

Ільченко Світлана Віталіївна
*доктор економічних наук, професор,
завідувачка відділу ринку транспортних послуг;*

Грищенко Вадим Федорович
*кандидат економічних наук, доцент,
старший науковий співробітник
відділу ринку транспортних послуг;*

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

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-296-1-5>

РИНОК КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ: СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ

Збройна агресія Російської Федерації проти України вплинула також на такий сегмент судноплавства, як контейнерні перевезення хоча Україна і не є глибоко інтегрованою в глобальну мережу ланцюжків контейнерних перевезень. Судноплавні компанії, які займаються перевезенням контейнерів призупинили роботу в українських морських портах. У той же час, спостерігалось незначне збільшення обсягів контейнерних перевезень у портах країн, які межують з Україною та Російською Федерацією (рис. 1).

Судноплавні компанії та власники вантажів зіткнулися з проблемами, які пов'язані з затримками доставки контейнерів, збільшенням часу перебування контейнерів у портах, вартості їх зберігання та зборів у портах. Це підвищує завантаженість припортових складів та загострює нестачу безпосередньо контейнерів та площ для їх зберігання, сприяє зростанню тарифів. Тарифи на контейнерні перевезення зросли після пандемії COVID-19, а

необхідність змінювати маршрути руху суден і контейнерів під час війни посилює тенденцію щодо їх зростання.

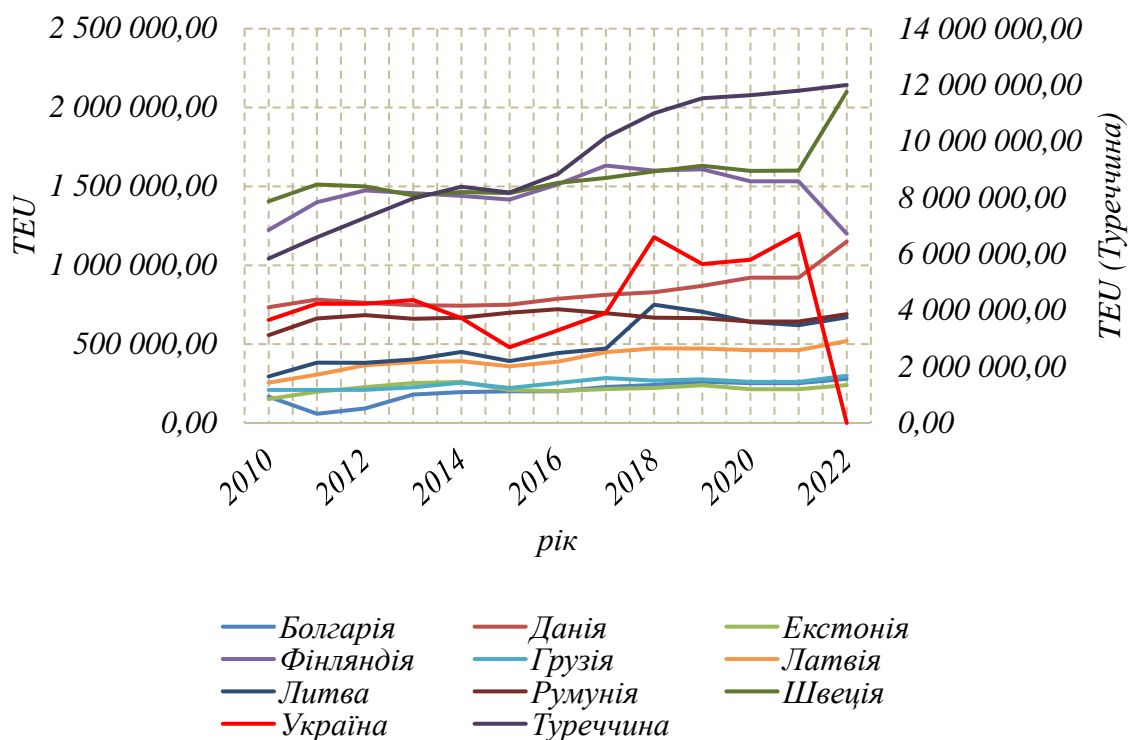


Рис. 1. Обсяги контейнерних перевезень у портах країн, які межують з Україною та Російською Федерацією

Джерело: побудовано авторами на основі даних UNCTADStat [1]

До кінця 2020 року тарифи на морські контейнерні перевезення були більш ніж у п'ять разів вищими за рівень цін до початку пандемії COVID-19. У 2021 році спостерігалась тенденція до незначного їх зниження хоча вони все одно залишалися підвищеними. Перевантаженість портів та ненадійність розкладу руху викликали різке зростання платежів та зборів, включаючи плату за прострочене повернення контейнерів та демередж. Така ситуація спостерігається з другого півріччя 2020 року. Хоча попит на контейнерні вантажі виявився вищим, ніж очікувалося, збройна агресія Російської Федерації проти України та викликана нею блокада українських морських портів з руйнуванням та пошкодженням об'єктів інфраструктури призвела у 2022 році до обмеження провізної спроможності логістичними перешкодами та

вузькими місцями, а також нестачею обладнання для контейнерних перевезень.

Коли українські порти опинились у блокаді, а судноплавні компанії припинили надання послуг з перевезення контейнерів виникла необхідність відкоригувати маршрути їх доставки. Вантажі, що визначаються для споживачів з України зараз накопичуються в європейських портах, включаючи Гамбург (Німеччина), Роттердам (Нідерланди), Констанца (Румунія) та Стамбул (Туреччина). У цей період, тиск на ланцюги поставок, порти, судноплавні компанії та міжнародну торгівлю посилюється за рахунок асиметричного відновлення морської торгівлі, особливо на контейнерних торгових шляхах Схід-Захід. Вартість контейнерних перевезень світовими трансокеанськими торговими шляхами після початку війни зросла приблизно в сім разів, а вартість доставки вантажів балкерами зросла ще більше. Середній час очікування контейнеровозів у портах зріс майже на 20% з періоду початку пандемії до середини 2022 року.

За даними Clarksons Research [2], затори контейнеровозів і автоперевізників у портах б'ють усі рекорди. Наслідки війни в Україні, створюють умови для зниження ефективності усієї морської транспортної системи. До того ж за підрахунками Міжнародної палати судноплавства (ICS) [3] та Балтійської і міжнародної морської ради (BIMCO) [4], якщо негайно не буде вжито дієвих заходів для набору персоналу та підвищення рівня навчання у галузі судноплавства протягом наступних п'яти років може спостерігатись гостра нестача моряків офіцерського складу. Зазначається, що вже у 2021 році в умовах пандемії COVID-19 у галузі судноплавства відчувалася нестача 26240 сертифікованих моряків офіцерського складу. Передбачається, що до 2026 року, з урахуванням наслідків повномасштабного вторгнення російських військ в Україну, додатковий дефіцит моряків офіцерського складу може скласти 89510 осіб. Після пандемії COVID-19 це ще один з найбільш руйнівних ударів для судноплавної галузі як України, так і Світу загалом, що спричиняє руйнацію глобальних ланцюгів поставок.

Експерти UNCTAD [5] прогнозують, що високі витрати на контейнерні перевезення морськими шляхами, які спостерігалися у 2020–2022 роках, будуть мати місце і у майбутньому та призведуть до додаткового зростання світових споживчих цін на 1,6%. Це також свідчить про те, що постійне підвищення ставок фрахту на морські контейнерні перевезення призведе до зростання світових цін на імпорту продукцію у середньому на 11,9%. Таке стрімке зростання витрат нині є проблемою всіх трейдерів і менеджерів логістичних систем, але особливо дрібних вантажоодержувачів і вантажовідправників. У порівнянні з великими операторами їм набагато важче покрити додаткові витрати, і вони опиняються у не вигідному становищі при погодженні ставок та бронюванні місця на суднах.

Таким чином, у дрібних вантажоодержувачів і відправників вантажів, а також відправників і одержувачів вантажів з низькою вартістю можуть виникати труднощі при укладанні договорів перевезення і відповідно падатиме частка їх прибутку. Очікується, що у повоєнний час ставки тарифів залишаться на високому рівні. Попит буде високим, при цьому зросте невизначеність щодо пропозиції, а також стурбованість щодо ефективності морських транспортних систем та портових операцій. У разі такого тиску чинника витрат і тривалих перебоїв над ринком дедалі важливіше стає відстежувати поведінку ринку й забезпечувати прозорість під час встановлення розмірів ставок тарифів, зборів і платежів. Уряду України необхідно жорсткіше здійснювати контроль та боротися з несумлінною ринковою практикою у галузі перевезення вантажів морськими шляхами.

Подальше підвищення ставок тарифів на контейнерні перевезення може призвести до значного зростання споживчих цін, а також цін на товари, що експортуються та імпортуються. Високі ставки тарифів, що зберігаються на контейнерні перевезення і перебої в роботі морського транспорту в короткостроковій і середньостроковій перспективі, загрожують підірвати повоєнне відновлення економіки України.

Список використаних джерел:

1. World seaborne trade by types of cargo and by group of economies, annual. / UNCTADStat, 2022. URL: <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=32363>.
2. Disruption to global logistics and supply chains remains widespread: Clarksons. International Union of Marine Insurance, 2022. URL: <https://iumi.com/news/news/disruption-to-global-logistics-and-supply-chains-remains-widespread-clarksons>.
3. Supply chain issues will be compounded by lack of Ukrainian and Russian seafarers, says global body representing international shipping. / International Chamber of Shipping, 2022. URL: <https://www.ics-shipping.org/press-release/supply-chain-issues-will-be-compounded-by-lack-of-ukrainian-and-russian-seafarers-says-global-body-representing-international-shipping>.
4. Seafarer Workforce Report. / Baltic and International Maritime Council, 2022. URL: <https://www.bimco.org/News/Priority-news/20210728---BIMCO-ICS-Seafarer-Workforce-Report>.
5. Sustainable and resilient transport and trade facilitation in times of pandemic and beyond: Key challenges and opportunities. Geneva: UNCTAD, 2022. URL: <https://unctad.org/meeting/multi-year-expert-meeting-transport-trade-logistics-and-trade-facilitation-ninthsession>.