

Проблеми і перспективи розвитку логістики в Україні

Станіслав Кочеласв

здобувач освітньої програми «Менеджмент організації»,
ВНЗ «Університет економіки та права «КРОК», м. Київ, Україна,
e-mail: KochelaievSH@krok.edu.ua

Віктор Алькема

Науковий керівник:
доктор економічних наук, професор,
завідувач кафедри управлінських технологій,
ВНЗ «Університет економіки та права «КРОК», м. Київ, Україна,
e-mail: alkema@krok.edu.ua,
ORCID: 0000-0001-5997-7076

З моменту обрання Україною шляху «європеїзації», наша держава почала активно зміцнювати власні позиції у глобальному економічному просторі, що надало їй статус рівноправного партнера міжнародних відносин. Відповідно, співпраця в межах міжнародного ринку вимагає створення та розвитку логістичного сектору послуг задля забезпечення постачання товарів у будь-яку країну світу та дотримання партнерських угод. Незважаючи на вигідне географічне розташування, український ринок логістичних послуг значно поступається за якістю та комплектністю послуг у порівнянні із західними країнами. Недосконале митне законодавство, ускладнена процедура митного контролю, не належний стан транспортної інфраструктури створюють несприятливі передумови щодо розвитку галузі. Означені проблеми досліджували: Довгань В.М., Петрик І.В., Бочко О.Ю. Суттєвий внесок в розвиток транспортно-логістичної діяльності, а також тенденції розвитку світового ринку логістичних послуг внесли відомі науковці: Д. Бауерсокс, М. Окландер, Н. Чухрай та ін. Незважаючи на значущість наукових розробок, потребують опрацювання питання, пов'язані з тенденціями розвитку транспортно-логістичної галузі.

Логістика кілька десятиліть вважається важливим сектором національної економіки, адже світовий ринок логістичних послуг оцінюється в понад 5,2 трлн дол. (на 01.01.2020 р.) зі щорічним зростанням на 4-5%. Як відомо, логістичні витрати у структурі ВВП країни є макроекономічним індикатором її розвитку. Якщо в країнах, що розвиваються, логістична складова у ВВП дорівнює 10–15%, в розвинених: ЄС і США 7-10% ВВП, Китаї – 14,5%, Японії – 8,5%. В Україні логістичні витрати досягають 15,9% від обсягу ВВП, що у грошовому еквіваленті дорівнює 24,1-26,1 млрд дол. США [1].

Щодо зовнішньоторговельної відкритості національної економіки, тобто рівня інтегрованості внутрішнього ринку у світовий, то національна економіка України є відкритою, оскільки належить до економічних систем з високим значенням експортної (42–50%) та імпоротної (52–56%) квот, індекс відкритості національної економіки – 102,2–112,9%. За даними Держстату України [2], у 2020 р. експорт транспортних послуг склав 4988,4 млн дол. США, найбільшу

частку у структурі експорту транспортних послуг займає повітряний транспорт - 16,6%, морський – 7,5%, залізничний – 5,8%, автомобільний – 4,7%. Імпорт транспортних послуг за 2020 р. склав 1061 млн дол. США, у т.ч. повітряний – 47,6%, морський – 15,6%, автомобільний – 10%. За 2021 рік порівняно з 2020 роком імпорт товарів збільшився на 34%, до 72,82 млрд дол., експорт – на 38,4%, до 68,09 млрд дол. Сальдо зовнішньої торгівлі товарами було від'ємним і становило 4,728 млрд дол. Українська транспортно-логістична мережа охоплює країни Європи, Євросоюзу, Азії, Африки, Америки, Австралії та Океанії.

Виклики для логістичної галузі з'явилися за декілька років до подій сьогоднішнього дня. Через пандемію ринок почав прискорено локалізуватися та переносити ланцюги постачання ближче до країни виробництва чи реалізації продукції. Але у 2022 році компанії змушені були приймати рішення максимально швидко.

Основними логістичними проблемами стали:

1. відмова від накопичення, оскільки це призводить до вищого обсягу заморожених фінансів;

2. зміна складських умов. З найбільшого хабу Київської області (70–80% професійних складських площ) з початком бойових дій, компанії змушені були перевезти товари на захід України, де взагалі не було складських площ такої величини;

3. складнощі із закупівлею товарів з причин обмеженості асортименту і постачальників, блокуванням портів, навантаженням на залізничну інфраструктуру;

4. ускладнення логістичних операцій на блокпостах, огляди, необхідність планування запасних маршрутів, за існуючих ризиків нових атак.

Всупереч існуючих проблем, значна частина компаній продовжує працювати. Українські експедитори та логісти розуміють, наскільки відповідальною є їхня праця. Вони усвідомлюють важливість логістичного фронту в часі війни. Він є невидимим на перший погляд, але стає помітним, коли постачання зупиняється чи виникають перебої. Фахівці навчилися адаптуватися до нової непростой та стресової реальності.

Необхідно зазначити про взаємний вплив світової логістичної кризи на нашу країну та вплив війни в Україні на глобальну логістику:

1. Понад половини компаній із Півн. Америки, за даними видання Harvard Business Review, мають намір щодо reshore – повернення бізнесу до країни його походження. Війна в Україні лише прискорить цей процес. Високі ціни на нафту і газ, зближення Росії з Китаєм, санкційні обмеження на російську логістику – усе це спричинить посилення тренду локалізації.

2. Ще до війни в Україні міжнародні логістичні компанії шукали більш гнучких способів вибудовування власних ланцюжків. До такої трансформації індустрію підштовхнула пандемія коронавірусу, коли ринок залишився без звичних з'єднань: упродовж тривалого часу повітряне сполучення було недоступним, а наземні перевезення відбувалися із суттєвими затримками. У цей час індустрія почала переформатовуватися: з концепції «доставимо вчасно» на

концепцію «доставимо за потреби». Більшість компаній нарощують складські обсяги критичних продуктів, щоб завжди мати до них доступ. Війна в Україні – ще одна причина переглянути власні можливості з доставки.

У логістичній сфері зростають ризики, пов'язані з: припиненням авіаційного руху, блокуванням морських портів, зупинкою залізничного сполучення на територіях активних бойових дій, перевантаженням автомобільних шляхів унаслідок переміщення населення на захід, «хаотичністю» розміщення блокувань. Блокування морських портів є особливо проблемним через відсутність реальної альтернативи морській логістиці. Внаслідок того, що європейські залізничні колії вузькі за українські, перевезення цим видом транспорту є достатньо складним. Крім цього, на кордоні між Україною та ЄС замалі пропускні пункти. Незважаючи на те, що деякі європейські країни надали власні порти для морських перевезень зерна (країни Балтії, Польща та Румунія), загалом це проблему не вирішує [3]. Водночас українська влада заявила про плани поетапного переходу на більш вузькі колії – для залізничного з'єднання України з ЄС. Це проєкт на довгострокову перспективу, але за політичного рішення та подальшої реалізації він суттєво змінить не тільки українську логістику, а й європейську [4].

Логістична галузь України буде докорінно змінюватися. Водночас продовжиться нарощення процесу цифровізації. Це технології, які роблять ланцюжок поставок більш орієнтованими на клієнта [5]:

1. електронна авіа накладна (e-AWB), яка підвищує ефективність відстеження та обробки даних про вантаж, прозорість і безпеку шляху проходження, знижує витрати і затримки;

2. великі дані, за допомогою big data революціонізують бізнес-моделі компаній;

3. хмарна логістика сервісами Shipwire і Freightly надає можливість управління транспортом в режимі реального часу;

4. Інтернет речей (IoT), знижує витрати техобслуговування, дозволяє динамічно планувати маршрут і максимізувати використання автопарку;

5. блокчейн забезпечує прозорість і простежуваність на всьому маршруті проходження товару, автоматичне виставлення рахунків до сплати і обробки платежу за прибуття товару до пункту призначення.

Яким буде майбутнє експорту та імпорту в Україні найближчим часом? З одного боку, можна з певністю говорити про те, що логістика не зупиниться, бо її функціонування забезпечують висококласні фахівці. З іншого боку, є цілий ряд об'єктивних факторів, точний прогноз щодо яких зараз зробити неможливо, але при тому вони впливають на сферу. Перемоги на фронті, валютні коливання, намір НБУ восени «відпустити» курс гривні. Усе це далеко не всі фактори, що впливатимуть на логістичні маршрути, міжнародну торгівлю та купівельну спроможність українського споживача. В одному можна бути впевненим, що усім компаніям, задіяним у транспортно-логістичній галузі, і надалі необхідним буде розвивати свою стійкість, працездатність, адаптивність та професійну гнучкість

Отже, перед країною все ще стоїть незліченна кількість викликів, які потрібно подолати. В Україні необхідно змінити систему управління держави, створити потужну економіку, стати повноцінним стратегічним гравцем на геополітичній арені. Логістика, як одна з базових галузей економіки, має розвиватися та ефективно функціонувати, забезпечуючи економічний розвиток країни на оновлених засадах.

Ключові слова: логістика; логістична галузь; логістична система; логістична проблема.

Список використаних джерел

1. Віктор Довгань. Ефективна логістика – основа розвитку транспортної галузі України. 2020 рік. URL: <https://blog.liga.net/user/vdovhan/article/37362>.
2. Державна служба статистики. Динаміка зовнішньої торгівлі транспортними послугами. URL: https://ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/zed.htm.
3. Мазаракі А., Мельник Т. Економічна безпека України в умовах російської агресії. Держава та економіка. SCIENTIA FRUCTUOSA. 2022. № 5, 12 С. Інтернет-видання URL: <https://elnews.com.ua/uk/> (переглянуто 21.11.2022). URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/06/24/688538/> <http://journals.knute.edu.ua/scientia-fructuosa/article/download/1543/1471>.
4. П'ять ключових технологій для цифрової трансформації в логістиці. EVEREST. (дата звернення: 25.11.2022 р.). URL: <https://www.everest.ua/pyat-klyuchovyh-tehnologij-dlyaczyfrovoyi-transformacziyi-v-logistycki/> <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=1896>.