

Секція 6. Логістика в контексті цифрової трансформації.

УДК 338.18.78:656.01

О.М. Репак, здобувач третього (освітньо-наукового) рівня вищої освіти;

Д.В. Дмитрів, канд. техн. наук, доц

Тернопільський національний технічний університет імені І. Пулюя, Україна

ОЦІНКА ЛОГІСТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

O. Repak, the third (educational and scientific) level of higher education applicant;

D. Dmytriv, Ph.D., Associate Prof.

Ternopil Ivan Puluj National Technical University, Ukraine

ASSESSMENT OF THE LOGISTICS POTENTIAL OF UKRAINE UNDER MARTIAL LAW

Упродовж усього часу існування незалежної України, її вигідне геополітичне становище приносило значні фінансові ресурси до бюджету держави. Територією України проходили важливі залізничні, автомобільні та морські шляхи міжнародного значення, які входили складу трансконтинентальних коридорів, які зв'язували Європу з Азією. Однак, із початком війни з РФ у 2014 році, та її переходу у повномасштабну фазу у 2022 році, логістичний потенціал України різко скоротився. Це обумовлено рядом чинників, а саме:

- блокуванням російським флотом морських шляхів з українських портів;
- неможливість здійснення авіаційного сполучення;
- руйнація, внаслідок обстрілів російськими військами, залізничної, автомобільної та складської інфраструктури;
- руйнація логістичних ланцюгів;
- заморожування інвестиційних проєктів, пов'язаних з розвитком логістики України в контексті транс'європейської інтеграції.

Комплексне відновлення логістичного потенціалу України можливе лише після завершення війни, але є необхідність проведення його моніторингу з метою формування актуальної інформаційної бази та розробки подальшої стратегії його розвитку.

Оцінку логістичного потенціалу України на сьогоднішній день, можна досліджуючи динаміку індексу ефективності логістики України - LPI (Logistics Performance Index) та провівши його порівняльний аналіз із індексами сусідніх країн. Індекс ефективності логістики, визначається за п'ятибальною шкалою, як середньоарифметичне шести критеріїв, а саме: митниця, інфраструктура, міжнародні перевезення, компетентність у сфері логістики, відстеження, своєчасність.

Для порівняльного аналізу індексів оберемо Польщу і Литву, оскільки ці країни до 2004 року, тобто до року їх вступу до Європейського Союзу, за подібним до України алгоритмом, розвивали власні транспортні системи. Крім того, на сьогоднішній день, Польща є лідером у сегменті міжнародних перевезень вантажів, зокрема, автомобільних, а Литва у цьому ж сегменті демонструє позитивну динаміку вантажопотоків [1].

З порівняльного аналізу діаграми зміни індексу ефективності логістики досліджуваних країн за 2007 – 2023 роки (рис. 1), можна зробити наступні висновки за кожною з країн:

1) На протязі 2007 – 2023 років, індекс ефективності логістики Польщі стабільно зростає, від 3,04 у 2007 році до 3,6 у 2023 році. Протягом цього періоду індекс незначно погіршувався у 2012 та 2016 роках, що було обумовлено кризовими явищами в економіці, які

спостерігались у цих роках, як наслідок падіння ВВП. З 2016 року індекс зростає, що характеризує покращення логістичного потенціалу країни.

2) Динаміка індексу ефективності логістики Литви, на відміну від незначних коливань аналогічного показника Польщі, характеризується різкими перепадами від 2,78 у 2007 році до значення 3,13 у 2010, з наступним падінням до 2,95 у 2012 році. Ця тенденція повторилась, але з більшими перепадами у наступних роках. Стрибокоподібні коливання індексу пов'язані з зміною об'ємів транзитних вантажопотоків, які під впливом геополітичних явищ у цій частині Європи, ситуативно змінюються.

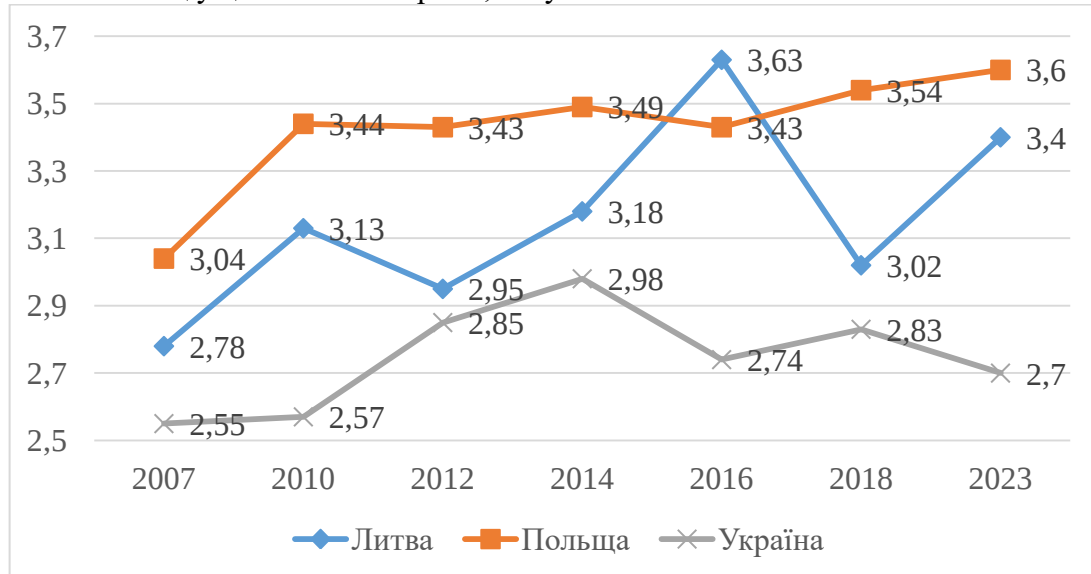


Рисунок 1 – Динаміка індексу ефективності логістики за період 2007-2023 років [2]

3) На відміну від Польщі і Литви до 2014 року, тобто протягом 7 років, індекс ефективності логістики України зростав щорічно, але з початком вторгнення російських військ в Україну, які окупували Крим, а також частину Луганської і Донецької областей, індекс ефективності логістики України у 2016 році впав до відмітки 2,74. Станом на 2023 рік порівняно з індексом ефективності логістики Польщі 3,6 та Литви 3,4, індекс України складає лише 2,7, і зважаючи, що війна триває прогнозувати його зростання не доводиться.

Зважаючи на таку динаміку логістичного потенціалу України, та з врахуванням негативного впливу на нього триваючої війни, доцільно вжити певних мір, пов'язаних з забезпеченням збереження та поступового відновлення логістичного потенціалу тих напрямків вантажообігу, які в найменшій ступені піддаються негативному впливу від воєнних дій. Зокрема, за допомогою використання апарату теорії ймовірності, можна дослідити та виокремити ті транспортні магістралі та інфраструктурні об'єкти українських регіонів, які у найменшій мірі піддаються ракетно-бомбовим ударам з боку рф. Це дасть можливість побудувати найбільш безпечні маршрути перевезень, що в підсумку хоч і не призведе до зростання логістичного потенціалу України, то хоча б забезпечить його відносну стабілізацію та збереження.

Література

1. Road freight transport by type of operation and type of transport (t, tkm, vehicle-km) – annual data. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/road_go_ta_tott/default/table
2. Logistics Performance Index. The World Bank. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global>.