

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: «Організація перевезень вантажів морським транспортом
у країнах ЄС»**

Виконав
студент 4 курсу, групи УЛМ-41
спеціальності “Міжнародні економічні
відносини”
освітньої програми “Міжнародна
логістика і митна справа”
першого (бакалаврського)
рівня вищої освіти



Кіреєв А. А

Керівник: к.е.н., Григорова-Беренда Л.І.



Рецензент:

Харків 2024

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. завідувача кафедри міжнародних
економічних відносин
імені Артура Голікова
Марченко І.С.

«___» _____ 2023 року

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

Кіреєв Анатолій Анатолійович

1.Тема роботи: «Організація перевезень вантажів морським транспортом у країнах ЄС»

керівник роботи к.е.н., доц. Григорова-Беренда Лариса Іванівна

затверджені наказом вищого навчального закладу від «24» січня 2024 р. № 4002-5/163

2.Строк подання студентом роботи: 1.05.2024 р.

3. Перелік питань, які потрібно розробити :

- *розкрити значення морського транспорту у вантажних перевезеннях в міжнародній торгівлі*
- *проаналізувати та виявити особливості нормативно-правового регулювання морських вантажних перевезень*
- *проаналізувати сучасний стан морської транспортної інфраструктури в країнах ЄС*
- *визначити особливості регулювання та організації морських вантажних перевезень у країнах ЄС*

4. План роботи

№ з/п	Назви етапів роботи
1	Вступ
2	Розділ 1. Теоретичні засади дослідження 1.1. Значення морського транспорту у вантажних перевезеннях в міжнародній торгівлі 1.2. Нормативно-правова база організації перевезень вантажів морським транспортом Висновки до першого розділу
3	Розділ 2. Аналітичний. Практичні аспекти. Особливості 2.1. Сучасна морська транспортна інфраструктура вантажних перевезень в ЄС 2.2. Особливості регулювання та організації перевезень вантажів морським транспортом у країнах ЄС Висновки до другого розділу
4	Висновки
5	Додатки

5. Дата видачі завдання 01.11.2023 р.

Студент



(підпис)

Кіреєв. А.А.

Керівник роботи



(підпис)

Григорова-Беренда Л.І.

ЗМІСТ

Вступ	5
Розділ 1. Теоретичні засади дослідження організації перевезень вантажів морським транспортом	7
1.1.Значення морського транспорту у міжнародних вантажних перевезеннях	7
1.2. Особливості регулювання міжнародних морських вантажних перевезень	14
Висновки до першого розділу	22
Розділ 2. Практичні аспекти організації перевезень вантажів морським транспортом у країнах ЄС	24
2.1. Аналіз сучасного стану морської транспортної інфраструктури в країнах ЄС	24
2.2. Особливості регулювання та організації перевезень вантажів морським транспортом у країнах ЄС	44
Висновки до другого розділу	54
Висновки	56
Список використаних джерел	58

ВСТУП

Актуальність теми дослідження, що присвячена організації міжнародних перевезень вантажів морським транспортом, визначається сучасними викликами та тенденціями в галузі світової логістики. Зростання обсягів міжнародної торгівлі, швидкий розвиток технологій, а також вимоги до сталості та ефективності перевезень роблять цю тему важливою для вивчення та подальшого вдосконалення.

При аналізі рівня дослідження проблеми в закордонних та вітчизняних джерелах, можна відзначити, що незважаючи на наявний обсяг літератури, інформації про актуальні методи та стратегії організації морських перевезень, є необхідність у детальному та комплексному аналізі цієї сфери. Більшість досліджень фокусується на національному рівні, тому важливо вивчити підходи та практику країн Європейського Союзу для подальшого впровадження найкращих практик. Аналіз зарубіжних джерел показує, що велика кількість досліджень була присвячена таким аспектам, як оптимізація логістичних процесів, інтеграція інформаційних систем, для підвищення ефективності морських перевезень. Наприклад, робота європейських вчених часто зосереджена на впровадженні інноваційних технологій для підвищення прозорості та надійності логістичного ланцюга. Також розглядаються питання скорочення викидів парникових газів і перехід на альтернативні види палива. Вітчизняні дослідження також внесли значний внесок у розвиток теоретичних і практичних аспектів організації морських перевезень. Українські вчені приділяють увагу проблемам модернізації портової інфраструктури, розвитку мультимодальних перевезень та інтеграції з європейськими транспортними коридорами. Проте, варто відзначити, що багато робіт присвячені проблемам внутрішнього ринку, а їх практичне застосування на міжнародному рівні обмежена.

Метою цієї кваліфікаційної роботи є визначення особливостей та переваг організації перевезень вантажів морським транспортом у країнах ЄС

Об’єктом дослідження є міжнародні морські вантажні перевезення.

Предметом дослідження особливості організації міжнародних морських вантажних перевезень у країнах ЄС.

Для проведення аналізу були використані різноманітні підходи, такі як вивчення наукових джерел, збір та аналіз емпіричних даних, огляд статистичних показників та використання математичних моделей. Інформаційна база дослідження охоплює наукові публікації, статистичні звіти, офіційні документи. Отримані результати дослідження будуть представлені на наукових конференціях, семінарах та інших подіях, що сприяють обміну досвідом та науковими інноваціями.

Структура роботи включає в себе вступ, два основних розділи, висновки до кожного з них, загальні висновки та список використаних джерел. Кожен розділ детально розглядає визначені аспекти дослідження та сприяє досягненню поставлених цілей. Робота містить 63 сторінки тексту, в роботі розміщено 13 таблиць, 21 рисуноків. Список використаних джерел включає 44 найменування.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ

1.1. Значення морського транспорту у міжнародних вантажних перевезеннях

Морські перевезення – найдавніший спосіб переміщення вантажів і пасажирів. З усіх варіантів транспорту, що існували в давнину, тільки цей актуальний на даний час.

Незважаючи на розвиток технологій, морський транспорт успішно конкурує з сучасними транспортними засобами, такими як літаки та трубопроводи. Наприклад, у транспортуванні нафти, незважаючи на будівництво нафтопроводів, морський транспорт все ще займає важливе місце.

Морський транспорт найчастіше використовується при мультимодальних перевезеннях, коли замовник не має можливості доставити вантаж морським шляхом в потрібну точку. Він змушений поєднувати морський і наземний транспорт.

Оскільки більше 4/5 товарів у світовій торгівлі перевозяться морським транспортом, морський транспорт продовжує залишатися основою світового торговельного та виробничого ланцюжка (Рис. 1.1). Його значення важко переоцінити, адже морські перевезення забезпечують ефективне та економічно вигідне транспортування великих обсягів вантажів на великі відстані. Це робить морський транспорт невід'ємною складовою світової економіки, сприяючи стабільності постачання ресурсів і товарів, підтримуючи глобальну інтеграцію ринків і сприяючи міжнародному поділу праці.

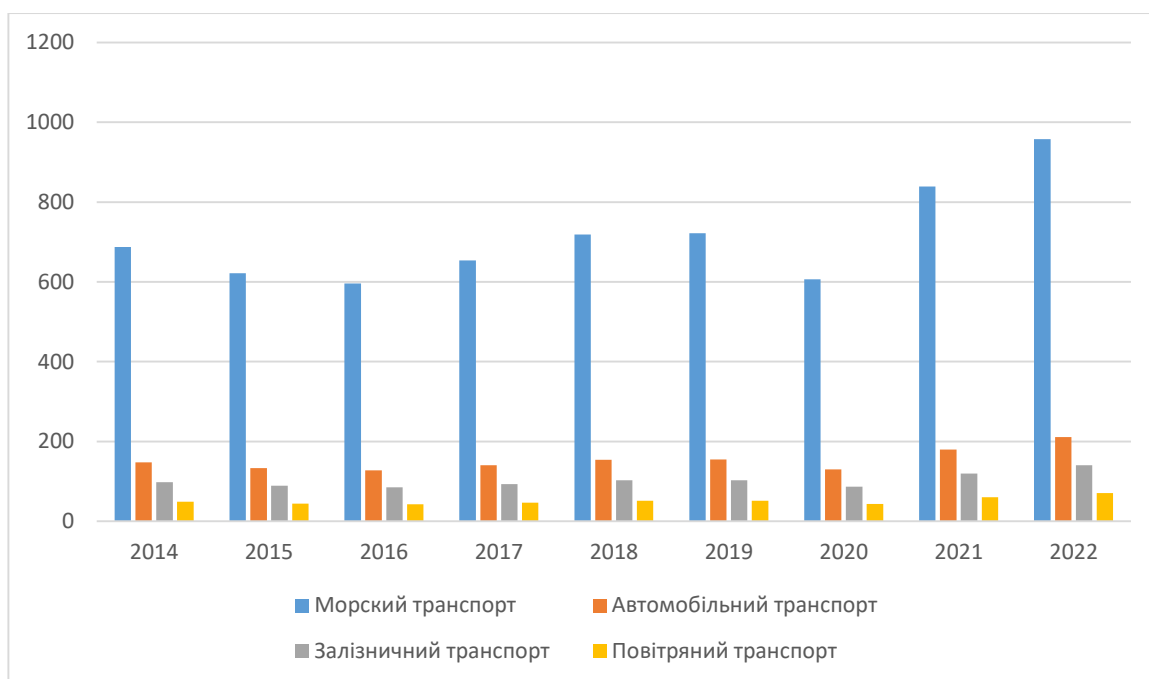


Рис. 1.1 Міжнародні вантажні перевезення за видами транспорту (млн. дол) 2014-2022

Джерело: побудовано автором за даними [1]

Морський транспорт має багато переваг перед іншими видами транспорту. Використання природних морських шляхів, які практично не обмежені по пропускній здатності і вимагають менших витрат, ніж інші види транспорту, призводить до відносно низької вартості перевезень. І це сприяє збільшенню обсягу перевезень. Наприклад, Emma Maersk, одне з найбільших контейнеровозів, вміщує до 13 500 контейнерів. Жоден вид транспорту не може вмістити стільки вантажів, скільки спеціалізовані морські контейнери.

Основним недоліком морського транспорту є тривалі терміни доставки. Навіть з урахуванням постійного розвитку сучасних технологій, морські перевезення залишаються найдовшими за часом. Швидкість доставки залежить від погодних та кліматичних умов, пропускної здатності каналів та рівня інвестицій у будівництво нових суден. Крім того, існує постійна загроза з боку морських піратів (Табл. 1.1).

Морські судна мають специфічні характеристики залежно від їх призначення та типу вантажу. Ці характеристики включають автономність,

вантажопідйомність, методи навантаження-розвантаження, швидкісні параметри, здатність протистояти погодним умовам, обмеження щодо території плавання, можливість проходження через Панамський та Суецький канали, а також здатність підтримувати атмосферні режими та температури у вантажних трюмах.

Табл. 1.1

Переваги та недоліки морських вантажних перевезень

Переваги	Недоліки
Економічність: Найнижча вартість транспортування за тонну вантажу на великі відстані.	Швидкість: Найповільніший вид транспортування порівняно з іншими (літаком, поїздом, автомобілем).
Велика вантажопідйомність: Можливість транспортування великих об'ємів вантажів, включаючи негабаритні та надважкі вантажі.	Час завантаження/розвантаження: Процеси можуть бути тривалими і вимагати спеціального обладнання та інфраструктури.
Глобальний охоп: Можливість транспортування між будь-якими континентами та віддаленими регіонами.	Залежність від погодних умов: Небезпека затримок через несприятливі погодні умови, шторми та інші природні фактори.
Гнучкість у видах вантажів: Можливість транспортування різних видів вантажів, включаючи рідкі, сипучі, контейнери, автомобілі тощо.	Обмеження інфраструктури: Потреба в портах, терміналах та спеціальному обладнанні для обробки вантажів.
Міжнародна регуляція: Система міжнародних договорів та правил, що спрощують та стандартизують процеси.	Проблеми збереження вантажів: Високі вимоги до збереження товарів від впливу морської води, корозії та інших факторів.

Джерело: побудовано автором

Зростаючі вантажопотоки стали основним чинником сучасних змін у економічних системах на глобальному, регіональному та місцевому рівнях. Ці зміни не лише кількісні, що виявляється в збільшенні обсягів вантажів, але також структурні та операційні. Структурні зміни переважно стосуються виробничих систем з розширеною географією виробництва, тоді як операційні зміни. Фундаментальне питання полягає не тільки в характері, походженні та призначенні вантажопотоків, але і в тому, як ці потоки організовані. Нові режими

виробництва супроводжуються новими методами розподілу, що породжує логістику — науку про фізичний розподіл.

Логістика охоплює широкий спектр заходів, спрямованих на перетворення та розподіл товарів, від постачання сировини до кінцевого розподілу на ринку, а також відповідні інформаційні потоки. У XIX столітті військові визначали логістику як мистецтво об'єднання всіх засобів транспорту, ревізійної роботи та охорони військ. У сучасних умовах це стосується комплексу операцій, необхідних для забезпечення доступності товарів на ринках або у визначених місцях.

Застосування логістики забезпечує більшу ефективність переміщення вантажів завдяки оптимальному вибору режимів транспорту, терміналів, маршрутів та планування. Таким чином, логістика є багатовимірною діяльністю з доданою вартістю, яка включає виробництво, місцезнаходження, час та контроль елементів ланцюга постачання. Це забезпечує кращий управлінський рівень просторово-часових відносин і, таким чином, є важливим аспектом географічного транспорту. Вона виступає матеріальною та організаційною підтримкою глобалізації, яка вимагає складного комплексу рішень щодо розташування постачальників, використовуваних транспортних засобів, термінів та порядку поставок.

Логістика має чітко виражений географічний вимір, що виявляється у потоках, вузлах та мережах ланцюга постачання. Діяльність, яка раніше не була повністю врахована в просторових та часових відносинах, зараз інтегрується, передбачаючи організацію та синхронізацію потоків через вузли та мережеві стратегії. [2]

Традиційна організація товарних потоків передбачала обробку сировини для виробників, причому функція зберігання виконувала роль буфера. Потік продовжувався через оптового відправника до роздрібної торгівлі і завершувався у кінцевого споживача. Споживач мав обмежений доступ до інформації в

ланцюжках постачання, оскільки виробники часто не мали актуальних даних щодо обсягів споживання їхньої продукції. Ця процедура нині змінюється, переважно завдяки усуненню однієї або кількох дорогих операцій у процесі постачання. Зворотні потоки також стали частиною ланцюга постачання, зокрема для переробки та повернення продукції. Важливим результатом управління ланцюгами постачання є концентрація зберігання в одному об'єкті замість кількох, що все частіше реалізується як центри розподілу потоків та пропускної спроможності.

Морська логістика являє собою новий, комплексний підхід до сучасних перевезень. Її оперативне завдання є ефективно перевозити вантажі з суден на річки, канали та океани з мінімальними витратами, споживанням палива та викидами шкідливих речовин. Для цього необхідно розробити, впровадити та експлуатувати оптимальні транспортні мережі та морські транспортні ланцюги. Постачальниками морських послуг є чорноморські оператори, судноплавні компанії, портові оператори, компанії з перевалки, обробки вантажів та складування, які пов'язують морський і наземний транспорт. Щоб задовольнити очікуваний попит на вантажоперевезення з мінімальними витратами і максимальним доходом, судноплавні компанії планують та організують мережу маршрутів доставки, доставляють судна, наймають персонал та керують ними. Основним стратегічним напрямом для судноплавних компаній є проектування та планування мережі. Проектування мережі включає в себе вибір портів і пунктів перевалки, а також з'єднання основних маршрутів великих вантажних суден і місцевих маршрутів невеликих суден для збору і розподілу вантажів. Вибір флоту, визначення ємності, швидкості та вантажопідйомності судна, а також розрахунок кількості суден для очікуваного навантаження є важливими завданнями для планування флоту.

До оперативних варіантів відносяться транспортні стратегії, організація лайнерних та трампових перевезень, стратегії завантаження та складання,

розклад турів, а також визначення швидкості суден. Екстремальна залежність споживання палива від швидкості та високі витрати на бункер становлять значну частину загальних витрат на експлуатацію, тому швидкість суден, поряд з їх потужністю, є одним з ключових параметрів у плануванні та експлуатації. Особливо в умовах високих цін на нафту, низьких ставок фрахту та зменшення попиту, визначення оптимальної швидкості суден має надзвичайно важливе значення. Крім того, судноплавство піддається тиску екологічних вимог. Одним із способів вирішення цих проблем є повільне парування, що дозволяє економити паливо та зменшувати його викиди. Виходячи з залежності між швидкістю та споживанням палива судном, визначається функціональна залежність експлуатаційних витрат, витрат на перевезення та прибутків від швидкості руху та інших відповідних параметрів. На основі цих залежностей виводяться явні формули для розрахунку оптимальної витратної швидкості та оптимальної прибуткової швидкості вантажного судна, які зазвичай суттєво відрізняються. [3]

Морська логістика є важливою складовою транспортних послуг, без якої багато клієнтів не можуть обійтися. Якщо в наземних перевезеннях можна вибирати між автомобільним і залізничним транспортом, то для великих відстаней альтернатив немає.

Процес забезпечення безпечного транспортування вантажу морем від місця відправлення до місця призначення включає кілька етапів:

1) передусім, необхідно оформити пакет документів на вантаж, зокрема експортних, і навіть тих, які потрібні портовим службам для забезпечення безпеки морських перевезень;

2) відповідні вантажні одиниці або контейнери підбираються в залежності від розміру та характеру вантажу. Використання контейнерів полегшує завдання з перевалки вантажів з одного виду транспорту на інший;

3) порожній контейнер доставляється до станції завантаження, а потім відправляється з вантажем на портовий термінал. Тут слід його прийняти, оформити митні документи, забезпечити навантаження на борт;

4) під час рейсу судно, як правило, заходить у кілька портів для навантаження і розвантаження. Щоб уникнути непорозумінь, слід стежити за місцезнаходженням вантажу в дорозі. У деяких випадках може виникнути необхідність стежити за станом вантажу;

5) після прибуття в порт призначення вантаж повинен повторно пройти митне оформлення, після чого він буде перевантажений на заздалегідь замовлений наземний транспорт, який доставляє вантаж до одержувачу;

6) контейнер, звільнений після розвантаження, повинен бути повернутий до початкового пункту відправлення.

Важливою особливістю всього цього процесу є те, що морські перевезення зазвичай здійснюються між різними країнами, що означає різні законодавства на території відправника і одержувача. Тому організацією таких перевезень повинен займатися не просто професійний логіст, а логіст, який добре знайомий з законодавчими вимогами обох сторін. [4]

У більшості підприємств морська логістика повністю віддається на аутсорсинг. Вкрай рідко виробники або добувачі сировини купують власний флот, адже для цього потрібно оптимізувати маршрути, знати, де і коли завантажувати вантажі, щоб уникнути порожніх рейсів. Зазвичай цими знаннями володіють брокери, які координують сотні кораблів у різних регіонах світу, відстежуючи їх маршрути та організовуючи завантаження товарами та сировиною.

Морські перевезення поділяються на три види: малий каботаж, великий каботаж і закордонне плавання. Малий каботаж передбачає плавання суден в межах одного або двох суміжних морських басейнів без заходу в територіальні води інших держав. Великий каботаж означає плавання між портами однієї

країни, але в межах різних морських басейнів. Закордонні морські перевезення забезпечують економічні зв'язки з іншими країнами.

Сьогодні морські перевезення займають значну частку в міжнародному товарообігу. Попит на цей вид транспортування пояснюється можливістю перевезення великих обсягів наливних вантажів, сипучих вантажів та вантажів, що швидко псуються. Контейнери дозволяють перевозити майже будь-який тип вантажу до будь-якої точки світу за відносно невелику вартість. У деяких випадках морські перевезення є єдиним можливим способом доставки.

1.2 Особливості регулювання міжнародних морських вантажних перевезень

Особливістю морських перевезень є те, що близько 80% Світового океану не підпадає під юрисдикцію жодної держави. Це означає, що значна частина процесу транспортування вантажів відбувається поза межами будь-якої національної правової системи.

Внаслідок цього виникла необхідність створення міжнародних уніфікованих правових норм, які б регулювали використання міжнародного водного простору для перевезення вантажів, а також забезпечували б регулювання статусу морських просторів, безпеку мореплавства, охорону людського життя на морі, охорону навколишнього середовища тощо.

На сьогоднішній день існують три основні системи конвенційного регулювання договорів міжнародного морського перевезення вантажів (Табл. 1.2). Це Брюссельська конвенція 1924 року, яка діє зі змінами Вісбі 1968 року, Гамбурзька конвенція 1978 року і Роттердамська конвенція 2008 року. Перші дві системи діють на даний момент, тоді як третя є перспективною. Незалежно від того, в рамках якої з цих систем оформлюється договір міжнародного морського перевезення вантажів, його виконання повинно здійснюватися за правилами,

встановленими розділами VI і VII Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року.

За ініціативи країн, що розвиваються, які наполягали на створенні нового правового режиму перевезення вантажів морським транспортом, в рамках Організації Об'єднаних Націй було розроблено та затверджено Конвенцію Організації Об'єднаних Націй про вантажні перевезення морським транспортом 1978 року (Гамбурзькі правила). Ця конвенція була призначена для заміни Гаазьких правил та правил Вісбі.

Таблиця 1.2

Основні міжнародні морські конвенції

<i>Назва</i>	<i>Рік</i>	<i>Основний вміст</i>
Брюссельська конвенція (Гаазькі правила)	1924	Головною метою Конвенції є забезпечення єдиної інтерпретації умов коносаментів - документів для укладання міжнародних договорів про вантажні перевезення. Крім цього, Конвенція вирішила ряд інших завдань, зокрема: а)Визначає список обов'язків перевізника, які гарантують технічну та комерційну придатність судна для транспортування вантажу та здійснення вантажних операцій. Б)Встановлення повного переліку підстав для звільнення перевізника від відповідальності за шкоду, яка може бути спричинена втратою або пошкодженням прийнятого для перевезення вантажу.
Правила Вісбі	1968	Протокол, який вносить зміни до Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил, пов'язаних з коносаментом, був прийнятий у Брюсселі. Розширення сфери застосування Гаазьких правил було значною заслугою Брюссельського протоколу. Складаючись із 17 статей, він націлено конкретизував положення про відповідальність перевізника та встановив межі цієї відповідальності.
Гамбурзька конвенція	1978	Згідно з Конвенцією, перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну внаслідок втрати чи пошкодження товару та затримки доставки, якщо не доведено, що він, його службовці або агенти вживали всіх заходів, які могли б бути обґрунтованими, щоб уникнути обставин що викликало їх втрати, пошкодження або затримки та їх наслідки. На противагу Гаазьким правилам, основне правило відповідальності несе більш позитивний характер і виключає приблизний перелік обставин, що звільняє перевізника від відповідальності. Крім того, визначено, що перевізник несе відповідальність і за затримку доставки. Але у той же час, перевізник більше не буде звільнений від відповідальності за "навігаційну помилку". Існує лише одне виключення з вини відповідальності: перевізник не несе відповідальності у випадках, коли втрата,

<i>Назва</i>	<i>Рік</i>	<i>Основний вміст</i>
		пошкодження або затримка доставки виникла внаслідок заходів х порятунку життя та прийнятих заходів для порятунку майна на морі. Один виняток, що стосується призупинуння вини перевізника, а саме: якщо втрата або пошкодження вантажу були спричинені пожежею, перевізник несе відповідальність лише за умови, що ця особа стверджує, що вогонь виник з вини перевізника, його службовців або агентів. Також суттєві зміни, внесені до норми, що визначають період відповідальності; а саме, це включає в себе весь час, протягом якого вантаж перебуває у перевізника в порту навантаження під час перевезення та в порту розвантаження
Роттердамська конвенція	2008	Конвенція встановлює суттєві зміни порівняно із попереднім регулюванням міжнародних перевезень. Так, сфера її застосування є найширшою. Якщо Гаазькі правила обмежуються застосуванням до договорів, що засвідчені коносаментом або іншим подібним документом, а Гамбурзькі правила регулюють договори перевезення, що засвідчуються коносаментом та іншими документами, то Конвенція вводить такі нові поняття. як «транспортний документ», широка дефініція якого охоплює як оборотні, так і необоротні документи, а також «транспортний електронний запис» що передбачає застосування документів у електронній формі. Також Конвенція сприймає запропоноване Гамбурзькими правилами розмежування перевізника та фактичного перевізника, але завдяки використанню нової термінології -«виконавець» та «морський виконавець» - детально регулює діяльність будь-яких третіх осіб, що залучені до перевезення. Період відповідальності перевізника за Конвенцією починається з моменту, коли вантаж було отримано, і закінчується тоді, коли вантаж доставлено. Це означає, вперше у регулюванні міжнародних морських перевезень, що перевізник відповідальний за вантаж протягом часу, коли такий вантаж доставляється іншим видом транспорту до/від порту. Цікавим є підхід щодо відповідальності перевізника. Конвенція, по суті, обрала симбіоз підходів попередніх Правил: презумпція вини лежить на перевізнику (як у Гамбурзьких правилах), однак є ряд винятків із цього загального правила (як у Гаазьких правилах). Таким чином Конвенція встановлює певний компроміс між інтересами вантажовідправників та перевізників.

Джерело: побудовано автором за даними [5-8]

Гамбурзька конвенція вперше чітко врегулювала питання про бронювання в коносаменті та видачу гарантійних листів. Відповідно до конвенції, перевізник, включаючи дані вантажу в коносамент, якщо він знає або має підстави підозрювати, що дані є неточними, або не має можливості перевірити цю інформацію, може внести відповідне бронювання в коносамент. У ньому

обов'язково повинні бути вказані неточності, підстави для підозри або відсутність можливості перевірки.

Будь-який гарантійний лист, за яким вантажовідправник зобов'язується відшкодувати перевізнику збитки, що виникають унаслідок видачі коносаменту без застережень, є недійсним щодо будь-якої третьої сторони, якій був переданий коносамент. У відносинах перевізника та відправника цей гарантійний лист є недійсним, якщо перевізник, не роблячи застереження в коносаменті, мав намір обдурити третю сторону.

Гамбурзькі правила також зробили спробу врегулювати проблему наскрізних перевезень. Однак сформульоване в них правило ускладнене низкою елементів, які в певних випадках можуть ускладнити або навіть зробити наскрізні перевезення неможливими. Щоб звільнитися від відповідальності в тих випадках, коли перевезення здійснюється іншою особою, перевізник повинен при укладанні договору вказати конкретну ділянку шляху, на якій перевезення буде здійснюватися цією іншою особою. Ця особа повинна бути заздалегідь відома перевізнику і зазначена в договорі. Очевидно, що в багатьох випадках перевізник не зможе це зробити.

Існує ще цілий ряд міжнародних багатосторонніх і двосторонніх угод із питань водних транспортних послуг і їх загальна кількість налічує приблизно від 200 до 300 . Але також важливими є наступні :

- Митна конвенція 1972 р. про міжнародні правила, що запобігають зіткненням на морі;
- Міжнародна конвенція 1972 р. про контейнери;
- Митна конвенція 1972 р. про контейнери;
- Конвенція 1972 р. про запобігання забруднення моря шляхом скидання відходів й інших матеріалів;
- Конвенція ООН 1974 р. про правила поведінки для лінійних конвенцій;
- Конвенція ООН 1969 р. про тоннажні виміри на кораблях;

- Міжнародна конвенція про обмеження відповідальності власників морських суден;
- Конвенція ООН 1982 р. про морське право;
- Міжнародна конвенція 1978 р. про стандарти навчання, сертифікації і нагляд за особами, що працюють на суднах. [9]

Морські перевезення здійснюються на основі угоди та при її укладанні використовується морський транспортний документ, а саме коносамент. Норми міжнародних конвенцій та договорів, що застосовуються до перевезень шляхом передачі, є обов'язковими. Таким чином, сторони договору повинні ретельно дотримуватись встановлених вимог.

Власне коносамент виконує три основні функції:

- він підтверджує прийняття судновласником (перевізником) вантажу до перевезення;
- є товаророзпорядчим документом;
- засвідчує укладення договору про перевезення вантажу морським шляхом.

У поточній практиці використовуються наступні види коносаментів:

1. Іменний коносамент або коносамент на ім'я вантажоотримувача. У цьому випадку лише вказана особа може отримати вантаж у пункті призначення, пред'явивши оригінал коносамента.

2. Коносамент на пред'явника. Тримач цього коносамента вважається юридичним власником товару.

3. Ордерний коносамент. Цей документ передбачає можливість передачі прав вантажовідправником третій особі шляхом підпису та печатки на зворотному боці. Такий коносамент часто використовується, коли платіж здійснюється проти пред'явлення документів банку.

4. Прямий коносамент – коносамент без перевалки (перевантаження) вантажу.

5. Наскрізний коносамент. Цей документ передбачає можливість перевалки вантажу на маршруті. Це може відбуватися в першому порту розвантаження/перевантаження на інше судно, яке доставить вантаж у кінцевий пункт призначення, або в порту, звідки вантаж буде відправлено сушею, або в пункті відправлення в порт, де вантаж буде навантажений на судно.[10]

На сьогодні існує три основні форми морських перевезень: перевезення за чартером, трампові перевезення та лінійні перевезення.

Перевезення за чартером мають кілька характерних особливостей. По-перше, вони не регламентовані міжнародними юридичними актами, і по-друге, їх здійснюють в рамках трампових морських перевезень. Основним джерелом регулювання цих перевезень є норми національного законодавства. Крім того, в практиці широко застосовуються чартерні проформи, які розробляються морськими судноплавними компаніями та міжнародними морськими організаціями. Норми національного законодавства, що регулюють чартерні перевезення, мають диспозитивний характер. Це дає сторонам договору перевезення можливість вільно розробляти умови договору.

При морських перевезеннях вантажів застосовуються такі види фрахтування судна (Табл 1.3.):

Таблиця 1.3

Види фрахтування судна

<i>Вид</i>	<i>Опис</i>
Фрахтування на один рейс (single voyages chartering)	Судновласник здійснює перевезення вантажу одним рейсом з одного або кількох портів відправлення до одного або кількох портів призначення
Фрахтування на послідовні рейси (consecutive voyages chartering)	Цей вид фрахтування застосовується при транспортуванні великої кількості однорідного вантажу в одному напрямку кількома послідовними рейсами
Фрахтування по генеральному контракту (general contract chartering)	Судновласник зобов'язується перевезти певну кількість вантажу за певний проміжок часу
Фрахтування на умовах тайм-чартеру (time charter)	Є орендою судна, при якій все судно або його частина передається фрахтувальнику для перевезення вантажів на

<i>Вид</i>	<i>Опис</i>
	певний час у будь-якому напрямку. У цьому випадку відповідальність власника полягає в підтримці судна в належному стані і в оплаті праці екіпажу. За умов таймчартеру, у свою чергу, фрахтувальник має покрити всі витрати, у тому числі портові збори, паливо, та інше, і виплачує орендну плату судновласнику.
Фрахтування на умовах демайз-чартеру (demise charter)	Угода про оренду судна яка передбачає його повну передачу судновласником фрахтувальнику на певний період часу, при цьому члени екіпажу стають працівниками фрахтувальника. Останній в свою чергу повинен покрити усі витрати пов'язані з судном, такі як заробітня плата екіпажу, орендна плата власнику тощо.
Фрахтування на умовах бербоут-чартеру (bareboat charter).	Таке фрахтування базується на принципі найму лише самого судна без екіпажу. При цьому фрахтувальник бере на себе всі витрати, які пов'язані з використанням судна, і сплачує орендну плату судновласнику. Цей вид фрахтування часто використовується при придбанні корабля у розстрочку. У цьому випадку договір оренди також є договором купівлі-продажу. Після завершення усіх розрахунків фрахтувальник стає власником судна.

Джерело: побудовано автором за даними [11]

Трампове, або рейсове, судноплавство характеризується відсутністю систематичності в перевезеннях, здійсненні окремих рейсів на змінних напрямках. Зазвичай, при трампових перевезеннях перевізник не прив'язаний до постійного маршруту, портів навантаження і розвантаження. Вартість таких перевезень встановлюється за погодженням сторін і залежить від ринку транспортних послуг.

Трампові судна найчастіше використовуються для доставки масових вантажів, таких як ліс, руда, вугілля, зерно, нафтопродукти та інші вантажі, що перевозяться насипом або наливом. Багато трампових суден є універсальними і можуть при необхідності перевозити упаковані та неупаковані товарно-штучні вантажі, такі як обладнання, хімікати, апаратуру, металовироби, автомобілі, трактори, вагони, сільськогосподарську техніку. Виходячи з цього, на таких судах під вантаж може бути призначене все судно, його частина або певні вантажні приміщення.

Лінійне судноплавство характеризується регулярністю рейсів і закріпленням суден за певними морськими лініями. Виконання перевезень в такому судноплавстві передбачає рух суден між певними портами за попередньо оголошеним розкладом або з певною періодичністю рейсів.

Лінійне судноплавство вимагає вирішення комплексу організаційних і технічних завдань, таких як відкриття регулярних судноплавних ліній і закріплення за ними груп однорідних суден. Такі судна мають однакові характеристики відносно кількості, швидкості, обладнання, віку, необхідного набору пристосувань, наявності спеціальних приміщень тощо. Тут також виникають питання своєчасної підготовки розкладу руху суден. Такі схеми зазвичай розробляються на квартал вперед і містять необхідний обсяг інформації для вантажоотримувачів і вирішення логістичних завдань.

Розрізняють три типи ліній:

- односторонні – обслуговуються одним судновласником;
- загальні – обслуговуються деякою кількістю компаній на основі угод між ними чи міжурядовими угодами;
- конференційні - організовані перевезення вантажів на океанських напрямках на основі угод конференцій судновласницьких компаній. [9]

Головна перевага лінійного судноплавства полягає в регулярності та швидкості доставки вантажів у пункти призначення. Для нього характерні перевезення вантажів не великими партіями, розподіл вантажопотоків між значною кількістю портів, наявність великої кількості відправників і отримувачів.

Висновки до першого розділу

Морські перевезення залишаються основним видом транспорту в міжнародній торгівлі, оскільки понад 70% світового товарообігу здійснюється саме цим способом. Незважаючи на свої мінуси у вигляді дорогого будівництва суден та облаштування портів, малої швидкості доставки, а так само великої залежності від погодних умов, у перевезень вантажів морським видом транспорту величезні переваги в порівнянні з іншими видами перевезень, це низька ціна доставки, величезна вантажопідйомність та універсальність у вигляді можливості доставляти товари будь-якого виду, у будь-який куточок планети.

Зі зростанням обсягів морських перевезень виникла потреба у правильному управлінні потоками продуктів, починаючи з завантаження контейнерів на корабель закінчуючи навантаженням товару на інший вид транспорту і доставки його клієнту. Під ці потреби найкраще підходить логістика внаслідок чого і виникла морська логістика. Морська логістика у свою чергу займається розробкою та впровадженням оптимальних мереж перевезення та морських транспортних ланцюгів. Це робиться для транспортування вантажів із суден на річки, канали та моря при мінімальних витратах, споживанні палива та вікідах.

На даний момент морські перевезення товарів регламентуються трьома основними конвенціями Брюссельською або (Гаазькою) 1924, з поправками у вигляді правил Вісбі 1968, та Гамбурзькою 1978 та Роттердамською 2008. На жаль на даний момент немає однієї конвенції якої б користувався весь світ, але нова Роттердамська конвенція може покласти цьому кінець і створить єдині правила для кожної угоди щодо відправлення товару морським транспортом.

Поки нова конвенція не вступить в силу повсюдно, єдиний і основний документ, який повинен бути при кожній відправці товарів через море, залишається коносамент. Коносамент не тільки засвідчує прийняття судновласником вантажу до перевезення, але й свідчить про укладення договору перевезення вантажу морським шляхом, що в свою чергу зобов'язує перевізника

доставити товар до потрібного пункту призначення цілим і неушкодженим. Тобто коносамент є не тільки товаророзпорядчим документом, але і страховкою для одержувача, що у випадку пошкодження товару під час транспортування кораблем, зобов'язує агентів виплатити одержувачу компенсацію за псування товару.

На сьогодні існує три основні форми перевезень: перевезення по чартеру, трампові перевезення та лінійні перевезення. Кожна з них має свої унікальні особливості та застосовується залежно від конкретних потреб та умов. Перевезення чартером надає гнучкість у виборі маршруту, часу і типу транспортного засобу, що робить її привабливою для великих вантажів і ситуацій з нестандартними вимогами. Трампові перевезення в основному призначені для перевезення важких вантажів або великих вантажів з точки А в точку Б, так само значна кількість трампових судів універсальні. Лінійні перевезення, у свою чергу, забезпечують регулярність та безперервність поставок завдяки заздалегідь визначеному розкладу та маршруту, що робить їх кращим вибором для постійних потоків вантажів.

РОЗДІЛ 2. ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ У КРАЇНИХ ЄС

2.1. Аналіз сучасного стану морської транспортної інфраструктури в країнах ЄС

Кількість всього морського транспорту, що належить ЄС, досягає позначки не більше 15 % від усього світу (Рис. 2.1). Лідерами за кількістю кораблів завжди будуть азіатські країни, такі як Китай, Японія та Південна Корея. Адже вся їхня економіка виключно зав'язана на морських перевезеннях, окрім Китаю, оскільки тільки ця країна має можливість експортувати та імпортувати товари наземним транспортом, у той час як Республіка Корея та Японія не має такої можливості.

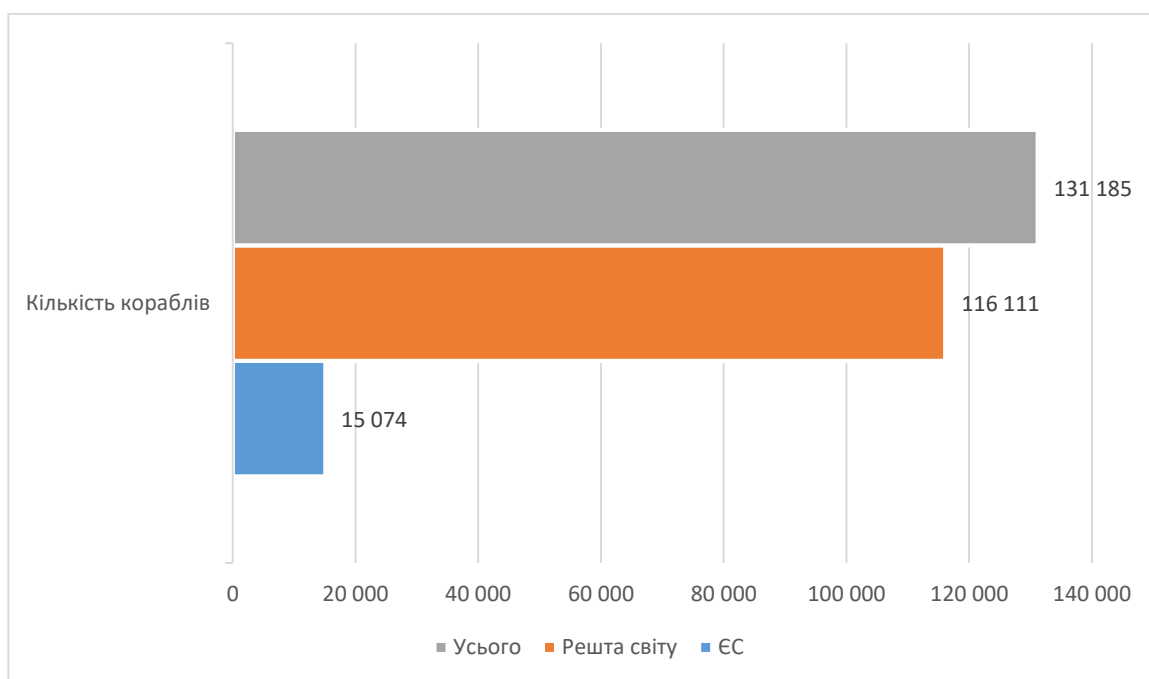


Рис. 2.1 Кількість морських суден у світі у 2022р.

Джерело: побудовано автором за даними [12, 13]

Незважаючи на таку велику різницю між загальною кількістю кораблів країн ЄС та всього світу, Греція має найбільший флот торгових кораблів у світі (табл. 2.1), а Німеччина посідає 6 місце.

Таблиця 2.1

Топ 10 країн з найбільшим флотом транспортних суден за 2021 рік.

Місце	Країна	Загальний дедвейт (максимальну вага, яку судно може нести) тонн.	% у світі
1	Греція	364	17,77
2	Японія	233,1	11,38
3	Китай	228,4	11,15
4	Сінгапур	137,3	6,7
5	Гонконг	101	4,93
6	Німеччина	89,4	4,37
7	Корея	80,6	3,93
8	Норвегія	63,9	3,12
9	Бермудські острови	60,4	2,95
10	США	57,2	2,79

Джерело: побудовано автором за даними [14]

Дивлячись на це, велика частина топу все ще належить країнам Азії (Китай, Японія, Корея, Гонконг), так само в цей топ потрапили острівні держави (Сінгапур, Бермудські острови) та кілька розвинених країн (США, Норвегія). На нашу думку причиною чому саме Німеччина та Греція мають найбільший флот серед інших країн ЄС, обґрунтований їх зонами торгівлі. Для Німеччини це країни Америки, Скандинавії та Англія, тоді як для Греції це Африка та передня Азія.

Країнам Європейського Союзу необхідний великий торговий флот для забезпечення різноманітних потреб та підтримки конкурентних позицій у глобальній торгівлі. Структуру торгового флоту ЄС за типами суден можна детально розглянути у таблиці 2.2.

Таблиця 2.2

Кількість суден країн ЄС за типом

Тип судна	Кількість	% від всього світу
Генерально-вантажне судно	1475	10
Контейнерні перевезення	1085	19
Балкер	1024	8
Танкер-хімовоз	880	15
Нафтовий танкер	737	9
Ро-Ро	378	14
Танкер зрідженого газу	368	16
Рефрижераторний вантаж	19	2,7

Джерело: побудовано автором за даними [15]

Європейський Союз має досить великий торговий флот під усі потреби, починаючи від звичайних контейнеровозів, закінчуючи танкерами зрідженого газу. У середньому торгові судна можуть прослужити 20-30 років, залежно від типу судна, технічного стану та умов експлуатації. Так само ситуація на ринку постійно змінюється і потреба в одних кораблях, різко замінюється потребою в суднах іншого типу. У таких випадках країнам Європейського Союзу потрібно або купувати або будувати свої власні судна (Рис. 2.2).

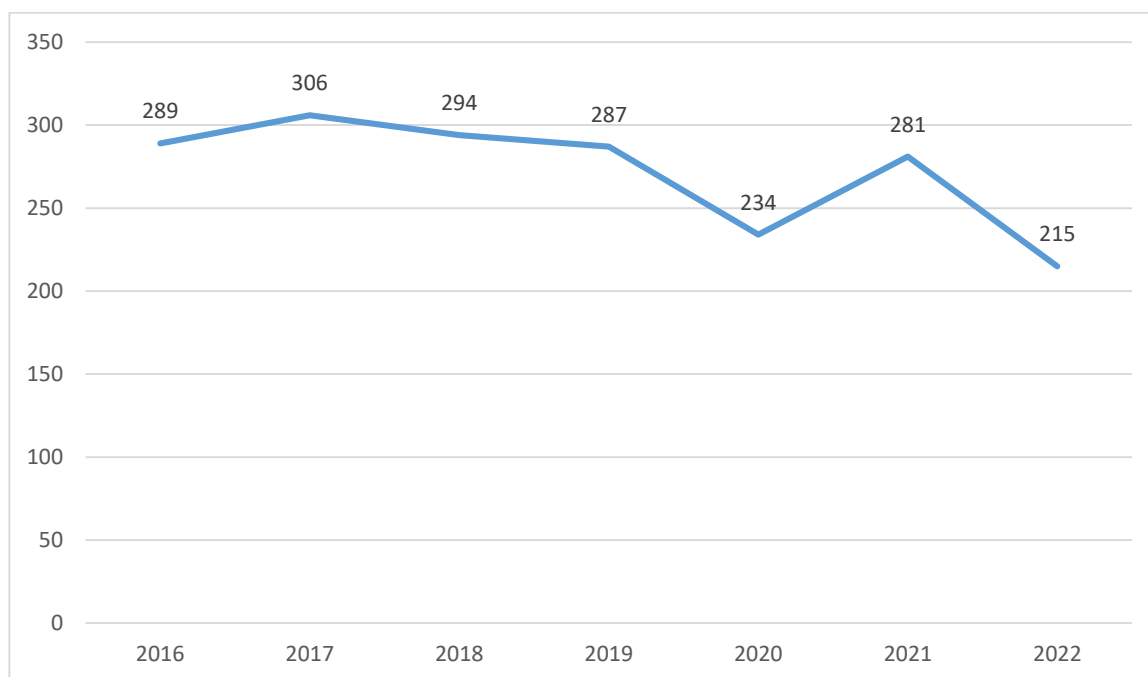


Рис 2.2 Кількість новозбудованих кораблів країнами ЄС.

Джерело: побудовано автором за даними [15]

Кількість щорічних побудованих кораблів не знижується нижче 200 штук, в 2017 р. кількість нових кораблів перевищила позначку в 300 штук. На нашу думку, в 2022 році країни союзу створювали нову стратегію з приводу кораблебудування. Основним чинником була розпочата країною агресором війна, що призвела до нестабільності не лише України, а й усіх країн Європи. Так само через блокаду Чорного і Азовського моря, морські маршрути змінилися, як і змінилася потреба в кораблях певного типу. Основними країнами відповідальними за кораблебудування є Польща, Нідерланди, Іспанія та Румунія (Рис 2.3).

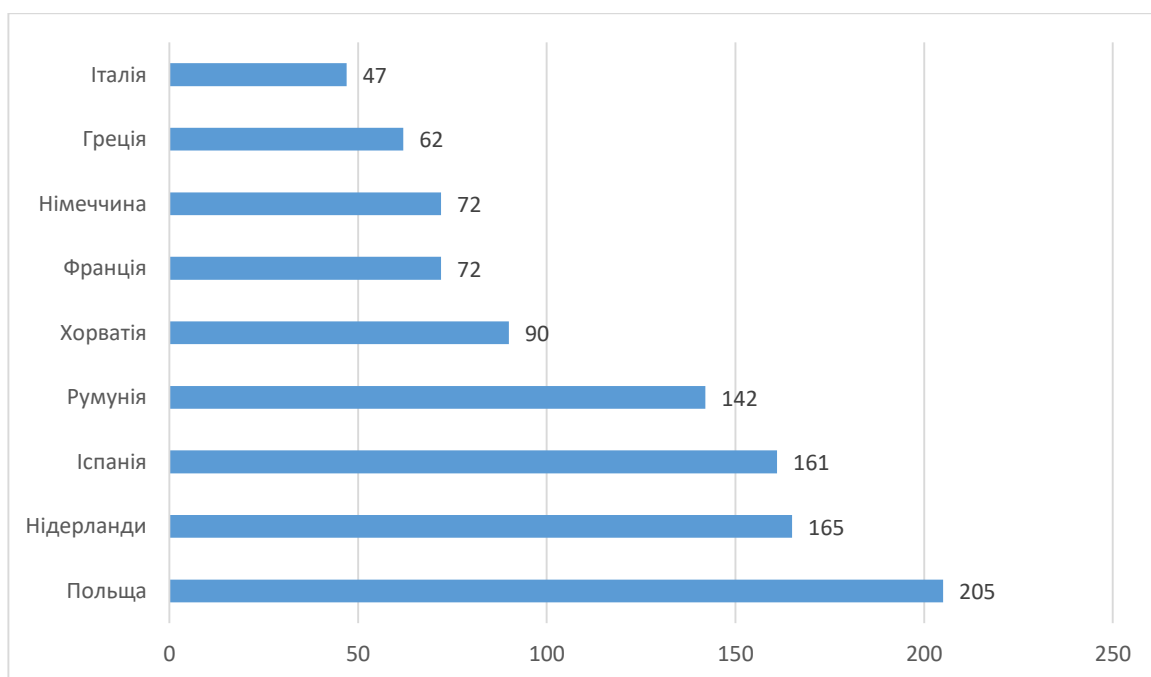


Рис. 2.3 Топ 10 країн ЄС за кількістю новозбудованих кораблів усіх типів за останні 5 років.

Джерело: побудовано автором за даними [13, с. 20]

За останні 5 років Польща займає лідерську позицію за кількістю новозбудованих кораблів серед усіх країн з 205 одиницями. На другому місці розташувалися Нідерланди зі 165 кораблями, а третє місце відводиться Іспанії зі 161 кораблем. Румунія, Хорватія, Франція та Німеччина також показали значні

показники у побудові кораблів за цей період. Греція та Італія закривають цей список з меншою кількістю нових кораблів, проте вони також внесли свій внесок у цей промисел. Цікаве те, що Греція з Німеччиною мають найбільший торговий флот, але вони не будують велику кількість суден, з чого можна зробити висновок, що їм вигідніше купляти вже готові, а ніж виробляти самим.

Морські порти Європейського Союзу відіграють вирішальну роль у глобальній торгівлі та логістиці. Завдяки своєму стратегічному розташуванню, морські порти ЄС є ключовим елементом міжнародних торговельних маршрутів, забезпечуючи ефективне сполучення між різними регіонами світу. Оскільки приблизно 1/4 всіх торгових суден входять саме до портів ЄС, що підкреслює їхню важливість у забезпеченні стабільності та надійності глобальних ланцюгів постачання (Рис. 2.4).

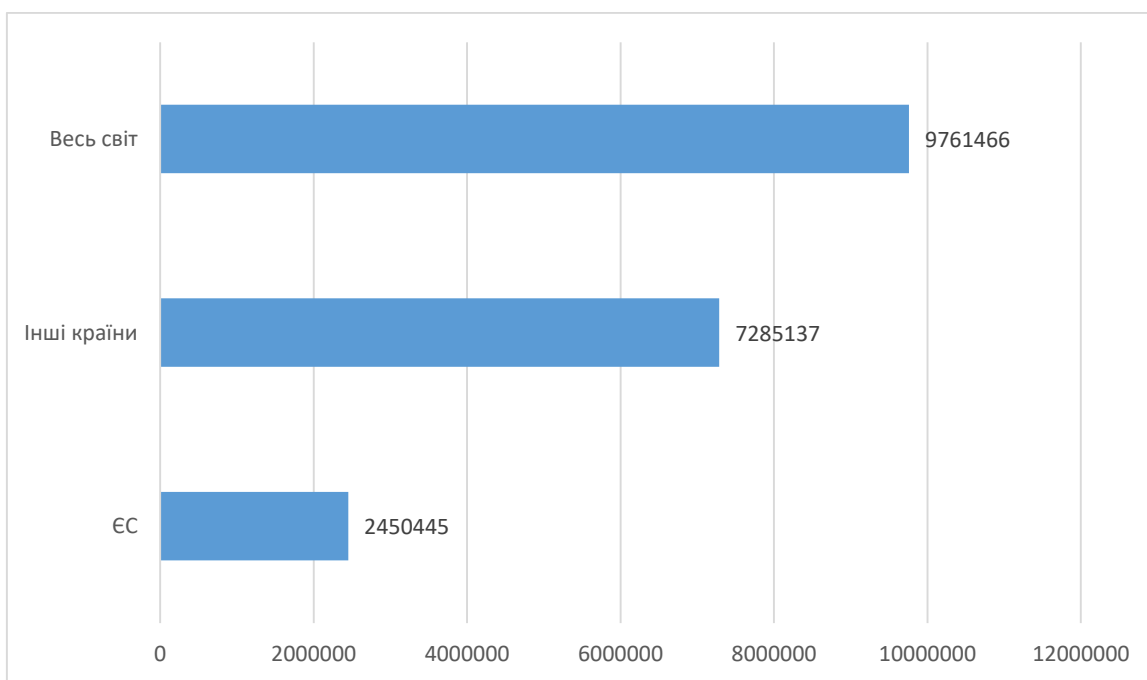


Рис. 2.4 Кількість торгових кораблів, які входили до портів Європейського Союзу та у всьому світі за 2022р.

Джерело: побудовано автором за даними [15]

Розвинена портова інфраструктура Європейського Союзу дозволяє обробляти великі обсяги вантажів, забезпечуючи швидке та ефективне обслуговування судна, розвантаження та завантаження товарів. Крім того, порти

ЄС активно впроваджують інноваційні технології та підходи для покращення ефективності своїх операцій. Використання автоматизованих систем управління вантажами, екологічно чистих технологій та цифрових платформ для обміну інформацією сприяє підвищенню продуктивності та зменшенню негативного впливу на довкілля. Саме це і дозволило порту Роттердама обробити 13,4 млн контейнерів за 2022 р. (Табл. 2.3)

Таблиця 2.3

Топ 10 портів країн Європи за кількістю оброблених контейнерів (TEU) за 2022 р.

Місце	Порт	Країна	TEU(одиниця еквіваленту двадцятифутового контейнера), млн
1	Порт Роттердам	Нідерланди	13,4
2	Порт Антверпен-Брюгге	Бельгія	12,5
3	Гамбурзький порт	Німеччина	8,3
4	Порт Валенсії	Іспанія	5,03
5	Порт Альхесірас	Іспанія	4,8
6	Порт Бремергафен	Німеччина	4,6
7	Порт Пірей	Греція	4,4
8	Порт Джоя Тауро	Італія	3,4
9	Порт Барселони	Іспанія	3,3
10	Порт Фелікстоу	Об'єднане Королівство	3,2

Джерело: побудовано автором за даними [16]

Всі країни в цьому топі входять до складу ЄС окрім Англії. Особливо виділилися порти Роттердама, Антверпен-Брюгге та Гамбурга в порівнянні з іншими, це єдині порти які потрапили в топ 20 у всьому світі, Роттердам (10 місце), Антверпен-Брюгге (14 місце), Гамбурзький порт (18 місце) [17], що свою чергу показує, наскільки ці порти задіяні в економіці не лише ЄС, а й усього світу. Також операючись на ці три порти Європейського Союзу можна сказати про великий потенціал для розвитку та модернізації морських портів в інших країнах

ЄС для забезпечення ще більш ефективного та конкурентоспроможного обслуговування суден та вантажів у майбутньому.

Європейський Союз володіє численними виходами до моря та затоками, що забезпечує можливість активної торгівлі з багатьма країнами світу, використовуючи при цьому регулярні морські рейси. У 2022 році основними торговельними партнерами Європейського Союзу були Сполучене Королівство, Туреччина, Сполучені Штати Америки, Китай, Норвегія та росія (2.5). Розвинена морська інфраструктура сприяє високій інтенсивності морських перевезень, що є ключовим фактором у забезпеченні ефективної зовнішньоекономічної діяльності країн-членів ЄС.

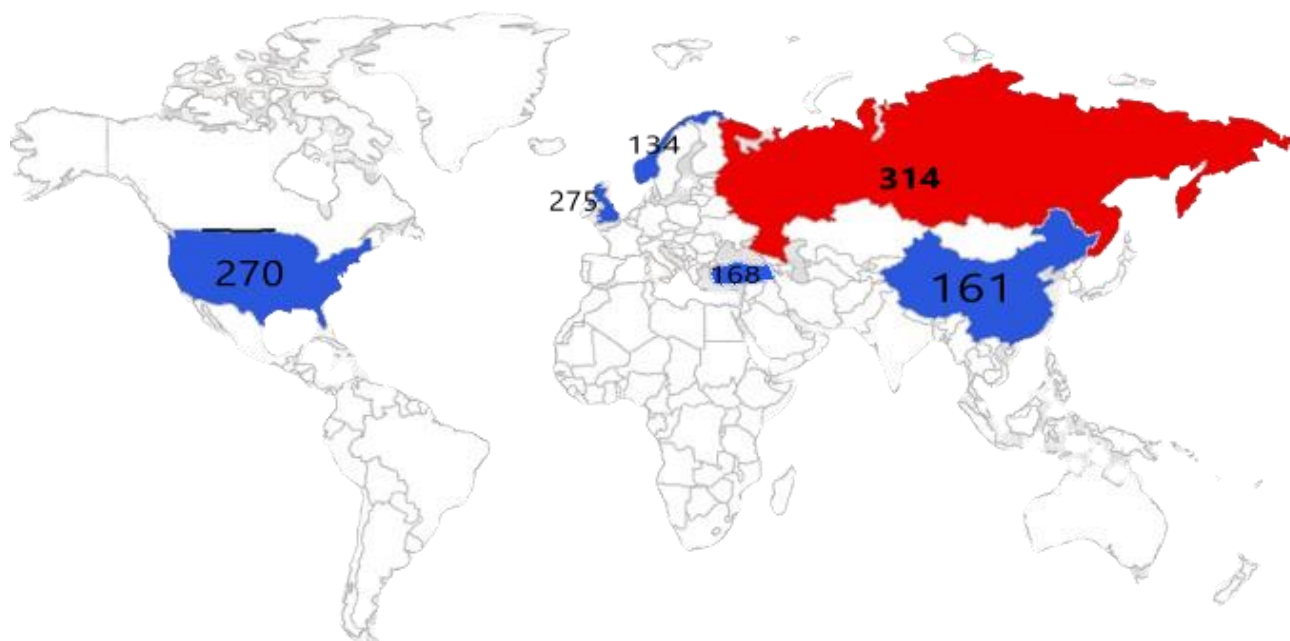


Рис. 2.5 Топ 6 торговельних партнерів ЄС 2022 р.
Джерело: побудовано автором за даними [18]

Сполучене Королівство залишається важливим партнером ЄС навіть після Brexit, що підкреслює тісні економічні зв'язки та значний обсяг двосторонньої торгівлі. Туреччина виступає важливим стратегічним партнером завдяки своєму географічному положенню та ролі в регіональній торгівлі. Сполучені Штати Америки та Китай є провідними економіками світу, і торгівля з цими країнами

має вирішальне значення для економічного зростання ЄС. Товарообіг з США охоплює широкий спектр товарів та послуг, включаючи високотехнологічні продукти, енергоресурси та фінансові послуги (Табл. 2.5). Китай, як найбільший світовий експортер, забезпечує значну частку товарів споживання, промислових товарів та сировини, що імпортуються до ЄС. У свою чергу Європейський Союз відзначається значними обсягами експорту високоякісних автомобілів, високотехнологічної апаратури, котлів та ядерних реакторів (Табл. 2.4). Це зумовлено високим рівнем розвитку промислового виробництва та інноваційних технологій у країнах-членах ЄС, що забезпечує конкурентоспроможність їхньої продукції на світових ринках.

Таблиця 2.4

Топ 10 товарів, що експортуються країнами ЄС морським транспортом
2022р.

Назва товару	Сумма (млрд)	% від усього експорту ЄС
Техніка, ядерні реактори, котли	371.26	15
Фармацевтична продукція	276.11	11
Транспортні засоби, крім залізничного, трамвайного	251.88	10
Електротехнічне обладнання	215.92	8,6
Мінеральне паливо, масла, продукти дистиляції	174.66	7
Оптична, фототехнічна, медична апаратура	120.21	4,8
Пластмаси	79.29	3,2
Органічні хімікати	73.95	3
Літаки, космічні кораблі	55.46	2,2
Перли, дорогоцінне каміння, метали, монети	52.43	2,1

Джерело: побудовано автором за даними [19]

Основними товарами для експорту з країн ЄС є високотехнологічне обладнання, зокрема оптична, фототехнічна, медична апаратура, техніка, ядерні реактори, котли та електротехнічне обладнання. Це пояснюється високорозвиненим та висококласним виробництвом у Європейському Союзі. Завдяки передовій медичній галузі, країни ЄС активно торгують висококласним

медичним обладнанням. Значну роль відіграє також автомобільна промисловість, адже більшість світових лідерів у виробництві автомобілів розташовані в країнах ЄС, таких як Німеччина та Франція.

Європейський Союз також має значну потребу в імпорті певних товарів, які не виробляються у достатній кількості або взагалі не виробляються в межах Союзу (Табл. 2.5). Імпортні товари забезпечують критично важливі ресурси для підтримки економічної стабільності та зростання.

Таблиця 2.5

Топ 10 товарів, що імпортуються країнами ЄС морським транспортом 2022р.

Назва товару	Сумма (млрд)	% від усього імпорту ЄС
Мінеральне паливо, масла, продукти дистиляції	831.07	27
Електротехнічне обладнання	388.88	13
Техніка, ядерні реактори, котли	288.53	9,5
Транспортні засоби, крім залізничного, трамвайного	121.45	4
Органічні хімікати	112.97	3,7
Фармацевтична продукція	101.49	3,4
Оптична, фототехнічна, медична апаратура	87.16	2,9
Пластмаси	70.09	1,6
Перли, дорогоцінне каміння, метали, монети	63.72	1,14
Залізо та сталь	58.54	1,3

Джерело: побудовано автором за даними [20]

Основні статті імпорту включають енергоресурси, сировину та матеріали, продукти харчування, електроніку, одяг та текстиль. Високий рівень імпорту енергоресурсів пояснюється залежністю ЄС від зовнішніх постачальників нафти, природного газу та інших видів палива, що необхідні для забезпечення енергетичної безпеки та стабільності економіки. Питання імпорту енергоресурси є проблемою гострої актуальності, особливо після відмови торгувати з країною-агресором, країнам ЄС знадобилося терміново модернізувати свої порти та будувати термінали ЗПГ, для зручного зберігання та швидко розвантаження

товару. Наразі країни європейського союзу мають 768 терміналів (Рис. 2.5). Сировина та матеріали, такі як метали та хімічні речовини, імпортуються для підтримки виробничих процесів у різних галузях промисловості.

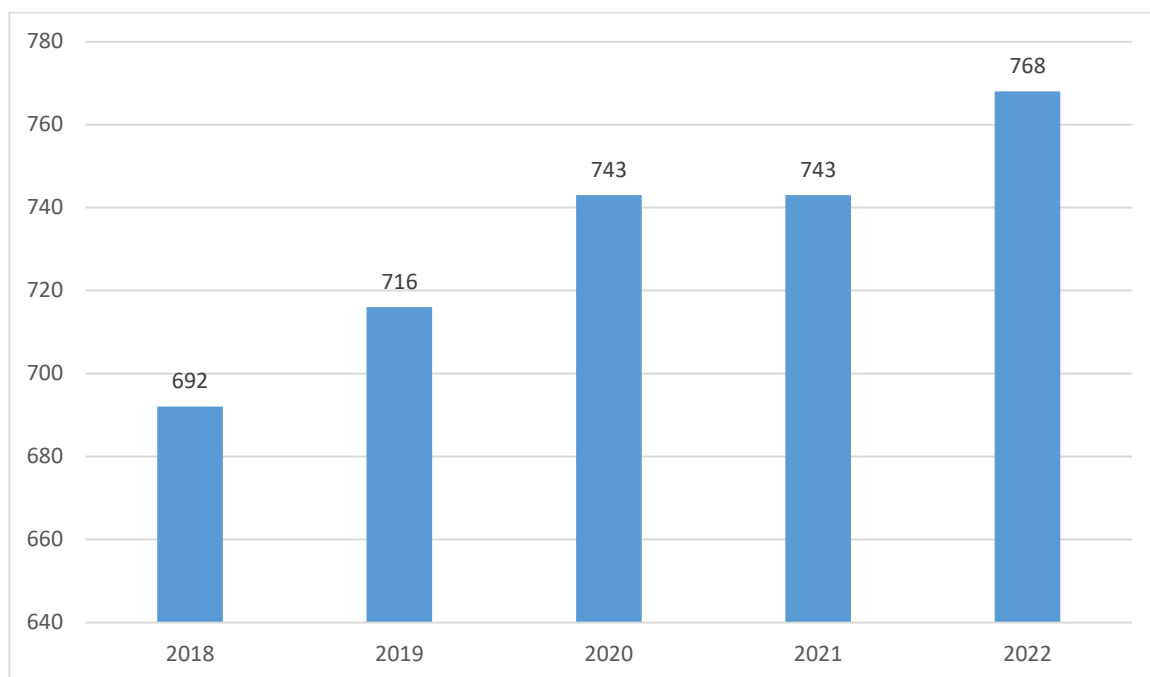


Рис. 2.5 Кількість терміналів ЗПГ у країнах ЄС
Джерело: побудовано автором за даними [21-25]

Країни ЄС активно збільшують кількість терменалів для зберігання газу та нафти, для імпорту за допомогою морського транспорту. З 2018 по 2022 рік кількість терменалів збільшилася на 76. Як ми можемо помітити після двох років застою у будівництві нових сховищ для газу та нафти з 2020-2021 року, за один рік морські порти Європейського Союзу були оснащені швидким доступом ще до 25 нових терменалів, на що безсумнівно сприяла війна в Україні з країною терористом. Одним із таких новозбудованих терменалів ЗПГ є німецький 90-кілотонний Noegh Esperanza, плавучий термінал регазифікації зрідженого газу, який у майбутньому зможе постачати достатньо газу для 50 000 домогосподарств на рік [26] . Хоч його будівництво і здавалося неможливою в такий короткий термін, але не бажання спонсорувати війну в Україні зробило це можливим. Але не всі термменали були збудовані з нуля, Нідерландський трубопроводний

оператор Gasunie підписав із бельгійською компанією Exmar чартер на оренду плавучої регазифікаційної установки Exmar FSRU, яка на момент підписання чартера перебувала у Сінгапурі на п'ять років [27]. Саме Нідерландський порт грає ключову роль у розвантаженні рідким насипним вантажів (Рис 2.6).

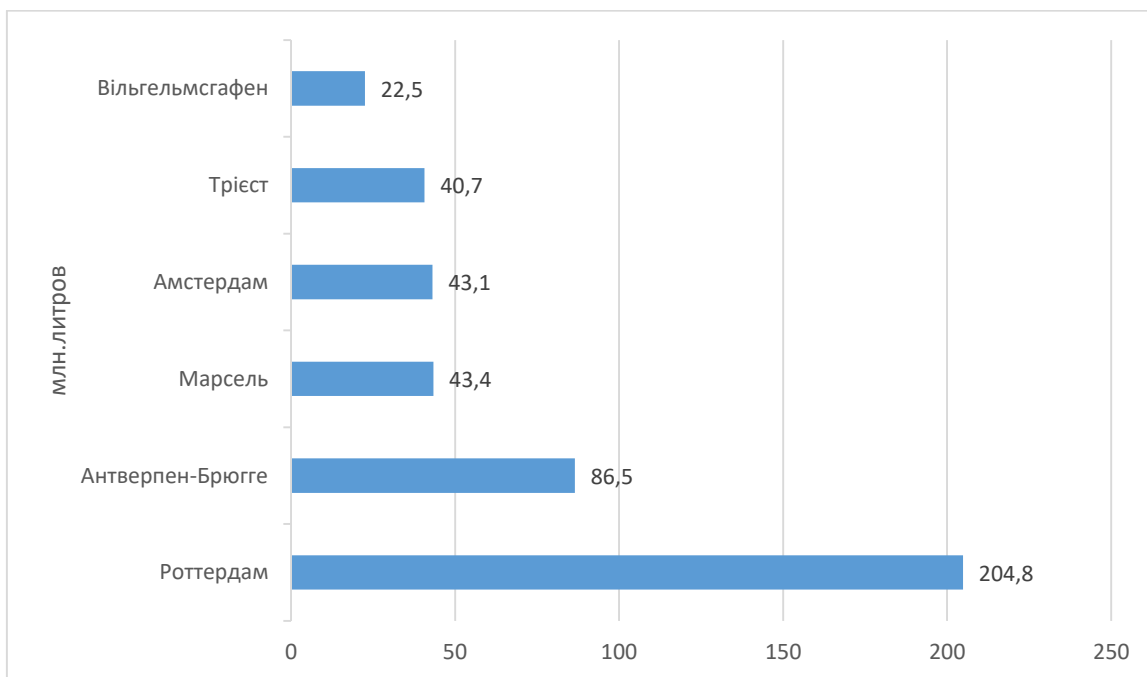


Рис. 2.6 топ 6 портів ЄС за прийнятим рідким насипним вантажом (млн. літрів) 2022р.

Джерело: побудовано автором за даними [15]

Головні обсяги вантажів було прийнято у порту Роттердама, що підтверджує його статус найбільшого порту для перевалки нафтопродуктів та інших рідких вантажів у Європі. Це так само каже про величезну важливість цього порту як стратегічну так і економічну, не тільки для Нідерландів, а й усього Європейського Союзу. Найменші обсяги рідкого насипного вантажу були прийняті у портах Марселя, Трієста, Вільгельмсгафена та Амстердама. Проте навіть у даних портах спостерігається значна активність у обробці таких вантажів. Але порт Роттердама також грає важливу роль у обробці сухих насипних вантажів, так як він займає значну роль у обробці сухих насипних вантажів (Рис. 2.6).

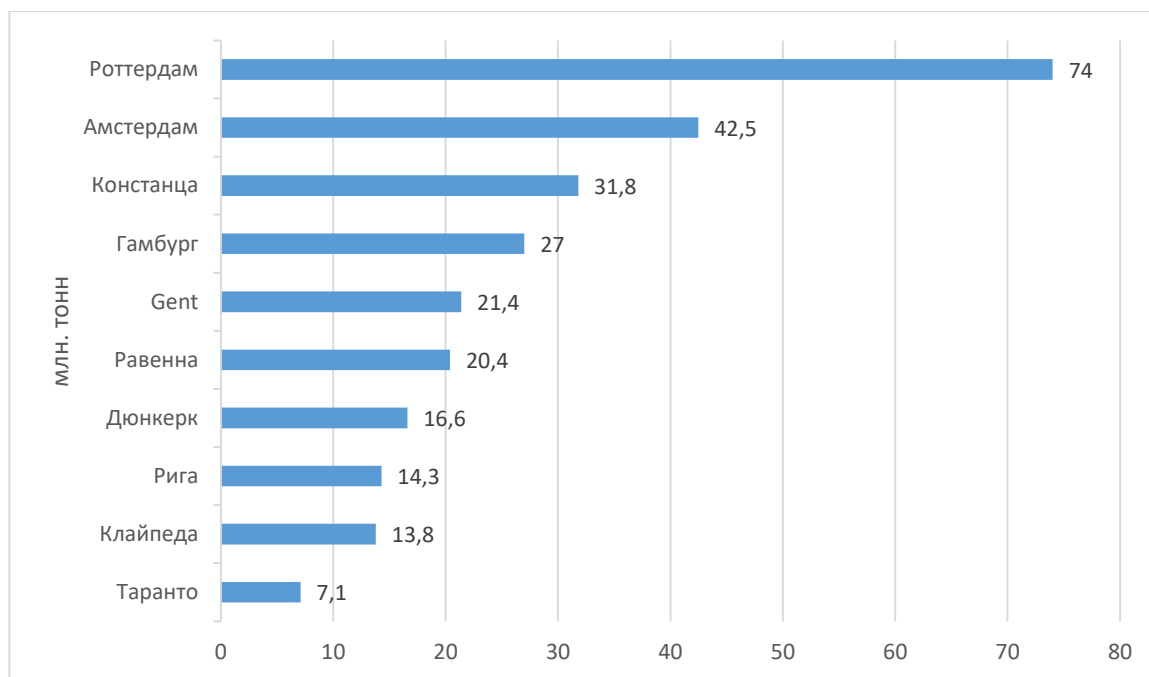


Рис. 2.7 топ 10 портів ЄС з обробки сухих насипних товарів у млн. тонн за 2022р.

Джерело: побудовано автором за даними [15]

Роттердама займає центральне місце у прийомі сухого насипного вантажу. Після нього йде порт Амстердама та Констанції. Цікаво, що порт Роттердама та порт Амстердама було включено в обидва зображення (рис. 2.7 і рис. 2.8), що говорить про універсальність і здатність обслуговувати різні типи вантажів динними портами. Інші ж порти не дають схожих показників як порт Амстердама і Констанції, але в середньому обсяг всіх портів, що залишилися, становить 17,5 млн. тонн вантажу.

Розібравши потужності провідних портів ЄС за типом прийому різних вантажів, а саме сухих насипних і рідких насипних, можна зробити висновок, що порт Роттердама найсучасніший порт в Європейському союзі. На це також показую загальної обсягу всіх товарів оброблених цим портом (Рис. 2.8)

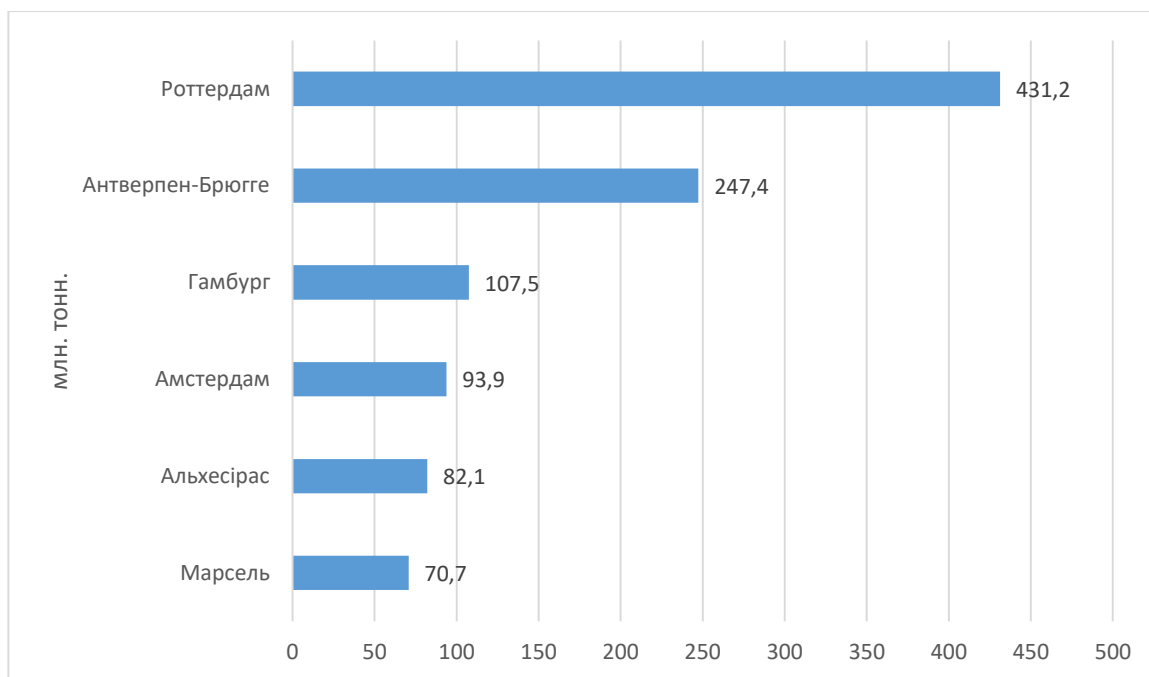


Рис 2.8 топ 6 портів ЄС з прийому товарів за 2022р (млн.тонн)
Джерело: побудовано автором за даними [15]

Порти Роттердама та Антверпен-Брюгге дуже виділяються своїми обсягами прийнятих товарів серед інших. Після них йде Порт Гамбурга та Амстердама з обсягами 107,5 та 93,9 млн. тонн відповідно. Обсяг товарів, прийнятих іншими портами, не досягає і 90 млн тонн.

Порт Роттердам є найбільшим морським портом Європи. Порт розташований посередині дельти Рейну та річки Маас, забезпечуючи прямий доступ до Північного моря. Він складається з п'яти окремих портових зон і трьох розподільчих парків, які обслуговують понад 500 мільйонів споживачів по всій Європі.

Порт також обробляє такі товари, як масові вантажі, сиру нафту та нафтопродукти. Це головний компонент економіки Нідерландів, пряма та непряма додана вартість якого у 2021 році склала 63 мільярди євро, або 8,2% ВВП Нідерландів. [28]

Площа порту Роттердама становить близько 100 квадратних кілометрів, а загальна довжина порту становить 42 кілометри. Він має найбільшу місткість

контейнерів у Північно-Західній Європі та осадку 24 метри (78 футів), яка може обслуговувати деякі з найбільших кораблів у світі. Завдяки глибині порту судноплавні компанії можуть максимізувати пропускну здатність своїх суден, роблячи його першим і останнім портом заходу для багатьох найбільших у світі контейнеровозів.

У порту працюють чотири повністю автоматизовані термінали, які приймають судна цілодобово. Він включає в себе 20 контейнерних баз на понад 120 гектарах для зберігання, ремонту, очищення та перевірки порожніх контейнерів.

У серпні 2022 року Hutchison Port Holdings (HPH) і дочірня компанія MSC Terminal Investment Limited (TIL) спільно домовилися про будівництво нового контейнерного терміналу з п'ятьма глибоководними причалами. Повністю автоматизований термінал додасть приблизно 7 мільйонів TEU щорічної потужності, коли він почне працювати в 2027 році, судна розвантажуватимуться автономними кранами та наземними транспортними засобами без кабін.

Таблиця 2.6

Особливості порта Роттердам

Особливість	
Глибина порту	24 метри
Розмір території	120 гектарів
Крани	334
Причали	23
Термінали	9

Джерело: побудовано автором за даними [28]

Порт Роттердама має 2307 прямих сполучень морськими, залізничними та внутрішніми морськими маршрутами, включаючи регулярні глибоководні рейси до понад 1000 міжнародних портів у 2021 році. Основними експортними партнерами Нідерландів є Німеччина, Бельгія, Франція, Великобританія та США (Рис. 2.10). Нідерланди імпортують найбільшу кількість товарів з Німеччини, Китаю, США, Бельгії та Великобританії.

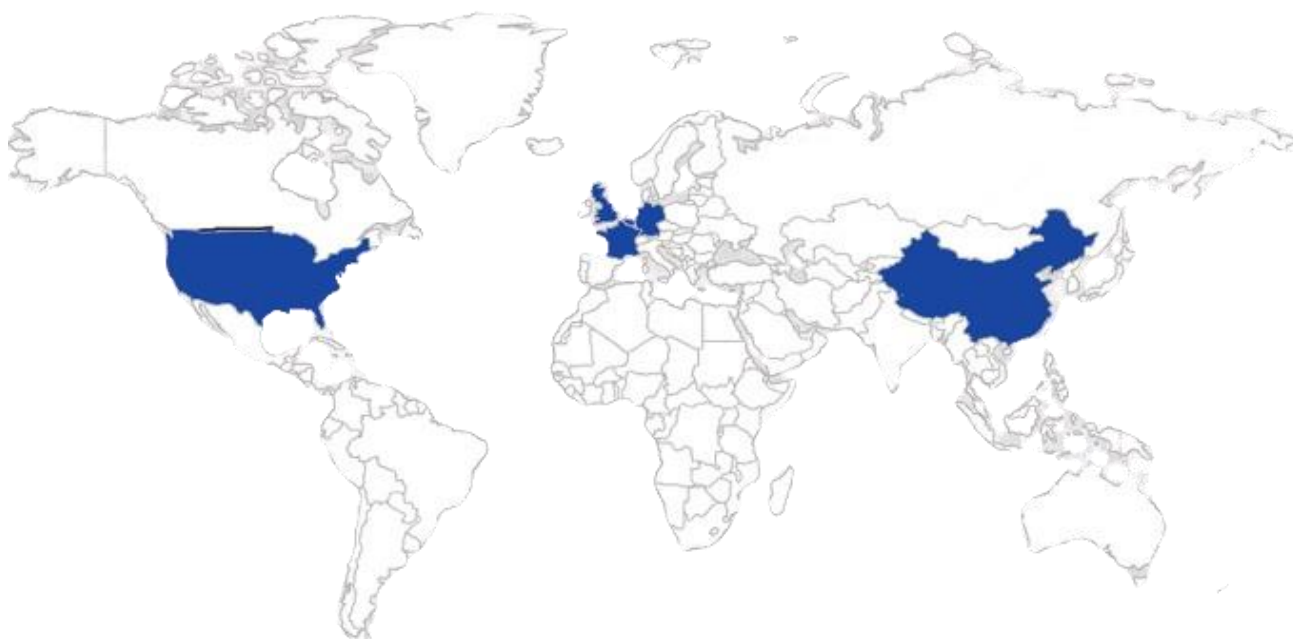


Рис. 2.10 Картосхема основних експортних та імпорتنих партнерів Нідерландів 2021 р.

Джерело: побудовано автором за даними [29]

Щотижня до порту, та з порту курсує понад 400 міжнародних контейнерних залізничних перевезень. Потягом контейнери можуть дістатися до багатьох пунктів призначення в Європі протягом 24 годин. На короткі відстані порт добре з'єднаний дорогами, включаючи A15, яка з'єднує національні та європейські мережі автомагістралей. Роттердам добре розташований для внутрішнього судноплавства, використовуючи річки Маас і Рейн, щоб дістатися до Німеччини, Бельгії, Франції, Швейцарії та Австрії, а також річки Майн і Дунай, щоб дістатися до Чорного моря. Внутрішнє судноплавство становить близько половини вхідних і вихідних вантажів між портом і пунктами призначення в Європі.



Рис. 2.11 SWOT матриця порта Роттердам
Джерело: побудовано автором

Порт Гамбурга, найбільший порт Німеччини з найкращим сполученням, є третім за величиною в Європі. Північнонімецький порт розташований на річці Ельба з виходом до Північного та Балтійського морів. Він обслуговує близько 10 000 суднозаходів із суден Panamax і post-Panamax щорічно і посідає 15-е місце в Індексі зв'язку морських портів ООН. [30]

Порт розташований на 71 квадратному кілометрі (17 544 акрів), має 290 причалів і 50 вантажно-розвантажувальних споруд. Він має 75 терміналів, з яких чотири є контейнерними терміналами, кожен із інтегрованим залізничним терміналом, і сумарною потенційною потужністю 12 мільйонів TEU. Ця потенційна потужність виключає багатоцільові термінали, де також обробляються контейнери. Ці об'єкти також обробляють важкі вантажі, негабаритні вантажі, вантажі на колесах, метали, лісові товари, цитрусові, наливні вантажі, наливні вантажі та круїзні судна.

Розробляються плани щодо поглиблення та розширення частини річки Ельби та порту, щоб кораблі після Панамаксу могли працювати незалежно від припливів.

Таблиця 2.7

Особливості порта Гамбург

Особливість	
Місткість контейнерного терміналу	12 млн TEU
Розмір території	71 квадратний кілометр
Крани	80+
Причали	290
Термінали	75

Джерело: побудовано автором за даними [31]

У 2020 і 2021 роках шістькою найбільших торгових партнерів порту були Китай, США, Сінгапур, Росія, Швеція та Великобританія. На рисунку 2,12 надано картосхему основних торгових партнерів Порту Гамбург.

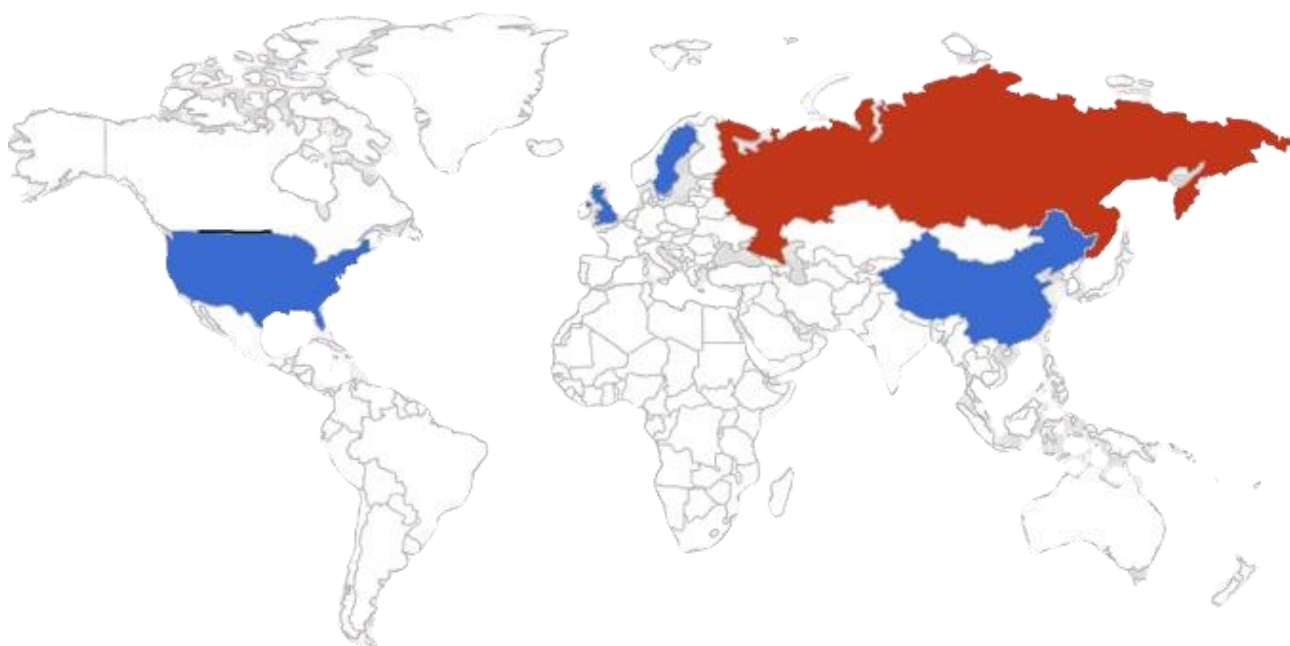


Рис. 2.12 Картосхема основних експортних та імпортних партнерів Німеччини 2021 р.

Джерело: побудовано автором за даними [32]

Гамбург також є головним північно-східним перевантажувальним центром, і численні фідерні та короткі морські служби з'єднують порт зі Скандинавією, Польщею, Фінляндією, Росією, країнами Балтії, Великобританією, Ірландією та Ісландією.

Гамбург є одним із найпривабливіших логістичних регіонів Німеччини з точки зору інфраструктури. У 2021 році 11 000 суден збирали товари з порту для подальшого внутрішнього судноплавства. Вантаж щодня відправляється з Гамбурга річкою Ельба та каналами у внутрішні країни. Більшість (52%) вантажів, що транспортуються з порту, розподіляється залізницею через 2000 вантажних залізничних сполучень по всій Європі. Залізниця порту Гамбург має мережу колій протяжністю близько 300 кілометрів, яка ефективно обслуговує близько 200 поїздів щодня.

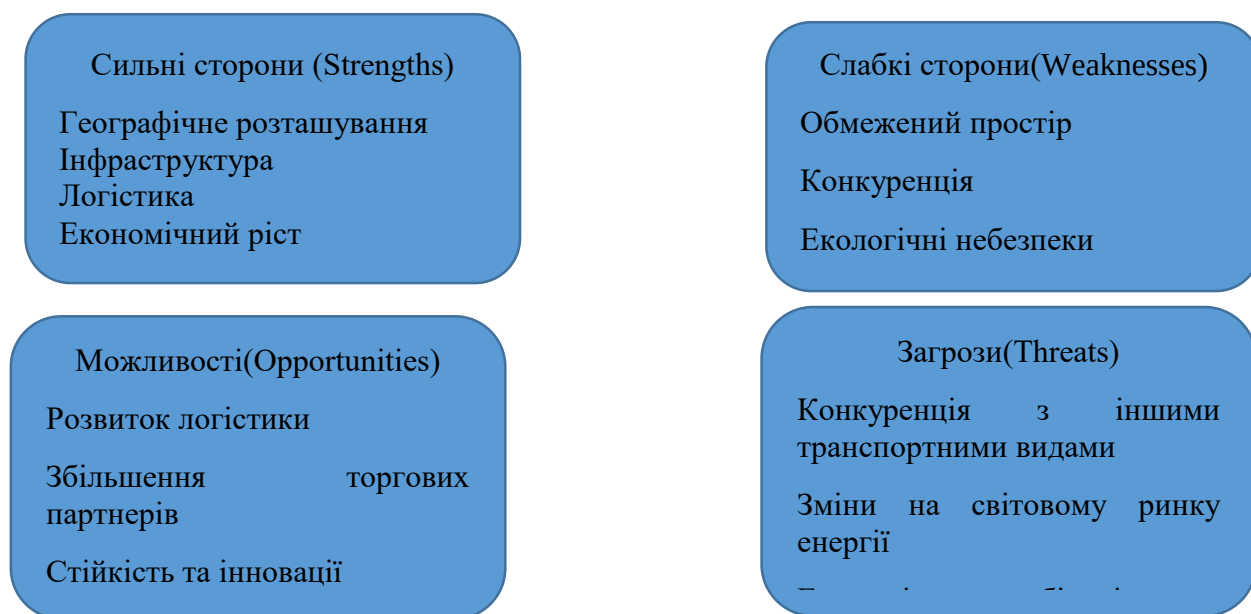


Рис. 2.13 SWOT матриця порту Роттердам
Джерело: побудовано автором

Одним із найбільших рушійних сил бельгійської економіки є нещодавно об'єднаний порт Антверпен-Брюгге, який об'єднав порти Антверпен і Зебрюгге у квітні 2022 року. Це другий за величиною порт у Європі та важлива ланка в глобальних ланцюжках поставок, з понад 300 лінійних рейсів до понад 800 напрямків. Щороку порт обробляє близько 290 мільйонів тонн міжнародних вантажів.

Антверпен-Брюгге є центральним морським портом Європи, найбільшим для перевантаження транспортних засобів і один із найбільших для навантаження

розфасованих вантажів. Морські судна можуть перевозити вантажі на 80 кілометрів углиб материка в серце Європи. Порт посідає дев'яте місце в Індексі з'єднаності лінійного судноплавства ООН.

Антверпен-Брюгге перевантажив понад 12 мільйонів TEU у 2020 та 2021 роках. До пандемії контейнерні термінали в Антверпені були майже заповнені, працюючи на 90% потужності. Проект Extra Container Capacity Antwerp (ECA) вирішує цю проблему за допомогою нового контейнерного терміналу в басейні Північної затоки та нового приливного доку, який додасть 7,2 мільйона TEU додаткової контейнерної місткості.

Завдяки поглибленню навігаційного каналу Західна Шельда порт може підтримувати контейнеровози з осадкою приблизно 15,6 метрів (50 футів), що робить порт доступним для суден місткістю до 23 000 TEU. Антверпен відомий своєю високою продуктивністю обробки контейнерів, з 40 рухами на один кран на годину.

У порту Антверпен-Брюгге також розміщено понад 63 мільйони квадратних футів складів з контрольованою температурою для зберігання швидкопсувних продуктів, товарів для наук про життя та охорони здоров'я. Зебрюгге також перевантажив 2,2 мільйона нових автомобілів у 2021 році, що зробило його найбільшим автомобільним портом у світі.

Таблиця 2.8

Особливості порта Антверпен-Брюгге

Особливість	
Глибина порту	15,6 метри
Крани	33
Довжина набережної	160 км
Місткість судна	800 тонн

Джерело: побудовано автором за даними [33]

Найбільшими торговими партнерами порту є Німеччина, Франція, Нідерланди, Великобританія, США та Ірландія. У 2021 році найбільша частка торгівлі припадала на Європу (86,5 млн тонн). Також високим був обсяг торгівлі

з Північною та Центральною Америкою (39 мільйонів тонн) і Близьким і Далеким Сходом (також 39 мільйонів тонн).



Рис. 2.14 Картосхема основних експортних та імпорتنих партнерів Бельгії 2021р.

Джерело: побудовано автором за даними [34]

Антверпен-Брюгге підтримується низкою інтермодальних перевезень, включаючи короткоморський, баржовий, залізничний, автомобільний і трубопровідний. У 2021 році 34% імпорту було транспортовано автомобільним транспортом, 44% – баржами, 7% – залізницею та 15% – трубопровідним транспортом.

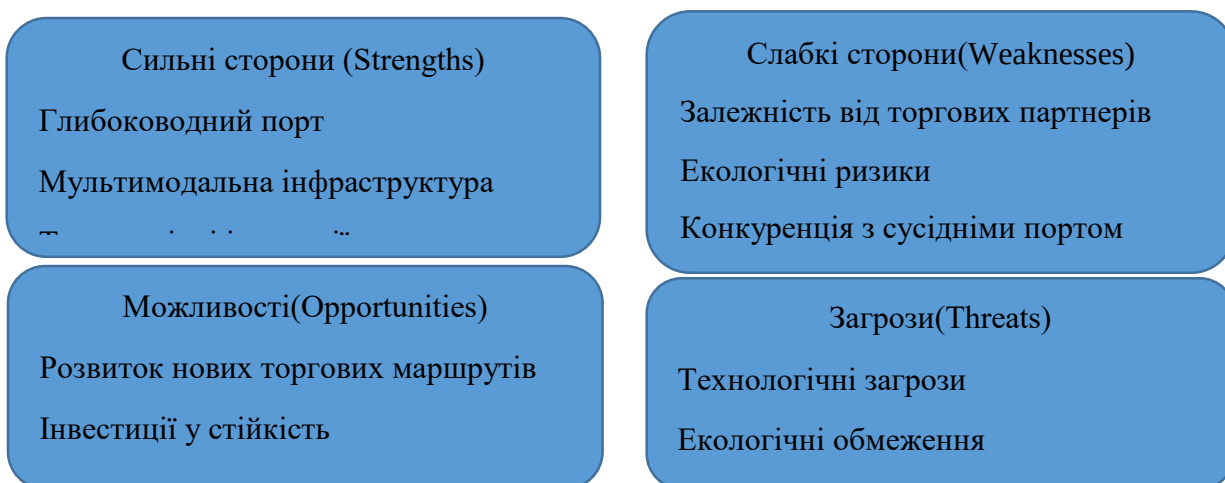


Рис. 2.15 SWOT матриця порту Роттердам
Джерело: побудовано автором

Центральне розташування порту в європейській мережі доріг робить його одним із найшвидших маршрутів майже до всіх споживачів і промислових центрів у Бельгії, Нідерландах, Німеччині, Франції, Швейцарії, Італії та інших європейських напрямках. Це вважається економічно ефективним вибором для компаній, які транспортують вантажі до кінцевих клієнтів.

2.2. Особливості регулювання та організації перевезень вантажів морським транспортом у країнах ЄС

Єдина політика ЄС у сфері морських перевезень (Common EU Maritime Transport Policy) охоплює широкий спектр регуляторних, економічних та екологічних заходів, спрямованих на забезпечення безпеки, ефективності та стійкості морського транспорту. Вона включає численні регламенти та директиви, що сприяють стандартизації процесів і забезпеченню високих екологічних стандартів у сфері морських перевезень (Табл 2.9). Загальна політика в галузі морського транспорту є частиною ширших зусиль Європейського Союзу щодо формулювання та уніфікації законів про морський транспорт держав-членів через систему загальної транспортної політики. Завдання СМТР полягає у визначенні основних принципів надання послуг морських перевезень, виявленні учасників сектора морського транспорту та їх інтересів, а також розробка способів досягнення цих інтересів.

Таблиця 2.9

Основні регламенти та директиви єдиної політики ЄС у сфері морських перевезень

<i>Назва та номер документу</i>	<i>Основні положення</i>
Регламент (ЕС) № 725/2004	Основною метою цього Регламенту є посилення безпеки суден, які використовуються в міжнародній торгівлі та внутрішньому судноплавстві, а також пов'язаних з ними портових засобів відповідно до Міжнародного кодексу з охорони суден та портових засобів (ISPS Code).
Директива 2002/59/ЕС	Метою цієї Директиви є створення системи моніторингу руху суден та інформаційної системи з метою підвищення безпеки та ефективності морського руху, покращення реагування органів влади на інциденти, аварії або потенційно небезпечні ситуації на морі, включаючи пошук та рятувальні операції та сприяння кращому запобіганню та виявленню забруднення з суден.
Регламент (ЕС) № 391/2009	Створює єдину систему класифікації суден, для підвищення стандартів безпеки та якості обслуговування.
Директива 2010/65/EU	Впроваджує єдині процедури для електронного подання звітності у морському транспорті, що спрощує адміністративні процедур, що застосовуються до морського транспорту.
Регламент (ЕУ) № 952/2013	Встановлює Митний кодекс Союзу, сприяючи вільному руху товарів які ввозяться на митну територію Союзу або вивозяться з неї, зниженню адміністративного навантаження та забезпеченню безпеки ланцюгів постачання.
Директива 2006/123/ЕС	Ця Директива встановлює загальні положення, які полегшує здійснення підприємницької діяльності в ЄС, спрощуючи адміністративні процедури та забезпечуючи вільному переміщенню послуг, включаючи морський транспорт.

Джерело: побудовано автором за даними [35-40]

Беручи до уваги загальне забруднення навколишнього середовища та негативні наслідки діяльності людини для екосистеми, захист навколишнього середовища набирає обертів як головний пріоритет між країнами ЄС. Негативний

вплив на морські екосистеми особливо зріс за останні кілька десятиліть. Аварії великих танкерів і бункерних суден призводять до ряду негативних наслідків, включаючи забруднення моря та морського дна розливами нафти. Інші типи забруднення моря з суден включають скидання нафти, скидання відходів із суден, баластних вод, а також скидання небезпечних і шкідливих речовин. Особливо коли Європейський Союз оточують дві емісійні зони, зона Балтійського моря та район Північного моря (Рис. 2.16).

Емісійні зони (Emission Control Areas, ECA) - це морська зона в яких встановлені жорсткі обмеження на викиди шкідливих речовин та мінімізації викидів у повітря з суден. Під зону ECA входять Зона Балтійського моря , район Північного моря, Північноамериканська зона захід та схід, район Гаваї та Карибська зона Сполучених Штатів.



Рис. 2.16 Картосхема ECA 2022р.
Джерело: побудовано автором за даними [41]

Програма "Зелені порти " спрямована на зменшення екологічного впливу портів і створення стійкої та екологічно чистої морської інфраструктури.

Європейський Союз розробив цю ініціативу з метою покращення екологічної стійкості портового середовища та зменшення його впливу на кліматичні зміни. Основні цілі включають зниження викидів парникових газів, таких як CO₂, шляхом впровадження новітніх технологій та підвищення енергоефективності портових інфраструктур. Програма також націлена на поліпшення якості повітря у портових містах за рахунок зменшення викидів оксидів азоту, сірки та дрібнодисперсних часток.

Управління відходами є ще однією важливою складовою програми, яка передбачає впровадження ефективних систем управління відходами, включаючи їх утилізацію та переробку. Програма також активно підтримує використання відновлюваних джерел енергії, таких як сонячна та вітрова енергія, для забезпечення потреб портів у енергії.

Також порти ЄС зменшили кількість зборів на основі наявності у судна зелених етикеток (Табл 2.10). Використання зелених етикеток та екологічних сертифікатів у портах ЄС відіграє ключову роль у просуванні стійкого морського транспорту. Порти, що приймають ці програми, не тільки зменшують свій вплив на навколишнє середовище, а й стимулюють судноплавні компанії до впровадження більш чистих та ефективних технологій. Ця співпраця між портами та судноплавними компаніями є важливим кроком на шляху до досягнення цілей Європейського Союзу щодо зниження викидів парникових газів та покращення якості довкілля.

Таблиця 2. 10

Основні зелені етикетки

<i>Назва етикетки</i>	<i>Короткий опис</i>	<i>Прийняття у портах ЄС</i>
Екологічний індекс судна (ESI)	ESI оцінює викиди NO _x , SO _x та CO ₂ суден, а також наявність систем для моніторингу та управління цими викидами	Широке розповсюдження
Green Award	Green Award сертифікує судна, які відповідають високим стандартам	Широке розповсюдження

<i>Назва етикетки</i>	<i>Короткий опис</i>	<i>Прийняття у портах ЄС</i>
	безпеки, якості та екологічної продуктивності.	
Індекс чистої доставки (CSI)	CSI оцінює екологічну ефективність судів за шістьма основними параметрами: CO ₂ , SO _x , NO _x , тверді частинки, хімічні речовини та відходи.	Обмежене поширення
Блакитний ангел (Der Blaue Engel)	Німецький екологічний знак, який також застосовується у морській індустрії, сертифікуючи судна за низькі викиди та високі екологічні стандарти.	В основному використовується в портах Німеччини, поступово набирає популярності в інших портах ЄС.

Джерело: побудовано автором за даними [42]

Отримання зеленої етикетки для морського судна - це складний процес, який вимагає відповідності високим стандартам екологічної продуктивності та безпеки. Цей процес включає оцінку різноманітних екологічних показників, таких як викиди парникових газів та інших забруднюючих речовин, а також відповідність стандартам безпеки та якості. Для того, щоб дотримуватися цих стандартів на суднах є утилізувальні установки для відходів, але вони недостатньо розвинені, тому Європейський Союз інвестує в розробку нових систем утилізації відходів для кораблів. Як наприклад система інтегрованого гідропіролізу яка дозволяє переробляти суміш пластику та біомаси у паливо та система газифікації відходів яка розкладає всі органічні відходи на вуглецевий компонент (біо-вугілля) та газову фракцію (синтез-газ). Так само судно може перейти на альтернативні види палива (Рис. 2.17), щоб зменшити кількість викидів у повітря.

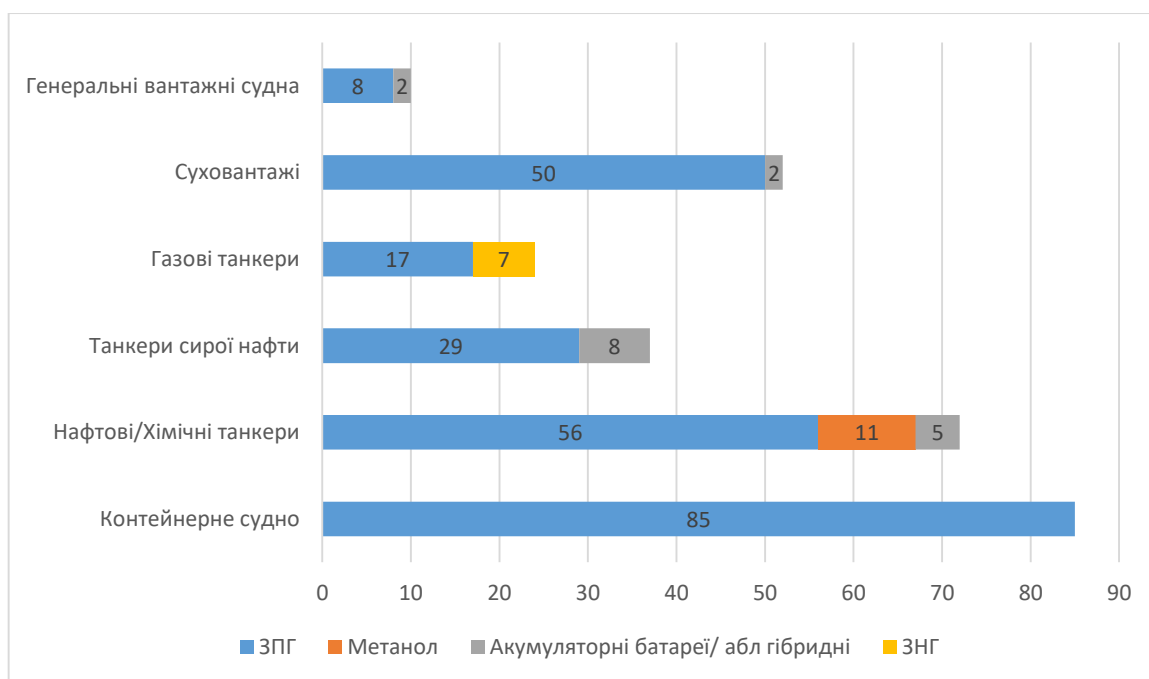


Рис. 2.17 Кількість торгових кораблів, які використовують альтернативні види палива 2019 рік

Джерело: побудовано автором за даними [42]

Найбільшим типом суден, які перейшли на альтернативні види палива, є контейнерні судна, і всі вони перейшли на зріджений природний газ. Після них йдуть нафтові та хімічні танкери, які використовують найбільше різноманіття альтернативних видів пального. Але загалом більша частка всіх торгових кораблів використовує ЗПГ як альтернативне пальне.

Питання переходу кораблів на альтернативні види палива є дуже важливим, оскільки понад 2/5 всіх товарів експортується та імпортується морським видом транспорту (Рис. 2.18).

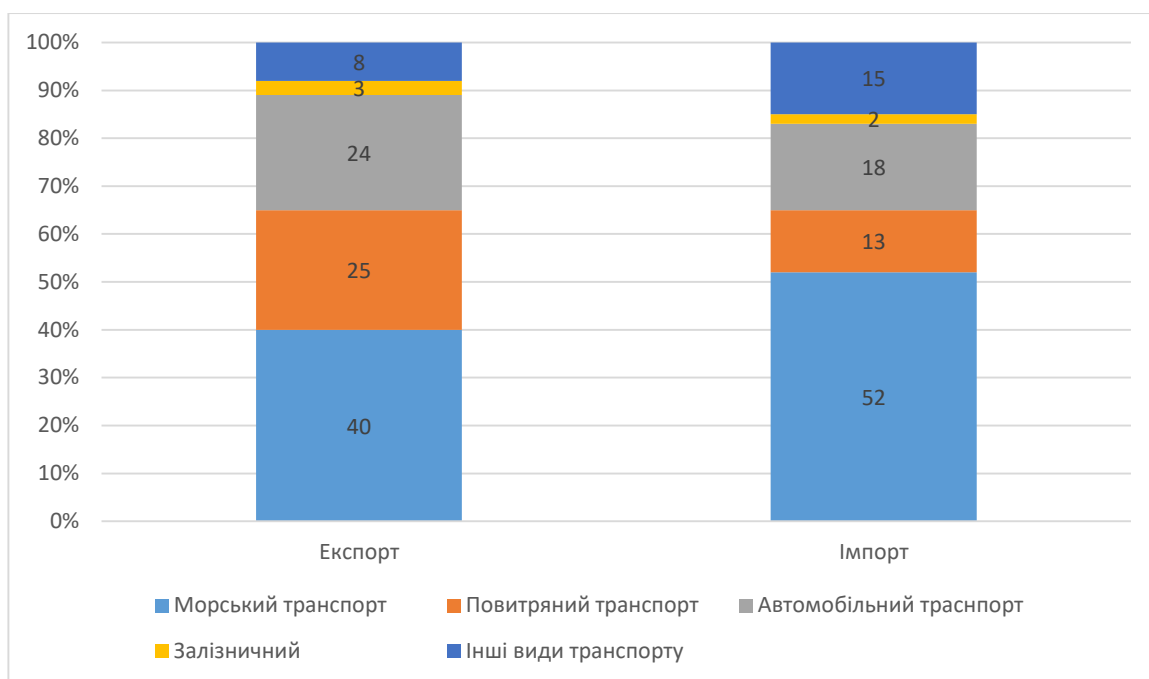


Рис. 2.18 Міжнародна торгівля товарами за видами транспорту 2022р.
Джерело: побудовано автором за даними [43]

Як зазначалося в розділі 1.1, велика частина товарів у міжнародних вантажних перевезеннях транспортується морським транспортом, і Європейський Союз не є винятком. У розділі 2.1 було підкреслено значну кількість торгового флоту та високорозвинену портову інфраструктуру ЄС, яка має швидкий доступ до основних залізничних шляхів та автомобільних магістралей. Це, в свою чергу, дозволяє швидко та ефективно перевантажувати товари з портів на інші види транспорту. Можливість оперативно розвантажувати товари з суден та доставляти їх іншими видами транспорту є надзвичайно важливою для країн ЄС, оскільки більшість товарів усередині самого Європейського Союзу транспортується саме автомобільним транспортом (Рис. 2.19). Така інтеграція різних видів транспорту забезпечує високу ефективність логістичних операцій, сприяючи швидкому обігу товарів і зменшенню витрат на транспортування.

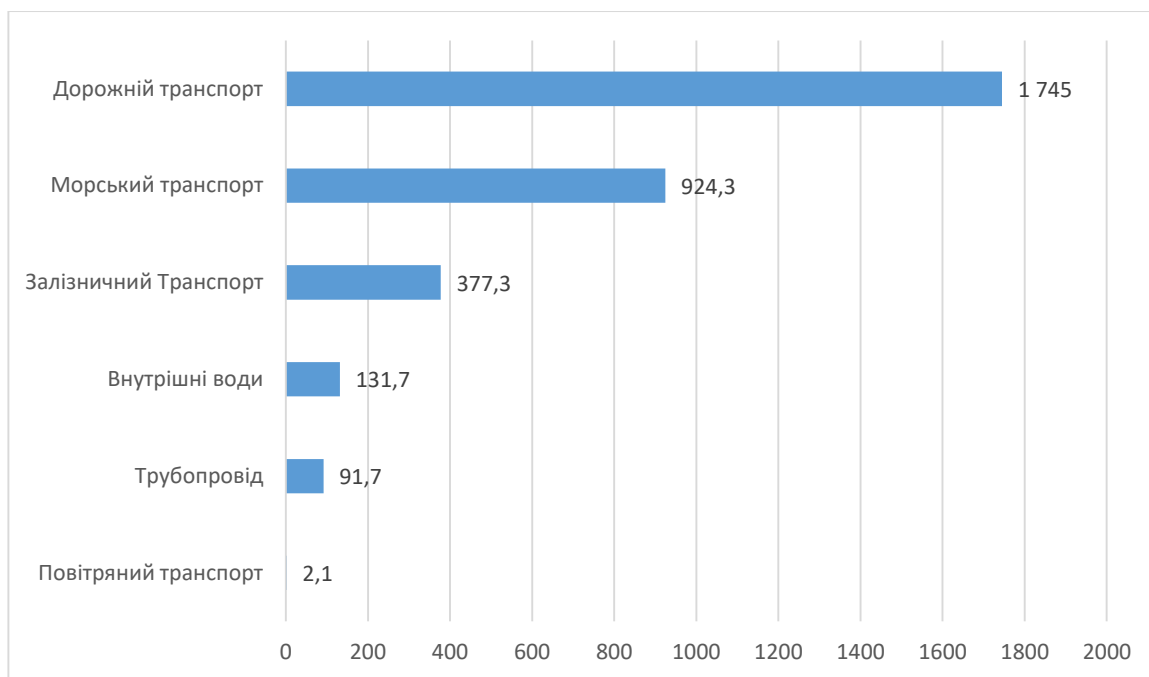


Рис. 2.19 Порівняння перевезення вантажів усередині ЄС видами транспорту у млрд тонн-км. 2022р.

Джерело: побудовано автором за даними [44]

ЄС має високий рівень залежності від дорожнього та морського транспорту для внутрішніх перевезень вантажів. Це пов'язано не тільки з розвиненою інфраструктурою, але й з здатністю цих видів транспорту обслуговувати великі обсяги вантажів на різних відстанях. Зокрема, дорожній транспорт забезпечує найбільший обсяг перевезень завдяки своїй гнучкості, можливості доставки "від дверей до дверей" та розгалуженій мережі доріг. Водночас морський транспорт є ключовим для великих обсягів вантажів, які перевозяться між портами, що дозволяє знижувати вартість транспортування на великі відстані. Залізничний транспорт займає третє місце за обсягом перевезень, що вказує на його важливу роль у переміщенні великих вантажів на середні та довгі відстані. Він забезпечує економічно вигідне та екологічно чисте перевезення, особливо для важких та об'ємних вантажів. Перевезення внутрішніми водами також є важливим компонентом транспортної системи ЄС, зокрема для країн з розгалуженою річковою мережею.

Отже, Європейський Союз характеризується рядом особливостей і переваг, які роблять його одним із провідних гравців у світовій торгівлі. Серед основних особливостей ЄС варто виділити екологічність, інноваційність, єдине регулювання та наявність двох зон контролю викидів (ЕСА) (Рис. 2.18).

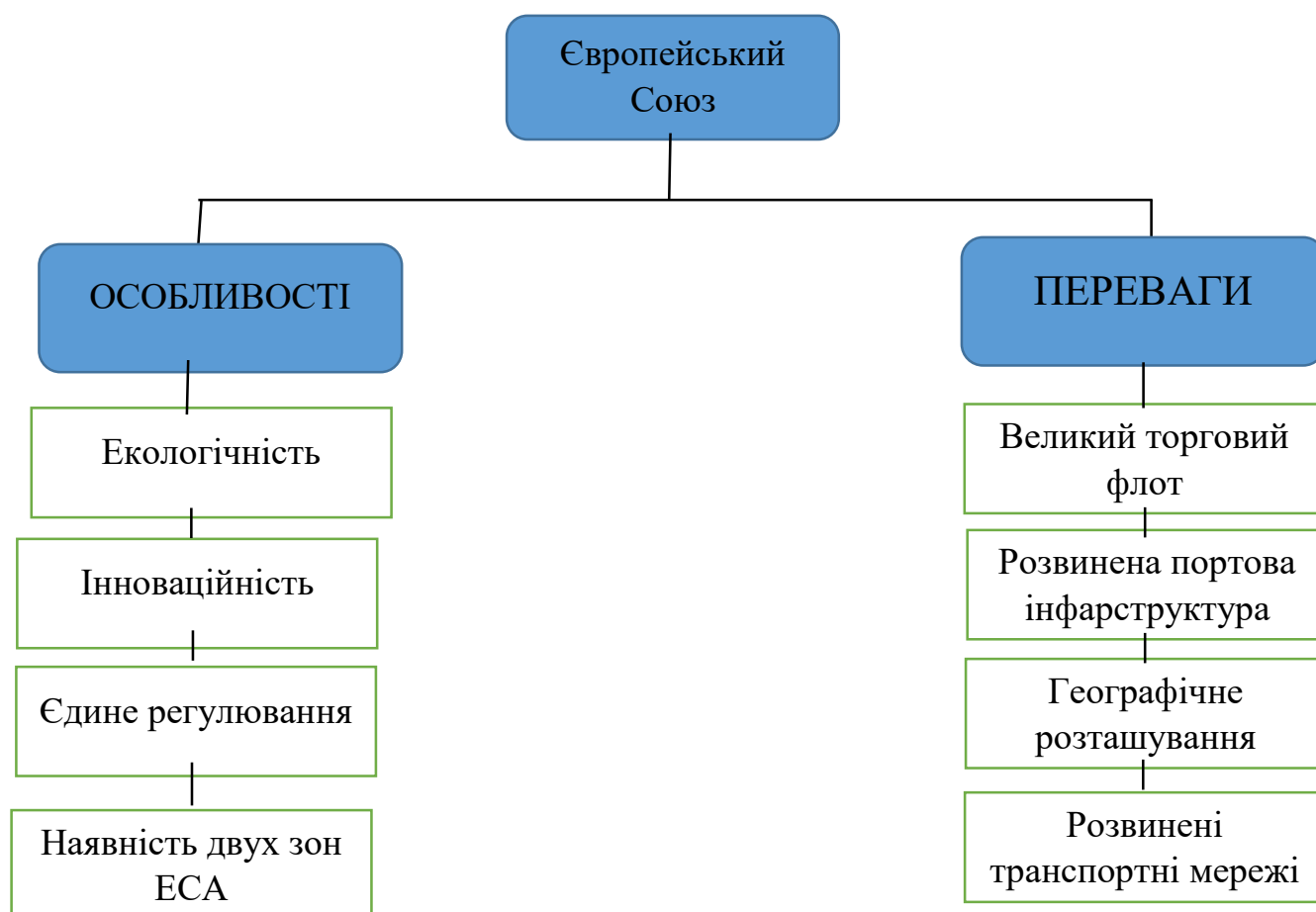


Рис. 2.20 Схема особливостей та переваг ЄС
Джерело: побудовано автором за даними

Екологічність є ключовим аспектом політики ЄС, спрямованої на зниження негативного впливу транспорту на довкілля. Це включає впровадження екологічно чистих технологій і стандартів, що відповідають вимогам сталого розвитку. Інноваційність є важливим чинником, що сприяє впровадженню новітніх технологій та рішень у транспортному секторі, підвищуючи його ефективність і конкурентоспроможність.

Єдине регулювання, запроваджене Європейським Союзом, забезпечує уніфіковані правила і стандарти для всіх країн-членів, що спрощує процеси міжнародної торгівлі та транспортування. Наявність двох зон контролю викидів (ЕСА) у ЄС сприяє зниженню рівня забруднення повітря в прибережних зонах і акваторіях, що є важливим елементом екологічної політики Союзу.

Переваги Європейського Союзу включають наявність великого торгового флоту, розвинену портову інфраструктуру, географічне розташування, розвинене внутрішнє судноплавство та розвинені транспортні мережі. Великий торговий флот ЄС дозволяє забезпечувати значні обсяги перевезень товарів, що сприяє економічному зростанню регіону.

Розвинена портова інфраструктура забезпечує ефективне перевантаження товарів і їхнє швидке транспортування до місць призначення. Географічне розташування ЄС, з виходами до основних морських шляхів, сприяє активній участі в міжнародній торгівлі. Розвинене внутрішнє судноплавство дозволяє ефективно використовувати річкові і каналні шляхи для перевезення вантажів усередині континенту, знижуючи навантаження на автомобільний і залізничний транспорт.

Розвинені транспортні мережі ЄС, включаючи автомобільні, залізничні та авіаційні шляхи, забезпечують високу мобільність товарів і пасажирів, сприяючи економічному розвитку і інтеграції регіону. Таким чином, сукупність зазначених особливостей і переваг робить Європейський Союз важливим учасником глобальної торговельної системи, забезпечуючи стабільність і конкурентоспроможність його економіки.

Висновки до другого розділу

Європейський Союз має у своєму розпорядженні великий торговий флот, який охоплює широкий спектр товарів. Найбільші частки флоту належать Греції та Німеччині, водночас Греція має найбільший торговий флот у світі. У структурі торгового флоту Європейського Союзу переважають генерально-вантажні судна та контейнеровози. Щорічно держави ЄС вводять в експлуатацію понад 200 нових суден, при цьому основні суднобудівні потужності зосереджені у Польщі, Нідерландах та Іспанії.

Щорічно порти Європейського Союзу приймають понад 20% усіх судів, які беруть участь у міжнародній торгівлі. Цей показник підкреслює як економічну значимість ЄС, так й високий рівень розвитку портової інфраструктури регіону. Серед провідних портів ЄС найбільш завантаженими є порти Роттердама, Антверпена-Брюгге та Гамбурга. Кожен з цих портів має унікальні характеристики, такі як глибина відповідних каналів, кількість терміналів і місткість для розвантаження контейнерів. Ці особливості забезпечують їх лідируючі позиції у європейському торговому флоті.

Держави Європейського Союзу підтримують торговельно-економічні зв'язки з багатьма країнами по всьому світу. Основними товарами, що експортуються морським транспортом, є високотехнологічне обладнання, у тому числі оптична, фото та медична апаратура, техніка, ядерні реактори та котли. Головним імпортом ресурсом для країн ЄС є енергоресурси, частка яких перевищує 25% загального обсягу імпорту. Для обробки та зберігання значних обсягів рідких наливних вантажів Європейський Союз нарощує кількість терміналів для зрідженого природного газу (ЗПГ) у своїх портах. Питання будівництва нових ЗПГ-терміналів стало особливо актуальним після припинення закупівель енергоресурсів у країни-агресора.

Усі країни Європейського союзу при морських перевезеннях регулюються єдиною політикою ЄС у сфері морських перевезень, яка включає різноманітні

регуляторні, економічні та екологічні заходи, спрямовані на забезпечення безпеки, ефективності та стійкості морського транспорту. Завдання цієї єдиної системи полягає в визначенні основних принципів надання послуг морських перевезень, виявленні учасників сектору морського транспорту та їх інтересів, а також розробка способів досягнення цих інтересів.

Оскільки понад 40% товарів експортується та імпортується Європейським союзом за допомогою морського транспорту, питання про зменшення кількості викидів відходів у море та зниження викидів парникових газів стало дуже актуальним. Для досягнення цієї мети ЄС активно займається впровадженням інноваційних технологій для переробки та утилізації відходів як у самих портах, так і на кораблях. Також Європейський Союз займається переходом своїх торгових кораблів на екологічні види палива, такі як зріджений природний газ, метанол та акумуляторні батареї. Для стимулювання кораблевласників зменшити кількість відходів та знизити викид парникових газів, порти ЄС зменшують кількість зборів для суден які мають зелену етикету. Ще однією ініціативою Європейського союзу є програма “Зелені порти”, яка також спрямована на зменшення екологічного впливу портів та створення стійкої та екологічно чистої морської інфраструктури.

ВИСНОВКИ

1. Міжнародні морські перевезення залишаються важливим компонентом світової торгово-транспортної системи, що забезпечує найбільш ефективний та економічний спосіб транспортування великих партій товарів між країнами та континентами. Незважаючи на недоліки та постійні ризики, більшість товарів перевозяться саме морським транспортом і без допомоги логістики спланувати таку кількість мультимодальних перевезень з використанням морського транспорту було б просто неможливо.

Через нейтральні води, на який не поширюється суверенітет будь-якої держави, з'явилася потреба в створенні міжнародних уніфікованих прав. Саме тому всі міжнародні морські перевезення регулюються однією з основних конвенцій таких як Брюссельська конвенція зі змінами Вісбі, Гамбурзька конвенція та Роттердамська конвенцією. Також неможливо здійснювати морські перевезення без транспортного документа, саме коносаменту. Коносамент засвідчує про укладення договору перевезення вантажу морським шляхом і засвідчує прийняття перевізником вантажу до перевезення. Існує кілька видів морських транспортних документів, кожен з яких використовується для різних видів перевезень. Наприклад, коносамент «на пред'явника», тримач якого вважається юридичним власником товару, та іменний коносамент, де зазначається конкретний отримувач вантажу.

2. Лінійні та трампові рейси є двома основними типами морських перевезень. Лінійні рейси характеризуються регулярними маршрутами та розкладом, що забезпечує надійність та передбачуваність перевезень. Ці рейси зазвичай використовують для контейнерних перевезень та інших видів вантажів, які потребують стабільного графіка. Трампове судноплавство, навпаки, передбачає нерегулярні маршрути та рейси, що виконуються в міру необхідності для перевезення великих партій вантажів, таких як нафта, руда чи зерно.

3. Європейський Союз має великий торговий флот із наявністю різних видів кораблів, для різних типів вантажу. Більшість торговельного флоту ЄС складається з контейнеровозів та генерально-вантажних кораблів, які забезпечують транспортування значної частки експортних товарів. Щороку країни ЄС будують понад 200 нових суден для свого торгового флоту, а основні суднобудівні потужності зосереджені у Польщі, Нідерландах та Іспанії. Порти Європейського Союзу мають високорозвинену інфраструктуру, що дозволяє обробляти понад 2 мільйони кораблів на рік. Такі показники ЄС досягли постійно модернізуючи інфраструктуру портів, що сприяє підвищенню їх ефективності та пропускної спроможності. Це включає використання сучасних технологій для автоматизації процесів, поліпшення логістичних ланцюжків і розширення складських можливостей.

4. Єдина морська політика ЄС спрямована на забезпечення безпеки, ефективності та стійкості морського транспорту. Ця політика включає низку нормативних, економічних та екологічних заходів. Основною метою цієї політики є встановлення стандартів надання послуг морського транспорту, виявлення учасників сектору, визначення їх інтересів та розробка шляхів досягнення цих вигод. ЄС надає великого значення покращенню екологічної обстановки у сфері морських перевезень. З метою досягнення екологічно чистих морських перевезень Європейський Союз активно впроваджує нові системи переробки та утилізації відходів та планує переведення всього флоту на більш екологічно чисті види палива. Надалі екологічно чисті морські перевезення можуть бути обов'язковим пунктом для торгівлі зі країнами Європейського Союзу або ж не екологічно чисті компанії, які займаються морськими перевезеннями, штрафуватимуть і примусово переводитимуть їх на альтернативні види палива та встановлюватимуть системи переробки відходів на судах.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. World Trade Organization [Електронний ресурс]. URL https://stats.wto.org/dashboard/services_en.html
2. Пономаренко В. С. Логістичний менеджмент: Підручник/В. С. Пономаренко, К. М. Таньков, Т. І. Лепейко. Харків, 2020. 440 с.
3. Barasa L., Purba D. Maritime Logistics Management: A Literature Review. Kapal: Jurnal Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Kelautan. 2024. Vol. 21, no. 1. с. 47.
4. Самойлик Ю., Никончук В. The strategic positioning in the international maritime logistics. [Електронний ресурс]. URL: https://www.researchgate.net/publication/365829723_The_Strategic_Positioning_in_the_International_Maritime_Logistics.
5. Brussels Convention on jurisdiction and the enforcement of judgments in civil and commercial matters [Електронний ресурс]. URL <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A41968A0927%2801%29>
6. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року [Електронний ресурс]. URL <http://singlewindow.org/docs/120?lang=ukr>
7. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 року [Електронний ресурс]. URL <https://ips.ligazakon.net/document/MU78K02U>
8. Роттердамські правила [Електронний ресурс]. URL https://www.asterslaw.com/ua/press_center/publications/rotterdam_rules/#:~:text=На%20сьогодні%20міжнародне%20правове%20регулювання,морське%20перевезення%20вантажів%201978%20р.
9. Міжнародне морське перевезення вантажів: правове регулювання трампового та лінійного судноплавства [Електронний ресурс]. URL <https://osvita.ua/vnz/reports/law/9805/>

10. Документ для митного оформлення, транспортний документ - морський коносамент [Електронний ресурс]. URL [https://ua-broker.com/ru/chto-nuzhno-znat/dokumentyi-dlya-tamozhennogo-oformleniya/transportnyiy-dokument-morskoy-konosament/#:~:text=Коносамент%20\(Bill%20of%20Lading\)%20—,назначения%20и%20передать%20его%20получателю.](https://ua-broker.com/ru/chto-nuzhno-znat/dokumentyi-dlya-tamozhennogo-oformleniya/transportnyiy-dokument-morskoy-konosament/#:~:text=Коносамент%20(Bill%20of%20Lading)%20—,назначения%20и%20передать%20его%20получателю.)
11. Types of Charterparties [Електронний ресурс]. URL <https://fortiorlaw.com/news/dogovory-frahtovaniya-chartery-i-ih-vidy/>
12. The 2021 World Merchant Fleet [Електронний ресурс]. URL <https://www.equasis.org/Fichiers/Statistique/MOA/Documents%20availables%20on%20statistics%20of%20Equasis/Equasis%20Statistics%20-%20The%20world%20fleet%202021.pdf>
13. European maritime safety report 2022 [Електронний ресурс]. URL <https://emsa.europa.eu/publications/item/4735-emsafe-report.html>
14. Top 10 Countries With The Largest Shipping Fleets [Електронний ресурс]. URL <https://www.usfunds.com/resource/top-10-countries-with-the-largest-shipping-fleets/>
15. The EU Maritime Profile – the maritime cluster in the EU [Електронний ресурс]. URL <https://www.emsa.europa.eu/eumaritimeprofile/section-2-the-eu-maritime-cluster.html>
16. Top-15 container ports in European Union in 2022 [Електронний ресурс]. URL <https://www.porteconomics.eu/top-15-container-ports-in-european-union-in-2022/>
17. The Top 50 Container Ports [Електронний ресурс]. URL <https://www.worldshipping.org/top-50-ports>
18. TradeMap EU exports [Електронний ресурс]. URL https://www.trademap.org/Country_SelProduct_TS.aspx?nvpm=1%7c%7c14719%7c%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c2%7c2%7c1%7c3%7c1%7c1%7c1

19. European Union Exports By Category [Електронний ресурс]. URL <https://tradingeconomics.com/european-union/exports-by-category>
20. European Union Imports By Category [Електронний ресурс]. URL <https://tradingeconomics.com/european-union/imports-by-category>
21. Tank Terminals in Europe - Key Figures 2019 [Електронний ресурс]. URL https://www.insights-global.com/wp-content/uploads/2019/02/FETSA-_-TT-_-W.pdf
22. Tank Terminals in Europe - Key Figures 2020 [Електронний ресурс]. URL <https://fetsa.eu/wp-content/uploads/2020/12/FETSA-TT-Key-Figures-2020.pdf>
23. Tank Terminals in Europe - Key Figures 2021 [Електронний ресурс]. URL <https://fetsa.eu/wp-content/uploads/2021/12/FETSA-TT-Key-Figures-2021.pdf>
24. Tank Terminals in Europe - Key Figures 2022 [Електронний ресурс]. URL <https://fetsa.eu/wp-content/uploads/2023/05/FETSA-TT-Key-Figures-2022.pdf>
25. Tank Terminals in Europe - Key Figures 2023 [Електронний ресурс]. URL <https://fetsa.eu/wp-content/uploads/2024/01/FETSA-TT-Key-Figures-2023.pdf>
26. Німеччина відкрила перший плавучий термінал газу [Електронний ресурс]. URL <https://www.holosameryky.com/a/nimechchyna-gas-terminal/6880790.html>
27. Нідерланди будують другий термінал з прийому СПГ [Електронний ресурс]. URL <https://ua-energy.org/uk/posts/niderlandy-buduiut-druhyi-terminal-z-pryiomu-sph>
28. 2022 Global Seaport Review: Rotterdam, Netherlands [Електронний ресурс]. URL <https://www.cbre.com/ar/es-ar/insights/local-response/2022-global-seaport-review-rotterdam>
29. Експорт та імпорт Нідерландів [Електронний ресурс]. URL https://www.trademap.org/Country_SelProductCountry_TS.aspx?nvpm=1%7c528%7c%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c2%7c2%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1

30. Port liner shipping connectivity index [Електронний ресурс]. URL
<https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.PLSCI>
31. 2022 Global Seaport Review: Hamburg, Germany [Електронний ресурс]. URL
<https://www.cbre.com.ar/insights/local-response/2022-global-seaport-review-hamburg>
32. Експорт та імпорт Німеччини [Електронний ресурс]. URL
https://www.trademap.org/Country_SelProductCountry_TS.aspx?nvpm=1%7c276%7c%7c%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c1%7c2%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1
33. 2022 Global Seaport Review: Antwerp-Bruges, Belgium [Електронний ресурс]. URL
<https://www.cbre.com.ar/insights/local-response/2022-global-seaport-review-antwerp-bruges#:~:text=The%20port%20generates%20added%20value,the%20largest%20for%20break%20bulk.>
34. Експорт та імпорт Бельгії [Електронний ресурс]. URL
https://www.trademap.org/Country_SelProductCountry_TS.aspx?nvpm=1%7c056%7c%7c%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c2%7c2%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1
35. Regulation (EC) No 725/2004 of the European Parliament and of the Council [Електронний ресурс]. URL
<https://www.legislation.gov.uk/eur/2004/725/contents>
36. Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council [Електронний ресурс]. URL
<https://www.legislation.gov.uk/eudr/2002/59/contents>
37. Regulation (EC) No 391/2009 of the European Parliament and of the Council [Електронний ресурс]. URL
<https://www.legislation.gov.uk/eur/2009/391/contents>

38. Directive 2010/65/EU of the European Parliament and of the Council [Электронный ресурс]. URL <https://www.legislation.gov.uk/eudr/2010/65/article/1>
39. Regulation (EU) No 952/2013 of the European Parliament and of the Council [Электронный ресурс]. URL <https://www.legislation.gov.uk/eur/2013/952/contents>
40. Directive 2006/123/EC of the European Parliament and of the Council [Электронный ресурс]. URL <https://www.legislation.gov.uk/eudr/2006/123/contents>
41. ECA (Emission Control Area) [Электронный ресурс]. URL [https://www.sustainable-ships.org/rules-regulations/eca#:~:text=An%20Emission%20Control%20Area%20\(ECA,\(NOX\)%20for%20several%20areas.](https://www.sustainable-ships.org/rules-regulations/eca#:~:text=An%20Emission%20Control%20Area%20(ECA,(NOX)%20for%20several%20areas.)
42. Identifying criteria for determining whether a ship produces reduced quantities of waste and manages it in a sustainable and environmentally sound manner [Электронный ресурс]. URL <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/543563de-32e4-11ec-bd8e-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-238020900>
43. International trade in goods by mode of transport [Электронный ресурс]. URL https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International_trade_in_goods_by_mode_of_transport
44. The EU Maritime Profile – overview of the EU maritime economy [Электронный ресурс]. URL <https://www.emsa.europa.eu/eumaritimeprofile/section-1-overview-on-the-eu-maritime-economy.html>