

СЕКЦІЯ IV. МАРКЕТИНГОВА ТА ЛОГІСТИЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ

ПРОБЛЕМИ УДОСКОНАЛЕННЯ МОРСЬКОЇ ЛОГІСТИКИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ПОВНОМАСШТАБНОГО РОСІЙСЬКОГО ВТОРГНЕННЯ

Соколов Андрій Сергійович

аспірант

Одеський національний морський університет, Україна

З перших часів 24 лютого 2022 року, повномасштабне російське вторгнення має різні негативні соціально-економічні наслідки впливу на світову торгівлю, виробництво та споживання аграрної продукції, утримуючи високі ціни на сільськогосподарську сировину та загрожуючи глобальній продовольчій безпеці. Оскільки Україна є одним з провідних світових експортерів аграрної продукції [1], яка до початку агресії майже стовідсотково експортувалася через морські порти, то актуальність дослідження проблем удосконалення морської логістики наразі не викликає сумнівів.

Дослідженням проблематики удосконалення морської логістики, займаються такі українські науковці, серед яких особливо доцільно виокремити Гончарука А., Молчанову К., Позднякову Л., Устименко Б., Стеблака Д., Гусенко О. та інших.

Блокування морських портів Великої Одеси та Миколаєва, тимчасова окупація Азовського моря призвели до миттєвої та повної розбудови всіх ланцюгів постачання у зовнішній торгівлі України. Імпорт товарів у контейнерах був перенаправлений в найближчі безпечні порти сусідніх держав (порт Констанца у Румунії), але оскільки такі порти не були спроможні прийняти всі імпорتنі контейнери, які прямували до України, то вони швидко виявилися практично паралізованими. У подальшому імпорتنі контейнери почали вивантажувати в більш віддалені порти, такі як Пірей, залежно від портів заходів за кожною з контейнерних ліній. Логістичним компаніям довелося оперативну вирішувати питання щодо перенаправлення вивантаженого імпортного вантажу до України транзитом через інші країни. Ситуація ускладнювалася тим, що після початку російського вторгнення усі контейнерні лінії заборонили ввезення контейнерів на територію України. Отже контейнери мали бути розформовані, а вантаж перевантажений в автотранспорт для подальшої доставки в Україну транзитом. Все це разом призводило до затримок у доставці, які обчислювалися місяцями, і при цьому виникало значне подорожчання всього ланцюга. Це подорожчання лягало на покупця, що часто спричиняло відмову від вантажу.

Щодо експорту, то контейнерні потоки на початку 2022 року поки були в наявності контейнери переключилися на відправки через Констанцу (Румунія) або Польщу (Гданськ/Гдиня). Експорт навалочних аграрних вантажів був переорієнтований з глибоководних портів на Дунайські порти – Рені/Ізмаїл. На початку

російської навали іноземні судновласники не розглядали суднозаходи до українських портів, побоюючись за судна. По мірі розвитку ситуації та відсутності бойових дій у безпосередній близькості до портів Рені/Ізмаїл судновласники стали просити банківську гарантію на суму вартості судна, щоб цей суднозахід був здійснений. У подальшому стало можливим страхування, яке дозволило покривати ризики для суден під час перебування у водах України або біля причалу в українських портах. Проте після 24 лютого 2022 року ставки на перевезення українського експорту стали вкрай високими. Турецькі судновласники, які здебільшого володіли флотом вантажомісткістю 3-5-7 тис. тонн, стали неймовірно затребуваними для українських вантажовласників. Раніше такий флот не користувався популярністю, і переважно українська аграрна продукція відвантажувалася партіями по 20-40 тис. тонн. Зростання ставок фрахту було зумовлене дефіцитом флоту, а точніше бажаючих здійснювати суднозаходи до українських портів, і з іншого боку величезним попитом з боку українських судновласників. Водночас виник сплеск попиту на автотранспортні перевезення як усередині України до Дунайських портів, так і до кінцевих отримувачів товарів у Європі. Водночас різко зросли ставки фрахту на перевезення зернових культур баржами Дунаєм. У той момент, коли великі зернові трейдери через зупинку портів Великої Одеси та Миколаєва перестали відвантажувати/закуповувати агропродукцію, багатьом посередникам, так званим СРТ трейдерам і виробникам довелося самим розпочати експорт агропродукції. Для багатьох учасників ринку питання експорту стояло скоріше як питання евакуації вантажу, і збереження хоча б частини вкладень, ніж заробітку на експорті. Дефіцит флоту в цей момент призвів до різкого зростання ставок, оскільки відправники були готові платити умовно будь-які гроші аби відвантажити товар. Так, ставки фрахту влітку 2022 року досягли 130 євро за тонну для насіння за стандартних ставок до війни в межах 15-20 євро/тонна. Водночас змінювалася перевалка вантажів у портах Рені та Ізмаїл.

Загальновідомо, що порт Рені до повномасштабного вторгнення перебував у занепаді, однак зростання попиту призвело до того, що безліч приватних операторів зі своїм обладнанням з'явилося в порту Придунав'я. На кожному вільному причалі стало перебувати навіть кілька операторів, кожен із яких експлуатував причал позмінно. Попит, який на порядок перевершував пропозицію, в кілька разів підняв вартість перевалки до 20+ доларів за тонну.

Влітку-восени 2022 року контейнерні лінії загалом дійшли до висновку, що перебування їх контейнерного обладнання в Україні є відносно безпечним і є можливим забезпечити його прийнятну оборотність. Після цього вже було організовано річкові перевезення з Констанци до Ізмаїла, а потім уже до Рені. Різке зростання обсягів перевалки в Рені/Ізмаїл та прилеглих приватних територій призвело до виявлення наступного вузького місця, а саме морських каналів, які з'єднують Річку Дунай із Чорним морем. Так, нестача глибини в каналі Бистре та обмежена кількість лоцманів у румунському каналі Суліна призвели до утворення черги на вхід у канал у більше ніж 100 суден. Очікування черги на вхід займало до 2х тижнів, а окремих випадках і більше.

Не можемо не погодитися з думкою Президента Української зернової асоціації М.Горбачова, що «для збільшення потужностей експорту Дунайського шляху потрібно зробити 3 речі: відкрити рейдові перевалки з барж із зерном з дунайських портів на великі судна типу Рапатах в територіальних водах Румунії, забезпечити цілодобову роботу Сулінського каналу в Румунії та розвивати українське гирло Бистре. Такі кроки вже в короткій перспективі можуть дати збільшення обсягів

експорту Дунаєм вдвічі – з нинішніх 2 млн. т на місяць до 4 млн. т.» [2].

Підписання Угоди між Україною, ООН та Туреччиною щодо запровадження Чорноморської зернової ініціативи влітку 2022 року, яка дозволила судам заходити до портів Великої Одеси – Південного, Одеси та Чорноморська – частково знімала навантаження з Дунайських портів та призводила до зниження попиту. Однак, вихід РФ з Чорноморської зернової ініціативи у 2023 році знову призвело до уповільнення роботи та зростання попиту на логістику через Дунайські порти. Розглядаючи логістичний ланцюг через Дунайські порти, треба розуміти, що вони у будь-якому разі програватимуть портам Великої Одеси. Їхня робота буде завжди однозначно дорожчою, у зв'язку з тим, що для доставки вантажу в ці порти необхідно спочатку доставити вантаж до району порту Одеса. Доставка вантажу від Одеси до Дунайських портів автотранспортом коштує відправнику додатково 35-45 доларів на тонну. А тоннаж суден та фрахт на тонну для суден 20-25 тис. - значно дешевше ніж 2-7 тис. тонн суду в Дунаї. Одночасно з цим для судів типу «handy» доступні азіатські ринки, які є більш привабливими за ціною, ніж Туреччина або країни Сходу та центру Середземного моря.

Підсумовуючи, проблеми, які постали у морській логістиці в умовах повномасштабного російського вторгнення, зумовили необхідність швидкого прийняття комерційних і логістичних рішень і реакції на обстановку, що постійно змінюється. При цьому логістичні компанії та трейдери, які перативно прийняли нову реальність, та ризики, які її супроводжують, змогли адаптуватися та наразі продовжують надавати послуги своїм клієнтам. Для багатьох клієнтів – трейдерів, які були змушені змінювати схему роботи, це було питанням виживання та збереження своєї присутності на ринку. При цьому трейдерам доводилося оперативно вивчати не властиві для себе ролі – постачальник усередині України ставав і експортером і укладав зовнішньоторговельні контракти, виходив на ринок, логістичні компанії змінювали звичну схему роботи з українськими контейнерними терміналами на роботу з іноземними портами та наземною логістикою. Всі ці зміни призвели лише до ускладнення та подорожчання українського імпорту та експорту, збільшення ризиків для експортерів та імпортерів.

Список використаних джерел:

1. Лисий В. М., Стебляк Д. М. Вплив війни на розвиток транспортного перевезення в Україні. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Міжнародні економічні відносини та світове господарство». 2022. Випуск 43. с. 92-96. URL: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/55650/1/18.pdf> (дата звернення: 23.01.2024).
2. Вистояти. Аграрії та виклики – Микола Горбачов. URL: <https://uga.ua/meanings/vistoyati-agrariyi-ta-vikliki/> (дата звернення: 23.01.2024).