

УДК 656.614.3

DOI 10.47049/2226-1893-2025-2-151-162

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ НА РИНКУ СВІТОВОГО СУДНОПЛАВСТВА

О.Д. Вишневська

к.т.н., доцент

доцент кафедри «Експлуатація флоту і технологія морських перевезень»

ORCID ID: 0000-0003-1021-3176

Одеський національний морський університет, Одеса, Україна

Анотація. Досліджено ряд тенденцій, що впливають на стан сучасної світової судноплавної галузі. Розглянуто вплив цих тенденцій на хід протікання перевізного процесу.

Проаналізовано новітні дослідження, присвячені вивченню сучасного стану морської судноплавної галузі. Досліджено баланс попиту та пропозиції на тоннаж. Враховано роль нових торговельних альянсів між морськими перевізниками, причини та наслідки даних об'єднань для судноплавної галузі.

Відмічено проблему пропускнуєї спроможності портів через недостатнє інвестування, застарілу перевантажувальну інфраструктуру, нестачу робочої сили та постпандемійні зрушення.

Враховано роль новітніх технологій у підвищенні ефективності транспортної інфраструктури та зростанні пропускнуєї спроможності портів. Досягається це завдяки автоматизації процесів, оптимізації вантажних робіт, зниженню ролі людського фактору та зменшенню витрат часу.

Відмічено вплив геополітичних факторів на морські перевезення, що може спричинити перебої в перевезеннях, підвищити непродуктивні витрати часу, призвести до заторів в портах та знизити ефективність ланцюгів постачань у цілому.

Враховано роль торговельної політики, як фактора, що здатний призвести до збільшення витрат, та створити додаткові обмеження до певних ринків. Досліджено тенденції на ринку морських перевезень вантажів багатоцільовими суднами та суднами контейнеровозами.

Розглянуто нагальні тенденції, щодо списання та поповнення світового торговельного флоту. Виявлено, які економічні, політичні та технологічні фактори можуть вплинути на транспортну галузь.

Ключові слова: вантажні перевезення, багатоцільові судна, тоннаж, судноплаводство, вантажопотоки, альянси.

UDC 656.614.3

DOI 10.47049/2226-1893-2025-2-151-162

MODERN TRENDS IN THE WORLD SHIPPING MARKET

O.D. Vyshnevskia

PhD, Associate Professor

Ph.D., associate professor of the department

«Operation of the fleet and technology of sea transportation»

ORCID ID: 0000-0003-1021-3176

Odesa National Maritime University, Odesa, Ukraine

Abstract. *A set of trends influencing the state of the modern global shipping industry are studied. The influence of these trends on the course of the transportation process is considered. The latest studies dedicated to the study of the current state of the maritime shipping industry are analyzed. The balance of supply and demand for tonnage is studied. The roles of new trade alliances between maritime carriers, the reasons and consequences of these alliances for the shipping industry are taken into account. The problem of port throughput due to insufficient investment, outdated handling infrastructure, labor shortages and post-pandemic shifts is noted. The role of new technologies in increasing the efficiency of transport infrastructure and increasing port throughput is taken into account. This is achieved through process automation, optimization of cargo operations, reducing the role of the human factor and reducing time costs. The influence of geopolitical factors on maritime transportation is noted, which can entail disruptions in transportation, increase unproductive time costs, lead to traffic jams in ports and reduce the efficiency of deliveries in general. The role of trade policy as a factor capable of increasing costs and creating additional restrictions on certain markets is taken into account. Trends in the market for transportation by multi-purpose and container vessels are studied. Current trends concerning the decommissioning and replenishment of the world merchant fleet are considered. Current trends in the write-off and replenishment of the world merchant fleet are considered. Economical, political and technological factors that can affect the transport industry are revealed.*

Keywords: *cargo carriages, multi-purpose vessels, tonnage, shipping, cargo flows, alliances.*

Вступ. Потреби економіки країни у морських перевезеннях зумовлює необхідність інтенсивного розвитку вітчизняного морського флоту. Щоб задовольнити ці потреби повністю і з максимальним ефектом, потрібно забезпечити як кількісне зростання морського тоннажу, так і якісне його поліпшення. Необхідно визначити кількість нових суден задля задоволення потреби країни у морських перевезеннях,

обґрунтувати техніко-експлуатаційні характеристики, необхідний обсяг поповнення флоту конкретними типами суден.

У реальних умовах зростає значення техніко-економічного обґрунтування проєктів морських вантажних суден, призначених для поповнення вітчизняного флоту. Це визначається насамперед порівняно високим рівнем витрат на будівництво та експлуатацію. Посилюється необхідність урахування комплексу факторів, що визначають експлуатаційні та економічні показники роботи суден.

Постановка задачі. Сутність комплексної задачі обґрунтування типу судна для вантажних перевезень у тому, щоб встановити сукупність його техніко-експлуатаційних характеристик, коли забезпечується досягнення найкращих результатів експлуатації.

Серед питань удосконалення техніко-економічного обґрунтування вантажних суден заслуговує на увагу економічне обґрунтування проєктів суден залежно від сфери використання флоту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сучасній судноплавній галузі властиві динамічні зміни та жорстке конкурентне середовище. Усебічне дослідження специфіки роботи морських суден в різних умовах експлуатації та моніторинг діючих тенденцій у галузі є принциповим для отримання конкурентної переваги. Дослідженню даних тенденцій присвячена велика кількість робіт, як серед іноземних, так і серед вітчизняних авторів.

Так, сучасному стану світового флоту, поповненню та списанню тоннажу було приділено увагу у дослідженнях [1; 2].

Робота різних типів суден в різних умовах експлуатації була розглянута у дослідженнях [3; 4; 6; 7].

Сучасні тенденції на морському транспорті було розглянуто у роботах [5; 8; 10].

Технологічні інновації у судноплавній галузі були досліджені у роботі [9].

Питання оптимізації процесу вантажних перевезень розглянуто у роботі [11].

Результати. Ринок морських вантажоперевезень у 2025 році зіткнеться зі складним балансом попиту та пропозиції. Очікується, що обсяги контейнерних перевезень зростуть на 3-4 %, що відображає стійкий попит на послуги з доставки. Однак розширення потужностей випереджатиме це зростання, створюючи сценарій надмірної пропозиції. Цей дисбаланс може стабілізувати ставки, але може призвести до посилення конкуренції між перевізниками.

- Прогнозується зростання попиту на морські вантажоперевезення на рівні 3-4 %, за консервативною оцінкою у 3 % через поточні економічні умови.

- Потужність має значно збільшитись у міру виходу на ринок нових вантажних суден.

- Високі ставки фрахту зберуться через розрив між попитом та пропозицією.

Економічне відновлення та геополітична напруженість визначатимуть ставки фрахту у 2025 році. Інфляція залишається критичним фактором, збільшуючи витрати на доставку за рахунок зростання цін на паливо та сировину. Низька впевненість споживачів та зростання імпорتنих мит США можуть ще більше підірвати попит.

- Інфляційний тиск спричинить зростання експлуатаційних витрат, що вплине на фрахтові ставки.

- Нерівномірне відновлення світової торгівлі призведе до коливань попиту у різних регіонах.

- Геополітична напруженість, включаючи потенційні страйки в портах та зміни тарифів, порушить торгові шляхи та збільшить волатильність.

Фрахтові ставки на основних торговельних шляхах відчують різні рівні волатильності. Ключові маршрути, такі як Азія-Європа та Азія-США, будуть відчувати значні коливання через динаміку попиту та пропозиції. Навпаки, маршрути з Європи до США та з Європи до Азії, як очікується, залишаться стабільними.

- Порожні рейси та проблеми з експлуатаційною надійністю сприятимуть волатильності ставок.

- Збої, такі як зміни маршрутів Суецького каналу, продовжуватимуть впливати на графіки перевезень.

- Укладання контрактів, що базуються на динамічному ціноутворенні дозволять ефективніше адаптуватися до цих коливань, узгоджуючи витрати з ринковими тенденціями.

Управління пропускнуою спроможністю та перевантаженістю портів залишиться найважливішою проблемою у 2025 році. Суворіші екологічні норми знизили швидкість судноплавства і збільшили попит на чистіше паливо, що призвело до затримок у ланцюгах поставок. Недостатні інвестиції в інфраструктуру призвели до того, що багато портів залишилися із застарілими спорудами, нездатними обробляти обсяги торгівлі, що невинно зростають. Нестача робочої сили, викликана старінням робочої сили та постпандемічними зрушеннями, ще більше ускладнила роботу портів. Геополітична напруженість, особливо в Червоному морі, змусила судна змінювати маршрути, збільшуючи перевантаженість альтернативних портів. Крім того, загрози кібербезпеці порушили ефективність портів, що призвело до затримок у роботі. Вирішення цих проблем вимагає запобіжного планування та інвестицій у сучасну інфраструктуру та розвиток робочої сили.

Технологічні досягнення створюють можливості для вирішення проблем пропускнуої спроможності та підвищення ефективності. Робототехніка та автоматизація оптимізують обробку вантажів, скорочують людські помилки та мінімізують час очікування. Великі дані та аналітика допомагають виявляти тенденції та оптимізувати процеси, дозволяючи приймати більш обґрунтовані рішення. Автономні судна підвищують безпеку та скорочують витрату палива. Компанії, які впроваджують предиктивну аналітику, повідомили про покращення своєчасних поставок на 30 % та

зниження витрат на доставку на 15 %. Крім того, екологічно чисті інновації в галузі судноплавства, такі як альтернативні види палива, такі як зріджений природний газ та водень, скорочують вуглецевий слід в галузі. Впровадження цих технологій допоможе залишатися конкурентоспроможними на ринку, що розвивається.

Геополітична напруга продовжує змінювати глобальний ринок морських перевезень. Зміна торговельних альянсів змушує компанії адаптуватися до нової динаміки торгівлі. Наприклад, збої в усталених торговельних маршрутах часто призводять до затворів у портах і тривалішого часу транзиту. Ці зміни безпосередньо впливають на потік вантажів, створюючи неефективність у ланцюгу поставок. Суецький канал, критично важливий судноплавний маршрут, зіткнувся з підвищеними ризиками через наростання кризових явищ на Близькому Сході. Оскільки судна переходять на альтернативні маршрути, фрахтові ставки на ключових судноплавних колах різко зростають.

Торговельна політика, включаючи тарифи та санкції, відіграє значну роль у формуванні ринку морських перевезень. Ці заходи порушують ланцюги поставок, збільшуючи витрати та обмежуючи доступом до певних ринків. Наприклад, потенційні зміни тарифів, пов'язані з результатами виборів у Сполучених Штатах, можуть змінити динаміку торгівлі в усьому світі.

Перестановка альянсів морських перевізників сигналізує про майбутні зміни у світовому судноплавстві. Мета полягає в тому, щоб надавати більш ефективні, надійні та різноманітні послуги. Щоб досягти успіху, відправники вантажу повинні бути інформовані, адаптивні і відкриті для переоцінки своїх стратегій. У 2025 році морський сектор пропонує нові можливості та посилює конкуренцію, приносячи користь компаніям, що беруть участь у світовій торгівлі.

Для відправників вантажу перестановка альянсів представляє як можливості, так і проблеми. З одного боку, нові варіанти обслуговування, покращений час транзиту та покращені пропозиції вантажів можуть принести користь компаніям, які прагнуть оптимізувати свої ланцюжки поставок. З іншого боку, перехідний період може спричинити збої, оскільки судна перепозиціонуються, перевізники пристосовуються до нових торговельних партнерів, а деякі альянси змінюють порти заходів.

Переваги:

- Нові пропозиції послуг із покращеним часом транзиту.
- Більша різноманітність у судноплавних продуктах та послугах.
- Переваги першого заходу у ключових портах.

Недоліки:

- Потенційні проблеми переходу під час перепозиціонування суден.
- Можливі затримки у процесі документообігу, таких як заявки на небезпечні вантажі.

Проблеми початкового етапу, оскільки перевізники налаштовують нові партнерства.

Наочне зображення нових альянсів у 2025 році, можна побачити на рис. 1.

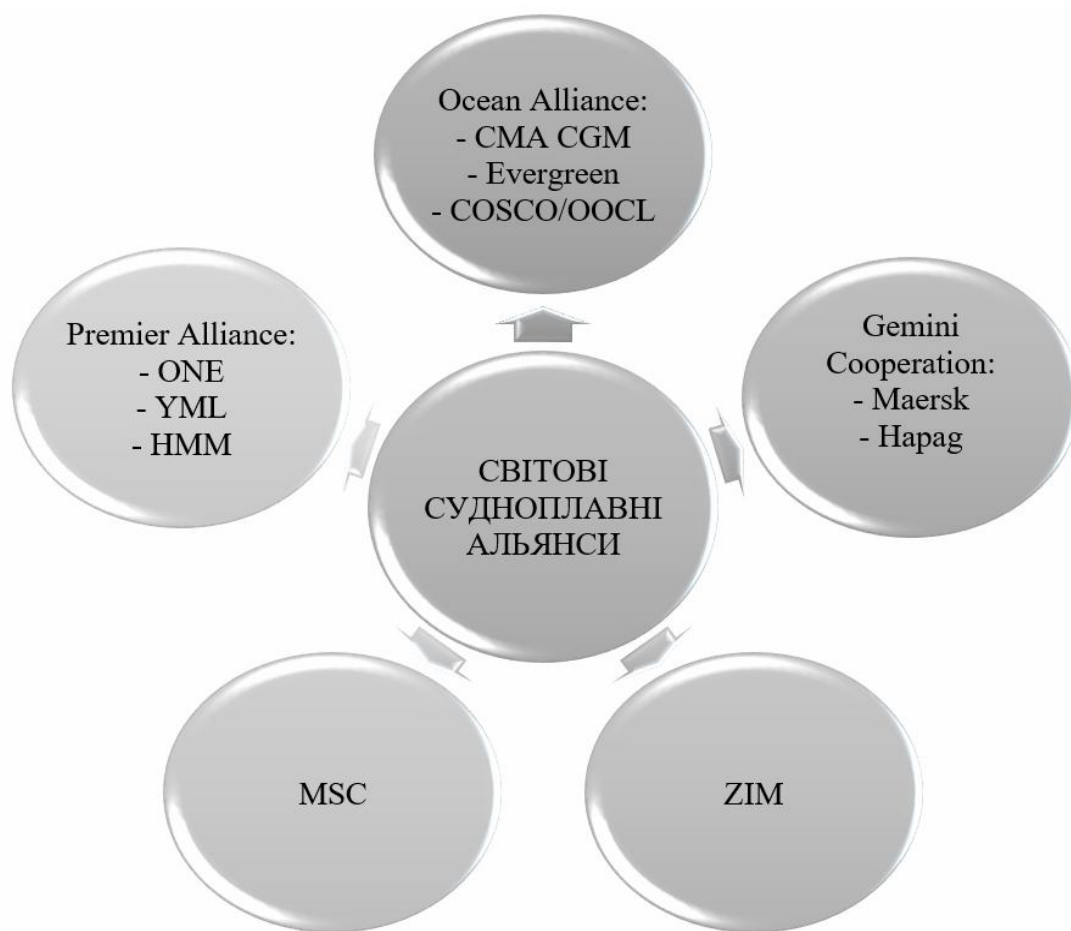


Рис. 1. Оновлені судноплавні альянси, станом на 2025 рік

Реальними бенефіціарами нещодавно оголошених мереж є відправники вантажу. Ці перепроєктовані мережі пропонують більше послуг та ширший та різноманітніший вибір завдяки своїм різним конфігураціям. Очікується, що ця різноманітність у пропозиціях послуг забезпечить відправникам вантажу більше щотижневих відправлень, більшу гнучкість і потенційно кращі терміни виконання, що може значно підвищити продуктивність ланцюжка поставок.

Щоб орієнтуватися в цьому новому ландшафті, відправники вантажу повинні дотримуватися ряду важливих стратегій:

1. Відстеження нових пропозицій послуг та змін у мережі має вирішальне значення. Варто регулярно перевіряти варіанти маршрутів, щоб знайти найкращі терміни виконання або більш часті послуги.

2. Готовність до потенційних збоїв у перехідний період. Слід розглянути можливість доступу до всіх альянсів, щоб гарантувати безперебійну доставку вантажів навіть у періоди невизначеності.

3. З перерозподілом мереж відправники вантажу повинні переглянути свої стратегії. Чи існують нові прямі сполучення, які можуть оптимізувати продуктивність ланцюга постачання? Чи можуть ці нові послуги забезпечити більшу надійність?

4. Раннє бронювання дуже важливе – варто розміщувати замовлення за 3-4 тижні до дати готовності вантажу, щоб забезпечити безперебійну обробку та уникати змін в останню хвилину при проведенні вантажних операцій в порту, місцях вивантаження або готовності вантажу, щоб звести до мінімуму збої.

Ринок багатоцільових суден (MPV – multi-purpose vessel) демонструє позитивні перспективи для фрахтувальників та судновласників, незважаючи на такі проблеми, як геополітичні конфлікти та очікувані торговельні мита. Цей оптимізм насамперед підживлюється попитом на проектні вантажі, який підтримує використання проектних перевізників та допомагає підтримувати вищі ставки.

Вартість перевезення генеральних та проектних вантажів зросте у 2025 році через динаміку торгівлі

Індекси морських перевезень для генеральних та проектних вантажів зростуть у 2025 році, але розрив між індексом генеральних вантажів та індексом проектних вантажів, ймовірно, збільшиться через різну динаміку, що впливає на обидва ринки судноплавства. Використання суден проектних вантажів збільшиться на тлі скорочення пропозиції та високого попиту на проектні вантажі. Навпаки, судна генеральних вантажів матимуть альтернативні методи транспортування своїх вантажів. Загальна ефективність ринків контейнерів та сухих насипних вантажів суттєво вплине на використання суден для генеральних вантажів. Оскільки витрати на перевезення сухих насипних вантажів також мають збільшитись, індекс генеральних вантажів також збільшиться. У той же час ситуація з надмірною пропозицією контейнерів може посилити конкуренцію та поглинути будь-які покращення на ринку сухих вантажів.

На чартерному ринку прогнозується зростання ставок на генеральні вантажі на 1-7 % (для різних розмірів суден), тоді як ставки на чартери проектних перевізників, як очікується, зростуть на 10-20 % у 2025 році. Нещодавні події вказують на сильне середовище попиту, включаючи маршрути на Близький Схід, Африку та Європу. Наприклад, судна місткістю від 10000 до 15000 тонн дедвейту фрахтуються за ціною від 12000 до 16000 дол. США на добу.

Стійкий попит та низька доступність суден Project Cargo підтримуватимуть ставки до 2026 року. Доля суден світового флоту за місткістю наведено на рис. 2.

ДОЛЯ МІСТКОСТІ СУДЕН СВІТОВОГО ФЛОТУ

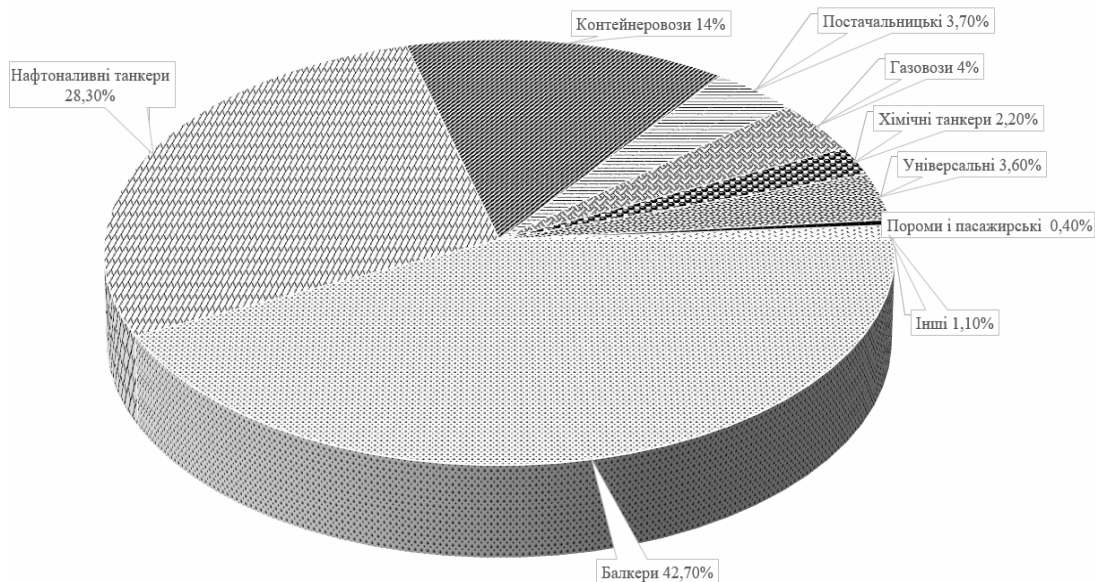


Рис. 2. Місткість світового флоту у відсотках, станом на 2024 рік
(побудовано автором за даними UNCTAD)

Що стосується пропозиції, флот MPV не виріс, як прогнозувалося, оскільки було поставлено та відправлено на злам менше суден, що призвело до зростання флоту, який не відповідав прогнозам; загальна місткість становила 60 тонн дедвейту. Сюди входять судна, що класифікуються як судна для генеральних вантажів та проєктних вантажів, кожне з яких має місткість 2600 тонн дедвейту вище. Однак у другій половині року було розміщено лише кілька замовлень. Було скориговано кількість суден, запланованих до постачання до 2026 року, і зазначено, що постачання, ймовірно, буде стриманим протягом наступних двох років. Значна частина замовлень на генеральні вантажі, запланованих на 2025 рік, буде тоннажем, що заміщає, отже, зростання буде незначним.

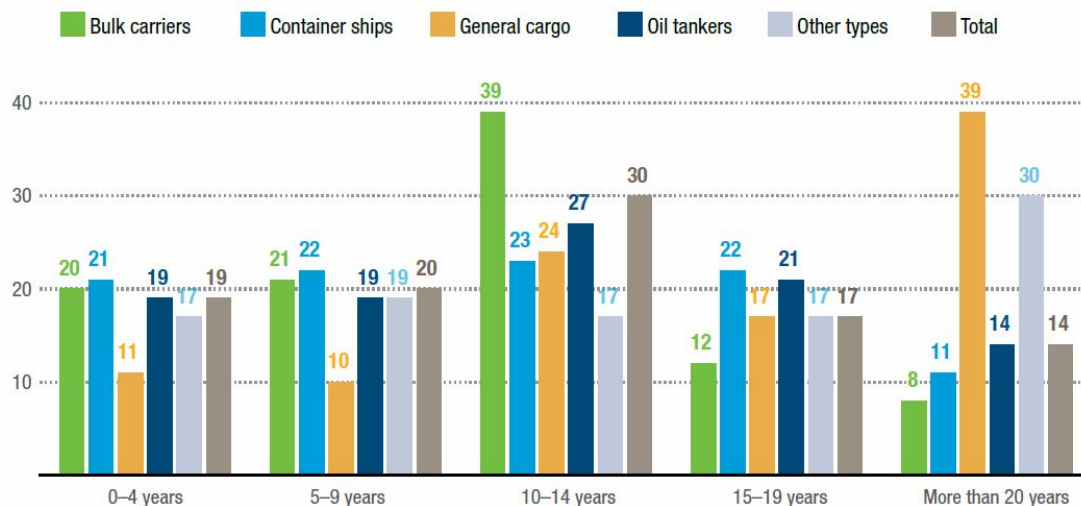
Крім того, збільшення пропозиції контейнеровозів посилить конкуренцію з MPV. Що стосується проєктних вантажів, ми очікуємо на більш суттєве зростання флоту проєктних суден. Навпаки, дефіцит проєктних вантажів збережеться через низький портфель замовлень, що призведе до вищих ставок фрахту. Крім того, якщо

затримки постачання збільшаться у 2025 році, можна буде побачити зростання ставок на проектні вантажі наступного року.

Злам посилюється у 4 кварталі 2024 року. Однак важливо відзначити, що 40 % суден для генеральних вантажів віком від 25 років, а значна кількість суден старше 30 років. Багато власників відкладають знесення, поки судна працюють вище за рівень беззбитковості. Тому перспективи ставок фрахту суден для генеральних вантажів всіх розмірів мають вирішальне значення у світлі потенційних тенденцій щодо зламу суден.

Попит на судна для проектних вантажів буде стійким у 2025 році, особливо на внутрішньоазійських маршрутах, який підтримує енергетичні проекти. Однак геополітичні ризики, потенційні тарифи та помірний вплив кліматичних змін можуть суттєво вплинути на світову торгівлю, особливо на генеральні та напівні вантажі. Середній вік світового флоту можна побачити на рис. 3.

Average age of world fleet, percentage of dead weight tons, 2024



Source: UNCTAD calculations, based on data provided by Clarksons Research Services.

Note: Propelled seagoing vessels of 100 gross tons and above, as of 1 January 2024.

Рис. 3. Середній вік світового флоту у відсотках тонн дедвейту за 2024 рік

Очікується, що попит на зерно, добрива, сталь та інші будівельні матеріали значно зросте у 2025 році, що збільшить попит на генеральні та проектні вантажі. Тим часом будь-яке збільшення попиту на ці товари, швидше за все, регулюватиметься ринком сухих вантажів, який служить буфером.

Проте світові конфлікти, що продовжуються, і потенційні зміни політики після виборів у США становлять значні ризики. Торгівельна війна між США та Китаєм може вплинути на торгівлю зерном та соєю, вплинувши на сектор сухих вантажів та посиливши конкуренцію за генеральні вантажі.

Висновок. У даній роботі було досліджено нагальні тенденції, що домінують у сучасній судноплавній галузі, їх роль та вплив на перебіг транспортного процесу. Моніторинг цих факторів дозволить судноплавним компаніям знизити ризики та зберегти конкурентоспроможність у мінливому ландшафті морських перевезень.

Розуміння цієї динаміки допоможе передбачити зміни на ринку перевезень та ефективно коригувати транспортні стратегії.

Використовуючи надійні аналітичні інструменти та стратегії на основі даних, що динамічно змінюються, можна ефективніше орієнтуватися у змінах тарифів та оптимізувати свої операції з доставки вантажів.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Review of maritime transport 2024. URL: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024>.
2. BRS Group. Shipping and shipbuilding markets. Annual Review 2024. URL: <https://www.brsbrokers.com/annualreview2024.html>.
3. Мельник О.М. Експлуатація неспеціалізованих суден при транспортуванні негабаритних і великовагових вантажів. Одеса: «Одеська морська академія», 2021. 27 с.
4. Bondarenko Y., & Onyshchenko S. (2024). СИСТЕМА ТЕХНІКО-ЕКСПЛУАТАЦІЙНИХ ПОКАЗНИКІВ РОБОТИ СУДЕН-КОНТЕЙНЕРОВОЗІВ У РАМКАХ ЛІНІЙНИХ СЕРВІСІВ. Розвиток транспорту, (2 (21), С. 35-50. <https://doi.org/10.33082/td.2024.2-21.04>.
5. Давідіч Ю.О., Фалецька Г.І., Ольхова М.В. Ефективність транспорту. Харків: ХНУМГ ім. О.М. Бекетова, 2019. 74 с.
6. Drozhzhyn O. Containership Traffic Optimization on Feeder Shipping Line. Transport and Telecommunication Journal. 2016. Vol. 17(4). P. 314-321. DOI: 10.1515/ttj-2016-0028.
7. Litviak V., & Shcherbyna O. (2024). СУЧАСНИЙ СТАН КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЧЕРЕЗ УКРАЇНСЬКІ ПОРТИ ДУНАЮ. Розвиток транспорту, (2(21), С. 88-99. <https://doi.org/10.33082/td.2024.2-21.08>
8. Вишневський Д.О., Вишневська О.Д. Сучасні підходи в організації вантажних перевезень на транспорті, як невід'ємний фактор розвитку регіону // Вісник Одеського національного морського університету: Зб. наукових праць, 2023. № 1 (68). С. 147-155.

9. Melnyk, O., Shcherbina, O., Mykhailova, I., Obnyavko, T., & Korobko, T. (2023). FOCUSED RESEARCH ON TECHNOLOGICAL INNOVATIONS IN SHIPPING INDUSTRY: REVIEW AND PROSPECTS. *Transport Development*, (1(16), С. 164-174. <https://doi.org/10.33082/td.2023.1-16.13>.
10. Вишневський Д.О.. Специфіка роботи морського флоту в сучасних умовах / Д.О. Вишневський, О.Д. Вишневська // Матеріали VI Міжнародної науково-практичної морської конференції кафедри СЕУ і ТЕ Marine Power Plants & Operation (MPP&O-2025), м. Одеса, 4 березня 2025 р. / Одеський національний морський університет. Одеса, 2024. С. 350-354. Режим доступу: <https://2025.depas.od.ua/>

REFERENCES

1. Review of maritime transport 2024. URL: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024>.
2. BRS Group. Shipping and shipbuilding markets. Annual Review 2024. URL: <https://www.brsbrokers.com/annualreview2024.html>.
3. Mel'nyk O.M. Ekspluatatsiya nespetsializovanykh suden pry transportuvanni nehabarytnykh i velykovahovykh vantazhiv [Operation of non-specialized vessels for transporting of oversized and heavy cargo]. Odesa: «Odes'ka mors'ka akademiya», 2021. 27 p.
4. Bondarenko Y., & Onyshchenko S. (2024). SYSTEMA TEKHNICO-EKSPLUATATSIYNYKH POKAZNYKIV ROBOTY SUDEN-KONTEYNERO-VOZIV U RAMKAKH LINIYNYKH SERVISIV [CONTAINER SHIPPING LINES PERFORMANCE INDICATORS SYSTEM]. *Rozvytok transportu*, (2(21), 35-50. <https://doi.org/10.33082/td.2024.2-21.04>.
5. Davidich Yu.O., Falets'ka G.I., Olkhova M.V. Efektyvnist' transportu [Transport Efficiency]. Kharkiv: KHNUMH im. O.M. Beketova, 2019. 74 p.
6. Drozhzhyn O. Containership Traffic Optimization on Feeder Shipping Line. *Transport and Telecommunication Journal*. 2016. Vol. 17(4). P. 314-321. DOI: 10.1515/ttj-2016-0028.
7. Lytvyak V., Shcherbyna O. (2024). SUCHASNYIY STAN KONTEYNERNYKH PEREVEZEN' CHEREZ UKRAYINS'KI PORTI DUNAYU [THE CURRENT STATE OF CONTAINER TRANSPORTATION VIA THE UKRAINIAN PORTS OF THE DANUBE]. *Rozvytok transportu*, (2(21), 88-99. <https://doi.org/10.33082/td.2024.2-21.08>.
8. Vyshnevskiy D.O., Vyshnevskaya O.D. Modern approaches in the organization of cargo carriages as an integral factor in regional development //Herald of the Odessa national maritime university. Coll. scient. works, 2023. No 1 (68). 147-155. DOI 10.47049/ 2226-1893-2023-1-147-155.

9. Melnyk O., Shcherbina O., Mykhailova I., Obnyavko T., & Korobko T. (2023). TSILIKOVANI DOSLIDZHENNYA TEKHNOLOHICHNYKH INNOVATSIY U SUDNOHALI: OHLYAD TA PERSPEKTYVY. Rozvytok transportu, (1(16), 164-174. <https://doi.org/10.33082/td.2023.1-16.13>.
10. Vyshnevs'kyi D.O., Vyshnevs'ka O.D., Spetsyfika roboty mors'koho flotu v suchasnykh umovakh [SPECIFICS OF THE MARINE FLEET'S WORK IN MODERN CONDITIONS], D.O. Vyshnevs'kyi // Materialy VI Mizhnarodnoyi naukovo-praktychnoyi mors'koyi konferentsiyi kafedry SEU i TE Marine Power Plants & Operation (MPP&O-2025), m. Odesa, 4 bereznya 2025 r. / Odes'kyi natsional'nyy mors'kyi universytet. Odesa, 2024. P. 350-354. Rezhym dostupu: <https://2025.depas.od.ua/>

Стаття надійшла до редакції 03.02.2025

Посилання на статтю: Вишневська О.Д. Сучасні тенденції на ринку світового судноплавства // *Вісник Одеського національного морського університету*: Зб. наук. праць, 2025. № 2 (76). С. 151-162. DOI 10.47049/2226-1893-2025-2-151-162.

Article received 03.02.2025

Reference a journal artic: Vyshnevskya O.D. Modern trends in the world shipping market // *Herald of the Odesa National Maritime University*: Coll. scient. works, 2025. № 2 (76). P. 151-162. DOI 10.47049/2226-1893-2025-2-151-162.