

СЕКЦІЯ 2. СУТНІСТЬ, ЗАВДАННЯ І ПРОБЛЕМИ ЛОГІСТИКИ В УКРАЇНІ

Проблеми української логістики та шляхи їх вирішення

Ольга Романюк

*здобувачка освітньої програми «Управління логістичною діяльністю»,
ВНЗ «Університет економіки та права «КРОК», м. Київ, Україна,
e-mail: Romanom@krok.edu.ua*

Олександр Сумець

*д.е.н, професор кафедри управлінських технологій,
ВНЗ «Університет економіки та права «КРОК», м. Київ, Україна,
e-mail: sumets.alexander@gmail.com,
ORCID: 0000-0002-7116-3857*

Актуальність дослідження. Кризові ситуації, що виникають у будь-якій країні, впливають на економіку, на політику. Війна Росії проти України стала серйозним випробуванням для бізнесу, зокрема через порушення логістики. Щоб врегулювати ситуацію бізнесу необхідно у співдружності з державою вирішити низку проблем у вітчизняній логістиці [1]. То ж дослідження останніх є на цей момент часу актуальним завданням для дослідників.

Результати дослідження. Перша проблема полягає в тому, що на цей момент часу в Україні фактично не «працюють» основні логістичні коридори, зокрема морські порти, які до війни приблизно на 80% закривали потреби країни у логістичній галузі. Від початку російської агресії блокада українських портів тривала п'ять місяців до моменту підписання 22 липня 2022 року Чорноморської зернової ініціативи, зміст якої складався у домовленості між ООН, Туреччиною з Україною, а також з Росією про створення морських коридорів для безпечного вивезення українського зерна [2] через порти тими самими суднами, які в них стояли.

Друга проблема – це нездатність інших шляхів, зокрема залізниці, закрити логістичні потреби в імпорті та експорті. Залізниця працює нестабільно, і як наслідок країна отримує великі затримки в доставці вантажів, непередбачуваність термінів доставки тощо.

Логістичні ланцюжки з інших країн, де використовувалась доставка морем, зокрема через порти Румунії, Туреччини, Польщі Німеччини, Болгарії, також не здатні закрити всі потреби України у вантажопотоці. На цей момент часу в Україні функціонують три порти – Чорноморськ, Одеса, Південний, які спрямовують продукції через Румунію. Зокрема, тільки один Одеський порт здійснює обіг у близько 20 мільйонів тон за рік. Тобто закрити усі потреби України через даний логістичний коридор неможливо в зв'язку з тим, що румунський порт переповнений і його потужностей не вистачає, а це, своєю чергою, є фактором затягування термінів вивезення вантажів. Аналогічна ситуація вже неодноразово складалася і на кордоні України з Польщею, де автомобілі стоять у черзі по два-

три тижні [3].

Отже, одним із ключових викликів, з якими змушені були зіткнутися українські компанії, – це переформатування логістики. Адаптація до нових умов полягає у тому, що вітчизняні логістичні компанії шукають шляхи, через які можна максимально швидко доставити вантаж. Наприклад, сьогодні компанія FastWay Logistics у Констанці випускає контейнер за термін до 2-х днів, якщо вантаж з перетаруванням – до 5-ти днів. Такий підхід надає можливість використовувати потужності Констанци як порту у повній мірі, що одночасно дозволяє уникати зайвих витрат тим логістам, для яких маршрут через Румунію є оптимальним.

Крім Румунії Україна межує ще з низкою держав, зокрема Польщею та Словаччиною. Віддаленість постачальників збільшує час доставки та вартість логістики. Наприклад, до Одеського регіону доставити вантаж можна за декількома варіантами. Прямим варіантом – це одна вартість, а якщо шлях доставки зі Словаччини збільшується через Румунію до Чернівців, то буде суттєве подорожчання логістичних послуг. У цьому випадку більшість недорогих вантажів, які заходять в Україну, дорожчають. Додаткові витрати на кілограмі можуть бути фатальними, тобто такий товар неможливо буде продати.

Проте, єдиний вид транспорту, роботу якого можна спрогнозувати, це автомобільний. Для вирішення логістичних завдань невеликого бізнесу та невеликих обсягів перевезення вантажів на даний момент часу саме автомобільний логістично-транспортний коридор є прийнятним. Однак його здатність обробляти велику кількість вантажів не є достатньою. Тут проблемність полягає у вартості палива. За умови врівноважених поставок складнощів з бензином чи дизельним паливом немає. Проте, якщо держава поверне акциз на паливо, варто очікувати істотного подорожчання. Фахівці прогнозують, що збільшення вартості палива на 15-20% [3], призведе до зростання вартості логістики, вартості на всі групи товарів. Це матиме вплив на рух товарообігу, і як результат, на певний час зменшення вантажопотоку.

Логістичний коридор через залізницю характеризується меншою вартістю, ніж автомобільне перевезення. Проте час доставки може зрости вдвічі, а інколи й втричі, що створює додаткові витрати за демаредж чи детеншн, тобто за час використання контейнера. Формування залізничного потягу відбувається коли набирається одночасно щонайменше 30 вагонів. Зібрати їх швидко не завжди виходить. Отже сама доставка може тривати до трьох місяців. Тобто, це непередбачувана ситуація. А при доставці вантажу автомобілем клієнт отримує його швидше, але дорожче [3].

Річковий транспорт використовується в основному для насипних вантажів. З контейнерами він не працює або це якась разова акція. Немає системи, розкладу, регулярності. Також спостерігаються складності із завантаженням, розкладом, скупченням суден тощо. Для оптимального планування та контролю даного потоку треба брати в оренду або купувати власні баржі та пороми, що не можуть собі дозволити невеликі логістичні компанії. У логістиці дуже важлива

передбачуваність, планування. На даний момент без проблемність планування перевезення вантажів можливе лише з автотранспортом.

Фахівці у логістичній справі вважають, що на сьогодні в Україні відсутні перспективи пошуку нових маршрутів [2; 3]. Наприклад, на Одещині після того, як розбили Білгород-Дністровський міст, по суті пряме залізничне сполучення з Румунією відсутнє. Не працює й авіаційне сполучення. Отже, до північних регіонів країни вантажі можуть доставлятися залізницею, а потім перевантажуватися на автомобільний транспорт.

Український бізнес окреслені проблеми вирішує різними шляхами. Зокрема, при нестачі палива, підприємці скуповували бензовози, домовлялися про контракти і через певний час забезпечили фірми паливом. Але, як зазначено вище, введення мит, акцизів з одного боку збільшить надходження до бюджету, але з іншого – зменшить вантажопотік та надходження податків від підприємців. З урахуванням зниження вантажопотоку, ціни на транспортні послуги зростуть з однієї простої причини – вони залежать в першу чергу від вартості палива. Зменшення ціни на послуги призведе до падіння рентабельності логістичного бізнесу. До того ж буде подорожчання товарів та зменшиться купівельна спроможність населення, тобто такі заходи є взаємопов'язаними.

Висновки. Логістичні ланцюжки, які сьогодні сформовані для задоволення всього обсягу імпорту та експорту країни, не справляються з існуючим навантаженням. Більшість портів України досі закриті, а ті, що працюють, перевантажені. Автомобільне перевезення вантажів більш прийнятне, але коштовне. Залізний та річковий транспорт менш мобільний, крім того у логістичних компаніях виникають складнощі щодо планування та контролю доставок за водними коридорами. Проте варто вказати і на позитивний факт: вітчизняні бізнесмени оперативно реагують на зміни ситуації й шукають шляхи їх вирішення.

Ключові слова: логістика; логістичні ланцюжки; бізнес; перевезення; проблеми.

Список використаних джерел

1. Логістика під час війни: як українському бізнесу організувати транспортні потоки. Офіційний сайт Укрінформ. URL : https://www.ukrinform.ua/rubric-other_news/3566470-logistika-pid-cas-vijni-ak-ukrainskomu-biznesu-organizuvati-transportni-potoki.html (дата звернення: 25.03.2023).
2. Салліван А. «Зернова угода». Що буде, якщо її не продовжать? URL : <https://www.dw.com/uk/zernova-ugoda-so-bude-akso-ii-ne-podovzat/a-65027369> (дата звернення: 25.03.2023).
3. Бикова А. Проблеми української логістики та шляхи їх вирішення. URL : https://logist.today/uk/osoboe_mnenie/2022-08-26/problemy-ukrainskoj-logistiki-i-puti-ih-resheniya/ (дата звернення: 25.03.2023).