідність цієї вимоги може спричинити додаткові витрати для іноземних операторів.

Для того, щоб відповідати вимогам Закону Джонса, судна та їхні екіпажі повинні відповідати певним критеріям, зокрема [67]:

По-перше, судно повинно мати екіпаж, що складається щонайменше на 75% з громадян США [67];

По-друге, має бути зареєстрованими в американському порту [67];

Третє, має бути побудованими або реконструйованими на американській верфі [67];

Четверте, має належати американській компанії, щонайменше 75% акцій якої належать громадянам США [67].

На рис. 2.10 представимо приватний торговельний флот під прапором США відповідно до Закону Джонса за типом суден на січень 2023 р.

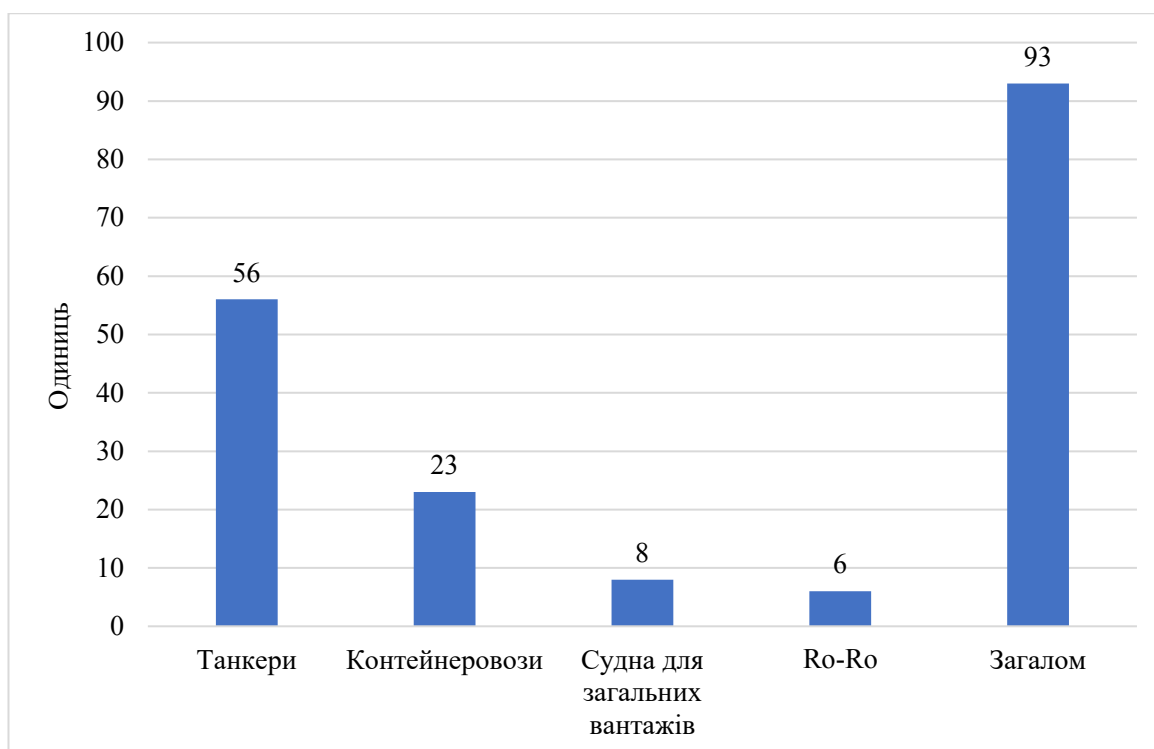


Рис. 2.10. Приватний торговельний флот під прапором США відповідно до Закону Джонса за типом суден на січень 2023 р.

Джерело: [70]

На січень 2023 року було у приватному флоті США було задекларовано 93 одиниці суден. Найбільшу частину флоту становлять танкери (56 одиниць), які використовуються для перевезення різних типів рідких вантажів. Друге місце посідають контейнеровози у розмірі 23 одиниці. Також у приватному флоті США налічуються судна для перевезення загальних вантажів у розмірі 8 одиниць, які спеціалізуються на транспортуванні різних типів вантажів, що не вимагають спеціалізованої обробки. Найменшу кількість мають судна для транспортування Ro-Ro вантажів - 6 одиниць, які призначені для перевезення транспортних засобів.

У таблиці 2.4 наведемо місце провідних країн у рейтингу LPI у 2023 р.

LPI провідних країн світу у 2023 р

Країна	LPI бал	Митниця	Інфраструктура	Логістична компетенція	Відстеження вантажів	Своєчасність
Сінгапур	4,3	4,2	4,6	4,4	4,4	4,3
Фінляндія	4,2	4	4,2	4,2	4,2	4,3
Данія	4,1	4,1	4,1	4,1	4,3	4,1
Німеччина	4,1	3,9	4,3	4,2	4,2	4,1
Нідерланди	4,1	3,9	4,2	4,2	4,2	4
Швейцарія	4,1	4,1	4,4	4,3	4,2	4,2
Австрія	4	3,7	3,9	4	4,2	4,3
Бельгія	4	3,9	4,1	4,2	4	4,2
Канада	4	4	4,3	4,2	4,1	4,1
США	3,8	3,7	3,9	3,9	4,2	3,8

Джерело: [71]

Сінгапур займає найвищу позицію з загальним балом LPI 4,3. У всіх категоріях: митниця, інфраструктура, логістична компетенція, відстеження, своєчасність. Сінгапур демонструє високі оцінки, зокрема найвищий бал за інфраструктурою (4,6) і логістичною компетенцією (4,4), що підкреслює сильну логістичну інфраструктуру цієї країни. Фінляндія, з загальним балом 4,2, показує збалансовані результати в усіх категоріях, з особливо високою оцінкою за своєчасність (4,3). Це свідчить про надійність та ефективність її логістичних процесів. Данія, Німеччина, Нідерланди та Швейцарія мають загальний бал LPI 4,1. Данія та Німеччина мають сильні показники у всіх категоріях, хоча Німеччина дещо відстає в категорії митниці (3,9). Нідерланди та Швейцарія також демонструють високий рівень логістичної ефективності, зокрема Швейцарія відзначається високою інфраструктурою (4,4). Австрія і Бельгія мають загальний бал LPI 4. Австрія показує дещо нижчі результати в категорії митниці (3,7) та інфраструктури (3,9), тоді як Бельгія показує стабільні результати у всіх категоріях, що підкреслює її надійність у логістичних операціях. Канада має загальний бал 4, демонструючи високі результати в категоріях митниці (4), інфраструктури (4,3) та логістичної компетенції (4,2), що свідчить про високий рівень логістичної інфраструктури в країні. США з загальним балом 3,8 показує дещо нижчі результати у

порівнянні з іншими країнами, особливо в категоріях митниці (3,7) та інфраструктури (3,9). Проте, США відзначаються високим балом у категорії відстеження вантажів (4,2).

На рис. 2.11 представимо динаміку Індексу транспортних послуг США (TSI) у 2015-2024 рр.

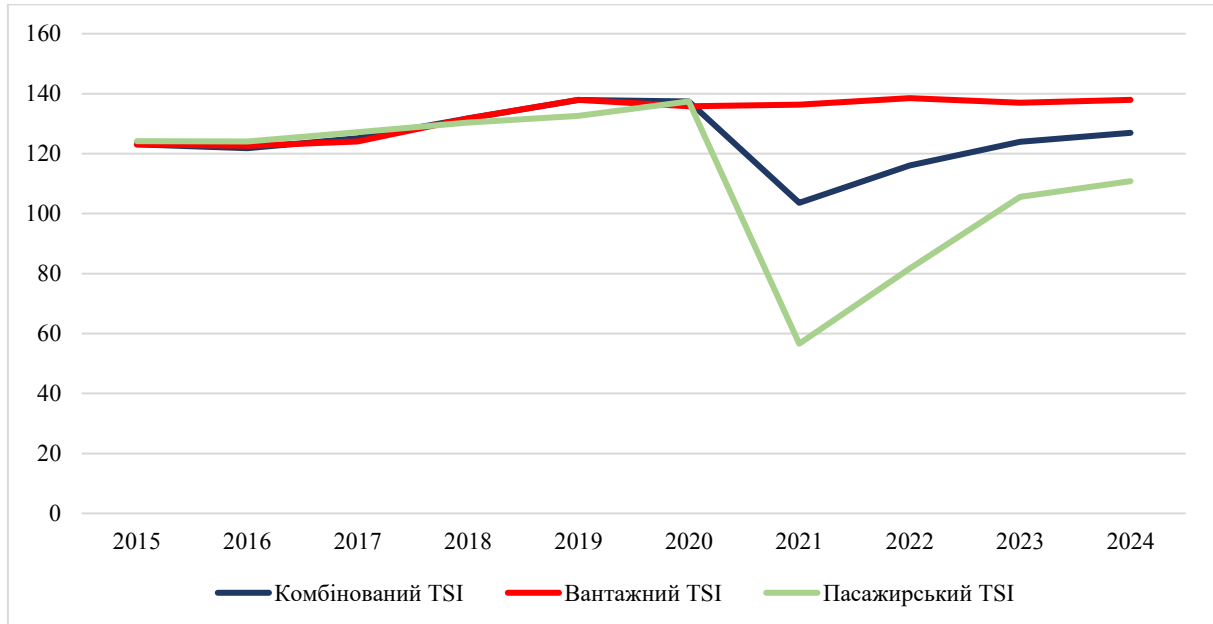


Рис. 2.11. Динаміка індексу транспортних послуг США (TSI), 2015-2024 рр.

Джерело: [72]

Аналізуючи динаміку індексу транспортних послуг США (TSI) за період з 2015 по 2024 роки, можна зробити декілька висновків. Комбінований індекс транспортних послуг показує загальну тенденцію зростання з 2015 до 2019 року, зростаючи з 123,1 до 137,9. У 2020 році спостерігається різке падіння до 103,6, що було зумовлено пандемією COVID-19, яка значно вплинула на транспортні послуги. Після, у 2021 році, індекс стабілізувався на рівні 116, продовжуючи зростати до 123,9 у 2023 році та 126,9 у 2024 році. Це свідчить про поступове відновлення та стабілізацію транспортного сектору після кризи. Вантажний індекс транспортних послуг демонструє стабільне зростання з 123,1 у 2015 році до 137,9 у 2019 році. Хоча у 2020 році спостерігається невелике зниження до 135,8, вже у 2021 році індекс повертається до зростання, досягаючи 136,3 і продовжуючи зростати до 138,5

у 2022 році. Прогноз на 2024 рік показує незначні коливання з 137 у 2023 році до 137,9 у 2024 році. Пасажирський індекс транспортних послуг демонструє дещо іншу динаміку. Він зростає з 124,2 у 2015 році до 137,4 у 2019 році, але зазнає значного падіння до 56,6 у 2020 році через пандемію COVID-19, що спричинила масове зниження пасажирських перевезень. Відновлення починається у 2021 році, коли індекс досягає 81,7, а потім значно зростає до 105,6 у 2023 році та 110,8 у 2024 році. Це відображає поступове повернення до попереднього рівня пасажирських перевезень.

Безсумнівно, порти відіграють ключову роль у складному та взаємопов'язаному потоці глобальних товарних потоків. Керування цими стратегічними вузлами, дозволяє регулювати не лише імпорт та експорт товарів, але й мають значний вплив на місцеві ринки та економічний розвиток. Порти також можуть слугувати життєво важливими стратегічними активами. Історично склалося так, що до 1980-х років більшість світових портів перебували у державній власності, а їхня діяльність організовувалася або окремими муніципалітетами, або безпосередньо національними урядами [73].

Постійні зусилля з модернізації портів дають відчутні результати. Контейнеровози, що працюють на регулярних маршрутах, тепер проводять у порту менше доби. У найсучасніших портах завантаження і розвантаження контейнеровозів можна здійснити всього за 14-15 годин. Такий швидкий оборот дозволяє суднам швидко відновлювати свої рейси, що призводить до значної економії часу і коштів (див. рис. 2.12) [73].

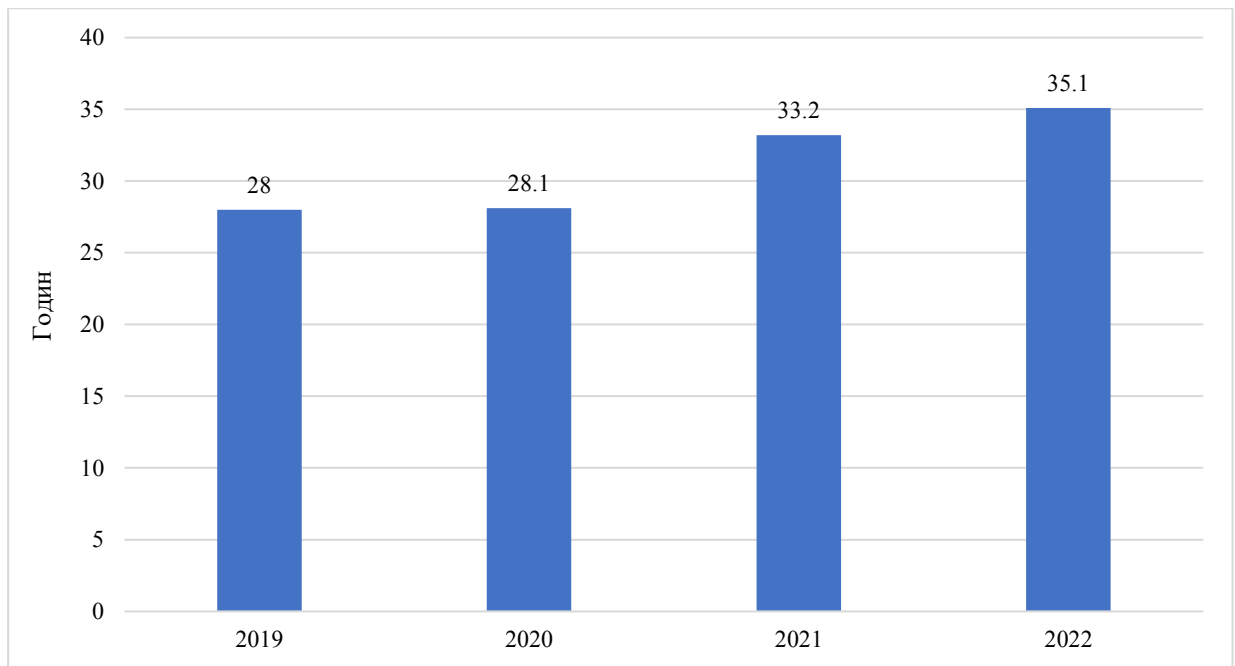


Рис. 2.12. Середній час простою контейнеровоза для 25 найкращих контейнерних портів США у 2019–2022 рр., годин

Джерело: [74]

Аналізуючи дані про середній час простою контейнеровоза для 25 найкращих контейнерних портів США з 2019 по 2022 роки, можна сказати, що за період з 2019 по 2022 рік, середній час простою контейнеровоза показує зростання. У 2019 році середній час становив 28 годин, а в 2020 році трохи зріс до 28,1 години. Проте, у 2021 році відбулося значне збільшення часу простою до 33,2 годин, а в 2022 році цей показник ще зріс до 35,1 години. Зростання середнього часу простою контейнеровоза може свідчити про різні фактори, такі як збільшення обсягу руху на портах, перевантаження інфраструктури, недостатність обладнання або недостатня ефективність управління портом.

Аналізуючи особливості міжнародних перевезень вантажів морським транспортом у США, важливо враховувати роль морського транспорту у зовнішній торгівлі країни, основні напрямки та маршрути перевезень, адже вони визначають важливі аспекти функціонування морських перевезень у США та впливають на їх ефективність та конкурентоспроможність, які у свою

чергу формують перспективи ринку вантажних перевезень вантажів морським транспортом.

2.3. Тенденції розвитку сучасних міжнародних перевезень вантажів морським транспортом у США

Розвиток сучасних міжнародних перевезень вантажів морським транспортом відіграє ключову роль у світовій економіці, особливо для такої величезної та економічно важливої країни, як Сполучені Штати. Як одна з найбільших торговельних країн світу, США значною мірою покладаються на свою морську галузь для полегшення імпорту та експорту товарів, що робить суттєвий внесок у їх економічне зростання та стабільність. Основні сфери уваги включають інтеграцію інтелектуальних технологій, ініціативи з екологічної стійкості, вдосконалення інфраструктури та вплив політики міжнародної торгівлі.

У звіті «Goals and Objectives for a Stronger Maritime Nation: A Report to Congress» були поставлені цілі та завдання, які необхідно виконати для покращення інфраструктури морської торгівлі США [75].

Ціль 1: Зміцнення морського потенціалу США, необхідного для національної безпеки та економічного процвітання [75].

Завдання цілі 1:

1.1 Використовувати морську політику США для просування комерційних інтересів США у світовій економіці [75] .

1.2 Збільшити використання суден під прапором США у внутрішньому транспортуванні енергоносіїв та на міжнародних енергетичних ринках [75].

1.3 Розвивати і розширювати можливості морських магістралей та сприяти їх подальшій інтеграції в існуючу наземну транспортну систему США через Програму морських магістралей Америки, особливо там, де водний транспорт є найбільш ефективним, дієвим і стійким варіантом [75].

1.4 Адаптувати організаційні структури та пов'язані з ними повноваження, ролі та обов'язки для забезпечення постійної здатності контролювати глобальну ефективність роботи флоту під прапором США та сторонніх організацій, які виконують делеговані функції з інспектування та сертифікації від імені уряду США [75].

1.5 Забезпечити ефективне використання третіх сторін для інспектування та сертифікації шляхом посилення нагляду, аудиту та інтегрованого управління ризиками [75].

Ціль 2: Забезпечити наявність морської робочої сили США, здатної задовольнити потреби «Стратегії національної безпеки в морських перевезеннях» [75].

Завдання цілі 2:

2.1 Залучити і навчити моряків та інших працівників морської галузі навичкам, необхідним для забезпечення морських перевезень та економічних потреб країни [75].

2.2 Розробити точний реєстр волонтерів-моряків, які мають кваліфікацію для роботи в морських перевезеннях [75].

2.3 Сприяти інноваціям у морській освіті та підготовці [75].

2.4 Визначити Академію морського торговельного флоту США (USMMA) Національним центром морської досконалості [75].

2.5 Оновити навчальні програми USMMA з урахуванням майбутніх інновацій та нових технологій [75].

Ціль 3: Сприяти вдосконаленню портової інфраструктури США та підвищенню її ефективності [75].

Завдання для Цілі 3:

3.1 Використовувати програму «Морські магістралі Америки» для подальшого зменшення заторів на суші та підвищення ефективності роботи портів [75].

3.2 Координувати роботу з портовими адміністраціями, організаціями міського планування (ОМП), державними департаментами транспорту та

іншими зацікавленими сторонами з метою значного зменшення заторів у національних портах за рахунок покращення планування та інформування [75].

3.3 Включити більше морських даних з інших авторитетних джерел до реєстру мультимодальних даних Міністерства транспорту [75].

3.4 Сприяти доступу портів США до фінансування та фінансової допомоги для модернізації та вдосконалення портової інфраструктури та підвищення ефективності інтермодальних перевезень, включаючи заходи з підвищення стійкості інфраструктури до штормових нагонів та інших ризиків [75].

3.5 Співпрацювати з міжвідомчими партнерами DOT для підвищення безпеки наземних транспортних інтермодальних сполучень [75].

Ціль 4: Сприяти впровадженню морських інновацій в інформатизації, автоматизації, безпеці, впливі на навколишнє середовище та інших сферах [75].

Завдання цілі 4:

4.1 Співпрацювати з державними та галузевими зацікавленими сторонами з метою сприяння інноваціям, що підвищують безпеку, захищеність і стійкість МТС [75].

4.2 Використовувати існуючі технології інтелектуальних транспортних систем (ІТС), проводити дослідження інноваційних рішень і співпрацювати з промисловістю і науковими колами для розробки нових додатків ІТС з метою підвищення безпеки та ефективності морського транспорту/інтермодальних перевезень [75].

4.3 Співпрацювати з урядом, промисловістю та партнерами по ринку праці з метою прискорення впровадження автоматизації для підвищення продуктивності та безпеки на судах і в портах, одночасно задовольняючи національні потреби в традиційних технологіях і зберігаючи існуючу морську робочу силу [75].

4.4 Сприяти дослідженням, спрямованим на зменшення впливу морської діяльності на навколишнє середовище, включаючи допомогу портам і операторам суден у дотриманні федеральних норм щодо видів, суднових викидів (у тому числі за рахунок використання альтернативних видів палива) та інших впливів на морське середовище [75].

4.5 Підтримувати реалізацію внутрішніх і зовнішніх фарватерів для запобігання будівництву перешкод і забезпечення вільного потоку торгівлі в координації з пропозиціями щодо розвитку ресурсів та іншими планами управління океаном [75].

Ocean Conservancy вже кілька років співпрацює з партнерами, щоб закликати судноплавну галузь зменшити свій вуглецевий слід. Судноплавна галузь щорічно перевозить понад 10 мільярдів тонн товарів, що становить приблизно 90% всієї торгівлі, але в процесі цього вона викидає 1 мільярд метричних тонн вуглекислого газу [76].

Сполучені Штати продемонстрували свою непохитну прихильність декарбонізації судноплавної галузі за допомогою різних ініціатив. Від схвалення Клайдбанківської декларації до очолення розвитку зелених морських коридорів і нещодавнього оприлюднення всеосяжного плану декарбонізації транспорту - США активно рухаються до сталого майбутнього. Усунення викидів CO₂ від судноплавства має першорядне значення на шляху до досягнення нульової вуглецевої економіки. Однак реалізація вимагає чіткого визначення стратегії розвитку, яка дозволить Сполученим Штатам ефективно рухатися до більш зеленої та стійкої морської індустрії [77; 78].

На рис. 2.13 представимо кількість викиди CO₂ від міжнародних перевезень та прогноз на 2030 рік.

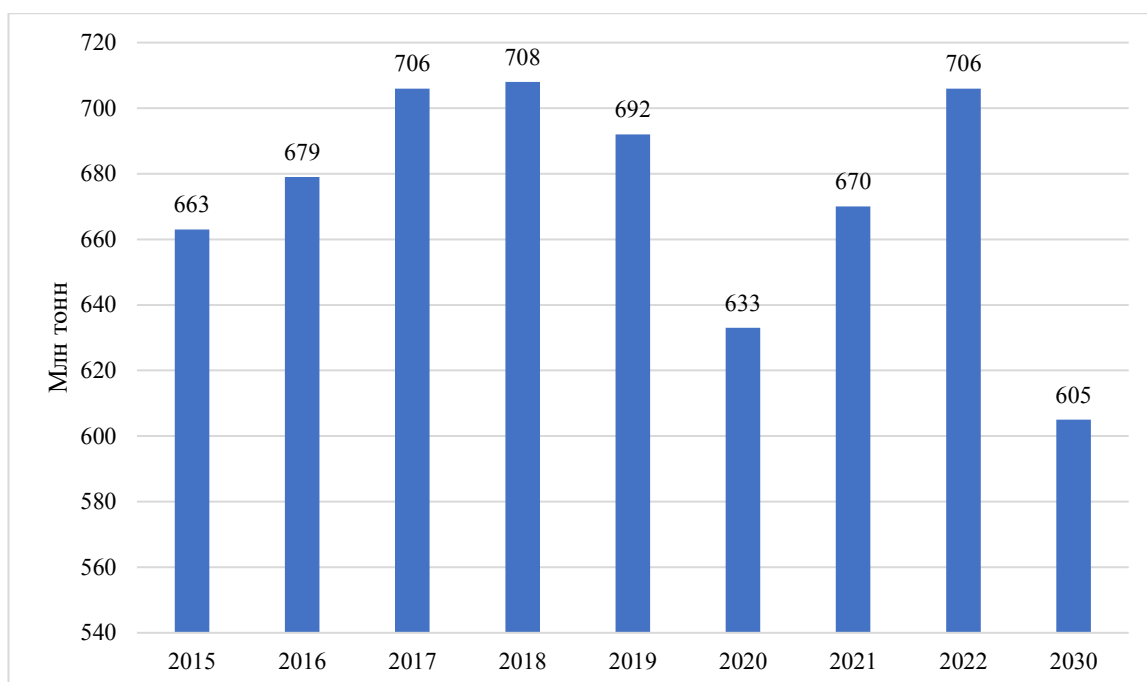


Рис. 2.13. Кількість викидів CO₂ від міжнародних перевезень та прогноз на 2030 рік, млн тонн

Джерело: [79]

Проаналізувавши рисунок, можна сказати, що кількість викидів CO₂ від міжнародних перевезень має сталу тенденцію зростання. З 2015 по 2018 роки кількість викидів CO₂ зростала з 663 млн тонн до 708 млн тонн. У 2019 та 2020 роках можна спостерігати спад до найнижчого показника за досліджений період, який становив 633 млн тонн вуглецю. Такий великий спад в обсягах діоксиду вуглецю зумовлений зниженням кількості міжнародних перевезень через пандемію COVID-19. З 2021 можна спостерігати значне зростання динаміки викидів CO₂, адже відбувається відновлення та стабілізація транспортування вантажів морським транспортом після пандемії, досягнувши у 2022 році рівня в 706 млн тонн. Прогноз, станом на 2030 рік, свідчить про рекордне зменшення викидів CO₂ – 605 млн тонн, яке пов'язно з великою кількістю програм, спрямовані на досягнення нульового рівня вуглецю.

Декларація Клайдбанку ставить перед морським сектором першочергову мету - досягти нульового рівня викидів до 2050 року. Судноплавна галузь стикається зі зростаючим тиском щодо перегляду своєї поточної мети, яка

полягає у скороченні загальних викидів парникових газів з суден щонайменше на 50% порівняно з рівнем 2008 року до 2050 року. Декларацію можна розглядати як конструктивний крок, що демонструє серйозну прихильність галузі до переходу до низьковуглецевого майбутнього [77].

Морський сектор США традиційно не поспішає впроваджувати нові технології, особливо ті, що пов'язані з додатковими витратами. Що стосується палива з низьким і нульовим вмістом вуглецю, то існує безліч варіантів, серед яких наразі не визначено явного лідера. Відповідно до Закону Джонса, для суден під американським прапором використання і компонентів двигунів та силових установок з-за кордону відкриває доступ до світового ринку, що пропонує низьковуглецеві системи. Однак компанії неохоче інвестують значні суми грошей, побоюючись ризику зупинки активів або необхідності передчасної модернізації суден через такі проблеми, як обмежена доступність палива, недостатня бункерувальна інфраструктура або низька якість палива [80].

У найближчому майбутньому проміжні рішення, такі як метанол і біопаливо, можуть бути використані як перехідні види палива на флоті, поки науково-дослідні розробки не доведуть водневі та аміачні технології до такого рівня, коли двигуни стануть економічно ефективними, паливо - легкодоступним і фінансово прийнятним, а відновлювані електричні мережі - сприятимуть скороченню викидів протягом усього процесу виробництва і споживання палива [81].

Судноплавна галузь вивчає різні альтернативні види морського палива та технології, такі як аміак, біопаливо, водень та метанол, щоб відповідати стандартам вуглецевої інтенсивності Міжнародної морської організації (ІМО) та зобов'язанням адміністрації Джо Байдена щодо декарбонізації сектору до 2050 року. Хоча кожен варіант альтернативного палива має свої переваги та недоліки, вважається, що «зелений» водень і «зелений» аміак, вироблені з використанням 100% відновлюваних джерел енергії, є найбільш перспективними для досягнення майбутнього з нульовим рівнем викидів.

Зелений водень, при використанні в паливних елементах, не містить вуглецю і не виділяє парникових газів або чорного вуглецю протягом усього свого життєвого циклу. Перехід до виробництва зеленого водню, аміаку та інших видів палива з нульовим рівнем викидів потребуватиме часу для розширення масштабів. Тим часом, перехідні види палива з меншим вуглецевим слідом можуть підтримати розвиток виробництва та інфраструктури без увічнення залежності від викопних видів палива. Крім того, збільшення інвестицій у відновлювані джерела енергії, такі як вітроенергетика, може стимулювати виробництво «зеленого» палива [80].

Іншою перспективою розвитку морської галузі США є впровадження використання предиктивної аналітики в портових операціях. Інтеграція цієї системи в портових операціях набирає обертів, оскільки вона допомагає підвищити ефективність розвантаження і вивантаження, скоротити час простою і оптимізувати загальну продуктивність. Незважаючи на успішне впровадження в Сполучених Штатах, на шляху до широкого впровадження цих інноваційних технологій прогнозування залишаються проблеми [82].

Предиктивна аналітика - методологія, що використовує дані, статистичні алгоритми і методи машинного обчислення та навчання для прогнозування майбутніх результатів. Використовуючи передові технології для покращення збору, зберігання та аналізу даних, судноплавні компанії можуть робити обґрунтовані прогнози для оптимізації своїх операцій. Наприклад, дані з датчиків можуть точно визначити ділянки, які потребують негайного технічного обслуговування, тим самим мінімізуючи тривалість стоянки судна в сухому доці і запобігаючи потенційним затримкам, з якими США останніми роками погано справляється (див. рис. 2.12) [82].

Крім того, предиктивна аналітика все частіше використовується для прискорення різних аспектів ланцюга поставок. З точки зору судноплавства, окремі порти інвестують в ініціативи з прогнозування видимості, щоб забезпечити безперебійний вантажопотік після прибуття судна. Хоча прогнозування вже давно є звичною практикою в роботі терміналів, новітні

технології, такі як радіочастотна ідентифікація (RFID) та диференціальні системи глобального позиціонування (DGPS), докорінно змінили збір даних в режимі реального часу. Ці інноваційні рішення дозволяють робити надзвичайно точні прогнози щодо доступності вантажу для отримання. Стратегічне впровадження предиктивної аналітики трансформує портові операції, значно підвищуючи ефективність та оптимізуючи використання ресурсів у всьому морському секторі [83].

Тенденції розвитку морських вантажних перевезень у США є критично важливими для національної економіки. Зростання обсягів торгівлі, інфраструктурні інвестиції, технологічні інновації, екологічна стійкість, регуляторні зміни та вплив глобальних подій формують майбутнє галузі. Вони забезпечують ефективність та конкурентоспроможність морського транспорту, що має вирішальне значення для підтримки міжнародної торгівлі та економічного зростання Сполучених Штатів.

Висновки до другого розділу

1. Проаналізувавши сучасний стан ринку міжнародних перевезень вантажів морським транспортом у США, можна стверджувати, що морський вид транспорту є невід'ємною складовою економіки США. На нього припадає приблизно 41% торгівлі, що є найбільшим показником серед інших видів транспорту таких як автомобільний, залізничний повітряний та трубопровідний. Основними товарами, якими торгують США морськими перевезеннями є виробниче обладнання, машини, устаткування, промислові товари, хімічні речовини, продукти харчування та сільськогосподарські товари, вугілля, нафта та нафтопродукти. До головних портів, які обслуговують найбільшу частку морських вантажів США є порт Лос-Анджелес, порт Лонг-Біч, порт Нью-Йорк і Нью-Джерсі, порт Х'юстон, порт Південної Луїзіани, порт Саванни та порт Сіетла.

2. Особливостями міжнародних перевезень вантажів морським транспортом у США є досить значні обмеження, що направлені на іноземних постачальників. Ключовим обмеженням є політика преференцій вантажів, мета якої спрямована на підвищення обороноздатності, підтримку промисловості торгівельного судноплавства та забезпечення доступності комерційного флоту США. Іншим обмеженням виступає Закон Джонса, а саме положення про каботаж, яке ускладнює торгівлю інших держав на території США. Використання положення про каботаж Сполученими Штатами впливають на доступ до ринку, витрати, ефективність і відповідність вимогам для іноземних суден.

3. Майбутнє сучасних міжнародних морських вантажних перевезень у США чекає значних трансформацій. Удосконалення портової інфраструктури, декарбонізація галузі судноплавства, використання альтернативних видів палива, використання прогнозної аналітики щодо зміцнення морської потужності мають революціонізувати судноплавну галузь США. Ці стратегічні ініціативи спрямовані на підвищення ефективності, зменшення викидів CO₂ і зміцнення стійкості галузі.

ВИСНОВКИ

В ході написання кваліфікаційної роботи бакалавра ми дійшли наступних висновків:

1. Міжнародні вантажні перевезення – це складний і багатогранний процес, який передбачає переміщення вантажів через державні кордони. Він охоплює різні види транспорту, включаючи морський, повітряний, автомобільний, залізничний, трубопровідний та мультимодальний транспорт. Вибір виду транспорту залежить від таких факторів, як тип товару, відстань, вартість і вимоги щодо часу доставки. Морський транспорт, як рентабельний і ефективний спосіб, домінує в міжнародних вантажних перевезеннях, особливо для навалочних і контейнерних вантажів. Повітряний транспорт вирізняється швидкою доставкою цінних і термінових вантажів, тоді як автомобільний і залізничний транспорт відіграють вирішальну роль у регіональних доставках.

2. Організація міжнародних перевезень вантажів морським транспортом є критично важливим аспектом глобальної торгівлі, що об'єднує країни та полегшує переміщення товарів через кордони. Морська логістика, яка охоплює планування, координацію та виконання морських транспортних операцій, відіграє ключову роль у забезпеченні ефективності та надійності морських вантажних послуг. Міжнародні конвенції, що регулюють морські перевезення, такі як SOLAS, відіграють вирішальну роль у встановленні стандартів і практики безпеки суден, захисту навколишнього середовища, добробуту екіпажу та відповідальності. Під час організації міжнародних перевезень важливо враховувати різноманітні види вантажів, їх особливості та вимоги до транспортування. Різні види морських судів дозволяють ефективно та надійно доставляти вантажі в контейнерах, цистернах, газовозах та інших типах суден, що відкриває можливості для перевезення різноманітної продукції та великих обсягів товарів.

3. Сучасний стан ринку міжнародних перевезень вантажів морським транспортом у США характеризується домінантністю цього виду транспорту,

який охоплює найбільшу частку перевезень на відміну від інших видів транспортування у США. Частка, що припадає на морські перевезення становить 41% загального товарообігу, тоді як на авіаційні припадає 29,6%, автомобільний – 16,5%, залізничний – 3,7% та трубопровідний – 1,8%. Основними товарами водної торгівлі є виробниче обладнання, машини, устаткування, промислові товари, хімікати, продукти харчування та сільськогосподарська продукція, вугілля, нафта та нафтопродукти, найбільшу частку яких обробляють провідні порти Сполучених Штатів серед яких порти Лос-Анджелес, Нью-Йорк та Нью-Джерсі, Лонг-Біч, Х'юстон, Південної Луїзіани та Савани.

4. За проведеним аналізом особливостей міжнародних перевезень вантажів морським транспортом у США, можна виокремити досить значні обмеження, що направлені на іноземних постачальників. Ключовим обмеженням є Закон про переваги вантажів від 1954 року, який вимагає щоб принаймні 50% вантажів, які здійснюються урядом, транспортувалися на приватних комерційних суднах під прапором США, якщо такі судна доступні за справедливими та розумними ставками. Іншим обмеженням виступає Закон Джонса, а саме положення про каботаж, яке ускладнює торгівлю інших держав на території США, вимагаючи, щоб товари, що перевозяться між портами США, перевозилися на суднах, які побудовані в США, належать США та мають екіпаж США. Індекс ефективності логістики США (LPI), який вимірює ефективність торгівлі та транспортної інфраструктури, продемонстрував покращення за останні роки, але все ще відстає від країн з найкращими показниками. Середній час простою контейнеровозів у США значно зріс за останні роки через проблеми з перевантаженістю портів.

5. Інтеграція різних стратегій, таких як покращення портової інфраструктури, декарбонізація судноплавної галузі, використання альтернативних видів палива та впровадження прогнозової аналітики, являє собою комплексний підхід до підвищення ефективності, стійкості та конкурентоспроможності морських перевезень. Зосереджуючись на

вдосконаленні портової інфраструктури, порти можуть стати більш ефективними, приймати більші судна та обробляти збільшені обсяги вантажів. Зусилля з декарбонізації в галузі судноплавства мають вирішальне значення для зменшення викидів CO₂ і пом'якшення впливу на навколишнє середовище. Застосування альтернативних видів палива, таких як біопаливо, водень та аміак, відкриває шлях до більш чистих джерел енергії, зменшуючи залежність від традиційного викопного палива сприяючи розвитку «зеленого». Крім того, впровадження прогнозної аналітики дозволяє краще приймати рішення, оптимізувати планування маршруту та підвищити операційну ефективність, що призводить до економії коштів та покращення екологічних показників.

СПИСОК ВИКОРИСАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про транспорт. Офіційний вебпортал парламенту України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр#Text> (дата звернення: 19.05.2024).
2. Rajisuma. International Transport | PDF | Logistics | Cargo. Scribd. URL: <https://www.scribd.com/document/520263768/INTERNATIONAL-TRANSPORT> (date of access: 19.05.2024).
3. Globalized Freight Transport. Google Books. URL: https://www.google.com.ua/books/edition/Globalized_Freight_Transport/lbhf_jGTs-kC?hl=ru&gbpv=1&dq=international+freight&printsec=frontcover (date of access: 19.05.2024).
4. А. Негода, Д. Русак. Міжнародна логістика та глобальні ланцюги постачань // Київський національний університет імені Тараса Шевченка Навчально-науковий інститут міжнародних відноси, Київ 2023. URL: <https://www.iir.edu.ua/sites/default/files/2023-03/Міжнародна%20логістика.pdf> (дата звернення: 19.05.2024).
5. Міжнародні перевезення : теорія та практика : навч. посіб. Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекет., 2018. 182 с. URL: <http://eprints.kname.edu.ua/50363/1/2018%20печ.%2011Н%20печ.%20!!Міжнародні%20перевезення%20ред.pdf> (дата звернення: 19.05.2024).
6. International transportation | Логістична компанія Sferium. Sferium. URL: <https://sferium.com.ua/us/international-transportation/> (дата звернення: 20.05.2024).
7. Види транспорту та його призначення. URL: <https://pressa.rv.ua/news/vydy-transportu-ta-jogo-pryznachennya/> (дата звернення: 20.05.2024).

8. Види транспорту - що це таке, визначення та поняття. URL: <https://uk.economy-pedia.com/11033345-kinds-of-transport> (дата звернення: 20.05.2024).
9. Транспорт. Транспортне сполучення. Тематична виставка Універсального підсобного фонду | Національна бібліотека України імені В. І. Вернадського. Національна бібліотека України імені В. І. Вернадського. URL: <http://www.nbuv.gov.ua/node/5593> (дата звернення: 20.05.2024).
10. Types of Land Transport - FOX Brasil. FOX Brasil - FOX Brasil. URL: <https://foxbrasil.com/blog/2023/06/19/types-of-land-transport/> (date of access: 20.05.2024).
11. Goods transport. OECD iLibrary. URL: https://www.oecd-ilibrary.org/economics/oecd-factbook-2014/goods-transport_factbook-2014-49-en;jsessionid=li7E2DaJbaI-LQZR5EPWxpQy7CpWi9DJS67KBTA0.ip-10-240-5-156 (date of access: 20.05.2024).
12. International road transport - freight transport by road. URL: <https://asstra.com/mode-of-transport/road-transport/> (date of access: 20.05.2024).
13. Road Freight 101: The Importance of Road Transport | DHL Freight. DHL Freight Connections. URL: <https://dhl-freight-connections.com/en/business/road-freight-101-the-importance-and-future-of-road-transport/> (date of access: 20.05.2024).
14. 7 Factors In Choosing The Right Mode Of Transport For The Better Goods Movement. URL: <https://navata.com/cms/choosing-the-right-mode-of-transport/#:~:text=The%20type%20of%20transportation%20of%20the%20goods%20depends%20on%20several%20factors:&text=The%20products%20of%20the%20company,non-perishables,%20breakables%20etc.&text=Supplier%20production%20lead%20times.&text=Product%20availability> (date of access: 20.05.2024).
15. Land transport - TransEdu. Strona Główna - TransEdu. URL: <https://edu.trans.eu/en/blog/post/land-transport> (date of access: 20.05.2024).

16. Road transport of goods: vehicle types, advantages and disadvantages - Alianza Logistics. Alianza Logistics. URL: <https://alianza-logistics.com/en/types-of-vehicles-for-road-transportation/> (date of access: 26.05.2024).
17. MSC. Four Major Cargo Transportation Types. URL: <https://www.msc.com/en/lp/blog/shipping/2023/cargo-transportation-types> (date of access: 26.05.2024).
18. Types Of Water Transport. Marine Insight. URL: <https://www.marineinsight.com/marine-navigation/types-of-water-transport/> (date of access: 26.05.2024).
19. Георгійович В. Д. Морський транспорт: види та переваги. URL: https://mukachevo.net/news/morskyy-transport-vydy-ta-perevahy_5195027.html (дата звернення: 26.05.2024).
20. Air Transportation. Types and characteristics. Across Logistics | Logística, Almacén, Distribución y Transporte. URL: <https://acrosslogistics.com/blog/en/air-transportation-types-and-characteristics> (date of access: 26.05.2024).
21. Types of Air Cargo Facilitating Air Transport. URL: <https://www.shiprocket.in/blog/types-of-air-cargo/> (date of access: 26.05.2024).
22. The 6 Types of Transportation in Logistics. URL: <https://www.inboundlogistics.com/articles/transportation-in-logistics/> (date of access: 26.05.2024).
23. Top Four Modes of Transport | Logistics | Supply Chain. Pro Carrier - International Shipping for eCommerce Retailers. URL: <https://weareprocarrier.com/news/article/modes-of-transport-logistics?refererSource=wearedg> (date of access: 26.05.2024).
24. Морський транспорт - переваги і недоліки. URL: <https://symlog.eu/uk/baza-wiedzy/transport-morski-wady-i-zalety/> (дата звернення: 26.05.2024).

25. Cargo365Cloud. Exploring the different modes of Transportation in Logistics. URL: <https://www.linkedin.com/pulse/exploring-different-modes-transportation-logistics> (date of access: 26.05.2024).
26. Maritime Logistics. URL: https://books.google.com.ua/books?hl=ru&lr=&id=cjNREAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA35&dq=international+maritime+transport&ots=cPqrw_3Ocd&sig=BSm-y0jSkIpZdtIksgLSYnx5qL8&redir_esc=y#v=onepage&q=international%20maritime%20transport&f=false (date of access: 26.05.2024).
27. Shayek M. I. East Delta University. URL: <https://www.scribd.com/document/519772867/Assingment-Front-Page-Format> (date of access: 26.05.2024).
28. Magna S. Asynchronous Resume - Dewa Gede Sidan Magna Dinata - 04211840000011 | PDF | Logistics | Warehouse. Scribd. URL: <https://www.scribd.com/document/508960174/Asynchronous-Resume-Dewa-Gede-Sidan-Magna-Dinata-04211840000011> (date of access: 26.05.2024).
29. Aylin Caliskan, Yucel Ozturkoglu – Maritime logistics. URL: https://www.researchgate.net/publication/324533676_Maritime_Logistics (date of access: 26.05.2024).
30. Franklin S. All you need to know about container shipping. URL: <https://www.letsbloom.com/blog/container-shipping/> (date of access: 26.05.2024).
31. Kaur D. K., Kau I. 4.3 Importance of Containers in International Transportation. URL: <https://ecampusontario.pressbooks.pub/globalvaluechain/chapter/4-3-importance-of-containers-in-international-transportation/> (date of access: 26.05.2024).
32. Types of Sea Shipping Containers: A Comprehensive Guide. Sinay. URL: <https://sinay.ai/en/what-are-the-different-types-of-containers-for-sea-shipping/> (date of access: 26.05.2024).

33. Types of Cargo Shipped by Sea Freight Transport. URL: <https://ifa-forwarding.net/blog/sea-freight-in-europe/types-of-cargo-shipped-by-sea-freight-transport/> (date of access: 26.05.2024).
34. 11 Different Types of Cargo Containers & Their Impact on Shipping. URL: <https://www.logos3pl.com/11-different-types-of-cargo-containers-and-their-impact-on-shipping/> (date of access: 26.05.2024).
35. 7 Different Types of Cargo Transported Through Shipping. Tassgroup. URL: <https://tassgroup.com/logistics/types-of-cargo/> (date of access: 26.05.2024).
36. Міжнародні морські перевезення. URL: <https://neolit.ua/ua/articles/mizhnarodni-morski-perevezennya/> (дата звернення: 26.05.2024).
37. What Are Liner Services and Tramp Shipping?. Marine Insight. URL: <https://www.marineinsight.com/maritime-law/what-are-liner-services-and-tramp-shipping/> (date of access: 26.05.2024).
38. Linear and Charter Ships, Types, Arrangements, and Routes. URL: <https://ifa-forwarding.net/blog/sea-freight-in-europe/linear-and-charter-ships-types-arrangements-and-routes/> (date of access: 26.05.2024).
39. Pearson A. What is a Liner Service in International Shipping? URL: <https://www.atsinc.com/blog/liner-service-international-shipping-definition> (date of access: 26.05.2024).
40. Length of the Major Inland Waterway Systems. URL: <https://transportgeography.org/contents/chapter5/maritime-transportation/length-inland-waterways/> (date of access: 26.05.2024).
41. Waterways Length by Country 2024. World Population by Country 2024 (Live). URL: <https://worldpopulationreview.com/country-rankings/waterways-length-by-country> (date of access: 26.05.2024)
42. World Factbook Glyph. We are the Nation's first line of defense - CIA. URL: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/field/waterways/> (date of access: 26.05.2024).

43. How is the Marine Shipping Industry Regulated? URL: <https://clearseas.org/insights/marine-shipping-industry-regulated/> (date of access: 26.05.2024).

44. The Principal Regulations Governing Maritime Safety. URL: <https://www.ics-shipping.org/shipping-fact/safety-and-regulation-the-principal-regulations-governing-maritime-safety/> (date of access: 26.05.2024).

45. U.S.-international trade value by transportation mode 2021. URL: <https://www.statista.com/statistics/1341625/us-international-trade-value-by-transportation-mode-breakdown/#:~:text=Water%20transport%20was%20the%20dominant,all%20U.S.%20trade%20that%20year.> (date of access: 26.05.2024).

46. Transportation Statistics Annual Report 2022. URL: <https://rosap.ntl.bts.gov/view/dot/65841> (date of access: 26.05.2024)

47. U.S.: total waterborne commerce in tonnage by commodity. URL: <https://www.statista.com/statistics/1341858/us-total-waterborne-commerce-tonnage-commodity/#:~:text=Weight%20of%20the%20U.S.%20total%20waterborne%20commerce%20by%20commodity%202001-2020&text=In%202020,%20the%20total%20waterborne,over%202.2%20billion%20short%20tons> (date of access: 26.05.2024).

48. Office of Ports & Waterways. URL: <https://www.maritime.dot.gov/ports/office-port-infrastructure-development/office-port-infrastructure-development> (date of access: 26.05.2024).

49. Top 10+ largest sea ports in the US with billions of USD/year revenue. URL: <https://worldcraftlogistics.com/top-10-largest-sea-ports-in-the-us-with-billions-of-usdyear-revenue> (date of access: 26.05.2024).

50. 10 Largest Ports in North America. URL: <https://www.shipafreight.com/knowledge-series/largest-ports-in-north-america/> (date of access: 26.05.2024).

51. 7 Major Ports of the United States. Marine Insight. URL: https://www.marineinsight.com/know-more/7-major-ports-of-the-united-states/#Port_of_Houston_Texas_USA (date of access: 26.05.2024).
52. Port of Los Angeles: container traffic. URL: <https://www.statista.com/statistics/326826/container-traffic-handled-at-port-of-los-angeles/> (date of access: 26.05.2024).
53. Port of Long Beach: container throughput 2022. URL: <https://www.statista.com/statistics/1340343/container-traffic-handled-at-port-of-long-beach/> (date of access: 26.05.2024).
54. Port of NY/NJ: container throughput 2022. URL: <https://www.statista.com/statistics/1340248/container-traffic-handled-at-port-of-new-york-new-jersey/> (date of access: 26.05.2024).
55. Port of Savannah: container throughput 2022. URL: <https://www.statista.com/statistics/1361024/container-traffic-port-savannah-teu/> (date of access: 26.05.2024).
56. Port of Savannah: operating revenue 2022. URL: <https://www.statista.com/statistics/1360902/operating-revenue-port-savannah/> (date of access: 26.05.2024).
57. Port of NY&NJ: revenue 2021. URL: <https://www.statista.com/statistics/1340259/revenue-port-of-new-york-new-jersey/> (date of access: 26.05.2024).
58. Port of Long Beach: operating revenue 2021. URL: <https://www.statista.com/statistics/1342763/operating-revenue-port-of-long-beach/> (date of access: 26.05.2024).
59. Port of Los Angeles: operating revenue. URL: <https://www.statista.com/statistics/326811/operating-revenue-of-port-of-los-angeles/> (date of access: 26.05.2024).
60. Trade Guide: WTO GATS. International Trade Administration. URL: <https://www.trade.gov/trade-guide-wto->

gats#:~:text=The%20GATS%20is%20designed%20to,integral%20part%20of%20the%20Agreement (date of access: 26.05.2024).

61. Cargo-Preference Laws Bilk Taxpayers to Benefit Special Interests. URL: <https://www.cato.org/commentary/cargo-preference-laws-bilk-taxpayers-benefit-special-interests> (date of access: 26.05.2024)

62. Cargo Preference. URL: <https://www.maritime.dot.gov/ports/cargo-preference/cargo-preference> (date of access: 26.05.2024).

63. WTO Services - The GATS: objectives, coverage and disciplines. URL: https://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/gatsqa_e.htm (date of access: 26.05.2024).

64. Maritime Administration U.S.-Flag Shipping Guidance for Shipments URL: <https://www.maritime.dot.gov/cargo-preference/civilian-agencies/maritime-administration-us-flag-shipping-guidance-shipments> (date of access: 26.05.2024).

65. Cargo Preference Laws and Regulations. URL: <https://www.maritime.dot.gov/cargo-preference/military-cargoes/cargo-preference-laws-and-regulations> (date of access: 26.05.2024).

66. Fabien Bertho. Maritime transport in the united states. URL: https://www.apec.org/docs/default-source/publications/2011/1/the-impacts-and-benefits-of-structural-reforms-in-transport-energy-and-telecommunications-sectors/toc/maritime-transport-in-the-united-states.pdf?sfvrsn=56437a42_1 (date of access: 26.05.2024).

67. What Is the Cabotage Provision of the Jones Act? URL: <https://maintenanceandcure.com/maritime-blog/cabotage-provision-of-the-jones-act/> (date of access: 26.05.2024).

68. Report: 91 Countries Maintain Cabotage Laws | SEAFARERS INTERNATIONAL UNION. URL: <https://www.seafarers.org/seafarerslogs/2018/11/report-91-countries-maintain-cabotage-laws/> (date of access: 26.05.2024).

69. Water transportation: U.S. employment. URL: <https://www.statista.com/statistics/326697/employment-in-the-us-water-transportation-industry/> (date of access: 26.05.2024).
70. U.S. Jones Act entitled fleet - number of ships by type 2023. URL: <https://www.statista.com/statistics/646259/us-flag-oceangoing-privately-owned-jones-act-fleet-by-type/> (date of access: 26.05.2024).
71. Logistics Performance Index (LPI) 2023. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global> (date of access: 26.05.2024).
72. Transportation as an Economic Indicator. Tyler Data & Insights. URL: <https://data.bts.gov/stories/s/Transportation-as-an-Economic-Indicator/9czv-tjte> (date of access: 26.05.2024).
73. Shipping at a turning point. URL: <https://worldoceanreview.com/en/wor-7/transport-over-the-seas/shipping-at-a-turning-point/> (date of access: 26.05.2024).
74. Transportation. URL: <https://www.bts.gov/tsar> (date of access: 26.05.2024).
75. Goals and Objectives for a Stronger Maritime Nation: A Report to Congress. URL: <https://rosap.ntl.bts.gov/view/dot/60704> (date of access: 26.05.2024).
76. How the U.S Can Cut Maritime Emissions - Ocean Conservancy. Ocean Conservancy. URL: <https://oceanconservancy.org/blog/2023/03/10/how-us-can-cut-maritime-emissions/> (date of access: 26.05.2024).
77. The Clydebank Declaration: Green corridors kickstarting the adoption of long-term solutions. URL: <https://www.wfw.com/articles/the-clydebank-declaration-green-corridors-kickstarting-the-adoption-of-long-term-solutions/> (date of access: 26.05.2024).
78. UK Government Web Archive. URL: <https://webarchive.nationalarchives.gov.uk/ukgwa/20230313124737/https://ukcop26.org/cop-26-clydebank-declaration-for-green-shipping-corridors/> (date of access: 26.05.2024).

79. International shipping. URL: <https://www.iea.org/energy-system/transport/international-shipping> (date of access: 26.05.2024).
80. Decarbonizing U.S. Fleet - Ocean Conservancy. URL: <https://oceanconservancy.org/climate/shipping/zero-emission-pathways/decarbonizing-us-fleet/> (date of access: 26.05.2024).
81. Future fuels. MAN Energy Solutions. URL: <https://www.man-es.com/marine/strategic-expertise/future-fuels> (date of access: 26.05.2024).
82. Predictive analytics: the new hot ticket in shipping? URL: <https://www.ship-technology.com/features/predictive-analytics-new-hot-ticket-shipping/?cf-view> (date of access: 26.05.2024).
83. RFID – технологія автоматичної ідентифікації. URL: https://www.vostok.dp.ua/ukr/infa1/rfid/rfid_tekhnologiya/ (дата звернення: 26.05.2024).
84. Кваліфікаційна робота бакалавра : методичні рекомендації до виконання для здобувачів вищої освіти першого (бакалаврського) рівня спеціальності «Міжнародні економічні відносини», освітньо-професійної програми «Міжнародна логістика і митна справа» / уклад. Л. І. Григорова-Беренда, С. А. Касьян, О. В. Ханова. Харків : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2021. 40 с.