

УДК 354.1

DOI <https://doi.org/10.32840/1813-3401.2021.4.13>**О. І. Платонов**кандидат економічних наук,
докторант кафедри публічного адміністрування
Міжрегіональної академії управління персоналом
ORCID: 0000-0002-3059-5389

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ МОРСЬКИХ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНОЇ КРИЗИ В КОНТЕЙНЕРНІЙ ЛОГІСТИЦІ

У статті акцентовано на глобальній кризі в контейнерній логістиці. Констатовано, що зростання потреби в перевезеннях у поєднанні з карантинном у різних країнах, зупиненням виробничих потужностей і різноспрямованою динамікою розвитку ситуації в окремих регіонах світу призвело до того, що логістична система контейнерних перевезень «зламалася», а весь світовий ланцюг поставок розбалансувався, внаслідок чого зведений світовий контейнерний індекс Drewry набув неабиякого зростання. Обґрунтовано, що ситуація на ринку морських контейнерних перевезень дійшла до абсурду: вартість перевезення вантажів між Європою і Азією по морю й авіатранспортом практично зрівнялися. Встановлено причини транспортного колапсу в контейнерній логістиці. Наголошено, що головною з них стала пандемія COVID-19 та тривале перебування країн у локдауні. Підкреслено, що ситуація з контейнерами загострилась і внаслідок дотримання Китаєм політики нульової толерантності до спалахів коронавірусу. Зазначено, що на дефіцит контейнерів мало вплив і нераціональне оперування порожнім обладнанням. Акцентовано, що контейнерний дисбаланс ускладнився і ситуацією в Суецькому каналі. На дефіцит контейнерів відчутно вплинула і енергетична криза в Китаї, зумовлена нестачею вугілля після заборони поставок з Австралії та адміністративним тиском щодо зниження парникових викидів. Проаналізовано динаміку змін Індексу надійності контейнерного сервісу. Доведено, що ситуації на ринку морських контейнерних перевезень є глобальною проблемою, для вирішення якої потрібні невідкладні комплексні дії. Встановлено, що питання державного регулювання контейнерного дисбалансу як на рівні держави, так і на міжнародному рівні лишаються практично не вирішеними, оскільки дотепер не розроблено жодного ані вітчизняного, ані світового антикризового механізму, який би дозволив цілком вирішити проблеми контейнерної логістики. Розглянуто світовий досвід подолання кризи контейнерної логістики та результати його запровадження. Запропоновано вектори вирішення проблем контейнерної логістики на національному рівні.

Ключові слова: державне регулювання, логістична система контейнерних перевезень, морські контейнерні перевезення, механізм державного регулювання контейнерної логістики.

Постановка проблеми. Контейнерні перевезення вантажів нині становлять переважну частку в міжнародних вантажопереви́зненнях, що об'єктивно зумовлено їх зручністю. Однією з основних цілей Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленою Розпорядженням КМУ від 30 травня 2018 р. за № 430-р [1] визнано масову контейнеризацію перевезень і включення морських портів України до сотні найбільших портів світу. Досягнення поставлених цілей передбачається завдяки збільшенню контейнерних перевезень за маршрутами: країни ЄС – Китай («Новий Шовковий шлях»), країни ЄС – Іран, Індія, країни ЄС –

Туреччина та ін. (не менше 1 млн TEU в 2025 р. та 2 млн TEU в 2030 р.) [2, с. 165]. Однак нині контейнерні перевезення переживають найгострішу кризу за останні кілька десятиліть [3], що суттєво ускладнює досягнення поставлених цілей внаслідок розбалансуваня світового ланцюга поставок та вкрай нестабільної поведінки тарифів на ринку морських контейнерних перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Результати наукових досліджень із цієї проблематики, без сумніву, є досить важливими та актуальними як для наукової аудиторії, так і практиків. Суттєвої уваги регулюванню морських перевезень в умовах глобальної кризи

в контейнерній логістиці надають такі науковці та практики, як Ю. Григоренко, С. Головатенко, А. Дацій, С. Заблоцька, Н. Левченко, А. Мельник, Б. Мірошниченко, А. Шишканова та ін. Натомість, незважаючи на значимість зазначеної проблеми та спроб уряду Китаю, США, Великобританії та інших країн її вирішення, контейнерний дисбаланс до тепер продовжує існувати, створюючи транспортний колапс у контейнерній логістиці, що саме і вимагає подальших досліджень із цієї тематики, результати яких, як очікується, стануть поштовхом до впровадження якісно нового інструментарію державного регулювання морських вантажоперевезень, який забезпечить подолання глобальної кризи в контейнерній логістиці.

Формулювання цілей (мети) статті. Метою статті є дослідження державного регулювання морських вантажоперевезень в умовах глобальної кризи в контейнерній логістиці.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. За даними ООН, 80 % усієї міжнародної товарної торгівлі відбувається морем. Найпопулярніший спосіб доставки споживчих товарів – звісно, контейнерні перевезення.

Щороку порти в усьому світі обробляють понад 800 млн контейнерів, і ця цифра, як свідчать дані центру Drewry, подані в табл. 1, постійно зростає [4].

Натомість галузь морських контейнерних перевезень нині переживає найгострішу

Таблиця 1

Динаміка контейнерної активності за регіонами протягом 2015–2019 рр. [5]

	2015		2016		2017		2018		2019	
	'000 TEU	%	'000 TEU	%	'000 TEU	%	'000 TEU	%	'000 TEU	%
Північна Америка	58,35	8.5	59,11	8.4	63,94	8.6	67,56	8.6	68,67	8.6
Східне узбережжя Північної Америки	22,38	3.3	22,49	3.2	24,41	3.3	25,78	3.3	26,70	3.3
Узбережжя Мексиканської затоки	4,91	0.7	5,10	0.7	5,81	0.8	6,28	0.8	6,81	0.9
Західне узбережжя Північної Америки	31,05	4.5	31,52	4.5	33,72	4.5	35,49	4.5	35,15	4.4
Європа	118,1	17.3	122,28	17.4	129,41	17.3	136,07	17.3	139,72	17.4
Північно-Західна Європа	56,47	8.3	57,82	8.2	60,69	8.1	62,43	8.0	63,36	7.9
Скандинавія та Балтика	9,452	1.4	9,891	1.4	10,80	1.4	11,91	1.5	12,28	1.5
Західне Середземномор'я	26,28	3.8	27,36	3.9	28,03	3.8	29,46	3.8	29,70	3.7
Східне Середземномор'я та Чорне море	25,96	3.8	27,20	3.9	29,87	4.0	32,25	4.1	34,37	4.3
Азія	367,7	53	379,00	54	402,95	54	423,5	54	433,04	54
Північна Азія	61,50	9.0	62,65	8.9	65,64	8.8	68,18	8.7	67,95	8.5
Великий Китай	211,98	31	218,98		31.5	31	244,63	31	251,93	31
Південно-Східна Азія	94,28	13	97,371	13	102,37	13	110,72	14	113,16	14
Близький Схід / Південна Азія	60,46	8.8	63,18	9.0	66,97	9.0	68,59	8.7	69,60	8.7
Середній Схід	38,42	5.6	38,70	5.5	39,76	5.3	38,59	4.9	38,66	4.8
Південна Азія	22,04	3.2	24,48	3.5	27,21	3.6	29,99	3.8	30,94	3.9
Латинська Америка	42,75	6.2	42,22	6.0	44,63	6.0	48,03	6.1	48,32	6.0
Центральна Америка / Карибський басейн	21,88	3.2	21,09	3.0	22,34	3.0	23,41	3.0	23,41	2.9
Східне узбережжя Південної Америки	11,91	1.7	11,58	1.6	12,21	1.6	13,50	1.7	13,65	1.7
Західне узбережжя Південної Америки	8,94	1.3	9,53	1.4	10,08	1.3	11,11	1.4	11,26	1.4
Африка	25,10	3.7	24,61	3.5	26,22	3.5	27,65	3.5	28,39	3.5
Східна Африка	4,05	0.6	4,31	0.6	4,35	0.6	4,54	0.6	4,80	0.6
Північна Африка	6,02	0.9	6,25	0.9	6,52	0.9	6,88	0.9	8,16	1.0
Західна Африка	9,74	1.4	9,09	1.3	10,11	1.4	10,70	1.4	10,24	1.3
Південна Африка	5,28	0.8	4,94	0.7	5,23	0.7	5,51	0.7	5,18	0.6
Океанія	11,59	1.7	11,85	1.7	12,59	1.7	13,13	1.7	12,98	1.6
Загалом у світі	684,21	X	702,26	X	746,75	X	784,58	X	800,75	X

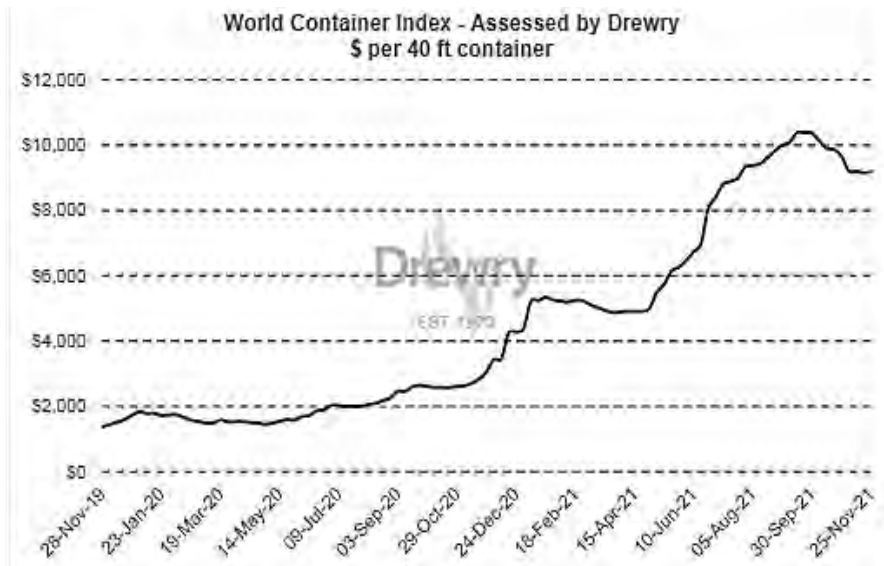


Рис. 1. Динаміка зведеного світового контейнерного індексу Drewry [5]

за останні кілька десятиліть кризи. Зростання потреби в перевезеннях в поєднанні з тривалим локдауном у різних країнах, зупиненнями виробничих потужностей і різноспрямованою динамікою розвитку ситуації в окремих регіонах світу призвело до того, що логістична система контейнерних перевезень «зламалася», а весь світовий ланцюг поставок розбалансувався настільки, що зведений світовий контейнерний індекс Drewry лише наприкінці жовтня 2021 р. (рис. 1) вперше знизився до рівня нижче психологічної позначки за всіма основними напрямками [6] і становив \$9186,39 за 40-футовий контейнер, що на 224% вище тогорічного показника (табл.2).

Отже, ситуація на ринку контейнерних морських перевезень дійшла до абсурду: вартість перевезення вантажів між Європою і Азією по морю й авіатранспортом у жовтні 2021 р. практично зрівнялися [6].

Нині транспортний колапс у контейнерній логістиці гальмує всю світову економіку, проте очікувати на стабілізацію ситуації найближчим часом не варто. За оцінками експертів, з огляду на нинішні реалії, ця складна ситуація на ринку морських контейнерних перевезень може тривати до кінця 2022 року, і на це є кілька очевидних причин [Головатенко] (рис. 2).

До початку пандемії судноплавне транспортування відрізнялось дешевизною, що становило головну перевагу цього виду перевезень порівняно з іншими. Навіть попри більші затрати часових ресурсів, морські перевезення залишалися популярними через значно менший прайс, ніж, зокрема, за швидкісною доставкою залізницею Новим Шовковим шляхом [7].

Натомість під час епідемії в Китаї, яка переросла в глобальну пандемію, світ зіткнувся

Таблиця 2

Спотові ставки фрахту за основними маршрутами [5]

Маршрут	Станом на			Щотижневі зміни (%)	Щорічні зміни (%)
	11.11.2021	18.11.2021	25.11.2021		
Зведений індекс	\$9,133	\$9,146	\$9:186	0	224 Δ
Шанхай – Роттердам	\$13,801	\$13,400	\$13;475	1 Δ	375 Δ
Роттердам – Шанхай	\$1,530	\$1,577	51,583	0	36 Δ
Шанхай – Генуя	\$12,438	\$12,420	\$12,435	0	274 Δ
Шанхай – Лос-Анджелес	\$9,947	\$10,038	\$10,085	0	150 Δ
Лос-Анджелес – Шанхай	\$1,303	\$1,275	\$1,281	0	147 Δ
Шанхай – Нью-Йорк	\$12,718	\$13,139	\$13,230	1 Δ	166 Δ
Нью-Йорк – Роттердам	\$1,189	\$1,187	51,186	0	33 Δ
Роттердам – Нью-Йорк	\$6,255	£6,272	\$6:232	-1 ∇	209 Δ

Турбулентність внаслідок пандемії COVID-19, що призвела до різноманітних непрогнозованих ефектів і дисбалансів
Перевищення глобального попиту на контейнерні перевезення внаслідок швидкого відновлення економіки
Затори в портах внаслідок перебоїв роботи великих контейнерних терміналів
Штучний дефіцит суден і контейнерів
Тривалі простої контейнерів
Ситуація із Суецьким каналом
Енергетична криза в Китаї

Рис. 1. Причини впливу на зростання вартості контейнерних перевезень [6]

з масовим падінням виробництва, затримкою обробки товарів у портах, а отже, і з порушенням графіків судноплавства. Першим після Covid-19 оголосився Китай. За кілька місяців після початку пандемії Піднебесна відновила експорт товарів, тоді як більшість країн ще довгий час перебували в локдауні [4]. У підсумку контейнери, які кілька місяців відправлялися з Азії в Америку, назад не поверталися. Отже, уже в серпні 2020 р. у Китаї почався гострий дефіцит контейнерів, який за звітами DREWRY, вже на початку 2021 р. поширився світом, що призвело до глобальних затримок перевезень та зростання середнього часу обігу одного контейнера практично вдвічі [7], а також до суттєвого зниження Індексу надійності контейнерного сервісу та зростання середньої тривалості простою суден до 6,88 доби [3].

Індекс надійності контейнерного сервісу (виконання розкладу руху судів) протягом 2021 р. коливався в діапазоні від 35 до 40%. Зокрема, в жовтні місяці поточного року він знизився на 3,8 п., і таким чином ледве досяг рівня 35,6%. Із 14 найбільших морських перевізників найвищий індекс надійності сервісу в липні 2021 р. мав лише Maersk Line – 47,3%. Лідерами ж антирейтингу стали три тайванські лінії Yang Ming, Evergreen і Wan Hai. В останньої індекс надійності становив 16,2% [3].

Тривалість затримок призвела до корегування великими океанськими перевізниками шляхів прямування багатьох вантажопотоків. Зокрема, Maersk дотепер перенаправляє деякі зі своїх великих суден із Філіпстоу, використовуючи судна-фідери з континенту для завершення рейсів. СМА CGM і Нараг через перевантаженість у Савані, штат Джорджія,

використовують альтернативні порти. Maersk, MSC і Zim донині тимчасово пропускають судна до Сіетлу, штат Вашингтон, по одному зі своїх спільних маршрутів, що, відповідно, гальмує потік вантажів до Північно-Західного узбережжя США [8].

Натомість ситуацію з контейнерами загощило не лише їх масове накопичення в портах США, а й політика нульової толерантності Китаю до спалахів коронавірусу (зокрема, практика припинення роботи контейнерних терміналів у разі виявлення коронавірусу навіть в одного з працівників). Так, у травні та червні поточного року Китаєм через спалахи інфекції було закрито більш ніж на місяць порт Яньтянь, у серпні – частково зупинено роботу найбільшого контейнерного порту країни – комплексу Нінбо-Чжоушань, терміналу Мейшань (на який припадає близько 20% контейнерного обороту комплексу) та ін. [3].

Дефіцит перевізних потужностей створився і внаслідок нераціонального оперування порожнім обладнанням. Замість того щоб постачати вантажі в контейнерах за різними маршрутами, порожняк евакуювався в порти через океани в країни, де був підвищений попит на перевезення за завищеними ставками, що й надалі лише ускладнювало ситуацію з вантажопереваженнями морським транспортом [6]. Зокрема, вартість морського фрахту з Китаю до України протягом 2021 р. виросла в чотири рази і нині становить понад \$8 тис. за один 40-футовий контейнер [7].

Наприкінці весни й влітку поточного року були ситуації, коли країни з більш сильною економікою, ніж Україна, викупували практично всі місця на суднах, тим самим обмежуючи

національного товаровиробника в доступі на експортні ринки.

Проблема дефіциту контейнерів набула катастрофічних масштабів, зокрема через те, що судноплавні компанії не бажали своїм коштом перевозити великі обсяги порожньої тари, а орендарі контейнерів, яким через карантин затримували тару, повели себе до цього байдуже. За нормальних умов після вивантаження в порту призначення 40% контейнерів традиційно продовжують свій шлях суходолом. Приблизно стільки ж одразу завантажують та відправляють до інших портів. А 20% традиційно повертаються до місця відправлення порожніми [9]. Натомість із порушенням ланцюгів постачання, порожні контейнери стали дедалі більше накопичуватись у портах ринків збуту, створюючи таким чином контейнерний дисбаланс.

Відчутно вплинула на дефіцит контейнерів і енергетична криза в Китаї, зумовлена процесом декарбонізації економіки країни. Контейнерні лінії вже підтвердили збої в ланцюгах постачання через брак електроенергії, зокрема, у провінціях Цзянсу, Гуандун і Чжецзян, де розташовані найбільш важливі порти країни, а саме Нінбо, Гуанчжоу, Наньша, Янцзянь та Шеку [10].

Не можна не згадати і про ситуацію в Суецькому каналі. У результаті аварії одного з найбільших контейнеровозів Ever Green було порушено роботу портів Європи та Китаю, а багато суден просто пропустили свої рейси, тим самим посиливши не тільки дефіцит контейнерів, а й провізних потужностей [5].

Отже, кризу контейнерної логістики відчували всі морські порти країн світу, в тому числі і порти України. Нині українські порти вимушені конкурувати за контейнери із сусідньою Туреччиною, яка останнім часом прискорено нарощує обсяги експорту, перетворившись таким чином для транспортних компаній центром тяжіння [7].

Короткий огляд ситуації на ринку морських контейнерних перевезень свідчить, що криза контейнерної логістики – це глобальна проблема, вирішення якої потребує невідкладних комплексних дій.

Перелік антикризових заходів, що нині застосовується у світовій практиці, наведений на рис. 3.

Китай, намагаючись впоратися з контейнерним дефіцитом (як головний їх виробник у світі), спробував збільшити їх виробництво. З кінця 2020 року щомісячне їх виробництво становить до 300 тис. штук. Однак це не вирішило проблеми. Нові контейнери через підвищений попит подорожчали так, що їх оренда стала невідомою для багатьох замовників.

Китай також здійснив спробу доплачувати шипінговим компаніям за перевезення порожніх контейнерів з Америки, проте й це не забезпечило очікуваного результату.

K-tainer Trading та K-tainer Leasing запровадили систему «односторонні контейнери», за якою перевезення порожніх контейнерів стає вигідним. Зокрема, фірма з Нідерландів надає в оренду контейнери за умови, що експортери та перевізники зможуть без додаткових витрат використовувати їх протягом 30 діб, а потім просто залишити їх у місці вивантаження з судна.

Прискорення виробництва контейнерів
Доплати шипінговим компаніям за перевезення порожніх контейнерів
Антимонopolні розслідування формування тарифів на перевезення
Перенаправлення рейсів суден
Запровадження політики стимулювання логістичних операторів
Запровадження фінансових санкцій
Залучення для перевезення порожніх контейнерів непрофільних суден

Рис. 3. Перелік антикризових заходів із подолання контейнерного дисбалансу

Надалі проблемою завантаження та повернення тари опікується сам орендодавець, якому важливіше отримати тару в потрібному місці, аніж заробити на перевезенні в ній наступного вантажу, що також не виключено [9].

Порт Лос-Анджелесу запропонували логістичним операторам взяти участь у новій програмі стимулювання. Порт готовий заплатити від 0,5 до 2,75 дол. США за TEU тим компаніям, які пришвидшать обіг контейнерів на 5–20 % та дозволять таким чином позбутися заторів.

Американські порти в затоці Сан-Педро, навпаки, запровадили додаткові фінансові стягнення з океанських перевізників, які довше визначеного терміну тримають контейнери на їхній території. Зокрема, в порті Лонг-Біч за кожен день затримки одного контейнера, окрім плати за зберігання, ними додатково сплачується по \$100 США.

Натомість такі країни, як Філіппіни, Китай, В'єтнам, Тайвань, Південна Корея та навіть США, пішли іншим шляхом. Підозрюючи судноплавні компанії у змові щодо встановлення необґрунтованих цін, вони розпочали антимонопольні розслідування ситуації. Однак досить складно заперечувати наявність природного дисбалансу між попитом та пропозицією, який виник на цьому ринку внаслідок відсутності необхідної кількості контейнерного обладнання під час стрімкого відновлення міжнародної торгівлі, що в результаті і призвело до зростання цін, як на будь-якому іншому, недостатньо регульованому ринку [8].

Японією задіяно до контейнерних перевезень непрофільні судна, аби компенсувати нестачу спеціалізованого флоту й не допустити різкого зниження обсягу товарообігу.

Подібні переліченим рішенням потрібні й в Україні, адже в результаті значного падіння імпорту завантажених контейнерів з'явився дефіцит порожніх контейнерів, який останнім часом скорочувався за рахунок заводу порожніх контейнерів у країну та скорочення експорту. Такий дисбаланс вплинув на усіх учасників перевізного процесу і став стримуючим фактором у нарощуванні експорту в контейнерній торгівлі [11, с. 86].

Для подолання кризи контейнерної логістики доцільно насамперед:

– збільшити обсяги перевезень у контейнерах нетрадиційних генеральних і насипних вантажів завдяки державній підтримці будівництва нових або модернізації наявних стафіровочних

потужностей із впровадженням нових світових технологій;

– збільшити обсяги контейнерних перевезень мультиінтермодальним транспортом за рахунок передачі функцій оператора мультимодальних перевезень судноплавним лініям, що дасть змогу значно збільшити перевезення контейнерів «від дверей до дверей»;

– створити завдяки надання державних гарантій інвесторам потужну операторську компанію комбінованих перевезень із власним контейнерним парком стандарту ISO, термінальною мережею, залізничним і автомобільним транспортом [11, с. 86].

Висновки. Таким чином, за результатами дослідження наголошено на кризі в контейнерній логістиці та її наслідках для морських портів, економіки країн та світової економіки загалом. Розглянуто приклади вирішення проблеми контейнерного дисбалансу, що нині застосовуються у світовій практиці та обґрунтовано низький рівень їх дієвості. Запропоновано дієвий інструментарій державного регулювання морських вантажоперевезень в умовах глобальної кризи в контейнерній логістиці.

Список використаної літератури:

1. Мельник А.А. Аналіз основних міжнародних актів і норм національного законодавства у сфері перевезення й обробки контейнерних вантажів. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2019. № 6. С. 163–166.
2. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. *Офіційний вісник України*. 2018. № 52. Ст. 1848.
3. Ринок морських перевезень продовжує штормити: погляд зсередини. NradeMasterGroup. URL: <https://trademaster.ua/logistic/313424> (дата звернення 31.08.2021 р.)
4. Григоренко Ю. Ідеальний шторм: високі ставки фрахту гальмують відновлення економік. URL: <https://gmk.center/ua/posts/idealnyj-shtorm-vysoki-stavky-frachtu-halmuiut-vidnovlennia-ekonomik/> (дата звернення 17.08.2021 р.)
5. Новікова І. Море викликів та океан можливостей: світова криза морських перевезень вже в Україні. *Interfax-Україна*. 2021. URL: <https://ua.interfax.com.ua/news/blog/764071.html> (дата звернення 11.09.2021 р.)
6. Світовий контейнерний індекс – 25 ноября. DREWRY. 2021. URL: <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry> (дата звернення 14.09.2021 р.)

7. Мірошніченко Б. За год – на 300-500%. Почему взлетели цены на морские перевозки и как это отразится на Украине. *Экономическая правда*. 2021. URL: <https://www.epravda.com.ua/rus/publications/2021/08/30/677292/> (дата звернення 11.09.2021 р.)
8. Головатенко С. Аналіз ринку морських контейнерних перевезень очима експерта. Які проблеми існують та що очікувати у майбутньому? Чи варто чекати на зниження ставок на морський фрахт найближчим часом? *Судоходство*. 2021. URL: <https://ua.sudohodstvo.org/analiz-rynku-morskyh-kontejnernih-perevezenochyma-eksperta-yaki-problemy-isnuyut-ta-shho-ochikuvaty-u-majbutnomu-chy-vartochekaty-na-znyzhennya-stavok-na-morskyj-fraht-najblyzhchym-chasom/> (дата звернення 07.10.2021 р.)
9. Компанія з Нідерландів почала пропонувати оренду «односторонніх» контейнерів. 2021. URL: <https://logist.fm/news/kompaniya-z-niderlandiv-rochala-proponuvati-orendu-odnostoronnih-konteyneriv> (дата звернення 17.10.2021 р.)
10. У світового судноплавства нова серйозна проблема – дефіцит електроенергії у Китаю. <https://logist.fm/news/u-svitovogo-sudnoplavstva-nova-seryozna-problema-deficit-elektroenergiyi-u-kitayu> (дата звернення 24.09.21 р.)
11. Підлісний П.П., Паткевич Н.О., Цвєтов Ю.В. Роль контейнеризації змішаних вантажних перевезень у розвитку світової торгівлі. *Економічний форум*. 2016. № 3. С. 75–88.

Platonov O. I. State regulation of maritime cargo transportation in the conditions of the global crisis in container logistics

The article focuses on the global crisis in container logistics. It was stated that the growing need for transportation in combination with quarantines in different countries, the cessation of production capacity and divergent dynamics of the situation in some regions of the world led to the fact that the logistics system of container transportation “broke” and the whole world supply chain unbalanced. Drewry’s global container index has risen sharply. It is substantiated that the situation on the market of sea container transportation has reached absurdity - the cost of transportation of goods between Europe and Asia by sea and air transport is almost equal. The causes of transport collapse in container logistics have been established. It was emphasized that the main one was the COVID-19 pandemic and the long stay of the countries in the lockdown. It is emphasized that the situation with containers has worsened due to China’s policy of zero tolerance for outbreaks of coronavirus. It is noted that the shortage of containers was influenced by the irrational operation of empty equipment. It was emphasized that the container imbalance was complicated by the situation in the Suez Canal. The shortage of containers was also significantly affected by the energy crisis in China due to the lack of coal after the ban on supplies from Australia and administrative pressure to reduce greenhouse gas emissions. The dynamics of changes in the reliability index of the container service is analyzed. It is proved that the situation on the market of sea container transportation is a global problem, which requires urgent comprehensive action. It is established that the issues of state regulation of container imbalance both at the state and international levels remain virtually unresolved, as so far no domestic or global anti-crisis mechanism has been developed that would fully solve the existing problems of container logistics. The world experience of overcoming the crisis of container logistics and the results of its introduction are considered. Vectors for solving the problems of container logistics at the national level are proposed.

Key words: state regulation, logistics system of container transportations, sea container transportations, mechanism of state regulation of container logistics.