DOI: 10.32703/2664-2964-2021-50-43-52

УДК 339.56:656.07
JEL Classification F14, R41

Ольга Петренко, к.е.н, доцент
(завідувач каф. «Бізнес-логістика та транспортні технології», Державний університет інфраструктури та технологій)
***ORCID ID* 0000-0002-1869-7999**

Яна Корнійко, к.е.н. доцент
(доцент каф. «Бізнес-логістика та транспортні технології», Державний університет інфраструктури та технологій)
***ORCID ID* 0000-0001-5772-7364**

Оксана Познякова, к.е.н. доцент
(доцент каф. «Бізнес-логістика та транспортні технології», Державний університет інфраструктури та технологій)
***ORCID ID* 0000-0001-8886-0002**

АНАЛІЗ ТЕНДЕНЦІЙ СВІТОВОЇ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ ТА ЇХ ВПЛИВ НА ДІЯЛЬНІСТЬ СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ

У статті подано загальний аналіз тенденцій світової морської торгівлі, а саме: динаміку зміни вартості доставки 40-футового контейнера з початку пандемії Covid-2019, загальну динаміку тоннажу у світовій морській торгівлі (у тому числі, тоннаж завантажений та розвантажений за морськими торговельними регіонами світу), контейнерообіг 10 найбільших портів світу, контейнерні портові перевезення за групами економік, структуру зміни світового флоту за основними типами суден за останні 40 років, а також, регіональний розподіл світового торгового флоту за власниками. Доведено, що учасники морської торгівлі не були готові до кризових ситуацій та непередбачених ризиків на світовому рівні, досягнувши в 2019 р. найнижчого показника динаміки з часів світової фінансової кризи 2008-2009 рр. Встановлено, що формуючи ланцюг поставок можна заздалегідь передбачити можливі збої в його організації та врахувати настання відомих ризиків, однак неможливо заздалегідь передбачити поведінку різних учасників у форс-мажорних обставинах, таких як Covid-2019 та зниження економічної активності у світі. Зроблено висновок, що контейнерна криза на ринку морських перевезень негативно вплинула на діяльність судноплавних компаній та економіку всього світу.

Ключові слова: *контейнерообіг, судноплавні компанії, світова морська торгівля, контейнерні лінії, морські порти, ризики.*

Постановка проблеми. У кожному порту діють свої традиції та правила, які сформувалися на основі довголітньої практики функціонування. Вони можуть знайти своє відображення як в спеціалізованих підзаконних актах, так і діяти за замовчуванням і бути прийнятими всіма учасниками морських перевезень.

© Петренко О.І., Корнійко Я.Р., Познякова О.В., 2021

Морський сектор надзвичайно складний і важко прогнозований. Можна дотримуватись законів і правил безпеки, однак неможливо повністю контролювати виникнення непередбачуваних подій. Коли траєкторія ризиків швидко змінюється, власникам або операторам суден, портів і терміналів, логістичним організаціям і власникам вантажів необхідно вміло орієнтуватися в цих змінах, щоб мінімізувати ризики і застосовувати наявні можливості.

Такі речі, як негода, зіткнення з піратами і транскордонні конфлікти є дуже поширеними на водному транспорті, а збитки, пов'язані з цими ситуаціями, можуть спричинити значні фінансові труднощі для всіх учасників логістичного процесу.

З метою зниження ризиків настання вище перерахованих ситуацій варто приділяти увагу питанню страхування, захищаючи інтереси власників і операторів морського транспорту та вантажів. Незважаючи на те, що страхування не є обов'язковим, насправді, досвідчені учасники перевізного процесу не можуть обійтися хоча б без базової страховки, яка включає в себе відшкодування збитків. Однак, не всі ситуації під час доставки вантажів судноплавними компаніями можна застрахувати.

Морські перевезення – це досить складна система, на процес функціонування якої впливають різні чинники або фактори, які взаємодіють та посилюють один одного, що додатково збільшує частоту зривів із невідомими результатами. Найбільш відомою усьому світу та є найсерйознішою проблемою, з якою стикається сьогодні кожен з перевізників, – пандемія COVID-2019, яка призупинила розвиток багатьох компаній у сфері надання транспортних послуг. Ці та інші виклики у контексті морської логістики спонукають більш детально дослідити їх вплив на діяльність судноплавних компаній.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналіз літератури свідчить, що дослідженням питань морського транспорту та світової морської торгівлі займається багато відомих науковців, серед яких потрібно виділити: Боняр С.М., Войченко Т.О., Зайдман Г.Б., Кібік О.М., Примаченко І.Ф., Тимощук О.М. Хайминова Ю.В., Якубовський С.О. та інші, а також низка практиків – Берестенко В. [1], Новікова І. [2] тощо. Слід зазначити, що тема аналізу тенденцій світової морської торгівлі через призму впливу ситуації з COVID-2019 на діяльність судноплавних компаній досліджена ще на недостатньому рівні та постійно видозмінюється.

Метою дослідження є аналіз тенденцій світової морської торгівлі та їх вплив на діяльність судноплавних компаній.

Основні результати дослідження. За останні два роки сучасне населення планети вимушене було адаптуватися до змін звичного життя, а вжиті заходи, які пов'язані із запобіганням поширенню вірусу COVID-2019, поставили багато компаній у положення, коли розпочалася масова «ковід-істерія» і значна частина населення почала активно практикувати інтернет-покупки. У результаті чого обсяг заявок до транспортних компаній на перевезення товарів вагомо зріс. Звичайно, що така поведінка зачепила «кровоносну систему» світової економіки – транспортні перевезення в контейнерах (мультимодальні, інтермодальні та інші схеми перевезень, де задіяний морський транспорт).

Вище описана ситуація призвела до впливу на:

глобальні ланцюги поставок;

експлуатаційні аспекти, структуру ринку та стратегічну поведінку судноплавних ліній та операторів терміналів;

рівень активності порту з точки зору судноплавства та обсягу оброблених контейнерів;

транспортні мережі з точки зору змін у аспектах задіяння контейнерних терміналів та портів.

Результат – підвищення фрахтових ставок на ринку та нестача вантажних контейнерних одиниць. Світовий індекс вартості контейнерів подано на рис. 1.

За інформацією транспортних компаній, які займаються доставкою товарів в українські порти, до пандемії відправити 40-футовий контейнер з Китаю в Одесу коштувало 2-4 тис. дол. Перед новим роком ціна зросла до 13 тис. дол., потім – зменшилася до 8-9 тис. дол. Наразі вона коливається в межах від 10 до 15 тис. дол. Коливання цін обумовлені нестачею транспортних суден, заторами з контейнерів у головних портах світу та загальним розбалансуванням морського транспорту в умовах зростання попиту після десятирічь низьких цін на фрахт [3]. Усередині жовтня 2021 р. складний індекс світового контейнера Drewry знизився на 2,3% за тиждень відносно доставки 40-футового контейнера, але залишається на 283% вище, ніж рік тому [4]. При цьому прогнози на майбутнє залишаються невтішні. На думку експертів, тарифи на фрахт, ймовірно, залишатимуться вищими за попередні довгострокові середні протягом ще кількох років [5].

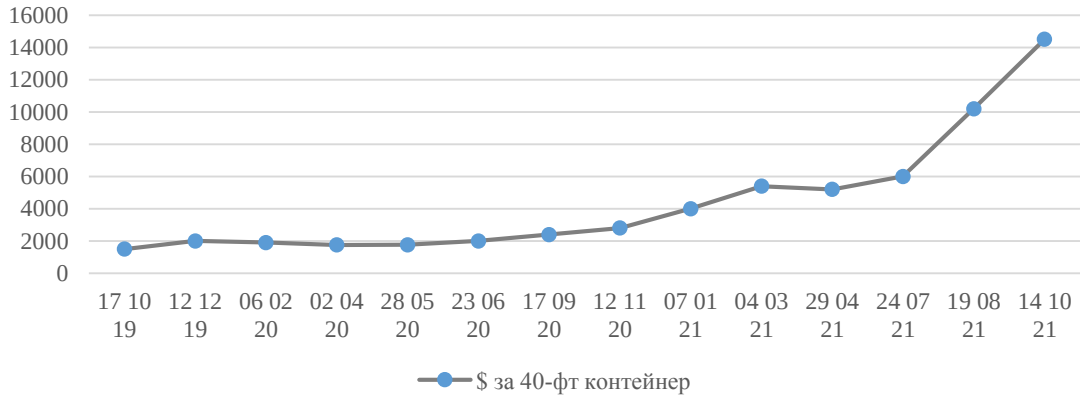


Рис. 1. **Світовий індекс вартості контейнерів на 14.10.2021 року**

Джерело: побудовано авторами на основі [4]

Пандемія COVID-19 підкреслила глобальну взаємозалежність держав у формуванні ланцюгів постачання та започаткувала нові тенденції, які змінили принцип роботи морського транспорту та інших причетних до нього учасників на світовому рівні.

Зростання міжнародної морської торгівлі зупинилося ще у 2019 р., досягнувши найвищого показника з часів світової фінансової кризи 2008-2009 рр. (рис. 2).

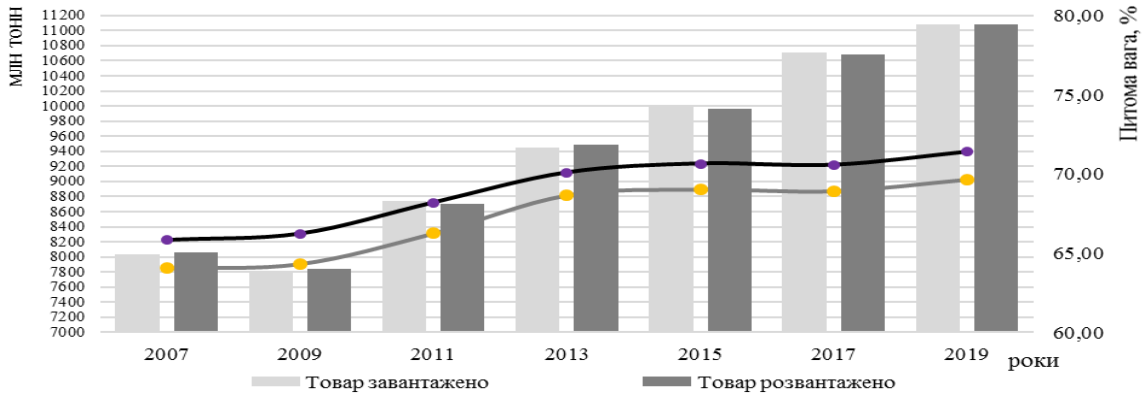


Рис. 2. **Динаміка тоннажу у світовій морській торгівлі, млн тонн**

Джерело: побудовано авторами на основі [6]

Обсяги морської торгівлі збільшилися лише на 0,5% у 2019 р., порівняно з 2,8% у 2018 р., досягнувши загалом 11,08 мільярдів тонн [7]. Із 11,1 млрд тонн, відвантажених товарів у 2019 р., 7,9 млрд тонн – складають суховантажі. З плином часу сухі вантажі збільшували свою частку, тепер вони становлять понад дві третини загального обсягу морської торгівлі.

2021 р. продовжує тенденцію несприятливих умов для світової морської торгівлі [2]. При чому збитки, викликані пандемією, для судноплавних ліній складають 350 млн доларів на тиждень [8]. Відповідно до вагомого внеску азіатських економік у світову торгівлю та їх високої інтеграції у глобальні морські мережі, Азія, безумовно, є найбільшим морським торговельним регіоном. У 2019 році азіатські морські порти обробляли 4,5 млрд тонн вантажів, а 6,9 млрд тонн вантажів розвантажували. Інші континенти зафіксували значно менші обсяги (рис. 3).

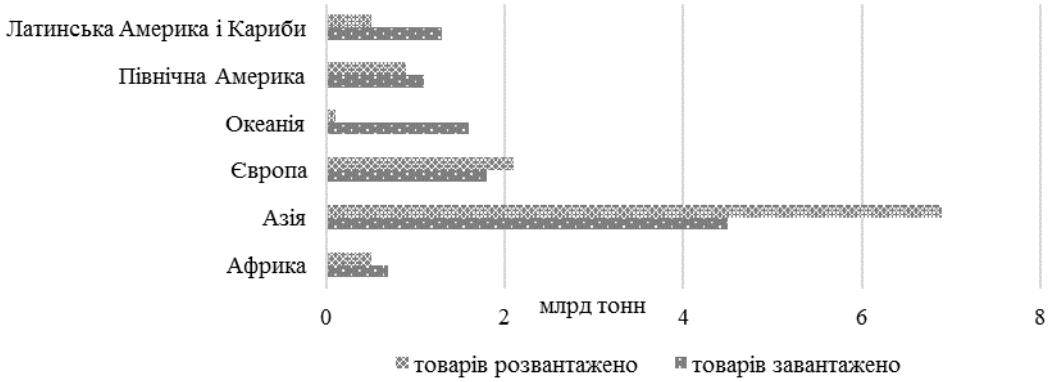


Рис. 3. **Тоннаж завантажений та розвантажений за морськими торговельними регіонами світу, 2019 р.**

Джерело: побудовано авторами на основі [7]

Що стосується обробки контейнерів на світовому рівні, за даними UNKTAD, у 2019 р. порти країн з розвинутою економікою в Азії та Океанії обробляли 504 млн TEU контейнерів, що становить 62% світового портового контейнерного перевезення (рис. 4). Частка країн, що розвиваються, та Африки, що розвивається, складала менше 10% кожна. На економіку розвинених країн припадає 27% [9].

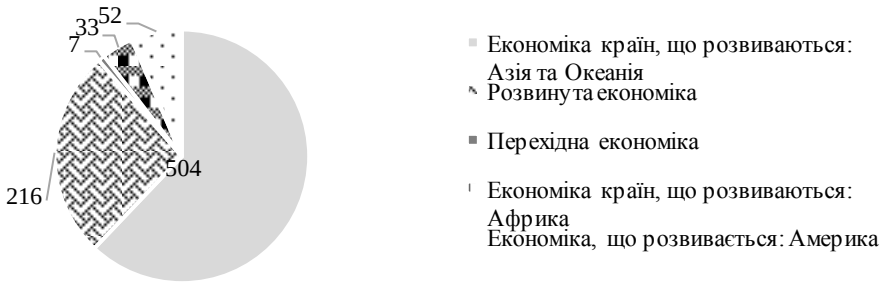


Рис. 4. **Контейнерні портові перевезення за групами економік, 2019 р. (мільйони 20 TEU (двадцятифутових еквівалентів одиниць)**

Джерело: [9]

Найбільшими світовими портами за контейнерообігом протягом 2019 – 2020 рр. так і залишаються азіатські порти, більшість з яких показує невеликий, але все ж таки, приріст (таблиця 1).

Таблиця 1. **Контейнерообіг 10 найбільших портів світу**

Назва порту	Контейнерообіг за рік, млн TEU		Рейтинг портів за рік		Зміна за рік, млн TEU
	2019	2020	2019	2020	
Shanghai, China	43,30	43,50	1	1	+0,20
Singapore	37,20	36,60	2	2	-0,60
Ningbo-Zhoushan, China	27,49	28,72	3	3	+1,23
Shenzhen, China	25,77	26,55	4	4	+0,78
Guangzhou Harbor, China	23,23	23,19	5	5	-0,04
Busan, South Korea	21,99	21,59	6	7	-0,40
Qingdao, China	21,01	22,00	7	6	+0,99
Hong Kong, S.A.R, China	18,30	20,07	8	8	+1,77
Tianjin, China	17,30	18,35	9	9	+1,05
Rotterdam, The Netherlands	14,82	14,35	10	10	-0,47

Джерело: побудовано авторами на основі [10]

У січні 2021 року світовий флот досяг вантажопідйомності 2,1 млрд DWT (дедвейт), що на 62 млн DWT та на 81 млн DWT більше, ніж у 2020 та 2019 роках [11]. За останні роки вантажопідйомність значно зросла у всіх сегментах, окрім генеральних вантажних перевізників. Особливо стрімко зростають вантажоперевезення навальних вантажів. Між 2010 і 2020 роками їх частка у загальній вантажопідйомності зросла з 36 до 43%, тоді як частка нафтовозів-танкерів скоротилася з 35 до 29%, а частка для генеральних вантажів - з 8 до 4% (рис. 5) [12].

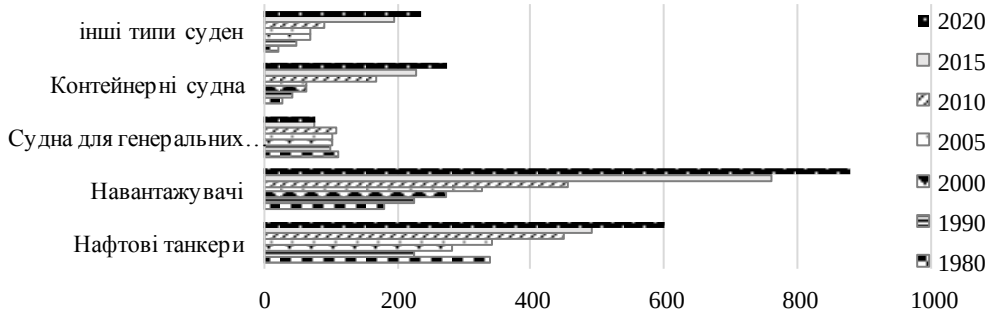


Рис. 5. **Світовий флот за основними типами суден (мільйони тонн власної ваги)**

Джерело: [12]

Аналізуючи ринок світового торгового флоту за регіонами, як в 2021 році, так і протягом минулих двох років, незмінними судновласниками залишаються Японія, Греція та Китай (рис. 6). Всього на світовий торговий флот припадає 2116401 тис. DWT та 53973 за кількістю суден понад 1000 GT (регістрова тонна). Однак, при цьому варто враховувати, що більшість комерційних суден зареєстровані під прапорами, що не відповідають національності власника судна, а саме: Панама, Ліберія, Маршалові острови тощо [13].

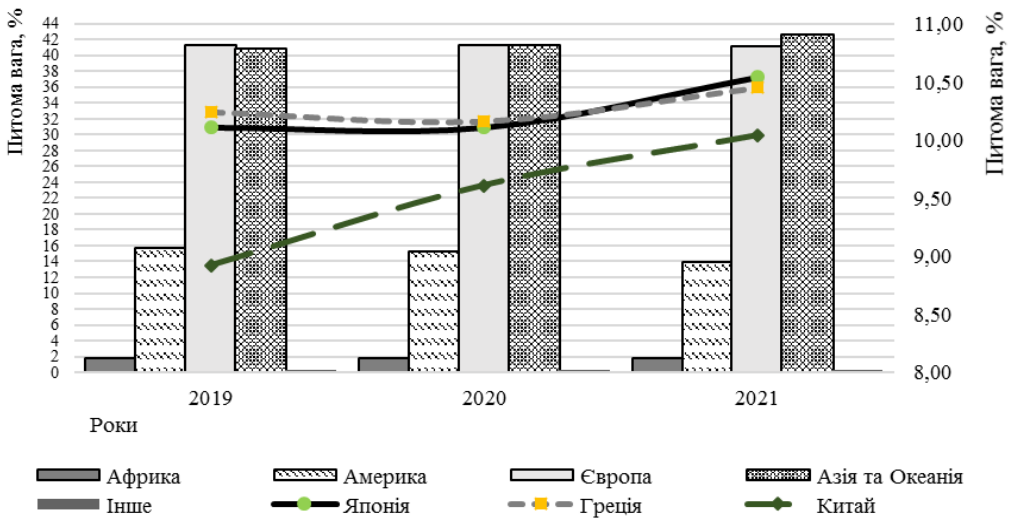


Рис. 6. **Регіональний розподіл світового торгового флоту за власниками**

Джерело: побудовано авторами на основі [11]

Рейтинг найбільших світових контейнерних ліній та зміна місткості контейнерного флоту та кількості суден в оперуванні за 2019 – 2020 рр. подамо у вигляді таблиці 2.

Таблиця 2. **Топ-15 найбільших контейнерних ліній світу**

Назва оператора	Рейтинг		Місткість флоту, TEU			Кількість суден		
	2019	2020	2019	2020	зміна	2019	2020	зміна
Maersk	1	1	4041660	3992248	-49412	689	684	-5
MSC	2	2	3675633	3785800	+110167	545	557	+12
COSCO	3	3	2876115	2960224	+84109	433	454	+21
CMA CGM	4	4	2681556	2947671	+266115	479	530	+51
Hapag-Lloyd	5	5	1659129	1714658	+55529	237	237	0
ONE	6	6	1541755	1487494	-54261	219	206	-13
Evergreen	7	7	1272530	1273519	+989	198	196	-2
HMM	10	8	381404	70206	-311198	61	68	+7
Yang Ming	8	9	669773	616672	-53101	104	89	-15
ZIM	11	10	293214	369888	+76674	59	85	+26
Wan Hai	12	11	246953	341026	+94073	97	126	+29
PIL	9	12	414409	296524	-117885	123	95	-28
KMTC	13	13	157606	168039	+10433	66	64	-2
IRISL	14	14	145372	145372	0	29	29	0
SITC	15	15	126794	129223	+2429	87	87	0
Всього	-	-	20183903	20298564	+114661	3426	3507	+81

Джерело: [15]

Не дивлячись на те, що для деяких контейнерних перевізників характерне скорочення місткості флоту протягом 2019 –2020 рр. (наприклад, Maersk, ONE, HMM, Yang Ming, PIL) та кількості суден в оперуванні (наприклад, Maersk, ONE, Evergreen, Yang Ming, PIL, KMTC), але загалом спостерігається зростання місткості на 0,57% та кількості суден на 2,36%.

У 2020 році оператори контейнерних ліній, зіштовхнувшись із низкою проблем, передивилися підходи до ведення бізнесу, а саме: почали розглядати варіанти розвитку інтермодальних перевезень, використовуючи альтернативні маршрути; диверсифікація діяльності (розвиток не тільки основного напрямку діяльності, а й додаткових сервісів) [1].

Як учасник ринку морських перевезень український флот на карті світу сьогодні не представлений, адже вантажопідйомність українського флоту складає 3689000 т – 0,17% світового DWT, кількість суден в Україні – 337 одиниць, в тому числі під українським прапором - 91 – 0,62% світового флоту [11].

На практиці склалася та довгий час залишається незмінною ситуація, коли українські судноплавні компанії здебільшого функціонують відокремлено від локальної системи морського транспорту, а саме оперують та управляють одиницями флоту, які зареєстровані під «зручними» прапорами держав із відкритими корабельними реєстрами та які здійснюють експортно-імпортні операції інших держав [14].

За дослідженням автора [13] можна виділити декілька причин, які спонукають до реєстрації суден під іноземними прапорами:

1) жорсткі умови для отримання права плавання під прапором України;

2) відповідно до митного законодавства України, при придбанні судна за кордоном, воно підлягає переміщенню в режим імпорту, зі сплатою ПДВ, митних зборів та платежів;

3) український прапор є неконкурентоспроможним на світовому ринку, що призводить до складнощів із залученням кредитів;

4) низький рівень правового забезпечення на міжнародному морському правовому полі;

5) недосконаліть системи державного регулювання та відсутність ефективного порядку реєстрації суден.

Невизначеність є основою для управління ризиками в морській логістиці. У судноплавстві часто доводиться приймати управлінські рішення з врахуванням різних сценаріїв розвитку. Однак, учасники морської торгівлі не були готові до кризових ситуацій та непередбачених ризиків на світовому рівні, досягнувши в 2019 році найнижчих показників динаміки тоннажу у світовій морській торгівлі з часів світової фінансової кризи 2008-2009 рр. Формуючи ланцюг поставок, можна заздалегідь передбачити можливі збої в його організації та врахувати настання відомих ризиків, однак неможливо заздалегідь передбачити поведінку різних учасників транспортного процесу в форс-мажорних обставинах, таких як:

зниження економічної активності по всьому світу через Covid-2019;

скорочення судноплавними компаніями кількості своїх суден та рейсів через застій у світовому обороті контейнерів на вантажних терміналах, у портах тощо;

подвійне бронювання контейнерних перевезень вантажовідправниками з метою обрання найкращого варіанту за ціною та швидкістю доставки;

надання переваги судноплавними лініями лише магістральним перевезенням у межах Азії на короткі відстані для підняття маржинальної дохідності;

нестача контейнерів через сукупність вище описаних подій;

перевантаженість портів внаслідок скорочення робочої сили як на терміналах, так і для виконання допоміжних функцій, наприклад, водіїв вантажівок тощо;

недостача кадрів на суднах.

Криза 2020 р. відрізняється від ситуації, що склалася на ринку десять років тому. Безумовно, уповільнення темпів економічного розвитку провідних країн та КНР, зокрема, призведе до зниження темпів торгівлі та вплине на обсяги морських перевезень на основних сегментах ринку. Економічна криза 2020 р. та пандемія COVID-2019 безумовно матиме вплив на світовий ринок праці моряків та може призвести до перерозподілу позиції та втрати Україною провідної позиції країни-постачальника трудових ресурсів [16]. Хоча власного торговельного флоту в України немає, проте, як стверджують вітчизняні

експерти морської галузі, країна стабільно входить до п’ятірки країн-лідерів за кількістю моряків на суднах під іноземним прапором [1].

Перевезення вантажів морським транспортом є і залишатиметься діяльністю підвищеного ризику. Найпоширеніші проблеми управління ризиками вантажних перевезень традиційно були дещо передбачуваними: стихійні лиха, механічні несправності суден та людські помилки. Однак, стрімке зростання міжнародної торгівлі та впровадження нових технологій означають, що галузь морських перевезень стикається з новим набором ризиків. Виявлення та пом'якшення цих ризиків є важливими, оскільки успіхи та провали судноплавної галузі можуть мати широке коло наслідків для світового бізнесу. Оскільки судновласник є ключовою ланкою в схемі доставки вантажів, це спричинює необхідність вироблення механізму оцінки ризиків, з якими він щодня зустрічається на практиці. Не слід забувати про те, що настання ризиків тягне за собою настання відповідальності та понесення збитків. При плануванні вантажних перевезень морським транспортом, використання фактичних даних відстеження суден для встановлення реального транзитного час від порту відправлення до порту прибуття стало досить складним завданням.

Висновки та пропозиції. Глобалізація призвела до зростання контейнеризації, а це, в свою чергу, до перевантаження й «заторів» у провідних портах світу і виникнення «торговельних війн» між учасниками перевізного процесу. Загалом, проаналізувавши ситуацію на міжнародному рівні, можна стверджувати, що світовий ринок морських перевезень – це ланцюжкова реакція, у якій поява одного негативного фактору, викликає взаємозалежність та непередбачені наслідки для кожного з учасників постачання. Судноплавні лінії, перевізники, експедитори, оператори терміналів, імпортери, експортери – усі постраждали від пандемії Covid-2019. Ситуація на світовому ринку морських перевезень є слабо прогнозованою або ж з невтішними сценаріями розвитку ще протягом декількох років. Саме тому, для ефективного вирішення ситуації, що склалася, всі учасники ланцюга поставок повинні розуміти, що відповідальність за майбутній стан речей лежить на всіх зацікавлених сторонах.

ЛІТЕРАТУРА

1. Берестенко В. Как морские контейнерные линии выходят на сушу. Порты Украины. URL: https://ports.ua /kak-morskie-kontejnernye-linii-vyhodyat-na-sushu/.
2. Новікова І. Море викликів та океан можливостей: світова криза морських перевезень вже в Україні. Інтерфакс-Україна. URL: https://ua.interfax.com.ua/news/blog/764071.html.
3. Економічна правда. За рік – на 300-500%. Чому злетіли ціни на морські перевезення та як це позначиться на Україні. *Економічна правда*. URL: https://www.epravda.com.ua/publications /2021 /08 /30 /67 7292/.
4. World Container Index - 21 Oct. *Drewry*. URL: https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry.
5. Jan Hoffman. How to cushion consumers from high maritime freight rates. *UNCTAD*. URL: https://unctad.org/news/how-cushion-consumers-high-maritime-freight-rates.
6. Beyond 20/20 WDS – Table view. *UNCTADstat*. URL: https://unctadstat.unctad.org/wds /TableViewer/ tableView.aspx?ReportId=32363.
7. World seaborne trade. *UNCTAD e-Handbook of Statistics 2020*. URL: https://stats.unctad. org /handbook /MaritimeTransport/WorldSeaborneTrade.html.
8. Убытки судоходных линий от коронавируса составляют 350 млн долларов в неделю. *Центр транспортных стратегий*. URL: https://cfts.org.ua/news/2020/02/18/ubytki_sudokhodnykh _liniy_ot_koronavirusa_sostavlyayut_350_mln_dollarov_v_nedelyu_57388.
9. Maritime transport indicators. *UNCTAD e-Handbook of Statistics 2020*. URL: https://stats.unctad.org /handbook/MaritimeTransport/Indicators.html.
10. Top 50 Ports – World Shipping Council. *World Shipping Council*. URL: https://www .worldshipping.org/top-50-ports.
11. Beyond 20/20 WDS - Table view. *UNCTADstat*. URL: https://unctadstat.unctad.org/wds /TableViewer /tableView.aspx.

12. Merchant fleet. *UNCTAD e-Handbook of Statistics* 2020. URL: https://stats.unctad.org /handbook/MaritimeTransport/MerchantFleet.html.

13. Ніякий І. Суден під українським прапором практично не залишилося: що робити. *LIGA.* URL: https://biz.liga.net/ekonomika/transport/opinion/sudov-pod-ukrainskim-flagom-prakticheski-ne-ostalos-chto-delat (дата звернення: 11.10.2021).

14. Зайдман Г.Б. Якубовський С.О. Світове господарство і міжнародні економічні відносини. *Економічний науково-практичний журнал «Причорноморські економічні студії»*. Серія 2021. №63. С. 11–19. DOI: https://doi.org/10.32843/bses.63-2.

15. NYK Fact Book I (2021). *Container Transport Operating*. URL: https://www.nyk. com /english/ir/library/fact/first/2021/__icsFiles/afieldfile/2021/05/24/2021_fb1_06_en.pdf

16. Кібік О.М., Хайминова Ю.В., Примаченко І.Ф. Інтеграційний потенціал структур морського бізнесу в умовах кризи. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*, (2 (71), 2020. 124 - 135. URL: https://doi.org/10.31375/2226-1915-2020-2-124-135.

REFERENCES

1. Berestenko V. (2021). Kak morske konteinernye lynyy vykhodiat na sushu. *Porty Ukrayni*, available at: https://ports.ua/kak-morskie-kontejnernye-linii-vyhodyat-na-sushu/ [in Russian].

2. Novikova I. (2021). More vyklykiv ta okean mozhlyvostei: svitova kryza morskykh perevezen vzhe v Ukraini. Interfaks-Ukraina, available at: https://ua.interfax.com.ua/news/blog/764071.html [in Ukrainian].

3. Ekonomichna Pravda (2021). Za rik – na 300-500%. Chomu zletily tsiny na morski perevezennia ta yak tse poznachytsia na Ukraini. *Ekonomichna Pravda*, available at: https://www.epravda.com.ua/publications 2021/08/30/677292/ [in Ukrainian].

4. World Container Index - 21 Oct. (2021). *Drewry*, available at: https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry.

5. Jan Hoffman (2021). How to cushion consumers from high maritime freight rates. *UNCTAD*, available at: https://unctad.org/news/how-cushion-consumers-high-maritime-freight-rates.

6. Beyond WDS – Table view (2020). *UNCTADstat*, available at: https://unctadstat.unctad.org /wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=32363.

7. World seaborne trade (2020). *UNCTAD e-Handbook of Statistics 2020*., available at: https://stats.unctad.org/handbook/MaritimeTransport/WorldSeaborneTrade.html.

8. Ubytky sudokhodnekh lynyi ot koronavyrusa sostavliaiut 350 mln dollarov v nedeliu (2020). *Tsentr transportnekh stratehyi*, available at: https://cfts.org.ua/news/2020/02/18/ubytki_sudokhodnykh_ liniy_ot_koronavirusa_sostavlyayut_350_mln_dollarov_v_nedelyu_57388 [in Russian].

9. Maritime transport indicators (2020). *UNCTAD e-Handbook of Statistics 2020*, available at: https://stats.unctad.org/handbook/MaritimeTransport/Indicators.html.

10. Top 50 Ports – World Shipping Council (2021). *World Shipping Council*., available at: https://www.worldshipping.org/top-50-ports.

11. Beyond 20/20 WDS - Table view (2020). *UNCTADstat*, available at: https://unctadstat.unctad.org /wds/TableViewer/tableView.aspx.

12. Merchant fleet (2020). *UNCTAD e-Handbook of Statistics* 2020, available at: https://stats.unctad. org/handbook/MaritimeTransport/MerchantFleet.html.

13. Niiakyi I. (2020). Suden pid ukrainskym praporom praktychno ne zalyshylosia: shcho robyty. *LIGA*, available at: https://biz.liga.net/ekonomika/transport/opinion/sudov-pod-ukrainskim-flagom-prakticheski-ne-ostalos-chto-delat [in Ukrainian].

14. Zaidman H.B. Yakubovskyi S.O. (2021) Svitove hospodarstvo i mizhnarodni ekonomichni vidnosyny. *Ekonomichnyi naukovo-praktychnyi zhurnal «Prychornomorski ekonomichni studii»*. Seriia 2021. №63. S. 11–19. DOI: https://doi.org/10.32843/bses.63-2 [in Ukrainian].

15. NYK Fact Book I (2021). *Container Transport Operating*, available at: https://www.nyk.com /english/ir/library/fact/first/2021/__icsFiles/afieldfile/2021/05/24/2021_fb1_06_en.pdf.

16. Kibik O.M., Khaimynova Yu.V., Prymachenko I.F. (2020). Intehratsiinyi potentsial struktur morskoho biznesu v umovakh kryzy. *Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti*, (2 (71), 124 - 135. https://doi.org/10.31375/2226-1915-2020-2-124-135 [in Ukrainian].

Petrenko Olha, PhD in Economics, Associate Professor
(Head of the Business logistics and Transport Technologies Department, State University of Infrastructure and Technologies)

Korniiko Yana, PhD in Economics, Associate Professor
(Associate Professor of the Business-Logistics and Transport Technologies Department State University of Infrastructure and Technologies)

Pozniakova Oksana, PhD in Economics, Associate Professor
(Associate Professor of the Business-Logistics and Transport Technologies Department State University of Infrastructure and Technologies)

PRIORITIES IN THE IMPLEMENTATION OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT COMPONENT

The article presents a general analysis of world maritime trade trends, namely, the dynamics of changes in the cost of delivery of a 40-foot container since the beginning of the Covid-2019 pandemic, the general dynamics of tonnage in world maritime trade (including tonnage loaded and unloaded by maritime trading regions), container turnover of the 10 largest ports in the world, container port transportation by economic groups, the structure of changes in the world fleet by major types of ships over the past 40 years, as well as the regional distribution of the world merchant fleet by owners. It has been proven that maritime trade participants were not prepared for crises and unforeseen risks at the global level, reaching in 2019 the lowest dynamics since the global financial crisis of 2008-2009. It has been established that forming a supply chain can predict possible failures in its organization and take into account the occurrence of known risks, but it is impossible to predict the behavior of various participants in force majeure, such as Covid-2019, declining economic activity in the world, lack of containers and personnel. vessels, reduction by shipping companies of the number of their vessels and voyages due to stagnation in the world turnover of containers at cargo terminals, in ports, double booking of container shipments by shippers in order to choose the best option for price and speed of delivery, giving preference to shipping lines only for short-distance trucking within Asia to raise marginal profitability; port congestion due to labor reductions both at terminals and to perform ancillary functions, such as truck drivers, etc. It is concluded that the container crisis in the maritime transport market has negatively affected the activities of shipping companies and the economy of the world.

Keywords*: container turnover, shipping companies, world maritime trade, container lines, seaports, risks.*