

АНТИКРИЗОВИЙ РИНОК ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ В УМОВАХ ВІЙНИ

*Личкун Л.О., здобувачка вищої освіти,
l.lichkun@gmail.com*

*Науковий керівник: Калач Г.М., к.е.н., доцент
Державний податковий університет*

Логістична галузь вважається однією з найважливіших та життєво необхідних сфер діяльності під час воєнного стану, і водночас галузь, яка зазнала чималих змін.

Повномасштабне вторгнення і надалі завдає величезної шкоди як людському життю так й інфраструктурі України.

Враховуючи цей фактор, виникає необхідність створити антикризове середовище логістичного ринку, своєчасно перебудувати логістичну систему, сформувати нові ланцюги доставки вантажів, змінювати напрямки торгівельних потоків через блокаду українських морських портів та часткову втрату залізничної мережі.

На логістичні ланцюги, міжнародну торгівлю та купівельну спроможність українського споживача окрім перемоги на фронті впливають також валютні коливання, адаптивність та професійна гнучкість фахівців, які працюють в сфері логістики, стійкість українського народу та підтримка світової спільноти.

На думку консалтингової компанії McKinsey, російське вторгнення стане причиною 12-и глобальних змін в усьому світі [1]. Однією з цих найголовніших причин є трансформація логістичного сектора та розподілу ланцюгів доставки.

Компанія стверджує, що вже зараз у цій індустрії відбувається зрушення – від поглиблених кооперацій між окремими країнами до прецедентних наднаціональних рішень.

Ще задовго до початку війни в Україні, міжнародні логістичні компанії та перевізники шукали більш гнучкі методи вибудувати власні ланцюги поставок.

До такої трансформації індустрію підштовхнула передусім пандемія коронавірусу, коли ринок залишився без повсякчасних з'єднань (упродовж довгого часу повітряне сполучення було недоступним, а наземні перевезення відбувалися з серйозними затримками).

Війна стала випробуванням для налагоджених ланцюгів поставок, які вже не функціонують, як раніше. Один із ключових

викликів, з якими вимушені були зіткнутись українські компанії – переформатування логістики.

Закриті порти, відсутність авіасполучення, ризики пов'язані з автомобільним транспортом (компанії з добре налагодженою логістикою змушені були змінювати позиції протягом декількох днів).

Через пандемію ринок почав прискорено локалізуватися та переносити ланцюги постачання ближче до країни виробництва чи реалізації продукції.

Але у 2022 році компанії були змушені приймати рішення якнайшвидше.

Проаналізувавши дані, можна сформуванати низку логістичних проблем з якими стикнувся український бізнес [2]:

- Відмова від накопичення
- Зміна складських умов
- Складнощі з закупівлею товарів
- Ускладнення логістичних операцій

Також пропоную окремо розглянути поштово-логістичний сектор, для якого війна теж ставить серйозні виклики.

Як вже зазначалось вище, бойові дії та можливі загрози ракетних ударів на території України, створюють обмеження у роботі логістичних компаній.

Для прикладу, від'їзд великої кількості українців за кордон поставив перед гравцями індустрії серйозне завдання, зокрема, і для Meest. Від початку березня обсяги відправлень з України до країн Європи та Північної Америки стабільно зростають на 30% щомісяця. Серед найпопулярніших напрямків – Польща, Німеччина, Чехія. Має попит і доставка в Україну, водночас тип товарів дещо змінився. Зараз користувачі замовляють з Європи через сервіс myMeest тактичні товари, одяг брендів, що тимчасово припинили роботу в Україні, вітаміни та ліки.

Продажі, а відповідно і доставку в Україну, вже відновили найбільші маркетплейси та бренди одягу: AliExpress, NOTONO, ANSWEAR, бренди групи компаній LPP та MODINO. Meest і надалі залишається їх головним логістичним партнером в Україні.

Також хотіла б зазначити про роботу окремо кожного сектору логістичного шляху під час вторгнення.

Морський транспорт. Морські перевезення та порти України ще до війни були основним способом для експорту продукції

агропромислового комплексу, який у 2021 році приніс \$27,9 млрд. Країна-агресор заблокувавши українські порти, завдала потужного удару по економіці Україні. Нині Україна контролює найбільші порти, на які припало понад 85% морського вантажообігу: Миколаївський, Ольвію, Одеський, Чорноморський та Південний. Повноцінно працюють та збільшують вантажопереробку три невеликі порти у гирлі Дунаю: Ізмаїльський, Ренійський та Усть-Дунайський.

Залізниця. Вантажні перевезення залізницею у 2022 році скоротилися на 65,3%. Фактично перервалися транзитні перевезення міжнародними коридорами сполученням Азія – Європа.

Окрім того, слід взяти до уваги існуючі проблеми із вивезенням продукції, які виникли через перевантаження залізничного сполучення та вузькі місця. Причиною стали:

- Обмеження пропускної спроможності на пунктах пропуску.
- Обмеження в проведенні контрольних процедур прикордонниками, митниками та фіто санітарною інспекцією, як зі сторони України, так і суміжних країн.
- Технологічні обмеження, пов'язані зі зміною візків вагонів на інший розмір колії (з українського 1520 мм на 1435 мм європейського).
- Обмеження пропускної спроможності залізничної інфраструктури суміжних країн (сортувальної станції, пропускна спроможність колій і маршрутів, кількість рухомого складу) [3].

У 2022 році черги на прикордонних переходах іноді складали майже 40 тис. вагонів. Так близько 20% вантажів, які очікували на перетин кордону, стояли в чергах більше ніж 30 діб. Через це підприємці нерідко втрачали кошти, тому що замовники відмовлялися від партій товарів, адже збільшення терміну доставки до кінцевого споживача могло призводити до псування вантажу.

Повітряний транспорт. У 2021 році пошто-вантажопотоки через аеропорти України зросли на 21,1 %, порівняно з 2020 роком, і становили 63,2 тис. тон.

Нині повітряний простір над Україною закритий для польотів цивільної авіації.

Це унеможлиблює операційну діяльність як українських, так і іноземних авіакомпаній, зокрема для перевезень вантажів.

Загалом в Україні є 19 цивільних аеропортів, у 12 з них зруйновані комплекси (злітно-посадкові смуги, будівлі та інші споруди). Орієнтовно збитки через пошкодження аеропортів та

аеронавігаційного обладнання складають близько 200 млрд. грн.[4].

Автомобільний транспорт. Оскільки перевезення вантажів морським і залізничним транспортом мають свої обмеження, вітчизняний ринок транспортних послуг почав надавати пріоритет автомобільному транспорту для перевезення вантажів, а вантажовідправники та перевізники були вимушені змінити логістику експортних перевезень і спрямувати вантажі на західні прикордонні переходи.

Організація перевезень автомобільним транспортом стала складним завданням через низьку пропускну спроможність прикордонних переходів на заході України, а вартість логістики значно зросла, адже відстань транспортування до портів ЄС збільшилась у рази.

Отже, можна зробити висновок, що відкрите протистояння з країною агресором стало для нашої країни серйозним викликом, який потребує загальної консолідації й оптимізації всіх суспільних процесів загалом та переформатування логістики зокрема. Радикальна зміна ситуації в країні та, відповідно, на ринку, змушує нас шукати нові шляхи партнерства та ще більше інтегруватися в європейський простір.

Література.

1. Як війна в Україні змінює світову логістику. Економічна правда. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/06/24/688538/>
2. Логістика під час війни: як українському бізнесу організувати транспортні потоки. Укрінформ. URL: https://www.ukrinform.ua/rubric-other_news/3566470-logistika-pid-cas-vijni-ak-ukrainskomu-biznesu-organizuvati-transportni-potoki.html
3. Логістика війни. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/perevezennya-v-ukrajini-pidchas-viyni-gumanitarni-vantazhi-obmezhenya-na-perevezennya-50231625.html>
4. Війна в Україні: економіка, бізнес, логістика, допомога. URL: <https://trans.info/ru/viyna-v-ukrayini-ekonomika-biznes-logistika-dopomoga-279148>