УДК 656.614.32

Актуальні проблеми контейнерних перевезень: економічний аспект

Литвинов Ігор В'ячеславович,
студент факультету менеджменту і маркетингу ХНЕУ ім. С. Кузнеця
(м. Харків, Україна), e-mail: igor15litvinov@gmail.com;

Колодізєва Тетяна Олександрівна,
кандидат економічних наук, доцент кафедри менеджменту,
логістики та інновацій ХНЕУ ім. С. Кузнеця (м. Харків, Україна),
e-mail: kolodizeva@ukr.netm

Розвиток контейнерних перевезень охоплює понад півстоліття та, здійснивши революцію у сфері міжнародної доставки вантажів, залишається вкрай важливим для функціонування світової торгівлі. Універсальність та ефективність контейнеризації вантажів у процесі здійснення інтермодальних і мультимодальних перевезень обумовили практично безальтернативність використання контейнерів у міжнародних доставках вантажів усіма видами транспорту, як водного, так і залізничного, автомобільного та повітряного.

Економічні аспекти розвитку контейнерних перевезень досліджували у своїх працях вітчизняні та закордонні науковці, серед яких: В. В. Слободян [4], С. А. Попель [3], О. М. Колубай, І. А. Лапкіна, С. І. Рилов, П. Я. Панарін, H. Leivestad, J. Markkula та ін. Водночас потребують подальшого узагальнення та наукового обґрунтування сучасні актуальні проблеми контейнерних перевезень, серед яких – так звана «контейнерна криза» 2020–2021 років.

Метою дослідження є узагальнення та обґрунтування економічних причин виникнення контейнерної кризи у сфері міжнародних перевезень і встановлення її можливих наслідків в аспекті її впливу на світову економіку.

На контейнерні перевезення припадає близько 90 % від усіх перевезень тарно-штучних вантажів у світі [4]. За визначенням С. А. По-

пеля [3], особливо важливими для розвитку міжнародної торгівлі є міжнародні морські контейнерні перевезення, при чому будь-які зміни у цьому секторі зможуть вплинути на стан світової економіки в цілому

Популярність контейнерних перевезень обумовлюється універсальністю та простотою реалізації. Найбільш популярними у використанні є 40-футові контейнери, що у великій кількості перевозяться морськими судами. Різноманіття видів контейнерів дозволяє перевозити великий спектр продукції, а простота їх оформлення, завантаження та відвантаження дозволяють скоротити час на доставку. У випадку із контейнерною кризою йдеться про надзвичайно різке зростання цін на перевезення контейнерів. Так, наприклад, ціни на перевезення одного 40-футового контейнера за маршрутом Шанхай-Роттердам зросли приблизно з 2 000 дол. США в серпні 2020 року до 10 000 дол. США в жовтні 2021 року [5], тобто темп зростання склав приблизно 500 %.

Маршрут Шанхай-Роттердам є одним із найпопулярніших серед морських перевезень, бо з'єднує два великих ринки: Китай та Європу. Період з червня 2016 року по листопад 2020 року був досить стабільним (ціна коливалась у межах від 1300 до 2300 дол. США за доставку 40-футового контейнера за маршрутом Шанхай – Роттердам). З листопада 2020 року по січень 2021 року ціна за перевезення одного контейнера за цім маршрутом зросла до 8 900 дол. США за одиницю. Варто зазначити, що на деяких маршрутах, наприклад, Шанхай – Лос-Анджелес, ціна почала зростати з вересня 2020 року [5].

Друга хвиля зростання цін на перевезення контейнера розпочалася 22 квітня 2021 року. З цього моменту ціни за доставку 40-футового контейнера за маршрутом Шанхай – Роттердам зросли приблизно до 14000 дол. США за одиницю (контейнер). За іншими маршрутами друга хвиля кризи розпочалась із різницею ± 1 день. Таким чином, порівняно з серединою 2020 року ціни на перевезення одного 40-футового контейнера зросли приблизно в 7 разів. Най-

більших змін у ціні зазнали контейнери, що відправляються з Китаю. Контейнери, що прямують з Європи, США до Китаю, зазнали менших змін у вартості доставки [1].

Причиною першої хвилі кризи стала пандемія COVID-19, що «колихає» світ та економіки країн з початку 2020 року Після декількох місяців з початку пандемії Китаю вдалося відновити виробництво й експорт товарів. Однак у цей час більшість держав світу перебувала у локдауні, тобто виробництво просто не працювало [2].

Контейнерні перевезення влаштовані таким чином, що контейнер залишається у країні, до якої він прибув, доти, поки його не завантажать і не відправлять у іншому напрямку. Таких спосіб допомагає наситити ринок контейнерами й уникнути дефіциту. Але коли Китай відновив експорт товарів, інші країни не змогли зробити теж саме. Сполучені Штати не могли заповнювати контейнери так швидко, як раніше. Країна була на карантині, отже, продукція не вироблялася у достатній кількості. Окрім скорочення виробництва, обробка вантажів з Китаю теж займала більше часу, ніж до початку пандемії. Ця ситуація спричинила дефіцит контейнерів на міжнародному ринку, що підвищило попит на них. Звісно, відповідно до зростання попиту зросла й ціна від логістичних компаній.

Поява другої хвилі контейнерної кризи пов'язана з блокуванням Суецького каналу судном «Ever Given» компанії «EverGreen». Через несподіване блокування найважливішої артерії судноплавства на 6 днів ланцюги перевезень були повністю порушені [1]. Неподалік каналу з'явилась черга з-понад 350 суден, що мали пройти Суецьким каналом. Внаслідок цього міжнародна економіка втратила приблизно 100 млрд доларів США. Понесені компаніями збитки та додатковий дефіцит контейнерів негативно вплинули на формування ціни транспортування.

Як зазначають науковці та представники бізнесу, серед очевидних наслідків контейнерної кризи – зростання вартості перевезень і затримки в ланцюгах поставок. В результаті очікується подальше