

СЕКЦІЯ IV. МАРКЕТИНГОВА ТА ЛОГІСТИЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ РИНКУ МОРСЬКИХ ТАНКЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

Ільченко Світлана Віталіївна

ORCID ID: 0000-0002-8052-8678

доктор економічних наук, професор, завідувачка відділу ринку транспортних послуг
Державна установа «Інститут ринку і економіко-екологічних досліджень
Національної академії наук України», Україна

Грищенко Вадим Федорович

ORCID ID: 0000-0003-0009-605X

кандидат економічних наук, доцент, старший науковий співробітник
відділу ринку транспортних послуг
Державна установа «Інститут ринку і економіко-екологічних досліджень
Національної академії наук України», Україна

Грищенко Ірина Володимирівна

ORCID ID: 0000-0001-8801-3217

кандидат економічних наук, старший науковий співробітник
відділу ринку транспортних послуг
Державна установа «Інститут ринку і економіко-екологічних досліджень
Національної академії наук України», Україна

Від кризи, спричиненої пандемією COVID-19 та збройною агресією Російської Федерації проти України найбільше, серед морських вантажних перевезень, постраждав сектор танкерних перевезень.

За даними UNCTAD, між 2019 і 2020 роками світові танкерні перевезення, включаючи транспортування сирої нафти, продуктів переробки нафти, скрапленого природного газу, скрапленого нафтового газу і хімічних речовин, скоротилася на 7,7%, а обсяги зменшилися з 3,163 мільярда до 2,918 мільярда тон (рис. 1).

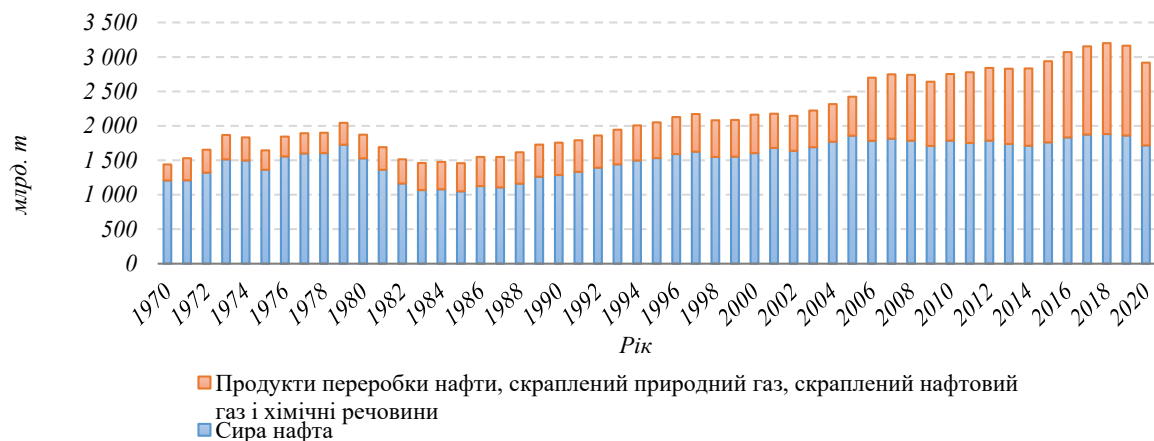


Рис. 1. **Обсяги світових танкерних перевезень**
(Джерело: побудовано автором на основі даних UNCTADStat [1; 2])

У цей же період часу танкерні перевезення судноплавними компаніями України скоротилися на 76,7% з 30 до 7 тис. тон [4; 5; 6] (рис. 2), а у порівнянні з 2000 роком – на 97,96% (або у 49,14 рази).

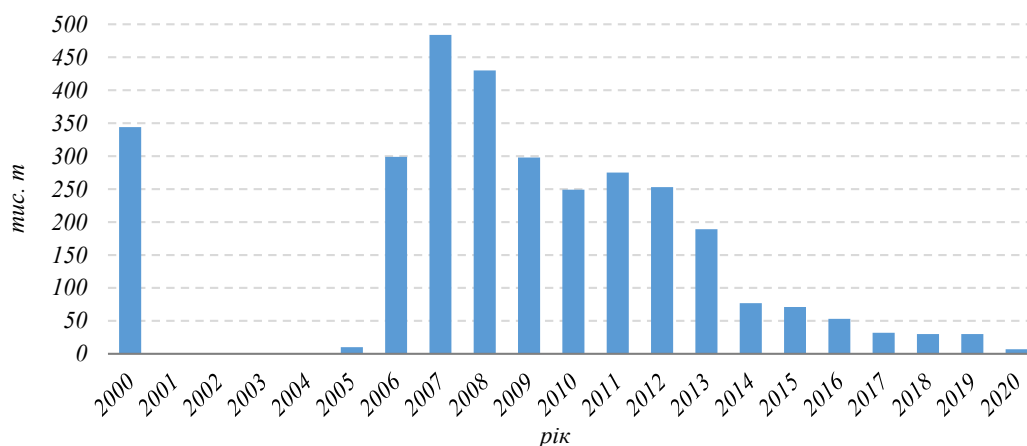


Рис. 2. Обсяги перевезення нафти та нафтопродуктів судноплавними компаніями України

(Джерело: побудовано автором на основі даних [4; 5; 6])

У 2022 році у зв'язку зі збройною агресією Російської Федерації проти України танкерні перевезення в Україні були призупинені.

Для України, відновлення морських танкерних перевезень у повоєнний період за принципом «краще, ніж було» передбачатиме значне збільшення обсягів інвестицій та нарощування адаптивного конкурентного потенціалу морського транспорту України у тому числі з урахуванням його екологічності.

Це, на нашу думку, може дозволити збільшити обсяги інвестицій в розвиток морських танкерних перевезень, портової інфраструктури, а також у сприяння збільшенню обсягів транзиту ще більше, ніж у довоєнні часи. Тобто, у повоєнний час, Україна та її торгові партнери повинні зосередитися на таких ключових факторах розвитку морських танкерних перевезень, як сприяння розвитку міжнародної торгівлі, цифровізація морського транспорту, модернізація портової інфраструктури, економія від масштабу, ліквідація існуючих дисбалансів та забезпечення вільної конкуренції.

Список використаних джерел:

1. UNCTADStat (2022). Maritime Profile: Ukraine. Retrieved from: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/en-gb/804/index.html>.
2. UNCTADStat (2022). World seaborne trade by types of cargo and by group of economies, annual. Retrieved from: <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx?ReportId=32363>.
3. Державна служба статистики України. (2019). Транспорт України 2018: Статистичний збірник. Retrieved from: https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/08/zb_tr2018.pdf.pdf.
4. Державна служба статистики України. (2020). Транспорт України 2019: Статистичний збірник. Retrieved from: https://ukrstat.org/uk/druk/publicat/kat_u/2020/zb/10/zb_trans_19.pdf.
5. Державна служба статистики України. (2021). Транспорт України 2020: Статистичний збірник. Retrieved from: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/10/zb_Transpot.pdf.