

– залучення всього персоналу підприємства в екологічну діяльність; раціональне і ефективне використання всіх можливостей, що є на підприємстві, для розв'язання екологічних проблем;

– регулярні аналіз і оцінка досягнутих результатів діяльності; систематичний перегляд і вдосконалення екологічної політики, планування і організації діяльності відповідно до досягнутих результатів; використання незалежної оцінки результатів діяльності (екологічний аудит);

– здійснення підприємством активної зовнішньої екологічної діяльності; розвиток відносин і конструктивна співпраця з усіма зацікавленими в екологічних аспектах діяльності підприємства особами і сторонами: акціонерами, інвесторами, партнерами, споживачами, постачальниками, конкурентами, громадськістю і населенням;

– підготовка і поширення ініціативної екологічної звітності («зелена» звітність); аналіз звітності.

В умовах реструктуризації і зміни форм власності використання ринкових механізмів екологічного регулювання особливо актуально, оскільки існуючі в Україні моделі організації та управління природокористуванням не забезпечують узгодженості економічних і природоохоронних цілей в масштабах країни, що обумовлює необхідність розробки системи екологічного менеджменту як більш прогресивної моделі організації управління природокористуванням в умовах ринкових трансформацій.

Система екологічного менеджменту підприємства має функціонувати так, щоб показники екологічності постійно підтримувалися на рівні екологічних вимог, які постійно зростають, і забезпечували своєчасну не капіталомістку модернізацію технологічних вузлів і систем. Такі показники еколого-економічної безпеки мають велике значення як для стану екологічної безпеки, так і для економічного функціонування в цілому.

#### *Література:*

1. Екологічне підприємництво : навчальний посібник / [Шевчук В.Я., Саталкін Ю.М., Навроцький В.М. та ін]. К. : Мета, 2001. 191 с.

2. Галушкіна Т.П. Экономические инструменты экологического менеджмента (теория и практика). Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2000. 280 с.

## **ВПЛИВ ПАНДЕМІЇ COVID-19 НА СВІТОВІ МОРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ**

*Белятинська А.А.*

*Науковий керівник : Клименко І.С., к.т.н., доцент  
Національний транспортний університет*

Відомо, що близько 90% світової торгівлі здійснюється з використанням морського транспорту, який і досі залишається одним з самих «дешевих» видів транспорту. При цьому найбільш очевидними негативними наслідками пандемії

COVID-19 для галузі стали падіння ставок морського фрахту, надлишок вільних контейнерів та швидке введення нових екологічних вимог.

Світовий контейнерний індекс, що відображає середню вартість фрахту, поступово знижувався з середини грудня 2019 року у зв'язку із сезонними факторами [1], однак у лютому-березні 2020 року стався різкий обвал цін на 15%.

У той же період середній час очікування кораблями розвантаження у шести найбільших портах світу був на 32% нижче за середні значення. Проте вже наприкінці квітня цей показник на 20% перевищував середні значення, показуючи поновлення транспортної активності. Надалі згідно з прогнозами очікується її поступове відновлення. На тлі скорочення обсягів морських вантажоперевезень одинадцять із дванадцяти найбільших морських ліній змушені були повернути взяти в оренду судна їх власникам. Основні скорочення припали на датську компанію Maersk та міжнародну компанію MSC (зі штаб-квартирою у Швейцарії). Загалом вони відмовилися від суднів сукупною вантажною місткістю 236 тис. двадцятифутових еквівалентів. Водночас, перевізник НММ (Південна Корея) з тих же причин зіткнувся зі зростанням кількості вільних судів, отримавши назад орендовані раніше транспортні засоби. Через швидке відновлення попиту на морські перевезення після світового локдауна, спричиненого пандемією COVID-19 та відновлення роботи портів виник дефіцит контейнерів, який спричинив збільшення середньосвітової вартості перевезення одного контейнера майже на 370% за останній 2021 рік. На деяких напрямках, які користуються популярністю, ціни зросли на 500%. Пандемія спричинила хаос та фінансові проблеми не тільки в транспортній галузі, а у галузі виробництва товарів. Першою країною, яка змогла вийти з пандемічної кризи став Китай. Оперативна робота по відновлення експорту товарів зайняла декілька місяців від початку пандемії в Європі та США, що дало змогу Китаю опинитися на більш вигідній позиції. Але основна проблема полягала в тому, що контейнери, доставлені транспортними компаніями з Китаю до США не проходили зворотній шлях, а залишались в портах США. Це було пов'язано з тим, що вантажі, які доставлялись в європейські та американські порти оброблялись набагато довше ніж до пандемії. Затримки відбувалися і на зворотньому шляху до Китаю на етапі завантаження товару в контейнери. Через вищенаведені причини збільшився в два рази середній час обігу одного контейнера. Через затримки і накопичення контейнерів за межами Китаю виник дефіцит контейнерів, а тариф на контейнерні перевезення зріс в рази. На рисунку 1 наведено глобальний індекс ставок контейнерного фрахту.

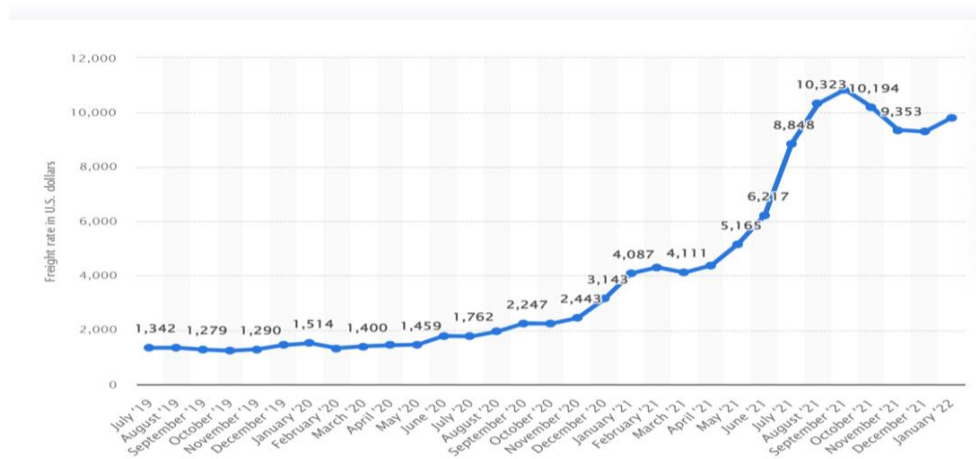


Рис.1 Глобальний індекс ставок контейнерного фрахту з липня 2019 року по січень 2022 року (у доларах США) [2]

Швидке зростання у ставках фрахту відбулося у деяких регіонах, що розвиваються, таких як наприклад Африка і Латинська Америка. На початку 2021 року ставка фрахту була пікова на всіх маршрутах. У порівнянні, мінімальне підвищення у ставці фрахту було зафіксовано на Північному американському маршруті (+63 відсотки), в той же час ставка фрахту з Китаю у Південну Америку була вища на 443 відсотки, ніж середня ставка для цього маршруту. Ці відмінності зумовлені тим, що довші маршрути, такі як: Китай - Південна Америка і Китай - Західна Африка, вимагають більше суден щотижневого обслуговування, тому велика кількість контейнерів мала великі затримки саме на цих напрямках [3]. Тому, коли порожні контейнери були у дефіциті, імпортер у Бразилії або Нігерії повинен був платити не лише за транспортування повного імпортного контейнера, але й за утримання порожнього контейнера.

Отже, морські перевезення займають значну долю всіх світових перевезень. Відбувається розширення мережі перевезень, збільшується асортимент продукції та змінюється вантажопідйомність суден. Пандемія та карантинні обмеження виявили неготовність морських перевезень до таких глобальних змін в умовах роботи транспорту, що відобразилося на кожному підприємстві, яке працює в полі світової торгівлі. Тому потрібно знаходити шляхи та методи зниження негативного впливу таких ситуації в подальшому «економічному житті» кожного такого підприємства.

#### *Література:*

1. Примачев Н.Т., Кузьменко Е.М. Проблемы управления устойчивостью глобального рынка морской торговли. Развитие методов управления та господарювання на транспорті. 2019. № 2(67). С. 16–27
2. URL: <https://www.statista.com/statistics/1250636/global-container-freight-index/> (дата звернення 21.02.2022)
3. Дайджест. Транспортная сфера в контексте COVID-19. Департамент международного и регионального сотрудничества. 2020. 53 с.