

Козел К. Р.
магістрантка ФММ
Національний технічний університет України
«Київський політехнічний інститут імені Ігоря
Сікорського», м. Київ, Україна
ORCID: 0009-0002-4407-4936

ДОСЛІДЖЕННЯ ВПЛИВУ ІНЦИДЕНТУ В СУЕЦЬКОМУ КАНАЛІ НА ГЛОБАЛЬНУ ЛОГІСТИКУ ТА МІЖНАРОДНУ ТОРГІВЛЮ ЧЕРЕЗ ЧЕРВОНЕ МОРЕ

У сучасному глобальному ландшафті, коли країни намагаються підтримувати і розвивати міжнародну торгівлю, узгоджені зусилля з просування логістики наштовхнулися на значну перешкоду: забезпечення безпеки судноплавства по одній з життєво важливих транспортних артерій світу. За даними Міжнародного валютного фонду, обсяг торгових поставок через Суецький канал зменшився на 50% за січень-лютий 2024 року у порівнянні з показником роком раніше.

Зауважимо, що Суецький канал належить Єгипту і був побудований у 1869 році для того, щоб з'єднати Середземне і Червоне моря. Загальна протяжність каналу становить 190,25 км. Цей канал має критичне значення для світової торгівлі, оскільки сполучає торговельні шляхи між Далеким Сходом і Північною Європою, Азіатсько-Індійським субконтинентом і Європою/Америкою, а також між Близьким Сходом і Європою.

Він здатен пропускати до 60 типів суден на день, тобто в середньому до 19 000 на рік, що становить 30% світового морського вантажопотоку. Завдяки високій затребуваності і пропускній здатності через Червоне море проходить близько 12% світової торгівлі, в тому числі 30% світових контейнерних перевезень. Цим шляхом переміщують товари та запаси на мільярди доларів, а це означає, що будь-які затримки можуть вплинути на ціни на бензин, доступність електроніки та інші аспекти світової торгівлі.

Основною причиною різкого скорочення трафіку через Суецький канал стала війна Ізраїлю з ХАМАС. Підтримувані Іраном повстанці-хусити в Ємені з солідарності з палестинцями значно активізували кампанію нападів на комерційні судна в Баб-ель-Мандебській протоці між Аравійським півостровом і Рогом Африка з кінця листопада. 15 грудня 2023 року Нарав-Lloyd зазнав нападу на судно «Аль-Джасра». Під приціл потрапили судна судноплавних компаній із понад 35 країн світу. Слід також звернути увагу на те, що через Суецький канал перевозили переважно споживчі товари та обладнання, для яких дуже важливим є термін доставки та своєчасне розвантаження.

Як наслідок цих дій більшість світових судовласників, включно з гігантами MSC, Maersk, CMA CGM, перенаправили контейнеровози довгим шляхом в обхід Африки. Відмовились від використання судноплавних маршрутів через Суецький канал і Червоне море й інші компанії, зокрема, данська A.P. Moller-Maersk, італійсько-швейцарський гігант Mediterranean Shipping Company, французька CMA CGM, німецька Нарав-Lloyd, бельгійська Euronav, а також нафтовий гігант BP, тайванська судноплавна компанія Evergreen і одна з найбільших у світі танкерних компаній.

За даними голландського банку ING, зміна маршруту вантажів навколо мису Доброї Надії додає близько 3000-3500 морських миль (6000 км) до подорожей, що з'єднують Європу з Азією. Зростає також тривалість доставки в середньому на 10-14 днів. Збільшення часу доставки товарів негативно впливає на рівень запасів у вантажоотримувачів та збільшує тривалість обороту в європейських морських портах і логістичних хабах, зокрема, Роттердамі, Антверпені і Гамбурзі.

Іншим негативним наслідком блокування Суецького каналу є збільшення вартості перевезень із-за зростання витрат на паливо та страхування, відповідно, логістичної складової в сукупній вартості товарів.

Зростає також премія за страхові ризики. Так, якщо раніше премія за ризик, яку сплачували судноплавні компанії, становила лише 0,07% від вартості судна на початку грудня, але останніми днями зросла приблизно до 0,5-0,7%.

Призупинення плавання через Червоне море призвело до того, що спотові ставки на морські перевезення зросли на 20% одразу після 15 грудня 2023 року. Експерти прогнозують, що додатково 1

мільйон доларів буде витрачено на паливо для кожної поставки між Далеким Сходом і Північною Європою. Довший час транзиту також негативно впливає на додаткове використання близько 20% пропускної спроможності глобального ланцюга поставок.

Вартість доставки може мати великий інфляційний вплив. Під час пандемії Covid Міжнародний валютний фонд підрахував, що вузькі місця в глобальному ланцюзі постачання додали близько 1 відсоткового пункту до інфляції. У звичайний час витрати на фрахт становлять близько 7% витрат на імпорт на далекі відстані.

Цей показник підскочив на 25% під час зриву Covid. Як наслідок, обсяги світової торгівлі та економічне зростання сповільнилися, що підвищило перспективу рецесії в США, Великій Британії та країнах ЄС.

Після ретельного аналізу подій, що відбулися в Червоному морі, стає очевидним, що інцидент став поворотним моментом у складній структурі динаміки світової торгівлі, особливо між Азійським та Близькосхідним регіонами. Наслідки цієї події прискорили значні зміни в ustalених морських маршрутах, що пролягають через ці води, і, як наслідок, змінили навігаційні шляхи майже всіх морських транспортних мереж.

Першочерговим наслідком цієї події є значне зростання фрахтових витрат і страхових премій, пов'язаних з вантажоперевезеннями. Підвищені ризики, з якими стикаються судна, що прямують транзитом через Червоне море, призвели до неминучого сплеску страхових витрат, що відображає підвищену небезпеку, пов'язану з навігацією по цих переглянутих маршрутах. Таке значне зростання страхових премій збільшує фінансовий тягар, який несуть судноплавні компанії, і вимагає відповідного підвищення фрахтових ставок, щоб компенсувати ці зростаючі витрати. Зростання фрахтових ставок в результаті призводить до інфляційного тиску на ціни на товари, що перевозяться. Оскільки транспортні витрати зростають, це призводить до відповідного збільшення загальної вартості перевезень, що неминуче перекладається на кінцевих споживачів у вигляді підвищення роздрібних цін.

Не зважаючи на це, після спостереження за тенденціями в зміні вартості морського фрахту, очевидно, що судноплавні компанії суттєво знизили свої ставки. Це зниження можна пояснити не лише сезонними коливаннями, а й стратегічними заходами зі скорочення витрат та оптимізації маршрутів. Змінюючи і допрацьовуючи свої судноплавні маршрути, ці компанії прагнуть підтримувати конкурентоспроможні цінові структури, зберігаючи при цьому прибутковість.

Закриття Червоного моря спонукало логістичні компанії шукати альтернативні шляхи доставки вантажів, наприклад, організувати фідерні перевезення річкою Дунай. Отже, оцінюючи поточну ситуацію в Червоному морі, можна очікувати відновлення судноплавства через Суецький канал і Червоне море, особливо у світлі повідомлень про відновлення роботи суден у Великому порту Одеси.

Список використаних джерел

1. Міжнародна логістика. Електронний підручник. За науковою редакцією професора Сохацької О.М. Тернопіль: ЗУНУ. 2022. 370 с.
2. Балій М. М. Логістична глобалістика: навч. посібник / М. М. Балій – Л.: Світ, 2016. – 505 с.
3. Вплив порушення роботи Червоного моря та Суецького каналу на глобальний ланцюг поставок. URL: Impact of Red Sea & Suez Canal Disruption on Global Supply Chain | SeaRates Blog (дата звернення: 01.04.2024)
4. Що таке криза в Червоному морі і що вона означає для світової торгівлі. URL: What is the Red Sea crisis, and what does it mean for global trade? | Suez canal | The Guardian(дата звернення: 03.04.2024)
5. Пояснення кризи в Червоному морі: що відбувається і що це означає для світової торгівлі. URL: Red Sea crisis explained: what is happening and what does it mean for global trade? | Shipping industry | The Guardian (дата звернення: 04.04.2024)

Науковий керівник: д-р. екон. наук, доц., професор Григорак М. Ю.