

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Кафедра статистики та математичних методів в економіці

РЕФЕРАТ
кваліфікаційної роботи
на здобуття освітнього ступеня магістр
зі спеціальності 051 «Економіка»
(шифр та найменування спеціальності)
За освітньою програмою
«Статистика бізнесу»
(назва освітньої програми)

на тему:
**«Статистичний аналіз морських вантажних перевезень на прикладі компанії А.Р.
Moller-Maersk Group»**

Виконавець:

Студентка факультету економіки та
управління підприємництвом

Штельмашук М.С. _____

Науковий керівник:

к.е.н., доцент

Ольвінська Ю. О. _____

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність проблеми. Одним з факторів успішного функціонування промислових підприємств, організацій торгівлі та сфери послуг є потреба в скороченні витрат, задля збереження конкурентоспроможних цін на ринку. Витрати, пов'язані з доставкою вантажів є важливими до врахування у процесі ціноутворення. Тож ринок морських вантажних перевезень охоплює широкий кут економічного простору, не обмежуючись лише сферою транспортної діяльності, що робить дослідження важливим та актуальним.

Мета і завдання кваліфікаційної роботи. Виявлення тенденцій розвитку морських вантажних перевезень на прикладі аналізу діяльності провідної морської лінії A.P. Moller-Maersk Group.

Основними завданнями кваліфікаційної роботи є:

1. Розглянути сутність міжнародних морських вантажних перевезень та їх типи.
2. Дослідити ринок міжнародних морських вантажних перевезень.
3. Проаналізувати економічний стан та ефективність міжнародної діяльності підприємства.
4. Оцінити ефективність міжнародних транспортних послуг підприємства.
5. Дослідити структуру та основні принципи діяльності компанії.
6. Розглянути переваги та недоліки, проблеми та перспективи ринку морських вантажних перевезень.
7. Визначити основні ризики, що можуть виникнути в транспортній діяльності
8. Проаналізувати вплив воєнних дій в Україні на галузь морського транспортування в Україні.

Об'єкт дослідження. Об'єктом дослідження кваліфікаційної роботи є теоретичні, методичні та прикладні аспекти розвитку світового ринку морських перевезень.

Предмет дослідження. Предметом дослідження кваліфікаційної роботи є статистичний аналіз особливостей розвитку світового ринку морських перевезень в контексті дослідження їх проблем і перспектив розвитку на прикладі компанії A.P. Moller-Maersk Group.

Методи дослідження. При виконанні кваліфікаційної роботи використовувались такі статистичні методи: монографічний метод дослідження наявних інформаційних і літературних джерел, наукових праць, метод описової статистики; економіко-математичні і статистико-аналітичні методи і прийоми: зведення і угруповання статистичних даних; аналіз рядів динаміки.

Інформаційною базою дослідження є наукові публікації вітчизняних і закордонних вчених, нормативно-законодавчі акти України, використані навчально-практичні посібники, фінансова документація організації, статті з журналів. Вивчена

законодавча і нормативна база, яка відноситься до організації діяльності сфери міжнародних вантажних перевезень.

Структура кваліфікаційної роботи. Кваліфікаційна робота складається з вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел, додатків.

Публікації. За результатами виконання кваліфікаційної роботи магістра опубліковано статтю:

1. Штельмашук, М. С. Наслідки пандемії COVID-19 у галузі міжнародного морського транспортування [Текст] / М. С. Штельмашук, Ю. О. Ольвінська // Статистика – інструмент соціально-економічних досліджень : збірник наукових студентських праць. Випуск 8. Частина II – Одеса, ОНЕУ. – 2022

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовано актуальність теми кваліфікаційної роботи, сформульовано мету та завдання, визначено об'єкт, предмет і методи дослідження, відображено наукову новизну та практичне значення отриманих результатів.

В першому розділі кваліфікаційної роботи **«Теоретично-методологічні основи статистичного дослідження морських вантажних перевезень»** було розглянуто методологічні та теоретичні основи поняття морських вантажних перевезень, було висвітлено законодавчі та нормативні бази у сфері перевезень, наведено основні типи перевезень; розглянуто основні проблеми розвитку та сучасний стан ринку морських перевезень у світі, досліджено структуру ринку морських вантажних перевезень.

В другому розділі кваліфікаційної роботи **«Статистичний аналіз діяльності компанії Маерск»** було висвітлено основні засади нової концепції діяльності компанії A.P. Moller – Maersk, досліджено результати її впровадження. Проаналізовано систему управління ризиками в компанії та розглянуто основні ризики. Проаналізовано результати діяльності компанії у 2022 році.

У третьому розділі кваліфікаційної роботи **«Актуальні проблеми морської транспортної діяльності»** розглянуто екологічні проблеми морського транспортування на прикладі компанії A.P. Moller – Maersk та можливі шляхи підвищення екологічності морського транспорту. Також проаналізовано стан ринку морських вантажних перевезень в Україні на фоні воєнних подій, висвітлено шляхи пристосування ринку морських вантажних перевезень до введених обмежень.

ВИСНОВКИ

Сучасний вантажний морський транспорт є невід'ємною частиною міжнародної транспортної системи і хоча цей вид транспортування винайшли ще в 3500 р. до н.е., на глобальному рівні досі не досягнуто єдиних правових норм регулювання морської логістики. На сьогоднішній день галузь морського права ґрунтується на

чотирьох документах: це - Гаазькі правила, Правила Гаага-Вісбі, Гамбурзькі правила та Роттердамські правила.

Основною характерною рисою ринку морського транспортування сьогодні є глобалізація. На ринку світової морської торгівлі домінуюче місце займає Азія - з часткою 54% світового товарообороту, особливо Китай.

Контейнеризація вантажів виступає одним із найважливіших резервів підвищення продуктивності, зниження собівартості транспортних послуг та підвищенню якості обслуговування клієнтів. Як свідчать результати досліджень, сучасний глобальний ринок контейнерних перевезень динамічно розвивається, посилюючи позиції держав у міжнародній транспортній системі та є перспективним.

Пандемія COVID-19 порушила роботу морського транспорту, хоча результат виявився менш руйнівним, ніж очікувалось. Шок в першій половині 2020 року привів до того, що морська торгівля скоротилася на 3,8%, але у другій половині почалося відновлення, тож вже в третьому кварталі 2020 року об'єми повернулися, як для контейнерної торгівлі, так і для насипних вантажів.

У сфері морських перевезень, як і в інших галузях, відбувається активна консолідація бізнесу: скорочується кількість великих гравців, основні операції та активи концентруються у межах дедалі меншого числа підприємств: сукупна ринкова частка 10 найбільших судноплавних контейнерних складає 84,7 %.

AP Moller - Maersk у 2022 році втратила свої передові позиції, поступившись місце лінії MSC. Це пов'язано з прагненням Maersk стати інтегральним постачальником послуг, надаючи послуги не тільки на воді, а й на суші та в повітрі. Maersk активно розвиває наземні транспортування та термінальні потужності. Аналіз діяльності компанії виявив, які ключові проблеми постали у галузі морського транспортування за останні роки. На фоні підвищеного попиту після пандемії COVID-19, сфера транспортної логістики боролася з перенавантаження портів та терміналів, затримками через «вузькі місця», недостатньою кількістю обладнання та потужностей.

Як наслідок нестабільної політичної ситуації у світі, початку нової хвилі кризи та невизначеності клієнтів щодо свого майбутнього, в 2022 році попит на морські перевезення знизився, що вирішило проблему перевантаженості.

Сьогодні важливо слідкувати за тенденціями в сучасному світі, AP Moller - Maersk моніторить ринок та прагне бути новатором на шляху до цифровізації процесів морського транспортування, аби залишатися конкурентоспроможними гравцями у великому бізнесі.

Компанія AP Moller - Maersk є гарним прикладом бізнесу, що піклується не лише про фінансові результати, а й про соціальні та екологічні проблеми. Еко-свідомість стає популярною та необхідною мірою задля нашого безпечного та здорового майбутнього. Тож долучення великих транспортних компаній та підприємств до розвитку зеленого палива та електрифікації процесів є важливим на шляху до зниження ризиків екологічного забруднення.

З початком війни морські порти України тимчасово зупинили діяльність через мінну небезпеку, а також через загрозу піратства з боку кораблів Чорноморського флоту РФ. Вантажооборот морських торгових портів України з початку військового вторгнення до Росії скоротився до мінімуму. На початку травня 2022 року Міністерство інфраструктури України видало наказ про закриття кількох південно-східних морських портів. Згідно з документом, з 28 квітня 2022 року морські порти Бердянськ, Маріуполь, Скадовськ та Херсон закрито до відновлення контролю над ними.

Станом на кінець травня 2022 року у портах України було заблоковано майже 22 млн т зерна. Це набагато більше, ніж потрібно країні для внутрішнього споживання, а відтак надлишок зернових за звичних умов відправляли на експорт. Так, до вторгнення російської федерації на територію України експорт зернових з України становив близько 5 млн т щомісячно та 50 млн т щорічно. Іноді цей показник взагалі сягав 65 млн т. За обсягами експорту наша країна входила до п'ятірки найбільших експортерів зернових у світі, Україна експортувала $\frac{3}{4}$ від того, що виробляла, оскільки внутрішнє споживання зернових становило всього 20–25%. Україна постачала 12% світового експорту пшениці, понад 15–20% ячменю і понад 50% соняшникової олії. Для прикладу, це 28% потреб Індонезії та 21% Бангладеша.

До початку війни основний зерновий потік на експорт проходив через морські порти Миколаєва, Одеси та Чорноморська. Морем у 2021 році Україна експортувала 49,5 млн т зернових із 51,2 млн т. На перевезення суходелом (залізничним транспортом чи автотранспортом) припадало не більше 2–5% загального обсягу.

Однак повномасштабне вторгнення російської федерації на територію України зумовило блокування експорту зерна через закриті морські шляхи, мінування підступів до портів та домінування російського флоту в Чорному морі. Так, з лютого не працюють порти Одеси та Одеської області (порт «Південний»), Чорноморська, Білгород-Дністровського, Миколаєва (порт «Ольвія»). Порти Херсона, Маріуполя, Бердянська та Скадовська захоплені окупантами. Щонайменше 100 суден зараз заблоковані в портах Чорного моря.

За даними експертів, це спричиняє втрати економіки на суму, більшу ніж 170 млн. дол. США щодня. За деякими підрахунками, припинення експорту українського зерна призведе до втрати 50% усіх валютних надходжень до нашої країни. Якщо взяти в абсолютних цифрах, це від 21 до 27 млрд. дол. США.

Зазначене, в свою чергу, спричинить недоотримання коштів аграріями та банкрутство сільськогосподарських підприємств, а також призведе до збільшення ризиків для економічного відтворення виробничого циклу наступного року.

Хоча підписання зернової угоди полегшило напружену ситуацію з експортом в країні, воно не вирішило в повній мірі проблему задоволення попиту та потреб українських виробників та споживачів. Більша частка зерна так і залишається неекспортованою.

Укрзалізниця заявила про готовність терміново організувати доставку сільськогосподарської продукції залізничним транспортом до кордонів з Румунією,

Угорщиною, Словаччиною, Польщею. Однак налагодження нової логістики потребує часу і додаткових коштів (експерти стверджують, що вартість нової логістики зросла в 4 рази), і навіть там, де її вдається встановити, можливості перевезення українського зерна є обмеженими (максимум 600 тисяч т зерна щомісячно).

Виробники, що змогли збільшити вартість свого товару внаслідок дорожчої вартості доставки, змінили ланцюги поставок використовуючи найближчі іноземні портові інфраструктури. Такий шлях призводить до виникнення надлишкових витрат на залізничну чи авто-доставку вантажу до найближчого порту, що з економічної точки зору, може бути використано не кожним бізнесом.

Отже, як свідчить проведене дослідження, галузь морського транспортування – невід’ємна частина світової системи, що залежить від політичних, економічних чи соціальних чинників та в свою чергу впливає на весь світовий ринок товарів. Наве хвилі в морі змінюються тенденції, постають нові проблеми, з’являються «вузькі місця», але ринок швидко пристосовується до будь-яких «погодних» умов, бо морське транспортування є незамінним, унікальним, та важливим у світовому товарообороті.

