

3. Косенко О.П. Комерціалізація інтелектуально-інноваційних технологій: монографія. Х. : НТУ «ХП», 2015. 599 с.
4. Костерін Д. Д., Олійник Н. М., Макаренко С. М. Особливості інноваційного розвитку підприємств легкої промисловості України. Молодь – науці і виробництву – 2018: Інноваційні технології легкої промисловості: Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції здобувачів вищої освіти і молодих учених. Херсон: ХНТУ, 2018. С. 83–85.
5. Маркіна І. А., Вороніна В. Л., Хорошко Д. Р. Управління інноваційним потенціалом як фактор стратегічного розвитку та конкурентних переваг підприємства. Східна Європа: економіка, бізнес та управління. 2020. № 3 (26). С. 76-81.

УДК 339.5:656.614 (043.2)

Набок І.І., к.е.н., доцент
Національний авіаційний університет

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ

Розвиток міжнародних морських перевезень прямо пов'язаний з ростом світової економіки. Як і раніше, значна частина міжнародних морських перевезень припадає на країни Азії. Четверту частину морської торгівлі в усьому світі складає імпорт з Китаю, тому економічний стан цієї країни суттєво впливає на динаміку морських вантажних перевезень. Очікується подальший розвиток контейнерних перевезень з Китаю, що, своєю чергою, може спричинити скорочення обсягів та вантажопотоків на транстихоокеанському маршруті.

Станом на 1 січня 2021 року трійкою країн-власників суден, як за тоннами вантажопідйомності, так і за комерційною вартістю їхнього флоту, були Японія, Греція та Китай. За 2021 рік серед 35 найбільших судновласників найбільше зросла частка вантажопідйомності в Об'єднаних Арабських Еміратах з 1,01 % до 1,18 % та В'єтнамі з 0,52 % до 0,59 %. У вартісному вираженні найбільше зросли частки вартості світового торгового флоту у провінції Тайвань у Китаї з 1,49% до 1,86 % та в Республіці Корея з 2,77 % до 3,08 % [2].

У 2020 році пандемія COVID-19 справила значний вплив на порти по всьому світу. Крім створення ризиків для здоров'я портових працівників і моряків у всіх регіонах, це також суттєво зменшило обсяги торгівлі.

На початку 2021 року судноплавні компанії відреагували на брак провізної здатності різким збільшенням нових замовлень, особливо на контейнеровози, замовлення на які досягли найвищого за останні два десятиліття рівня. Більше замовлень розміщувалось і на будівництво танкерів-газовозів.

У другому півріччі 2020 року та за підсумками 2021 року обсяги світової морської торгівлі поступово відновлювалися, але пропозиція була менш еластичною та стримувалась пов'язаними з пандемією COVID-19 затримками та перевантаженістю портів, внаслідок чого суттєво зросли ставки тарифів у контейнерних перевезеннях.

Попит на послуги та інфраструктуру морського транспорту можна оцінити за ключовими показниками торгівлі та портової обробки вантажів. Протягом оглядового періоду вони зросли: на початку 2020 року попит впав через пандемію, але потім відновився у другій половині [1].

Пандемія підірвала світову економіку, скоротивши виробничу діяльність і споживання, що вплинуло на пропозицію, попит і логістику міжнародних морських перевезень. Зростання міжнародної морської торгівлі вже було

слабким у 2019 році на рівні 0,5 %, але в 2020 році воно впало на 3,8 %. Загальний обсяг скоротився на 422 млн. до 10,65 млрд. тонн.

Потоки міжнародної морської торгівлі підтримувалися у постпандемічний період завдяки швидкому економічному відновленню Китаю із збільшенням попиту на морський імпорт на 9 %, зокрема імпорту залізної руди та зерна [3]. Морські торговельні потоки також підтримувалися китайським експортом контейнерних товарів до Сполучених Штатів Америки. Тим часом зниження попиту на нафту та скорочення основних виробників нафти ОПЕК+ і видобутку нафти продовжують стримувати відновлення танкерних перевезень.

Близько двох третин світової торгівлі товарами припадає на країни, що розвиваються: на них, включаючи країни з перехідною економікою Азії, припадало 60 % світових завантажених товарів (експорт) і 70 % вивантажених товарів (імпорт). Більша частина цього зростання була у Східній Азії, особливо в Китаї, а також відбулося зростання обсягів на Транстихоокеанському контейнерному торговому шляху, що з'єднує Східну Азію з Північною Америкою. Менша частка торгівлі була в розвинених країнах, що становило 40% світового морського експорту (товари завантажені) та 31% імпорту (товари вивантажені).

У 2021 році на Китай припадало 76 % світового імпорту залізної руди та 20 % імпорту вугілля. Однак у 2020-2021 роках тоннаж на маршруті Австралія-Китай знизився, ймовірно, внаслідок пандемії та напруженості між двома країнами.

В експорті сирової нафти продовжує домінувати Західна Азія. Значна частина світового попиту на імпорт припадає на країни Азії, в основному Китай та Індію, за якими йдуть Японія та Республіка Корея. Збільшення тонно-миль, викликане експортом Північної Америки в 2020 році, відображає високий попит на імпорт у Китаї та зростання експорту зі Сполучених Штатів

зафіксовано в рамках першої фази торговельної угоди з Китаєм. На базовому рівні сланцевий бум також є ключовим фактором експорту нафти з Північної Америки, при цьому Сполучені Штати стають чистим експортером морської енергії.

Відновлення міжнародної торгівлі завдяки морським перевезенням в 2021 році відображало послаблення економічних наслідків і розблокування відкладеного попиту, а також поповнення і створення запасів.

Також відбувся зсув у моделях споживання від послуг до товарів, зокрема товарів для здоров'я та фармацевтичних препаратів, домашнього офісного обладнання, а також зміни в моделях покупок та розширення електронної комерції.

Література

1. COVID-19 cuts global maritime trade, transforms industry. [Electronic resource]. – Access: <https://unctad.org/news/covid-19-cuts-global-maritime-trade-transforms-industr>.
2. <https://www.ics-shipping.org> Офіційний сайт Міжнародної палати судноплавства (International Chamber of Shipping, ICS).
3. Michail N. (2020) World Economic Growth and Seaborne Trade Volume: Quantifying the Relationship. Transportation Research Interdisciplinary Perspectives. Vol. 4. [Electronic resource]. – Access: URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590198220300191#fo0005>