УДК 338:658

Малюта Л.Я., Яковчук Б.О., Балушевський К.Р.
Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя

ПЕРСПЕКТИВНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИКИ УКРАЇНИ

Maliuta L., Yakovchuk B., Balushevsky K.

PROSPECTIVE DIRECTIONS OF THE DEVELOPMENT OF LOGISTICS IN UKRAINE

Україна має дуже привабливе географічне розташування та досить великі можливості для розвитку логістики. Хоч останній рік логістична інфраструктура сильно постраждала, а подекуди й зовсім перестала функціонувати, наша держава здатна стати ключовим логістичним центром Європи.

Серед загальних тенденцій, що сформувалися у сфері логістики за останні півтора року, можна виділити наступні напрямки:

- розвиток транспортних коридорів, що з'єднують Україну з країнами Балтії та Чорного моря;
- деякі контейнерні компанії не бажають відправляти контейнери в Україну через страх втрати потужності;
- з іншого боку, лояльність деяких контейнерних компаній фактично полегшила переміщення контейнерів в Україну та з України (особливо завдяки партнеру NG Shipping Maersk, який може безкоштовно перевозити важливі вантажі);
- використовувати румунський порт Констанца як важливий хаб для українських логістичних компаній;
- поступове введення в експлуатацію зернових коридорів;
- залізнично-морський комбінований транспорт.

Незважаючи на лихоліття війни в Україні, вже почали з'являтися ознаки нових бізнес-моделей та інвестиційних проектів. Звичайно, більшість із них відбудеться після перемоги, близькості якої ми всі прагнемо. Але найсуттєвішим є те, що в перші післявоєнні місяці інвесторам буде чим зайнятися, і все говорить про те, що економіка України матиме інший вигляд, а не повертатиметься до довоєнного вигляду, фактично буде модернізовано.

Досліджуючи дану проблематику, бачимо, що найбільш вагомими негативними факторами впливу на розвиток вітчизняної логістики в умовах сьогодення, в час війни є:

- зміна каналів експорту та імпорту через закриття портів та в результаті величезні черги на кордонах України;
- планові та аварійні відключення енергопостачання;
- висока плинність кадрів;
- зростання цін на паливо на 35-55%;
- втрата потужностей та необхідність переміщати виробництва в більш безпечні регіони;
- зміна структури постачальників;
- зміна договірних відносин [1].

Проблема формування й розвитку логістики та реалії вітчизняного бізнесу в умовах воєнного часу досліджувалась і у попередніх наших публікаціях, де визначено пріоритети й напрями розбудови та удосконалення основних функціональних підсистем логістичного забезпечення відповідно до військових потреб нашої держави [6;7]. У контексті вищезазначеного, слід відмітити, що пріоритетом українського уряду для

стабілізації транспортно-логістичного ринку, окрім зміцнення енергетичної незалежності країни та поширення продовольчої угоди на інші види товарів, має стати будівництво та модернізація колій у напрямку кордону з ЄС, а також порти на Дунаї. Сьогодні приймають і відправляють вантажі лише порти на Дунаї – Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ. Особливо важливим є Дунайський кластер, який став частиною світової продовольчої безпеки в умовах обмеженості морських портів Чорного моря.

Як відомо, міжнародна компанія Royal HaskoningDHV розробила низку заходів для збільшення пропускної спроможності в портах Дунаю, що включає інвестиції, операційну діяльність і регуляторні зміни в Україні, Молдові та Румунії. За півроку вдалося відремонтувати 150 кораблів і повернути з відставання ще 35. Таким чином, потужність флоту ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» зросла втричі. Компанія «Еліксир Україна», яка приватизувала морський порт Усть-Дунайськ, планує побудувати тут елеватор, здатний одночасно зберігати 50 тис. тон зерна. Представники Європейського банку реконструкції та розвитку запевнили, що й надалі підтримуватимуть українських аграріїв і запропонували надати фінансування не менше, ніж торік. Звільнення острова Зміїний відкрило гирло Бистре для судноплавства, тим самим збільшивши пропускну спроможність дунайського порту та принісши додаткові 1,5 млрд дол. доходу [2].

Дуже важливим аспектом в розвитку логістики є перехід до вузькоколійної залізниці. Як бачимо, пропускна спроможність транспортної системи ЄС на українських кордонах та європейських портах дуже низька. Залізнична колія не сумісна з українською, що значно уповільнює рух вантажів, оскільки вагони доводиться переводити з української колії шириною 1520 мм на вузьку європейську колію шириною 1435 мм. [3]. Таким чином, для прискорення перевалки вантажів з України необхідно модернізувати залізничні колії, тобто продовжувати використовувати вузькоколійку з кінцевими станціями до станцій Західної України, розгортаючи пункт переходу залізничного транспорту рухомого складу з широкої колії на вузьку на всіх пунктах пропуску на кордоні України з Європою.

Слід зазначити також, що одним із ключових логістичних проєктів повинен бути проєкт про розбудову мережі сухих портів. Саме вони дозволяють вантажовідправникам користуватися всіма перевагами морських портів на суходолі. Окрім завантаження та розвантаження вантажів на судна та з суден, "сухі порти" пропонують повний спектр послуг з обробки вантажів. Ці послуги включають в себе:

- підготовку та зберігання вантажів;
- завантаження і розвантаження вантажів;
- митне оформлення та контроль;
- пакування, перепакування та маркування відправлень;
- ремонт і транспортування контейнерного обладнання;
- банківські, страхові та фінансові послуги;
- перевалка вантажу на інші види транспорту тощо.

Проведені дослідження у даному напрямі показали, що з березня 2022 року в Рівненській області працює одеський сухий порт «Імтрекс», а в Тернополі – Західний контейнерний термінал. У новій ситуації їхні логістичні можливості, в тому числі з перевалки зерна, стають все більш важливими. Причому ці термінали працюють як на експорт, так і на імпорт. Оскільки в морських портах неможливо отримати вантаж, багато хто вже розглядає можливість розвантаження в інших портах на Чорному морі, наприклад, в Румунії, і доставки його через західний кордон в Україну залізницею [4].

Також, варто згадати й про «Новий Шовковий шлях». Війна в Україні та подальші санкції проти рф призвели до значних змін на Новому Шовковому шляху [5]. За останні кілька місяців обсяг перевезень так званим Північним маршрутом, який з'єднує Китай з

більшістю європейських країн, різко скоротився через скорочення великих партій вантажів. Оскільки, компанії, які здійснюють постачання великих вантажів цим маршрутом, не хочуть наражатися на певні ризики, пов'язані з транспортуванням цим шляхом. Усі дуже бояться негативного суспільного резонансу і наслідків конфіскації вантажів, коли відомо, що вони проходять через рф. Однак слід відзначити, що Україна вже сьогодні є ланкою, без якої Шовковий шлях не зможе функціонувати. Транзитний потенціал нашої держави наразі повністю не реалізований. Маршрут не один, їх багато: повітряний, наземний, морський. Тому Україна є абсолютно важливою для цього проєкту.

Спроможність вітчизняного бізнесу вистояти в найскладніших умовах вже продемонстровано на практиці. Крім того, транспортні компанії виявилися найбільш затребуваними та стійкими в нових умовах. Зрештою, відсоток непрацюючих транспортних компаній менше 10%, хоча очікування щодо власних доходів 2023 року значно нижчі, ніж минулого. Дослідження показують, що на національному рівні середній бізнес в Україні може розраховувати лише на 55% від загальної частини минулорічних оборотів, які були ще у мирний відносно спокійний час. В цьому аспекті приємно дивує транспортно-логістичний сектор, який має намір скласти 65% від тих оборотів, що були позаторік [8].

Список використаних джерел:

1. Підсумки logistics innovation forum 2023 : веб-сайт. URL : https://logist.fm/publications/pidsumki-logistics-innovation-forum-2023.
2. ЄБРР зацікавлений у розвитку портів на Дунаї : веб-сайт. URL : https://landlord.ua/news/iebrr-zatsikavlenyi-u-rozvytku-portiv-na-dunai/.
3. По дорозі: українська транспортно-логістична галузь проходить шлях від ступору на початку війни до інтеграції у євромережі : вебсайт. URL : https://delo.ua/transport/po-dorozi-ukrayinska-transportno-logisticna-galuz-proxodit-slyax-vid-stuporu-na-pocatku-viini-do-integraciyi-u-jevromerezi-411142/.
4. Сухий порт: як забезпечити оперативну логістику в умовах війни : вебсайт. URL : https://mind.ua/openmind/20238657-suhij-port-yak-zabezpechiti-operativnu-logistiku-v-umovah-vijni.
5. Новий Шовковий шлях: чому перевізники не поспішають використати Північний маршрут : вебсайт. URL : https://logist.today/uk/dnevnik_logista/2022-10-26/novyj-shelkovyj-put-pochemu-perevozchiki-ne-speshat-ispolzovat-severnyj-marshrut/.
6. Малюта Л.Я., Яковчук Б.О. Логістика в умовах воєнного часу / Матеріали X Всеукраїнської науково-практичної конференції пам'яті почесного професора ТНТУ ім. І. Пулюя, академіка НАН України М.Г. Чумаченка: «Соціальна відповідальність як основа інноваційного розвитку бізнесу», (Тернопіль, 18 листопада 2022 року). Тернопіль: ФОП Паляниця В.А., 2022. С. 63-64.
7. Малюта Л.Я., Коваленко А., Сорокопуд Г. Економічне становище вітчизняного бізнесу в сучасних умовах воєнного стану / Матеріали X Всеукраїнської науково-практичної конференції пам'яті почесного професора ТНТУ ім. І. Пулюя, академіка НАН України М.Г. Чумаченка: «Соціальна відповідальність як основа інноваційного розвитку бізнесу», (Тернопіль, 18 листопада 2022 року). Тернопіль: ФОП Паляниця В.А., 2022. С. 49-50.
8. Економіка України та логістичний сектор під час війни: проблеми модернізації та перспективи : вебсайт. URL : https://logist.fm/publications/ekonomika-ukrayini-ta-logistichniy-sektor-pid-chas-viyni-problemi-modernizaciyi-ta.