

УДК 656.61:338.23:339.564

ЗРОСТАННЯ ВАРТОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ ЯК ДРАЙВЕР ГЛОБАЛЬНИХ ІНФЛЯЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ

Галина Алексеєвська¹; Сергій Якубовський²; Юлія Пічугіна²

¹Одеський національний університет імені І. І. Мечникова, Одеса, Україна
ДУ «Інститут ринку і економіко-екологічних досліджень НАН України»,
Одеса, Україна

²Одеський національний університет імені І. І. Мечникова,
Одеса, Україна

Резюме. Здійснено комплексний аналіз взаємозв'язку між вартістю морських перевезень, динамікою фрахтових ставок та глобальними інфляційними процесами. Особливу увагу приділено виявленню механізмів передавання змін у транспортно-логістичних витратах на загальний рівень цін у світовій економіці. На основі порівняльного аналізу індексів SCFI, CCFI (контейнерні перевезення), BDI (суховантажні перевезення), BDTI та BCTI (танкерні перевезення) простежено кореляцію між фрахтовими ставками і цінами на імпортовані товари в різних макрорегіонах. Дослідження показує, що підвищення фрахтових ставок швидко передається на ціни імпортованих товарів, формуючи інфляційний тиск, який особливо відчутний у країнах, залежних від морської торгівлі. Найбільш чутливими до змін у фрахтових ставках є країни, економіки яких критично залежать від морського імпорту: це малі острівні держави, найменш розвинені країни, а також ті, що не мають доступу до альтернативних транспортних коридорів. У цих країнах транспортні витрати можуть перевищувати 10% вартості імпорту. Досліджено вплив глобальних кризових подій – пандемії COVID-19, повномасштабної війни в Україні, збройних нападів у Червоному морі, збоїв у функціонуванні Панамського каналу – на стан морської логістики, довжину маршрутів, витрати на паливо та страхування. Це, у свою чергу, призвело до різкого зростання індексів SCFI і CCFI, які досягали історичних максимумів у 2021–2022 роках. За оцінками Міжнародного валютного фонду, подвоєння вартості морських перевезень спричиняє підвищення глобального індексу споживчих цін (CPI) на 0,7 в. п., що є зіставним із впливом зростання світових цін на нафту або продовольство. Водночас інфляційний ефект від зміни фрахтових ставок є тривалішим і стійкішим. Пік фрахтових тарифів у 2021 році додав приблизно 2% до глобальної інфляції 2022 року. У дослідженні наголошено, що геоекономічна нестабільність призводить не лише до подорожчання перевезень, а й до перебудови торговельних маршрутів, що вимагає від урядів і бізнесу адаптивності та гнучкості у плануванні логістики. Крім того, наголошено на важливості міжнародної співпраці у сфері регулювання транспортно-логістичних потоків, що дозволить пом'якшити інфляційні коливання та забезпечити стабільність світової торгівлі. У висновках статті наголошено на необхідності розроблення інтегрованої політики у сфері морських перевезень, яка враховуватиме як економічні, так і екологічні виклики, а також підвищення ролі морської інфраструктури як критичного елемента глобальної економічної безпеки.

Ключові слова: морський транспорт, фрахтові ставки, інфляція, контейнерні перевезення, суховантажна торгівля, танкерні перевезення, транспортно-логістичні системи, міжнародна торгівля, геополітичні ризики, фінансова стабільність.

https://doi.org/10.33108/galicianvisnyk_tntu2025.03.016

Отримано 02.05.2025

UDC 656.61:338.23; 339.564

THE RISING COST OF MARITIME TRANSPORT AS A DRIVER OF GLOBAL INFLATIONARY PROCESSES

Halyna Alekseevska¹; Sergey Yakubovskiy²; Yuliia Pichuhina²

¹*Odesa I. I. Mechnikov National University, Odesa, Ukraine
State Institution «Institute of¹Market and Economic-Ecological Research
of the National Academy of Sciences of Ukraine», Odesa, Ukraine*

²*Odessa I. I. Mechnikov National University, Odesa, Ukraine*

Summary. The article comprehensively analyzes the interrelationship between maritime transport costs, the dynamics of freight rates, and global inflationary processes. Special attention is given to identifying the transmission mechanisms through which transportation and logistics expenses changes affect the overall price level in the global economy. Based on a comparative analysis of key indices – SCFI and CCFI (container shipping), BDI (dry bulk), and BDTI and BCTI (tanker shipping) – the study traces correlations between freight rate fluctuations and import prices across different macro-regions. The findings demonstrate that rising freight rates rapidly transmit to import prices, generating inflationary pressure, particularly in countries dependent on seaborne trade. The most sensitive to these changes are small island developing states, least developed countries, and those lacking access to alternative transport corridors, where transport costs may exceed 10% of total import value. The study also investigates the impact of recent global crises – COVID-19, the full-scale war in Ukraine, armed attacks in the Red Sea, and disruptions in the Panama Canal – on maritime logistics, route distances, fuel expenses, and insurance rates. These factors led to a sharp surge in SCFI and CCFI indices, reaching historic highs in 2021–2022. According to the International Monetary Fund, a doubling of maritime transport costs results in a 0.7 percentage point increase in the global consumer price index (CPI), comparable to the impact of rising oil or food prices. However, the inflationary effect of freight rate fluctuations tends to be more persistent and prolonged. For instance, the peak in freight tariffs in 2021 added approximately 2% to global inflation in 2022. The research emphasizes that geo-economic instability drives transportation costs and forces a reconfiguration of trade routes, requiring governments and businesses to adopt flexible and adaptive logistics strategies. Moreover, the study highlights the importance of international cooperation in regulating transport and logistics flows to mitigate inflation volatility and ensure global trade stability. The conclusions underscore the need to develop an integrated maritime transport policy that addresses both economic and environmental challenges while strengthening maritime infrastructure as a critical component of global economic security.

Key words: Maritime transport, freight rates, inflation, container transportation, dry bulk trade, tanker, shipping, transport and logistics systems, international trade, geopolitical risks, financial stability.

https://doi.org/10.33108/galicianvisnyk_tntu2025.03.016

Received 02.05.2025

Постановка проблеми. Зростання фрахтових ставок на світовому ринку морських перевезень стало однією з ключових економічних проблем останніх років. Висока волатильність ставок, спричинена геополітичними факторами, логістичними перебоями та змінами в глобальному попиті, впливає не лише на вартість перевезень, а й на загальний рівень цін у світовій економіці. Останні події, такі як блокування маршрутів у Червоному морі, збої в Панамському каналі та загальне зростання вартості логістики призвели до подальшого подорожчання транспортних витрат, що особливо гостро відчувається у країнах, які значною мірою залежать від імпорту.

Зростання транспортних витрат має значний вплив на кінцеву вартість товарів, що безпосередньо позначається на підприємствах торгівлі та споживачах. Витрати на перевезення відіграють роль не лише у формуванні логістичних витрат компаній, а й у загальних інфляційних процесах. Аналіз МВФ показує, що вплив зростання транспортних витрат на рівень цін можна порівняти з ефектом глобальних змін цін на нафту та продовольство.

Підвищення витрат на транспортування відображається у цінах імпортованих товарів уже протягом двох місяців після зростання фрахових ставок, що безпосередньо впливає на виробничі витрати підприємств, які залежать від імпортової сировини. Однак ефект на споживчі ціни є більш поступовим: максимальний вплив на кінцеву вартість товарів на полицях магазинів досягається через 12 місяців. Це відрізняється від швидкого впливу зростання світових цін на нафту, яке миттєво відчувається споживачами через подорожчання пального [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика впливу вартості морських перевезень на глобальні економічні процеси привертає значну увагу науковців та міжнародних організацій. Дослідженням зазначених питань займалися фахівці МВФ[1], ЮНКТАД [2; 3].

Кар'єр-Своллоу Ю., Деб П., Фурсері Д., Хіменес Д., Острі Дж. Д. [4], Феррарі А., Крістідіс П., Болсі П. [5], Михайлов Н., Мелас К., Клеантус Л. [6], Пічугіна Ю. В., Алексеевська Г. С. [7], Лайко О. І., [8] Константінос М., Нектарій М. [9].

Загалом, наукові роботи підтверджують, що транспортні витрати є одним із важливих драйверів інфляції у світовій економіці, а їхній вплив варіюється залежно від сектора перевезень, географічних чинників та макроекономічної ситуації. Проте залишається потреба у подальших дослідженнях змін у вартості морських перевезень та впливу як на глобальну економіку, так і на інфляційні тенденції.

Метою дослідження є аналіз впливу вартості морських перевезень на глобальні інфляційні процеси шляхом оцінювання динаміки фрахових ставок та відповідних індексів, що їх відображають.

Постановка завдання. Для досягнення цієї мети визначено такі наукові завдання: розкрити сутність морських перевезень як елемента світової логістичної системи та охарактеризувати їх значення для глобальної економіки; визначити роль фрахових ставок у формуванні цін на імпортовані товари; проаналізувати індекси контейнерних, суховантажних і танкерних перевезень як індикатори зміни логістичних витрат; дослідити вплив глобальних кризових подій, зокрема пандемії COVID-19, війни в Україні, порушень у Червоному морі та Панамському каналі на транспортні витрати та інфляцію; запропонувати рекомендації щодо розвитку стійкої транспортно-логістичної політики, що здатна мінімізувати інфляційні ризики та забезпечити стабільність міжнародної торгівлі.

У дослідженні використано загальнонаукові та спеціальні методи аналізу, які дозволили визначити вплив вартості морських перевезень на глобальні інфляційні процеси та оцінити динаміку фрахових ставок. Зокрема, було застосовано метод економіко-статистичного аналізу, що дозволив дослідити зміни індексів контейнерних (SCFI, CCFI), суховантажних (BDI) та танкерних (BDTI, BCTI) перевезень та їхній вплив на рівень інфляції. Порівняльний аналіз використано для зіставлення динаміки фрахових ставок у різні періоди, зокрема у кризові моменти, такі, як фінансова криза 2008 року, пандемія COVID-19 та геополітичні конфлікти. Метод графічного аналізу використано для візуалізації змін у світових індексах фрахових ставок та їхнього зв'язку з макроекономічними показниками. Окрім того, дослідження базується на методі системного аналізу, що дозволяє розглянути морські перевезення як структурний елемент світової економіки та визначити основні фактори, що сприяють або обмежують їхній розвиток. Аналіз звітів ЮНКТАД та МВФ забезпечив використання інформаційно-аналітичного підходу для оцінювання актуальних тенденцій у сфері морських перевезень.

Виклад основного матеріалу. Морський транспорт є ключовою складовою світової торгівлі, але залежність від стратегічних морських коридорів робить його вразливим до різних ризиків. Блокування Суецького каналу, атаки у

Червоному морі та зниження рівня води в Панамському каналі призводять до збоїв у логістиці, зростання витрат і подовження маршрутів. Це посилює екологічні проблеми через підвищені викиди CO₂ та збільшує вартість перевезень, що впливає на інфляцію та економічне зростання. Найбільше страждають країни, які залежать від морської торгівлі, особливо малі острівні держави та найменш розвинені економіки.

Рис. 1 демонструє динаміку перевезень морським транспортом у 2000–2024 роках, враховуючи останні тенденції та прогнози. За досліджуваний період можна спостерігати, що тоннаж і тонно-мілі мають циклічний характер із періодами зростання та спадів. До 2008 року спостерігалось стійке збільшення перевезень, після чого стався різкий спад, що пов'язано зі світовою фінансовою кризою. Далі показники частково відновилися, але залишалися нестабільними. Значний провал у 2020 році пов'язаний із пандемією COVID-19, яка порушила глобальні ланцюги постачання, однак уже в наступні роки почалося поступове зростання. Водночас середня відстань транспортування однієї тонни вантажу має тенденцію до постійного збільшення, особливо після 2020 року, що пояснюється зміною логістичних маршрутів через геополітичні чинники, такі, як війна в Україні та криза в Червоному морі.

У 2023 році обсяг морських перевезень відновився після незначного спаду в попередньому році, досягнувши 12 292 млн тонн, що на 2,4% більше, ніж у 2022 році. Зростання у тонно-милях випереджало зростання у тоннажі, що пояснюється перенаправленням суден на довші маршрути через війну в Україні, кризу в Червоному морі та зниження рівня води в Панамському каналі. Середня дальність перевезень на тонну вантажу продовжує зростати, і у 2024 році цей показник сягнув 5186 миль.

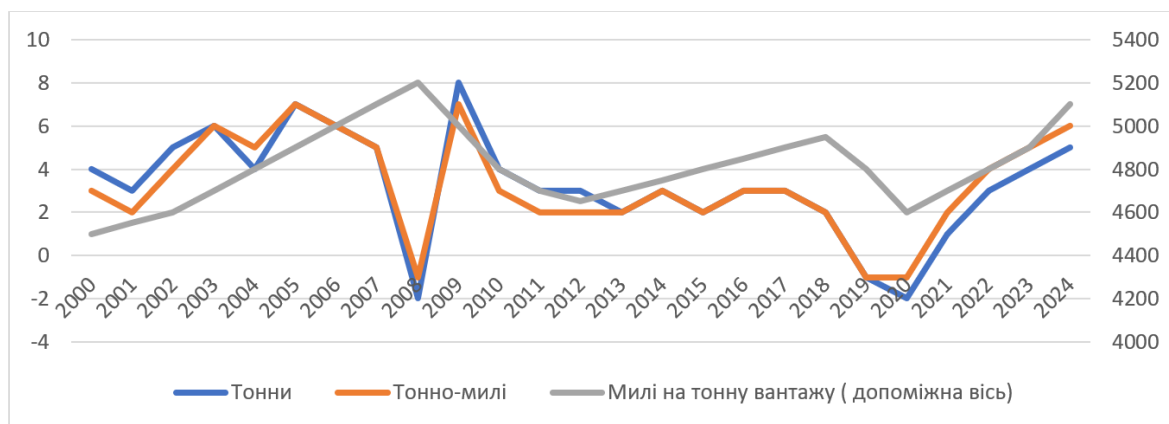


Рисунок 1. Зростання обсягу морських перевезень у тоннах і тонно-милях (зміна у відсотках до попереднього року) та середня відстань перевезень у розрахунку на тонну вантажу: (милі)

Джерело: [10].

За даними ЮНКТАД, у 2024 році морські перевезення зросли на 2% в основному завдяки високому попиту на залізну руду, вугілля, зерно, нафту та контейнерні перевезення, причому контейнерні перевезення на 3,5% порівняно з 0,3% у 2023 році. Це зростання підтримується стабілізацією світової економіки, поступовим зниженням інфляції та збільшенням експорту зрідженого природного газу, зокрема з Росії та США. У середньотерміновій перспективі, з 2025 до 2029 року, морські перевезення можуть збільшуватися на 2,4% щорічно, тоді як контейнерні перевезення зростатимуть на 2,7% на рік. Основними факторами підтримання зростання будуть технологічний прогрес, розвиток інфраструктури та перехід на чистіші джерела енергії.

Всі тенденції у морських перевезеннях безпосередньо відображаються на динаміці індексів контейнерних перевезень, зокрема Китайського індексу контейнерних фрахтових перевезень (CCFI) та Шанхайського індексу контейнерних фрахтових перевезень (SCFI) (рис. 2).

CCFI відображає довготермінові зміни у тарифах на контейнерні перевезення за контрактами, укладеними між вантажовласниками та судноплавними компаніями, а SCFI вимірює спотові ставки на фрахт у порту Шанхая. Коливання цих індексів є чутливими до змін у глобальному попиті та пропозиції, змін у паливних витратах, геополітичних ризиків та економічних циклів.

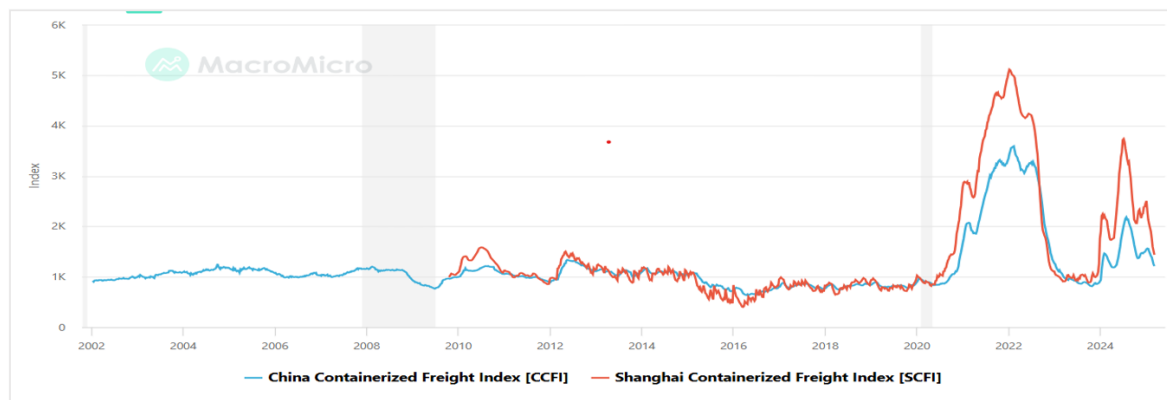


Рисунок 2. Динаміка Китайського та Шанхайського індексів контейнерних перевезень

Джерело: [11].

До 2010 року обидва індекси CCFI залишалися відносно стабільними, але в 2010–2012 роках спостерігалось перше помітне зростання, що пов'язано з економічним відновленням після кризи 2008 року. У 2012–2019 роках ринок контейнерних перевезень переживав стагнацію, оскільки попит зростав повільно, а пропозиція тоннажу була надлишковою. У 2020 році почалося різке підвищення вартості фрахту, спричинене пандемією COVID-19, коли через логістичні обмеження та дефіцит контейнерів тарифи стрімко зросли. Пік припав на 2022 рік, коли SCFI перевищив 5000 пунктів, після чого почалося поступове падіння, оскільки ринок почав нормалізовуватися. Значне підвищення номінальних фрахтових ставок 2022 р. на тлі значного підвищення цін на міжнародні товари вплинуло майже на всі сектори, відображаючи як розширення торгівлі, так і зростання цін на паливо. Конкретні фактори в окремих секторах також внесли свій внесок, як-от вплив геополітичної напруженості на транспортування наливних вантажів (нафти та її деривативів) і обмеження пропозиції контейнерних перевезень, особливо гострі в першій половині 2022 року. Сектор контейнерних перевезень зазнав сильно диференційованих коливань фрахтових ставок протягом року, причому підвищення в перші місяці часто супроводжувалося падінням у другій половині [12].

У 2023 році ставки тарифів на контейнерні перевезення стабілізувалися після рекордних рівнів 2021–2022 років, а Шанхайський індекс контейнерних перевезень тримався на рівні близько 1000 пунктів. Проте наприкінці 2023 року через збої в районі Червоного моря та Суецького каналу середня протяжність маршрутів суден збільшилася, що спричинило нове зростання ставок. У травні 2024 року середній рівень Шанхайського індексу контейнерних перевезень сягнув 2644 пунктів, що пов'язано не тільки зі зростанням попиту, а й з додатковими витратами, що пов'язані впровадженням ЄС системи торгівлі квотами на викиди, зборами за проходження Панамським каналом і підвищенням страхових тарифів через зростання військових ризиків.

Через зростання середньої відстані перевезень попит на додаткову провізну потужність контейнеровозів підвищився на 12%, а для дотримання графіків доставки судна почали рухатися швидше – середня швидкість зросла на 25%, що призвело до трикратного збільшення споживання пального. Це стало одним із ключових факторів зростання тарифів. Станом на середину червня 2024 року внаслідок перевантаженості портів на якірних стоянках очікували обробки судна загальною місткістю 2,5 млн одиниць двадцятифутового еквівалента (8,4% від загальної провізної спроможності контейнерного флоту), що також сприяло зростанню ставок.

Аналіз ЮНКТАД підтверджує, що перебої в районі Червоного моря та Суецького каналу мали найбільший вплив на динаміку ставок контейнерних перевезень, зокрема Китайського індексу контейнерних перевезень, який зріс на 120% (рис. 3). При цьому саме перебої в Червоному морі спричинили 148 пунктів зростання, тоді як проблеми в Панамському каналі мали відносно менший вплив (+9 пунктів). Зростання тарифів частково компенсувалося залученням додаткового тоннажу, що дозволило стримати підвищення індексу на 30% [13]. Ринок суховантажних перевезень також зазнає суттєвих змін під впливом глобальних економічних та геополітичних факторів. Якщо контейнерні тарифи залежать переважно від попиту на споживчі товари та стабільності ланцюгів постачання, то ставки на суховантажні перевезення відображають ситуацію на ринку сировини.

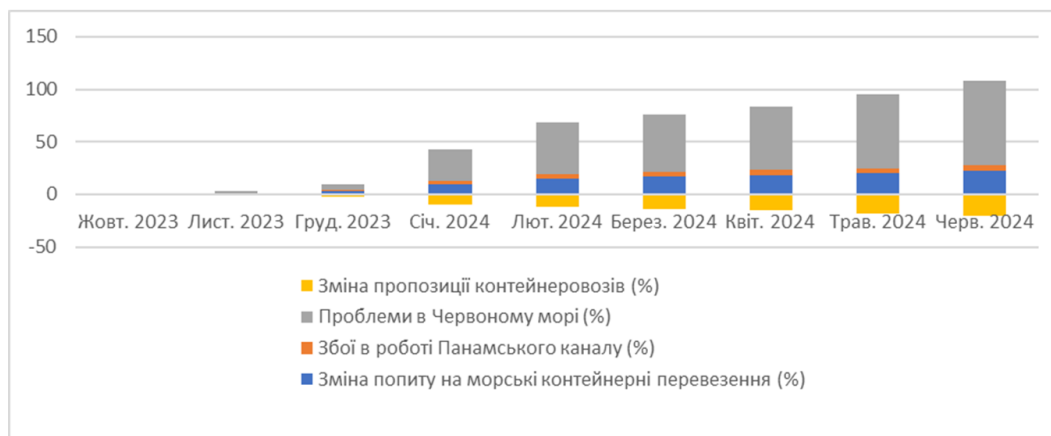


Рисунок 3. Вплив факторів на зміну Китайського індексу контейнерних перевезень (зміна у відсотках з наростаючим підсумком)

Джерело: [10].

На початку 2000-х років індекс залишався відносно стабільним на низькому рівні, з помірними коливаннями. Однак у 2006–2008 роках стався різкий стрибок ставок, відображає активне економічне зростання, підвищення попиту на сировинні товари та загальним бумом світової торгівлі. У цей період спостерігався значний економічний підйом у країнах з економікою, що розвивається, особливо в Китаї та Індії. Це призвело до підвищеного попиту на сировинні товари, такі, як залізна руда, вугілля та зерно, які перевозяться морським транспортом. Підвищення цін на нафту в цей період збільшило експлуатаційні витрати судноплавних компаній, що також відобразилося на підвищенні фрахтових ставок. Ці фактори разом призвели до того, що 20 травня 2008 року BDI досяг свого історичного максимуму в 11 793 пункти. Однак з початком глобальної фінансової кризи у вересні 2008 року, попит на сировинні товари різко впав, що спричинило стрімке зниження індексу [15]. Економічне сповільнення та зменшення попиту на сировину спричинили обвал фрахтових ставок. У наступні роки (2010–2019) індекс залишався на низькому рівні з незначними коливаннями. У 2021 році відбувся ще один значний стрибок, що пов'язано з порушеннями глобальних ланцюгів постачання та кризою контейнерних

перевезень після пандемії COVID-19. Однак це зростання було короточасним, незабаром ринок знову повернувся до рівнів, близьких до середніх історичних значень.

З 2023 року ринок перевезень сухих масових вантажів зазнав волатильності, при цьому ставки фрахту залишалися нижчими, ніж у попередні роки. Середнє значення Балтійського фрахтового індексу суховантажного тоннажу скало 1398 пунктів, що було нижчим за рівень 2022 року, але наближалось до середнього десятирічного показника. У першому півріччі 2024 року індекс значно зріс, досягнувши 1867 пунктів порівняно з 1142 пунктами за той самий період 2023 року, що свідчить про суттєве пожвавлення ринку. Очікується, що у 2025 році індекс зростатиме, що зумовлено триваючими збоями в стратегічно важливих морських коридорах, а також коливаннями попиту і пропозиції (рис. 4).

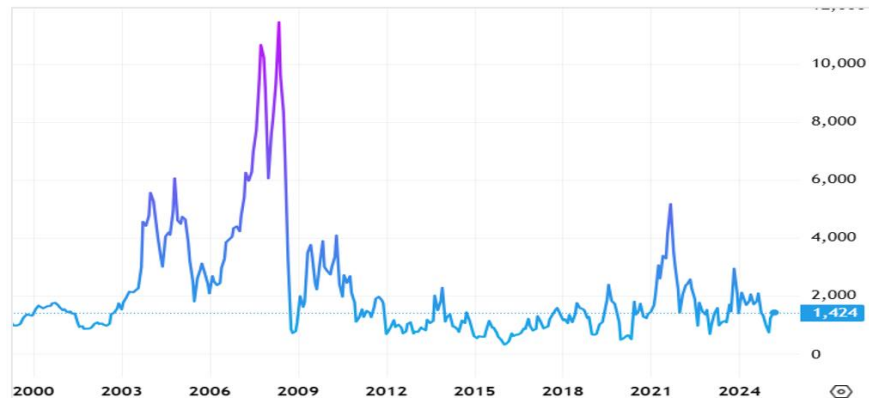


Рисунок 4. Динаміка Балтійського фрахтового індексу суховантажного тоннажу

Джерело: [14].

Як і в сегменті контейнерних та суховантажних перевезень, танкерний ринок також зазнав значних змін під впливом глобальних економічних і геополітичних факторів. Ринок танкерних перевезень тісно пов'язаний з енергетичними потоками, політикою видобутку нафти та змінами у маршрутах транспортування енергоносіїв. Індекси, такі як Baltic Dirty Tanker Index (BDTI) для сирої нафти та Baltic Clean Tanker Index (BCTI) для нафтопродуктів, відображають середню вартість фрахту для різних типів танкерів на основі даних про фактичні угоди. Їхнє значення змінюється залежно від попиту та пропозиції суден, сезонних факторів, геополітичних ризиків та обсягів експорту нафти (рис. 5).

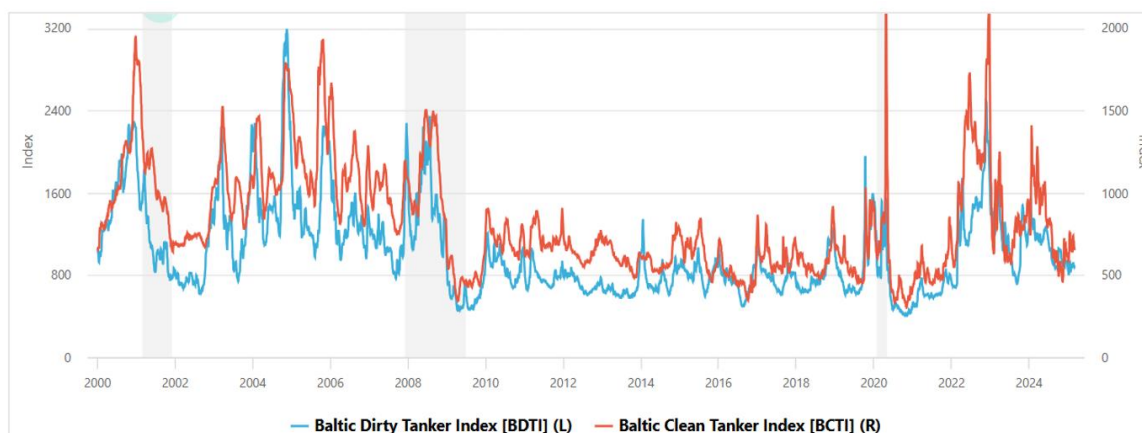


Рисунок 5. Динаміка Baltic Dirty Tanker Index (BDTI) та Baltic Clean Tanker Index (BCTI)

Джерело: [16].

У період 2004–2008 років спостерігалось різке зростання індексів, що було зумовлено високими цінами на нафту та активним економічним розвитком. Однак після фінансової кризи 2008 року ставки різко впали через скорочення попиту на енергоресурси. У 2010–2019 роках ринок був відносно стабільним, із періодичними коливаннями, що відображало баланс між попитом і пропозицією. У 2020 році відбулося короткочасне різке зростання фрахтових ставок, спричинене пандемією COVID-19, коли танкери масово використовувалися для зберігання нафти через різке падіння її цін. Новий сплеск ставок у 2022 році був пов'язаний із війною в Україні та перебудовою глобальних маршрутів постачання, що збільшило попит на танкерні перевезення на більші відстані. Після цього у 2023 році фрахтові ставки на танкерні перевезення знизилися, однак залишалися високими та демонстрували значну волатильність. Основними факторами, що визначали цю динаміку, були геополітична нестабільність, перенаправлення експорту з Російської Федерації, зростання відстаней перевезень, скорочення нафтовидобутку країнами ОПЕК+ і посилення екологічних регулювань. Протягом 2024 року ринок танкерного тоннажу залишався стійким, а доходи перевищували середньотермінові показники. Незважаючи на сезонні коливання, попит на танкерні перевезення зберігається високим, що вказує на значний вплив енергетичної політики, геополітичних ризиків і структурних змін у глобальній торгівлі нафтою.

Збільшення фрахтових ставок на світовому ринку морських перевезень перетворилося на одну з найактуальніших економічних проблем останніх років. Значні коливання ставок, зумовлені геополітичною нестабільністю, перебоями в логістиці та змінами у глобальному попиті, впливають не тільки на вартість транспортування, а й на загальний рівень цін у світовій економіці.

Країни з найнижчими витратами на морські перевезення, такі, як вартість транспортування в Греції (1.5%), Україні (2.0%), Угорщині (2.2%) та Польщі (2.5%) становить невелику частку загальної вартості імпорту, що робить їх менш вразливими до змін у глобальних фрахтових ставках. Натомість країни з найвищими витратами на фрахт, такі, як Йорданія (10.0%), Кіпр (11.0%) та Сінгапур (12.0%), стикаються з більшими логістичними витратами, що пов'язано з високою залежністю від морських перевезень. У таких країнах коливання фрахтових ставок можуть сильніше впливати на рівень інфляції та вартість товарів. У середньому країни Європи (Німеччина, Франція, Швейцарія, Австрія) мають помірні витрати на фрахт (4–6%). Водночас деякі країни Азії та Латинської Америки (Таїланд, Чилі, Перу) демонструють вищі транспортні витрати (6–8%), що є наслідком географічної віддаленості основних торгових партнерів та особливостей регіональної логістики (рис. 6).

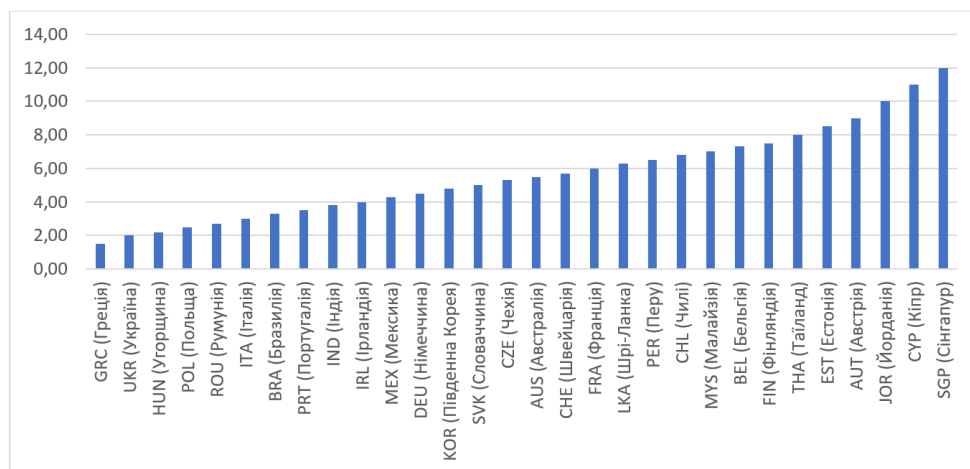


Рисунок 6. Витрати на фрахт (% від вартості імпорту товарів)

Джерело: [4].

Аналіз транспортних витрат показує, що розвинені країни мають найнижчі витрати на морські перевезення (у середньому 8,1% від вартості товару), тоді як у найменш розвинених країнах цей показник сягає 13,7%. Для малих острівних держав, що розвиваються, середній рівень транспортних витрат становить 9,8%, а для інших країн, що розвиваються, – 10,6% [10].

Останні події, зокрема блокування маршрутів у Червоному морі, труднощі з проходженням Панамського каналу та зростання логістичних витрат, спричинили подальше здорожчання транспортних послуг, що найбільше відчувають країни з високою залежністю від імпорту. Ці зміни найбільше впливають на малі острівні країни, що розвиваються, та найменш розвинені держави, які мають обмежені можливості диверсифікації поставок та значною мірою залежать від стабільного функціонування морських торговельних шляхів. Зростання транспортних витрат не лише підвищує собівартість товарів, а й сприяє посиленню інфляційного тиску та уповільненню економічного розвитку в цих регіонах.

Інфляційні тенденції мають тісний зв'язок зі ставками фрахту й вартістю морських перевезень. Періоди різкого зростання інфляції часто збігаються з підвищенням транспортних витрат, тоді як стабілізація або зниження фрахтових ставок сприяє уповільненню інфляційного тиску. У 2007–2008 роках спостерігалось стрімке зростання інфляції, що збігалось з історичним підйомом фрахтових індексів. Це було пов'язано з високим попитом на сировинні товари, особливо з боку Китаю, а також обмеженою кількістю суден на ринку. Спекулятивний інтерес до морських перевезень спричинив додаткове зростання фрахтових ставок, що призвело до подорожчання товарів і, відповідно, зростання інфляції. Після фінансової кризи 2008 року попит на морські перевезення різко впав, ставки фрахту знизилися, що також зменшило інфляційний тиск.

Протягом 2010–2014 років ситуація стабілізувалася, економіка поступово відновлювалася, і морські перевезення не були основним драйвером інфляційного тиску. Однак пандемія COVID-19 у 2020–2021 роках знову спричинила серйозні збої в глобальних ланцюгах постачання (рис. 7). Дефіцит контейнерів, затримки у портах та значний попит на перевезення призвели до рекордного зростання Shanghai Containerized Freight Index та China Containerized Freight Index. Це суттєво підвищило витрати на транспортування товарів, що, у свою чергу, спровокувало новий сплеск інфляції у 2021–2022 роках.

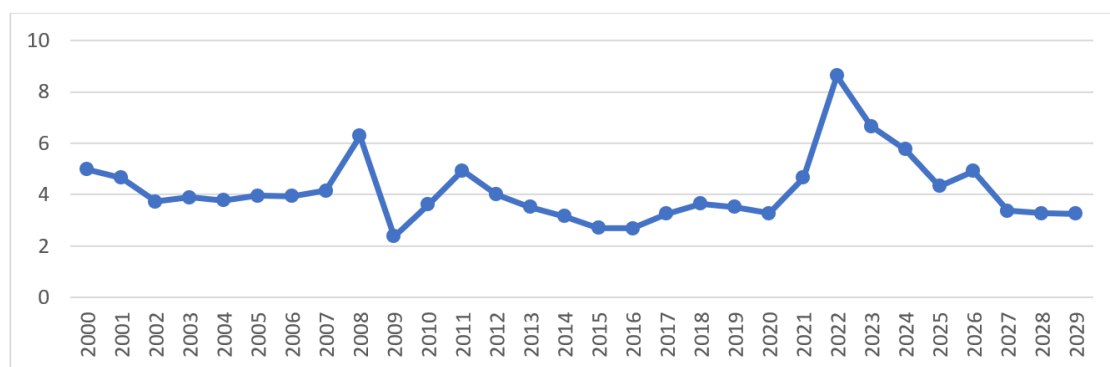


Рисунок 7. Рівень глобальної інфляції з 2000 до 2022 року з прогнозами до 2029 року (відсоткова зміна порівняно з попереднім роком)

Джерело: [17].

Після 2023 року ставки фрахту почали знижуватися, що стало наслідком нормалізації глобальних логістичних процесів і зменшення попиту на перевезення. Це сприяло поступовому уповільненню інфляції, оскільки зменшення транспортних витрат

знижує загальну вартість товарів. Таким чином, вартість морських перевезень безпосередньо впливає на глобальну економіку, визначаючи рівень інфляційного тиску в різні періоди.

Емпірично було виявлено, що коли глобальні витрати на доставку подвоюються, загальна інфляція CPI зростає приблизно на 0,7 відсоткового пункту. Враховуючи, наскільки мінливі витрати на доставку в даних, цей результат є економічно значущим. Справді, збільшення витрат на доставку на одне стандартне відхилення має інфляційний вплив, як і зростання світових цін на нафту чи продукти харчування на одне стандартне відхилення, але вплив витрат на доставку на інфляцію є стійкішим. Фактичний сплеск глобальних витрат на доставку, який спостерігався протягом 2021 року, додав приблизно 2 відсоткові пункти до глобальної інфляції у 2022 році [18].

Подальше зростання фрахтових ставок може мати серйозні економічні наслідки, особливо для малих острівних країн, що розвиваються, і найменш розвинених держав. Очікується, що до кінця 2025 року через проблеми на маршрутах у Червоному морі та перебої в роботі Панамського каналу глобальний рівень споживчих цін зросте на 0,6%. Найбільш уразливими до цього впливу є країни, які значною мірою залежать від морських перевезень. Згідно з прогнозами ЮНКТАД для малих острівних держав, що розвиваються, зростання споживчих цін може сягнути 0,9%, оскільки ці країни імпортують значну частину товарів морським транспортом. Водночас зростання фрахтових ставок може суттєво вплинути на ціни на харчові продукти, паливо та інші критично важливі товари, що ще більше посилює економічні труднощі для вразливих держав. Отже, ситуація на ринку морських перевезень безпосередньо впливає на глобальну економіку, особливо в країнах, залежних від імпорту.

Висновки. Зміна індексів фрахтових ставок, вартість морських перевезень та інфляційні тенденції тісно взаємопов'язані, оскільки транспортні витрати є ключовим компонентом у собівартості товарів та впливають на кінцеві споживчі ціни. Підвищення вартості перевезень, особливо в періоди геополітичної нестабільності, логістичних збоїв та змін у глобальному попиті, спричиняє зростання витрат для бізнесу та домогосподарств, що посилює інфляційний тиск у світовій економіці.

Індекси контейнерних перевезень, такі, як Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) та China Containerized Freight Index (CCFI), відображають тенденції зміни фрахтових ставок у секторі контейнерної логістики. Вони зростають у відповідь на підвищення попиту, перебої у постачанні або подовження маршрутів через геополітичні ризики. Історичні дані свідчать, що різке зростання індексів у 2021–2022 роках збіглося з рекордною глобальною інфляцією, що було наслідком порушень логістичних ланцюгів та дефіциту контейнерів після пандемії COVID-19. Схожі закономірності спостерігаються у сегменті перевезень сировини. Під час геополітичних криз чи обмеження експорту ставки суховантажних та танкерних перевезень можуть різко зрости, що збільшує витрати для виробників та країн, залежних від імпорту. Це підтверджується останніми подіями, коли блокування Суецького каналу та Червоного моря спричинило новий виток зростання фрахтових ставок та додатковий інфляційний тиск.

Враховуючи ключову роль морських перевезень у глобальній економіці, важливо вживати заходи для зниження їх впливу на інфляційні тенденції. Необхідно розвивати логістичну інфраструктуру, диверсифікувати маршрути постачання, впроваджувати нові технології для зменшення витрат на транспортування та підвищення ефективності судноплавства. Політика економічної стійкості має включати заходи щодо зменшення залежності від вузьких логістичних коридорів та створення альтернативних ланцюгів постачання, що дозволить пом'якшити вплив транспортних витрат на інфляцію та забезпечити стабільність у світовій торгівлі.

Conclusions. Changes in freight rate indices, the cost of maritime transport, and inflationary trends are closely interconnected, as transport costs are a key component of the total cost of goods and directly influence final consumer prices. Increases in shipping costs – especially during periods of geopolitical instability, supply chain disruptions, and shifts in global demand – lead to higher expenses for businesses and households, intensifying inflationary pressures in the global economy.

Container freight indices such as the Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) and the China Containerized Freight Index (CCFI) reflect trends in freight rate fluctuations within the container logistics sector. These indices rise in response to increased demand, supply disruptions, or longer shipping routes due to geopolitical risks. Historical data show that the sharp rise in these indices during 2021–2022 coincided with record global inflation, driven by broken supply chains and container shortages following the COVID-19 pandemic. Similar patterns are observed in the raw materials shipping segment. During geopolitical crises or export restrictions, dry bulk and tanker freight rates can spike significantly, raising costs for producers and countries dependent on imports. This has been confirmed by recent events, such as the Suez Canal blockage and Red Sea disruptions, which triggered a new surge in freight rates and additional inflationary pressure.

Given the critical role of maritime transport in the global economy, it is essential to take measures to reduce its impact on inflation dynamics. Efforts should focus on developing logistics infrastructure, diversifying supply routes, and adopting new technologies to lower transportation costs and enhance shipping efficiency. A sound resilience policy must also include actions to reduce dependency on narrow logistical corridors and build alternative supply chains, thereby mitigating the influence of freight costs on inflation and ensuring stability in global trade.

Acknowledgement. The article was prepared within the research project: «Socioeconomic impact of the COVID-19 pandemic and Russia’s full-scale invasion on the development of EU and Ukraine: fostering research collaborations through establishing a digital knowledge exchange platform». This project has received funding from the European Union’s Horizon 2020 Research and Innovation program under Grant Agreement no. 871072.



Список використаних джерел

1. International Monetary Fund (IMF). How Soaring Shipping Costs Raise Prices Around the World. Веб сторінка. URL: <https://www.imf.org/en/Blogs/Articles/2022/03/28/how-soaring-shipping-costs-raise-prices-around-the-world> (дата звернення: 30.04.2025).
2. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2022. Веб сторінка. URL: <https://unctad.org/rmt2022> (дата звернення: 30.04.2025).
3. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2024: Chapter 3. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024ch3_en.pdf (дата звернення: 30.04.2025).
4. Carrière-Swallow Y., Deb P., Furceri D., Jiménez D., Ostry J. D. Shipping Costs and Inflation. Journal of International Money and Finance. 2023. Vol. 130. 102771. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jimonfin.2022.102771>
5. Ferrari E., Christidis P., Bolsi P. The Impact of Rising Maritime Transport Costs on International Trade: Estimation Using a Multi-Region General Equilibrium Model. Transportation Research Interdisciplinary Perspectives. 2023. Vol. 22. 100985. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trip.2023.100985>
6. Michail N., Melas K., Cleanthous L. The Relationship Between Shipping Freight Rates and Inflation in the Euro Area. International Economics. 2022. Vol. 172 (14). DOI: <https://doi.org/10.2139/ssrn.4012154>
7. Пічугіна Ю. В., Алексеевська Г. С., Кочарян В. Г. Глобальні тенденції розвитку морського транспорту. Бізнес-навігатор. 2024. № 77. С. 34. Doi: <https://doi.org/10.32782/business-navigator.77-34>. URL: http://www.business-navigator.ks.ua/journals/2024/77_2024/36.pdf (дата звернення: 30.04.2025).

8. Лайко О. І., Алексєєвська Г. С., Михайленко В. І. Методика оцінки потужностей портової інфраструктури водного транспорту України у сучасному бізнес-середовищі. Науковий вісник Міжнародної асоціації науковців. Серія: економіка, управління, безпека, технології. 2024. Т. 3. № 2. С. 1–15. Doi: <https://doi.org/10.56197/2786-5827/2024-3-2-2>.
9. Konstantinos M., Nektarios M. CO2 Emission Prices, Freight Costs, and Inflation: Some Early Evidence. 2024. SSRN. URL: <https://ssrn.com/abstract=5075380> (дата звернення: 30.04.2025).
10. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2024. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024_en.pdf (дата звернення: 30.04.2025).
11. MacroMicro. China Containerized Freight Index (CCFI) & Shanghai Containerized Freight Index (SCFI). Веб сторінка. URL: <https://en.macromicro.me/charts/947/commodity-ccfi-scfi> (дата звернення: 30.04.2025).
12. Ronsped. The Impact of Transport Costs on Prices and Inflation. Веб сторінка. URL: <https://www.ronsped.it/the-impact-of-transport-costs-on-prices-and-inflation> (дата звернення: 30.04.2025).
13. SISI. Analysis: Shipping Costs and Their Influence on Global Inflation. Веб сторінка. URL: <http://sisi.gssta.org/index.php?c=article&id=23933> (дата звернення: 30.04.2025).
14. Trading Economics. Baltic Exchange Dry Index. Веб сторінка. URL: <https://tradingeconomics.com/commodity/baltic> (дата звернення: 30.04.2025).
15. Lin Y.-J., Wang C.-C. The Dynamic Analysis of Baltic Exchange Dry Index. International Mathematical Forum. 2014. Vol. 9. No. 17. P. 803–823. DOI: <https://doi.org/10.12988/imf.2014.4473>
16. MacroMicro. World Baltic Dirty & Clean Tanker Index. Веб сторінка. URL: <https://en.macromicro.me/charts/946/world-baltic-dirty-clean-tanker-index> (дата звернення: 30.04.2025).
17. Statista. Global Inflation Rate Compared to Previous Year. Веб сторінка. URL: <https://www.statista.com/statistics/256598/global-inflation-rate-compared-to-previous-year/> (дата звернення: 30.04.2025).
18. CEPR. Shipping Costs Are an Important and Understudied Driver of Global Inflation. VoxEU Column. URL: <https://cepr.org/voxeu/columns/shipping-costs-are-important-and-understudied-driver-global-inflation> (дата звернення: 30.04.2025).

References

1. International Monetary Fund (IMF). How Soaring Shipping Costs Raise Prices Around the World. Web page. Available at: <https://www.imf.org/en/Blogs/Articles/2022/03/28/how-soaring-shipping-costs-raise-prices-around-the-world> (accessed: 30 April 2025).
2. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2022. Web page. Available at: <https://unctad.org/rmt2022> (accessed: 30 April 2025).
3. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2024: Chapter 3. Available at: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024ch3_en.pdf (accessed: 30 April 2025).
4. Carrière-Swallow Y., Deb P., Furceri D., Jiménez D., Ostry J. D. (2023) Shipping Costs and Inflation. *Journal of International Money and Finance*, 130, 102771. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jimonfin.2022.102771>
5. Ferrari E., Christidis P., Bolsi P. (2023) The Impact of Rising Maritime Transport Costs on International Trade: Estimation Using a Multi-Region General Equilibrium Model. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 22, 100985. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trip.2023.100985>
6. Michail N., Melas K., Cleanthous L. (2022) The Relationship Between Shipping Freight Rates and Inflation in the Euro Area. *International Economics*, 172 (14). DOI: <https://doi.org/10.2139/ssrn.4012154>
7. Pichuhina Y. V., Alekseevskaya H. S., Kocharian V. H. (2024) Globalni tendentsii rozvytku morskoho transportu [Global trends in the development of maritime transport]. *Biznes-navigator*, no. 77, pp. 34. Doi: <https://doi.org/10.32782/business-navigator.77-34>.
8. Laiko O. I., Alekseevskaya H. S., Mykhailenko V. I. (2024) Metodyka otsinky potuzhnosti portovoi infrastruktury vodnoho transportu Ukrainy [Methodology for assessing the capacity of Ukraine's water transport port infrastructure]. *Naukovyi visnyk Mizhnarodnoi asotsiatsii naukivtsiv*, no. 3 (2), pp. 1–15. Doi: <https://doi.org/10.56197/2786-5827/2024-3-2-2>.
9. Konstantinos M., Nektarios M. (2024) CO2 Emission Prices, Freight Costs, and Inflation: Some Early Evidence. *SSRN*. Doi: <https://ssrn.com/abstract=5075380>
10. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2024. Available at: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024_en.pdf (accessed: 30 April 2025).
11. MacroMicro. China Containerized Freight Index (CCFI) & Shanghai Containerized Freight Index (SCFI). Web page. Available at: <https://en.macromicro.me/charts/947/commodity-ccfi-scfi> (accessed: 30 April 2025).
12. Ronsped. The Impact of Transport Costs on Prices and Inflation. Web page. Available at: <https://www.ronsped.it/the-impact-of-transport-costs-on-prices-and-inflation> (accessed: 30 April 2025).
13. SISI. Analysis: Shipping Costs and Their Influence on Global Inflation. Web page. Available at: <http://sisi.gssta.org/index.php?c=article&id=23933> (accessed: 30 April 2025).
14. Trading Economics. Baltic Exchange Dry Index. Web page. Available at: <https://tradingeconomics.com/commodity/baltic> (accessed: 30 April 2025).

15. Lin Y.-J., Wang C.-C. (2014) The Dynamic Analysis of Baltic Exchange Dry Index. *International Mathematical Forum*, vol. 9, no. 17. pp. 803–823. DOI: <https://doi.org/10.12988/imf.2014.4473>
16. MacroMicro. World Baltic Dirty & Clean Tanker Index. Web page. Available at: <https://en.macromicro.me/charts/946/world-baltic-dirty-clean-tanker-index> (accessed: 30 April 2025).
17. Statista. Global Inflation Rate Compared to Previous Year. Web page. Available at: <https://www.statista.com/statistics/256598/global-inflation-rate-compared-to-previous-year/> (accessed: 30 April 2025).
18. CEPR. Shipping Costs Are an Important and Understudied Driver of Global Inflation. VoxEU Column. Available at: <https://cepr.org/voxeu/columns/shipping-costs-are-important-and-understudied-driver-global-inflation> (accessed: 30 April 2025).