

Призупинення роботи портів Великої Одеси. Що очікують та як адаптуються учасники ринку

Після посилення російських обстрілів портової та логістичної інфраструктури Одещини, робота портів Великої Одеси фактично зупинилася. Частина судновласників призупинила заходи до українських портів, а бізнес знову опинився в ситуації, коли треба оцінювати прямі ризики для суден, екіпажів і вантажів – і швидко шукати альтернативні рішення.

USM підготував детальний матеріал про те, чим може обернутися таке призупинення для українського експорту, фрахтового ринку, страхових брокерів, аграріїв, портових операторів та судновласників. Разом з бізнесом й експертами розбираємо, наскільки критичною є нинішня ситуація, як адаптувати логістику найближчими тижнями і що буде з морським коридором у разі подальших атак РФ.

Очевидно, що Росія не перестає атакувати порти по всьому півдню України з 2022 року, проте період червня-липня 2026 року можна назвати одним з найтяжчих. Нова хвиля ударів по портовій інфраструктурі Великої Одеси перетворилася на системну кризу для судноплавства з початку липня.

Першим з великих гравців про прямі операційні наслідки заявив Kernel. Вже 13 липня компанія повідомила, що призупинила роботу експортного терміналу у Чорноморську і терміни відновлення наразі публічно не озвучені.

USM запросив коментар у Kernel, але на момент публікації статті компанія ще не надала відповіді. Згодом цей текст буде доповнено.

Наступними з великою заявою вийшли «Нібулон». Так, в середині липня директор з логістики компанії Сергій Калкутін зазначив, що, попри складну безпекову ситуацію, компанія продовжує закупівлю зерна та має достатні потужності для приймання і

зберігання нового врожаю. Для агровиробників запропонували дві моделі співпраці: або продавати продукцію за поточними ринковими цінами, або зберігати її у компанії з можливістю реалізувати зерно пізніше.

В коментарі USM Сергій Калкутін зазначив, що наразі атаки на портову інфраструктуру та судна створюють додаткові ризики для експорту й неминуче впливають на вартість логістики.

«Подорожчання фрахту та зростання транспортних витрат зрештою відображаються на закупівельній ціні зерна, а отже і на прибутковості агровиробництва. Фактично ці додаткові витрати лягають на плечі фермера, адже логістика є однією з ключових складових експортної собівартості», – зазначає експерт.

Водночас, за словами Калкутіна, компанія намагалася побудувати логістичну модель так, щоб мінімізувати вплив таких викликів.

«Відповідно ми продовжуємо активно закуповувати зерно через власну мережу елеваторів і пропонуємо агровиробникам гнучкі моделі співпраці: продаж продукції за поточними ринковими цінами або її зберігання з можливістю реалізувати зерно пізніше, коли ринкова кон'юнктура буде більш сприятливою. Саме така гнучкість сьогодні є одним із ключових інструментів підтримки українського агровиробника», – зазначив директор з логістики «Нібулона».

Натомість як додав директор з торгівлі «Нібулон» Володимир Славінський, агровиробники сьогодні змушені пристосовуватися до нових умов роботи.

«Фактично вони обирають між двома сценаріями: виграти час – і передати зерно на зберігання, або отримати необхідні обігові кошти – і реалізувати продукцію за поточною ціною. Ті, хто обирає зберігання, шукають надійну інфраструктуру, зрозумілі умови та впевненість у збереженні якості зерна», – розповів Славінський.

За його словами, це підтверджують і операційні показники компанії. Попит на послуги зі зберігання зріс приблизно на 30%. Співвідношення зерна, що надходить на закупівлю та зберігання, змінилося з 80% на 20% відповідно ще тиждень тому до 50% (закупівля) на 50% (зберігання) сьогодні.

А вже 23 липня стало відомо, що Україну залишає Allseeds.

Група компаній оголосила про призупинення операційної діяльності через посилення російських атак на портову інфраструктуру Одеської області. Компанія також має на меті забезпечити «збереження виробничих активів, інфраструктури, людського й операційного потенціалу для можливого відновлення роботи після стабілізації безпекової ситуації».

За оцінкою керівника аналітичного відділу Barva Invest Павла Хаустова, вплив обстрілів портів Великої Одеси на аграринок уже є величезним, але його масштаб залежатиме від тривалості зупинки та сезонного чинника. На відміну від 2022 року, коли повномасштабна блокада застала ринок уже після піку сезону, нинішнє загострення припало на розпал експорту ранніх культур: передусім пшениці, ячменю та ріпаку. Для пізніх культур – кукурудзи, сої та соняшнику – це поки низький сезон, коли ринок довозить останні обсяги перед новим урожаєм. Тому тиск на логістику ще не є максимальним, але в другій половині осені ситуація може стати значно складнішою.

Змінився і сам характер ризиків. Український ринок уже адаптувався до регулярних ударів по портовій інфраструктурі: учасники розуміли, що небезпечно накопичувати зерно в портах або довго стояти в черзі на перевалку. Проте після липневих обстрілів ризики різко зросли вже для іноземних судновласників, екіпажів і страховиків. Україна може компенсувати частину ризику преміями, однак, як зазначає Хаустов, гроші не завжди здатні «купити бажання йти під цілеспрямований обстріл», особливо коли на світовому ринку є безпечніші напрямки.

Через різке погіршення безпекової ситуації на ринку виникла розгубленість. Частина агровиробників хотіла б перечекати критичний період, але наразі незрозуміло, на який термін потрібно орієнтуватися. Водночас багато фермерів змушені продавати зерно через потребу в обігових коштах, виконання планів з відвантажень або нестачу місця для зберігання. Окрема проблема – випадки пророслого зерна по пшениці, яке неможливо довго тримати на складах і потрібно швидко реалізовувати.

На світовому ринку ціни на низку культур зросли, насамперед на

ті, де Україна та РФ є значними постачальниками. Теоретично це мало б компенсувати дорожчу логістику альтернативними маршрутами, але на практиці спрацьовує інше обмеження: потенційної української пропозиції зараз більше, ніж сформованого попиту з урахуванням пропускної здатності західного кордону та дунайських портів. Поки частина виробників змушена продавати, покупець зберігає можливість тиснути на ціну.

Якщо ранні культури не вдасться реалізувати до масового надходження пізнього врожаю, восени проблема може повторитися з більшою силою. Найвразливішими залишаються вантажі, які важко переорієнтувати на західний кордон. Передусім це пшениця, адже в ЄС вона обмежена квотами, які вже давно розписані. Вразливим є і ячмінь: його ключові ринки, зокрема Саудівська Аравія та Китай, потребують великих суднових партій. Частину обсягів можна вести з перевалкою в Констанці, але постачання до Китаю через румунські порти обмежені сертифікаційними питаннями. До того ж Румунія сама є експортером частини культур, тому її логістика восени буде зайнята власним урожаєм.

Для ріпаку та соняшникової олії ситуація виглядає кращою, оскільки ЄС і так є одним із ключових покупців української продукції. Проте навіть у цьому випадку логістика буде довшою, дорожчою і менш пропускною. Кукурудза, навпаки, може отримати додатковий попит у Європі через проблеми з урожаєм. Якщо наслідки негоди в ЄС справді будуть суттєвими, а Угорщина стане нетто-імпортером кукурудзи, збут цієї культури через західний кордон може розширитися. Соя також зберігає можливості продажу як до Європи, так і до Туреччини. Водночас навіть для відносно стійких культур дорожча логістика і дисконт, який формуватиметься через обмеженість українських маршрутів, з'їдатимуть значну частину ціни виробника.

Окремою темою стоїть питання і ринку добрив, проте, як пояснює Павло Хаустов, прямої реакції на ситуацію в портах поки не видно. За словами експерта, останнє зростання цін на азотні добрива було пов'язане насамперед зі світовими котируваннями та подорожчанням газу. Однак якщо ситуація не покращиться,

вплив на імпорт добрив стане відчутнішим. Найбільш чутливими можуть бути сульфат амонію та карбамід, які переважно заходять через порти: у 2025 році частка морського імпорту для них становила відповідно 89% та 94%. Імпорт селітри через українські порти був заборонений ще в середині минулого літа, тому імпортери вже адаптувалися до цієї зміни.

Після початку повномасштабного вторгнення значні обсяги імпорту добрив проходили через порти Дунаю. Якщо цей напрямок також буде заблокований або суттєво обмежений, імпортерам доведеться шукати довші та дорожчі маршрути. На ринку вже використовували схеми поставок через румунські порти з подальшим транзитом до західного кордону України, а також через порти Балтії з доставкою до кордону Польщі та України. Проте такі маршрути збільшують строки поставок.

Maersk, АМЕУ: втрати галузі контейнерних перевезь, призупинка роботи

Звісно, другим після балкерів напрямком, який сильно постраждав через обстріли з боку ворога, став контейнерний ринок. Як розповів USM президент Асоціації міжнародних експедиторів України (АМЕУ) Віктор Берестенко, останні атаки вже вплинули на контейнерний сегмент. Проте болючішим фактором є те, що останні роки цей ринок в Україні стрімко зростає.

Саме контейнерні перевезення були одним із найдинамічніших напрямків у портах Великої Одеси за останні два роки. У 2025 році порти обробили 215 748 TEU проти 129 902 TEU роком раніше, тобто зростання становило близько двох третин. У першому кварталі 2026 року обробка перевищила 63 тис. TEU, що на 43% більше, ніж за аналогічний період минулого року. Фактично ринок ішов до подвоєння річного показника.

Однак погіршення безпекової ситуації вже змушує окремі судноплавні компанії та фідерних операторів тимчасово зупиняти або змінювати сервіси до портів Великої Одеси. Йдеться не лише про ризики для суден і екіпажів. Влучання у портову інфраструктуру безпосередньо впливають на здатність окремих терміналів обробляти контейнерні сервіси, а отже – на

стабільність усього ланцюга.

За словами Берестенко, контейнерний ринок є одним із найбільш чутливих сегментів морських перевезень. На відміну від балкерного флоту, контейнерні лінії працюють за чітким розкладом, тому навіть короткострокова невизначеність може призвести до зміни маршруту або тимчасового скасування сервісу.

«Останні події показали, що для контейнерного бізнесу важлива не лише формальна наявність працюючого порту, а й упевненість перевізника в тому, що сервіс можна виконувати регулярно й прогнозовано», – зазначає президент АМЕУ.

Станом на зараз про зміни в своїй роботі в Україні офіційно повідомили Maersk та CMA CGM. Водночас, за словами Берестенка, вплив може бути ширшим, ніж лише на сервіси одного чи двох глобальних перевізників.

«Необхідно розуміти, що Maersk використовував сервіс того самого фідерного перевізника, який забезпечував перевезення і для окремих інших контейнерних ліній. Тому вплив цих подій бути ширшим», – зазначає Берестенко.

Нагадаємо, 22 липня компанія Maersk Україна повідомила клієнтів про тимчасове призупинення сервісу до України через Чорноморський рибний порт. У компанії пояснили, що через поточну ситуацію фідерний оператор більше не має можливості продовжувати обслуговування цього напрямку.

Крім того, імпорتنі вантажі, які мали бути вивантажені в Чорноморську, перенаправлятимуть до порту Констанца в Румунії. Для експортних відправлень Maersk запропонував два варіанти: безкоштовне скасування букінгу або зміну порту навантаження з Чорноморська на Констанцу зі збереженням чинної ставки морського фрахту для контейнерів, які вже доставлені в порт. Компанія також повідомила, що доставку вантажів між Румунією та Україною організовуватимуть автомобільним транспортом.

В коментарі USM гендиректор Maersk Ukraine Роман Колоянов зазначив, що терміни відновлення роботи будуть залежати від ситуації з безпекою, яка «погіршилася критично». Коментувати наслідки атак в компанії відмовилися.

«Те, що я спостерігаю: судновласники масово відмовляються

заходити в порти України, як наслідок цілеспрямованих атак на флот з боку РФ», – коротко прокоментував Роман Колоянов.

Фактично це означає, що контейнерний сегмент уже переходить у режим вимушеної перебудови маршрутів. На думку Віктора Берестенко, якщо безпекова ситуація стабілізується найближчим часом, відновлення контейнерних сервісів може вимірюватися тижнями, а не місяцями. Проте повернення до рівня роботи, який спостерігався у травні 2026 року, залежатиме не лише від стану портової інфраструктури. Це необхідна, але не достатня умова.

«Рішення визначатимуть готовність судновласників, фідерних операторів і контейнерних ліній повернути сервіси до портів Великої Одеси, готовність екіпажів працювати на цьому напрямку, а також наявність вільного фідерного тоннажу в регіоні. Судна, які вийшли з напрямку, не стоять без роботи і не повертаються автоматично», – зазначає Берестенко.

Тому ціна паузи для українського бізнесу є надвеликою. Перенаправлення контейнерів через Констанцу або Гданськ означає для імпортерів та експортерів додаткове наземне плече, довший транзитний час і вищу собівартість логістики. У разі затягування такої ситуації це може не лише здорожчити окремі поставки, а й зменшити загальну активність зовнішньоекономічних операцій.

Що кажуть гравці ринку страхування

USM також звернувся до експерта у сфері страхування воєнних ризиків, який представляє велику компанію, але побажав залишитися анонімним.

За його словами, нинішня ситуація в портах Великої Одеси є найскладнішою з 2022 року. Якщо раніше ринок уже звик до регулярних ударів по портовій інфраструктурі, то тепер ризик змістився безпосередньо на судна, екіпажі та рейдову зону. Саме це стало ключовим фактором, який змінив поведінку судновласників: проблема полягає вже не лише у вартості страхового покриття, а й у небажанні заходити в порти під прямою загрозою обстрілів.

На думку експерта, найгіршою ситуація виглядає в контейнерному сегменті. Після останніх атак контейнерні лінії фактично

припинили суднозаходи до портів Великої Одеси. Частина вантажів уже переорієнтовується на інші напрямки, зокрема через порти Польщі та Румунії. При цьому страхування накопичення контейнерів на терміналах ще зберігається, однак покриття для морського плеча з Великої Одеси наразі не надається.

У балкерному сегменті ситуація також різко погіршилася. За словами експерта, якщо восени 2025 року основний удар припадав на контейнерну інфраструктуру, термінали та окремі контейнерні сервіси, то зараз атаки зачіпають уже балкерний сегмент. А саме він є основою українського експорту. Тому поточна ескалація значно небезпечніша для ринку, ніж попередні хвилі обстрілів, які могли зупиняти порти на кілька днів, але не створювали такого рівня ризику для судноплавства загалом.

Загалом, страхування воєнних ризиків для суден у напрямку Великої Одеси поки повністю не зникло, але стало значно обмеженішим. Андеррайтери, з якими працює український ринок, ще готові розглядати окремі випадки, однак умови мають дуже коротку валідність – фактично до 24 годин. За цей час рішення про покриття може бути переглянуте або відкликane, якщо безпекова ситуація зміниться.

Поточні ставки, за словами експерта, перебувають приблизно в діапазоні 0,3–0,5% від вартості судна. Формально це не виглядає надвисоким рівнем, особливо якщо порівнювати з першими місяцями повномасштабної війни, коли премії сягали кількох відсотків. Однак тепер ключова проблема не лише в тарифі: навіть доступне страхове покриття не гарантує, що судновласник погодиться заходити в район, де вже є випадки ураження суден на рейді або в коридорі.

Окремим ризиком стають наслідки самого ураження судна. Якщо воно втрачає морехідність, потрібно організовувати рятувальну операцію, буксирування та подальше врегулювання збитку. В умовах постійної загрози це значно складніше, ніж звичайне страхове адміністрування. Екіпажі в таких ситуаціях можуть залишати судно і відмовлятися від участі в подальших операціях

через загрозу повторних атак.

Запитів на страхування, за словами співрозмовника, зараз дуже багато, однак ринок фізично не може задовольнити їх у повному обсязі. Усі клієнти цікавляться насамперед покриттям воєнних ризиків, тоді як базове страхування фактично відійшло на другий план. Частина андеррайтерів, які раніше мали «апетит» до таких ризиків, зараз відмовляється від нових кейсів повністю. Для них питання вже не в тому, щоб просто підвищити тариф, а в масштабі потенційного збитку.

У контейнерному сегменті збиток за одним вантажем може вимірюватися десятками або сотнями тисяч доларів. У випадку з судном ідеться вже про десятки мільйонів, а за несприятливого сценарію – про набагато більші суми. Саме тому частина страховиків не готова навіть переглядати ставки, а просто відмовляється брати нові ризики.

Таким чином, нинішня криза для страхового ринку полягає не лише у подорожчанні покриття. Значно важливішим є те, що частина страховиків та судновласників починає виходити з напрямку через фізичний ризик ураження суден. Якщо така ситуація збережеться, на думку експерта, навіть наявність окремих страхових рішень не гарантуватиме швидкого відновлення суднозаходів до портів Великої Одеси.

За оцінкою Костянтина Соболя, засновника Marelis Navigation S.A., після останніх атак судновласники фактично не готові заходити до глибоководних портів Великої Одеси навіть за суттєві додаткові виплати. Він наводить приклад судна, екіпаж якого протягом тижня відмовлявся заходити в український порт, попри запропонований бонус у \$500 тис. На його думку, саме це найкраще показує масштаб нинішньої кризи: проблема вже не лише у ставках чи страхуванні, а в базовій готовності екіпажів і судновласників брати на себе фізичний ризик.

У такій ситуації, за його словами, експорт та імпорт України фактично поставлені на паузу. Залізниця може частково пом'якшити удар, однак не здатна замінити морські перевезення. За оцінкою Костянтина, наземні маршрути та порти на Дунаї, які також знаходяться в зоні ризику, можуть забезпечити лише

невелику частку зовнішньоторговельного потоку, тоді як основний обсяг українського експорту тримався саме на роботі глибоководних портів.

На фрахтовому ринку наслідки вже видно у ставках. За словами експерта, за кілька днів до останньої хвили обстрілів оренда великого судна відповідного класу могла коштувати близько \$16,5–17 тис. на добу. Після загострення аналогічна ставка зросла приблизно до \$37 тис. на добу. Якщо перерахувати це у фрахт на тонну для напрямку до Китаю, то до атак йшлося про \$42–43 за тонну, а зараз розрахунок виходить близько \$74,5 за тонну без урахування паливного індексу. Після додавання паливної складової зростання фактично може наблизитися до дворазового.

При цьому швидкого покращення ситуації він не очікує. Частину власного флоту судновласник уже розвернув на Бразилію. За його словами, схожа логіка може спрацювати і для інших суден, які планували роботу в Чорному морі: якщо український напрямок стає занадто ризикованим, тоннаж піде на інші ринки. Це, своєю чергою, може вплинути на ставки в Південній Америці: збільшення пропозиції флоту там потенційно тиснутиме на фрахт і змінюватиме конкурентну ситуацію для української, бразильської та аргентинської продукції.

Водночас Костянтин наголошує, що не припиняє пошук суден, які все ж готові працювати з Україною. За його словами, він готовий брати на себе суттєвий фінансовий ризик на етапі фрахтування, щоб підтримувати рух вантажів і не допустити повної зупинки експорту. У цій логіці йдеться вже не лише про комерційний розрахунок, а про здатність національної економіки працювати під час війни.

Головною умовою стабілізації ринку судновласник називає припинення вогню або принаймні припинення атак по цивільному судноплавству. Без цього, за його словами, кожне судно, яке виходить з портів Великої Одеси або заходить до них, залишається потенційною ціллю.

Юридичний вимір нинішньої кризи не обмежується питанням майбутніх позовів проти РФ. Як пояснюють експерти Interlegal, для бізнесу значно актуальнішими вже зараз є комерційні спори,

які виникають між судновласниками, фрахтувальниками, вантажовласниками, страховиками та іншими учасниками перевезення.

За словами старшого юриста та адвоката Interlegal Тараса Драгана, питання безпосереднього притягнення РФ до відповідальності за шкоду від ударів по портах і суднах належить до сфери міжнародного публічного права. Такі механізми вже існують – зокрема в межах міжнародних судових інституцій та компенсаційних ініціатив, які поступово формуються. Однак це тривалий процес, який навряд чи дасть бізнесу швидке відшкодування збитків.

Натомість у приватній площині кількість спорів уже зростає. Насамперед ідеться про арбітражі за чартерними договорами, зокрема в межах LMAA, коли судновласники відмовляються заходити до українських портів, посиляючись на воєнні ризики. Окремо виникають спори щодо загальної аварії, рятування суден і розподілу пов'язаних із цим витрат. Ще один пласт – торговельні контракти в межах GAFTA та FOSFA, де сторони вирішують питання непоставки, втрати або пошкодження вантажу внаслідок атак.

Не менш важливими стають і спори зі страховиками. Вони можуть стосуватися покриття воєнних ризиків, відшкодування збитків або визнання конструктивної загибелі судна – constructive total loss. Тобто на практиці бізнес найчастіше стикається з необхідністю швидко врегульовувати комерційні наслідки війни в арбітражах, страхових процедурах і переговорах з контрагентами.

Юрист Interlegal Дмитро Каретніков також звертає увагу, що учасники морських перевезень часто недооцінюють не сам факт атаки на судно, а її юридичні наслідки. На ринку досі є хибне уявлення, що основні витрати в такій ситуації нестиме виключно судновласник. Насправді ж наслідки можуть напряду стосуватися і вантажовласників, і вантажоодержувачів, і фрахтувальників.

«Особливо це важливо у випадку загальної аварії або рятувальної операції. Частина витрат може бути покладена на вантажовласника або вантажоодержувача, навіть якщо він не є

стороною договору фрахтування, а лише отримує вантаж за коносаментом. У такій ситуації отримання вантажу може залежати від надання гарантій або виконання інших вимог, пов'язаних із процедурою загальної аварії чи рятування. Для бізнесу це часто стає несподіванкою вже після інциденту, коли вантаж фактично неможливо забрати без додаткових юридичних і фінансових дій», – зазначає Каретніков.

Окремий ризик – страхове покриття. Учасники перевезення не завжди заздалегідь розуміють, які саме ризики покриває їхній договір, чи входять до нього витрати на загальну аварію, рятування або збитки від воєнних ризиків. Якщо ці умови не проаналізувати до настання події, подальше врегулювання збитків може суттєво ускладнитися.

Також виникає питання воєнних ризиків у морських договорах. LLM та провідний юрист Interlegal Діана Михайлова зазначає, що після останніх атак дедалі частіше виникають ситуації, коли судновласники вже із завантаженими суднами відмовляються йти до портів Великої Одеси. Для цього вони посиляються на положення про воєнні ризики, зокрема War Risks Clauses і стандартні положення проформи GENCON, якщо їх включили до чартеру. У таких випадках судновласники можуть вимагати від фрахтувальників номінувати альтернативний порт, тоді як судно простоює в очікуванні нових інструкцій.

Для фрахтувальників це означає додаткові витрати на доставку вантажу в Україну, ризик простою судна та потенційне порушення зобов'язань перед власними контрагентами. При цьому чинні договори морського перевезення, за оцінкою Interlegal, все ще не повністю готові до таких ситуацій. Стандартні застереження залишають сторонам занадто багато простору для різного тлумачення.

Часто порушують наступні питання: за якими критеріями оцінювати безпечність порту, чи може судновласник відмовитися від заходу, якщо про воєнні ризики було відомо ще під час укладення договору, хто платить за простій і зміну маршруту, а також як розподіляються витрати на extra war risk insurance. Саме ці питання сьогодні формують основну лінію конфліктів між судновласниками, фрахтувальниками та вантажовласниками.

На думку юристки, найкращий спосіб мінімізувати конфлікти – не чекати моменту, коли судно вже відмовляється заходити до порту, а заздалегідь прописувати механізм дій сторін у разі ескалації воєнних ризиків. Практика останніх років показує: якісно підготовлений чартер може бути не менш важливим, ніж подальший юридичний супровід.

Альтернативні маршрути, фрахт та ситуація на Дунаї та в Румунії

Очевидно, що зараз ринок знову починає дивитися у бік альтернативних маршрутів експорту та імпорту, які можуть пом'якшити удар, але не здатні повноцінно замінити глибоководні порти Великої Одеси. Так, за даними Barva Invest, у 2023 році через морські порти йшло 41% експорту зернових та олійних, або 23,5 млн тонн; через Дунай – 37%, або 16,4 млн тонн; через західний кордон – 22%, або 12,9 млн тонн. Після відновлення самостійного морського експорту частка моря зросла до 75% у 2024 році та 87% у 2025 році, тоді як роль Дунаю і західного кордону різко зменшилася.

Максимальні місячні відвантаження через західний кордон сягали близько 0,9 млн тонн, а через Дунай – 1,3 млн тонн. Тобто разом альтернативні маршрути можуть дати приблизно 2,2 млн тонн на місяць, і то не одразу. Для цього мають збігтися кілька умов: стабільний попит, відсутність нових «обмежень» з боку ворога, організована продажна активність і достатня пропускна здатність логістики.

При цьому сам Дунай не є повноцінною альтернативою портам Великої Одеси. Для виробників у Бессарабському районі це природний маршрут, але для більшості інших гравців – довша і дорожча логістика без суттєвих переваг. Крім того, вразливим місцем дунайського напрямку залишаються під'їзні шляхи: до річкових портів ведуть мости, по яких РФ уже неодноразово завдавала ударів, а залізнична інфраструктура має обмежену пропускну здатність.

Таким чином, на думку аналітиків з Barva Invest, альтернативна логістика може лише частково зменшити наслідки нової блокади, але не компенсувати втрату глибоководних портів ні за

обсягами, ні за ціною. У такому сценарії український ринок і далі житиме з дисконтом до світових цін, жорсткою конкуренцією за покупця і залежністю від того, наскільки швидко вдасться відновити стабільну роботу морського коридору.

Ще один логістичний експерт, який побажав залишитися анонімним, також підтверджує: перебудуватися під роботу на Дунаї швидко не вийде. Окремим обмеженням для дунайського напрямку є не лише пропускна здатність портів чи каналу, а й наявність флоту та екіпажів. Частина річкового тоннажу після зниження активності на Дунаї була продана, виведена з роботи або просто поставлена у відстій. Щоб повернути такі судна в роботу, потрібен час, документи, екіпажі та додаткові витрати – тобто навіть якщо попит на перевезення різко зростає, флот не з'являється на ринку миттєво.

За словами операційної менеджерки Avalon Shipping Катерини Кононенко, перша реакція ринку на призупинення роботи глибоководних портів Великої Одеси вже помітна на Дунаї. Ставки фрахту різко зросли буквально за кілька днів. Якщо ще у п'ятницю невеликі партії на Єгипет фіксували на рівні \$28–29 за тонну, то вже в понеділок фрахтувальники погоджувалися на \$43–44. На піку ажіотажу судовласники могли називати й вищі ставки, оскільки частина вантажовласників опинилася під тиском контрактів, які неможливо виконати через порти Великої Одеси. Величезне зростання ставок фрахту констатує і засновник Marelis Navigation S.A Констянтин Соболев. Згідно з даними, якими поділився експерт з USM, динаміка ставок з Ізмаїла показує, що ринок уже відреагував на зупинку глибоководних портів різким подорожчанням дунайського фрахту. За окремими напрямками ставки зросли на \$7–14 за тонну лише за два тижні. Наприклад, перевезення до Мармарового моря подорожчало з \$28 до \$35–40 за тонну, до Мерсіна – з \$33 до \$40–47, до Лівана – з \$34 до \$42–48. Найбільш різкий рух видно на напрямку Єгипту (Egypt Med), де для партій 5–7 тис. тонн ставки зросли з \$35 до \$43–55 за тонну.

Втім, важливішим за саме зростання ставок є інший сигнал: більшість судовласників, які спершу давали тверді ставки, згодом відкликали їх і відмовилися заходити в українські

порти. Тобто навіть підвищена ставка не вирішує проблему, оскільки головним обмеженням все ж стає готовність судновласника погодитися з ризиком суднозаходу в порти України.

Водночас, на думку Катерини Кононенко, саме на Дунаї це поки більше схоже на короткостроковий ринковий шок, ніж на стабільну нову реальність. Попит справді різко зріс, але наразі частина клієнтів просто перевіряє альтернативний маршрут, бачить високу ставку або складну логістику і відкладає рішення.

Попри зростання кількості суден у напрямку Дунаю, на думку Кононенко, ситуація поки не нагадує 2022 рік, коли на підходах до Суліни формувалися значні черги, але логістика дійсно переходить у більш нервовий режим, коли всі намагаються скоротити час перебування вантажу в потенційно небезпечній точці.

Водночас Дунай не сприймається ринком як повністю безпечна альтернатива. Частина судновласників уже обережно ставиться до фіксації з українських дунайських портів і пропонує розглядати інші варіанти, зокрема порти Румунії. Головний ризик полягає в тому, що в разі продовження атак по Одещині Дунай теж може бути під ворожим тиском.

«Південь Одещини може взяти на себе частину вантажопотоку, але не половину експорту. Більш реалістичною виглядає частка на рівні близько 30%, і то за умови, що порти, агенти, склади, підвезення вантажів та суміжна інфраструктура зможуть швидко повернутися до інтенсивнішого режиму роботи. Сам канал здатен витримувати більші обсяги: ринок уже проходив періоди, коли стояли десятки суден», – зазначає Катерина Кононенко.

Румунські порти, насамперед Констанца, у разі тривалішої кризи знову можуть стати однією з ключових артерій для українських вантажів. Після відновлення заходів суден до портів Великої Одеси частина вантажопотоку з Констанци повернулася до українських портів, тому її обороти знизилися. Однак нині ситуація змінюється: частина імпорتنих суден, які йшли до Одеси, не може туди зайти, а на Дунай не проходить через осадку. У таких випадках вантажі вимушено йдуть до Констанци.

При цьому і румунський напрямок має свої обмеження. Таким чином, навіть за наявності альтернативного маршруту бізнес отримує довшу, дорожчу і менш прогнозовану логістику.

Засновник і CEO Porta Maris Logistics Євген Перес Баро не вважає Дунай повноцінною альтернативою портам Великої Одеси. На його думку, це радше запасний маршрут, який може частково підхопити вантажі в момент, коли основний морський коридор починає працювати з перебоями.

На думку Перес Баро, у короткостроковій перспективі Дунай справді може зняти частину навантаження з ринку. Бізнес у будь-якому разі шукатиме робочі маршрути, але масштаби тут залишаються ключовим обмеженням: Дунай фізично не може замінити ті обсяги, які проходять через глибоководні порти, і водночас сам не є зоною гарантованої безпеки.

«У цій системі Дунай може працювати як тимчасовий запобіжник, але не як повноцінна заміна. Він не дає ринку тієї пропускної здатності, тієї економіки перевезень і тієї стійкості, яку забезпечують порти Великої Одеси. Тому будь-яка масштабна переорієнтація вантажів на Дунай автоматично б'є по маржі, по швидкості обороту вантажів і врешті – по виробнику», – зазначає експерт.

Отже головне питання не в тому, чи має Україна резервні маршрути, оскільки вони є і частково працюють. Проблема в тому, що жоден із них сьогодні не може безболісно замінити стабільну роботу глибоководних портів, саме тому кожна нова ескалація в Чорному морі майже одразу відбивається не лише на логістиці, а й на ціні зерна всередині країни.

Таку саму думку на умовах анонімності підтверджує USM і один з логістів, що працює в регіоні: Констанца може знову стати важливою артерією для українських вантажів, але і цей напрямок не є порожнім резервом, який просто чекає на український потік. На новий сезон місцеві трейдери та логістичні оператори вже мають власні зобов'язання, а Румунія, Болгарія та Сербія також заходять у сезон зі своїми вантажами. Тому український експорт у Констанці конкуруватиме не лише за ставки, а й за місце в логістичному ланцюгу, баржі, склади, залізницю та час обробки.

<https://usm.media/prizupinennya-roboti-portiv-velikoyi-odesi-s-hho-ochikuyut-ta-yak-adaptuyutsya-uchasniki-rinku/>