

ЛОГІСТИЧНА ГАЛУЗЬ УКРАЇНИ: ЕКОНОМІЧНЕ ЗНАЧЕННЯ ГАЛУЗІ, ВТРАТИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ В УМОВАХ ВІЙНИ

МОРОЗ Сергій

кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри економічної теорії, підприємництва та торгівлі,
Хмельницький національний університет

<https://orcid.org/0000-0003-0068-2163>

ЛЕВЧЕНКО Софія

здобувач,

Хмельницький національний університет

Важливу роль в економіці України відіграє ринок логістичних послуг. Логістика – це кровоносна система економіки країни, сукупність операцій, які здійснюються із метою доставки продукту до споживача. Наведена стаття присвячена питанням визначення ролі логістичного сектору у створенні валового внутрішнього продукту національною економікою України. Визначено питому вагу транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності в структурі валового внутрішнього продукту України. Відмічено про наявність можливостей росту показника питомої ваги галузі логістики у ВВП України, порівнявши даний показник з показниками інших країн. Проведено аналіз експортно-імпортних операцій України в динаміці, відмічено негативну тенденцію зниження експорту продукції та зростання від'ємного сальдо. Досліджено структуру експорту та імпорту за видами транспорту у вартісному та фізичному розрізі. Підтверджено, що логістична сфера є одним із важливих складників розвитку національної економіки України від якої залежить розвиток всієї економіки країни, наукового підходу щодо подальшого ефективного розвитку. Визначено втрати авіаційної, водної, автомобільної, залізничної та складської інфраструктури України спричинені військовими діями. Окреслено основні перспективи розвитку транспортної та складської галузі економіки на майбутнє. З'ясовано, що перспективи розвитку ринку логістичних послуг в Україні безпосередньо залежать від термінів завершення війни, в результаті виникає об'єктивна необхідність оперативно перебудувати логістичну систему, формувати нові ланцюги доставки вантажів, змінювати напрямки торговельних потоків через блокаду українських морських портів та часткову втрату залізничної мережі.

Ключові слова: логістика, логістична інфраструктура, експорт, імпорт, валовий внутрішній продукт, водний транспорт, залізничний транспорт, авіатransпорт, автомобільний транспорт, складська логістика, війна, втрати від війни, еврораїля, склад, поштова- кур'єрська діяльність.

LOGISTICS INDUSTRY OF UKRAINE: ECONOMIC SIGNIFICANCE OF THE INDUSTRY, LOSSES AND DEVELOPMENT PROSPECTS IN THE CONDITIONS OF WAR

Sergiy MOROZ, Sofia LEVCHENKO

Khmelnytskyi National University

The market of logistics services plays an important role in the economy of Ukraine. Logistics is the blood system of the country's economy, a set of operations that are carried out with the aim of delivering the product to the consumer. This article is devoted to the issues of determining the role of the logistics sector in the creation of the gross domestic product of the national economy of Ukraine. The specific weight of transport, warehousing, postal and courier activities in the structure of the gross domestic product of Ukraine has been determined. It has been noted that there are opportunities for the growth of the indicator of the specific weight of the logistics industry in the GDP of Ukraine, comparing this indicator with the indicators of other countries. An analysis of Ukraine's export-import operations in dynamics has been carried out; a negative trend of a decrease in product exports and an increase in the negative balance has been noted. The structure of export and import by types of transport in terms of value and physical has been studied. It has been confirmed that the logistics sphere is one of the important components of the development of the national economy of Ukraine, which depends on the development of the entire economy of the country, a scientific approach to further effective development. Losses of aviation, water, road, railway and warehouse infrastructure of Ukraine caused by military actions have been determined. The main prospects for the future development of the transport and warehousing sector of the economy have been outlined. It has been found out that the prospects for the development of the logistics services market in Ukraine directly depend on the timing of the end of the war, as a result of which there is an objective need to quickly rebuild the logistics system, form new cargo delivery chains, change the direction of trade flows due to the blockade of Ukrainian seaports and the partial loss of railway network

Key words: logistics, logistics infrastructure, export, import, gross domestic product, water transport, railway transport, air transport, road transport, warehouse logistics, war, losses from war, Eurorail, warehouse, postal and courier activity.

Мороз С., Левченко С. (2023) Логістична галузь України: економічне значення галузі, втрати та перспективи розвитку в умовах війни. *DEVELOPMENT SERVICE INDUSTRY MANAGEMENT*, (3), 75-82.
[https://doi.org/10.31891/dsim-2023-3\(11\)](https://doi.org/10.31891/dsim-2023-3(11))

Moroz S., Levchenko S. (2023) Logistics industry of Ukraine: economic significance of the industry, losses and development prospects in the conditions of war. *DEVELOPMENT SERVICE INDUSTRY MANAGEMENT*, (3), 75-82.
[https://doi.org/10.31891/dsim-2023-3\(11\)](https://doi.org/10.31891/dsim-2023-3(11))

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями

Важливу роль в економіці України відіграє ринок логістичних послуг. Частка транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності в Україні у 2022 році склала 3,94% ВВП. Повномасштабне вторгнення росії до України вже завдало та продовжує завдавати величезної шкоди людям та логістичній інфраструктурі України. Враховуючи це, виникає об'єктивна необхідність оперативно оцінити завдані втрати та перебудувати логістичну систему таким чином, щоб сформувати нові ланцюги доставки вантажів. Від перших днів повномасштабної війни транспортні потоки з південного напрямку переорієнтували на західний. Левову частку традиційних морських перевезень бізнес був змушений перенаправити на залізницю та автотранспорт. Згодом вдалося відкрити морський коридор з портів Дунайського регіону. Завдяки цьому у залізниці та автотранспорту з'явився шанс скоригувати власну антикризову стратегію та допомогти експортерам потрапити на свої ринки. Проте, криза у транспортній галузі та логістиці триває, невирішених проблем ще чимало.

Аналіз досліджень та публікацій

Проблема оптимізації логістичних процесів у ланцюгах поставок є надзвичайно актуальною. Вона стала темою дослідження таких вітчизняних та зарубіжних учених як: Гаврилюка Н.М., Гриніва Н. Т., Крикавського Є.В., Крістофера М., Матвієнко-Біляєвої Г.Л., Окландера М.А., Патора Р., Пфола Г., Равліковської А. А., Чухрай Н.І. та інших. Однак, у своїх працях вони не могли передбачити ризики втрати логістичної інфраструктури та порушення логістичних ланцюгів, викликаних військовою агресією росії.

Формулювання цілей статті

Метою дослідження є аналіз сучасного стану та місця логістичної сфери в економіці України, визначення величини втрат та можливостей для відбудови зруйнованої логістичної інфраструктури України.

Виклад основного матеріалу

Логістика – це кровноносна система економіки, сукупність операцій, які здійснюються із метою доставки продукту до споживача [1]. В основному це операції з транспортування, зберігання та розподілу продукції на ринку. Тому логістика розглядається як зовнішні операції, які пов'язані з первинним виготовленням товару.

Завдання логістики полягає у тому, щоб зробити бажаний товар доступним для споживача в кількості та в потрібний час, в найкращій точці продажу, і щоб все це було зроблено з найменшими можливими витратами.

Логістична галузь – одна із найважливіших та життєво необхідних сфер під час воєнного стану, і вона зазнала чималих змін. Проаналізуємо вклад логістичної сфери в національну економіку України.

Логістичні послуги вносять вагомий внесок у розвиток економіки України з 12176378 млн грн. ВВП за 2021 рік, 669354 млн грн. – принесла галузь транспорту (таблиця 1). Загальний випуск товарів і послуг зростав протягом 2016-2021 роки, з піком у 2021 році (12,176,378 млн. грн), але відзначається різке зменшення у 2022 році (5191028 млн. грн).

Таблиця 1

Валовий внутрішній продукт виробничим методом та валова додана вартість за видами економічної діяльності у фактичних цінах [2].

Показник	Од. виміру	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Випуск товарів і послуг у ринкових цінах	млн. грн	5420433	6721741	8037021	8927367	9291883	12176378	5191028
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	млн. грн	341938	420484	503326	582500	594010	669354	204547
Питома вага транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності	%	6,31	6,26	6,26	6,52	6,39	5,50	3,94

Якщо порівняти динаміку зростання ВВП за 2016-2021 роки, то він зріс на 224,84%, а логістична галузь на 195,75%. Питома вага доданої вартості транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності у структурі ВВП скоротилась за 2016-2021 роки на 0,81% і складала на кінець 2021 року 5,5%.

Економічна ситуація в Україні зазнала істотних змін внаслідок війни. За даними Державної служби статистики величина ВВП у 2022 році склала 5191028 млн. грн. додана вартість галузі транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність склала 204547 млн. грн. Питома ж вага галузі логістики у структурі ВВП склала 3,94% відносно 2016 року вона скоротилась на 2,37% [3].

Розглянуті дані свідчать про загальний ріст виробництва товарів і послуг у період з 2016 по 2021 рік, але в 2022 році відзначається різке зниження. У майбутньому для України немає іншого виходу як приймати активну участь у глобальному ланцюгу доданої вартості. Цей підхід стає ключовим у забезпеченні стійкого економічного розвитку країни. Одним із критичних аспектів цього процесу є відновлення промислового потенціалу.

Промисловий сектор, що виробляє товари та послуги, є драйвером економічного зростання. Однак для ефективності його функціонування необхідна сучасна та ефективна логістична інфраструктура. В Україні, порівняно з європейськими країнами, внесок логістики у національний ВВП становить менше, ніж 4%, тоді як в Європі цей показник коливається від 6,5% до 10%. Це свідчить про потенціал для зростання й розвитку логістичної галузі в Україні.

Розвиток виробництва та логістики тісно пов'язаний, існуючи взаємозв'язок між їхнім розвитком. Важливим показником є також рівень валових капіталовкладень, який в Україні, не перевищуючи 14% (станом на 2021 рік), порівняно з іншими країнами, такими як Польща, Румунія, Німеччина та Чехія, де цей показник вищий.

Проте, з огляду на потреби відновлення інфраструктури після воєнних подій, в Україні очікується збільшення валових капіталовкладень. Велика кількість логістичних центрів та індустриальних парків буде потрібна для задоволення потреб економіки країни, що в свою чергу призведе до зростання попиту та швидкої окупності інвестицій.

Зростання ефективності та розвитку транспортно-логістичної інфраструктури сприяють поліпшенню логістичних процесів, що є критичним для успішної експортно-імпоротної діяльності країни. Забезпечення ефективного та швидкого перевезення товарів, зберігання на складах, а також оперативна поштова та кур'єрська служба є ключовими чинниками для розвитку міжнародної торгівлі.

Стратегічні рішення в галузі транспорту та логістики сприяють відновленню економічного потенціалу країни, а також створенню благодатного середовища для сталого розвитку зовнішньоекономічної діяльності. Вдосконалення логістичної інфраструктури сприяє збільшенню конкурентоспроможності українських товарів та послуг на міжнародному ринку, що, в свою чергу, підвищує обсяги експорту та важливість країни у глобальних економічних відносинах.

Проаналізуємо динаміку та структуру імпортно-експортних операцій України за 2016-2022 роки.

Таблиця 2

Динаміка експорту та імпорту [2].

Показник	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Імпорт	39,3	49,61	57,19	60,8	54,37	72,84	54,53
Експорт	36,4	43,27	47,3	50,06	49,19	68,07	44,17
Сальдо	-2,9	-6,3	-9,8	-10,7	-5,2	-4,8	-10,4

Аналіз наведених даних таблиці 2 вказує на тенденції та зміни в зовнішньоекономічній діяльності України. Так, загальна тенденція показників свідчить про зростання зовнішньоторговельної активності країни, але з певними коливаннями по роках. Спостерігається загальний ріст обсягів імпорту та експорту з 2016 по 2021 роки, за винятком 2020 року, коли відбулось зменшення. Максимальні показники імпорту та експорту зафіксовані у 2021 році, але у 2022 році спостерігається зниження величини даних показників.

Зовнішньоторговельне сальдо впродовж 2016-2021 роки було негативним, і тенденція до зменшення сальдо погіршилася у 2022 році (зменшення на 10,4 млрд. одиниць). Негативне сальдо торговельного балансу вказує на потребу у додатковому зовнішньому фінансуванні для збереження стійкості економіки України.

Проаналізуємо структуру імпортно-експортних операцій України за видами транспорту, для чого сформуємо аналітичну таблицю 3.

Реалії війни накладають обмеження на всі сфери життя, але на сферу доставки сполучення у першу чергу. Небезпека використання транспорту, ризик втратити товар під час складського зберігання, необхідність змінювати маршрути безпосередньо під час руху – це тільки мала частина того, з чим зіштовхується логістика під час війни в Україні. Залишається лише два шляхи – оптимізувати процеси та адаптуватися, або визнати неможливість цього для компанії.

Понад 30 млн. тон імпортних товарів за минулий рік було доставлено в Україну загалом. З них майже 11 млн. тон – автомобільним транспортом.

Обсяг імпорту найбільш стрімко збільшувався з березня до травня 2022 року. У цей час галузі вдалось повернутись до обсягу міжнародних автомобільних вантажних перевезень, який Україна мала до повномасштабного вторгнення росії. Від травня до останнього дня 2022 року обсяг імпортованих товарів, які були ввезені в країну автотранспортом постійно і поступово збільшувався.

На другому місці за обсягом завезеного в країну імпорту залізниця (9,89 млн. тонн), а на третьому морський транспорт (7,16 млн. тонн).

Таблиця 3

Структура експорту та імпорту за видами транспорту за 2022 рік [3].

Показник	Всього	За видами транспорту			
		Автомобільний транспорт	Залізничний транспорт	Морський транспорт	Інші види транспорту
Імпорт за вартістю					
- млрд. дол	54,53	34,85	7,17	6,28	6,23
- %	100	64%	13	12	11
Імпорт за обсягом					
- млн. тон	30,34	10,67	9,89	7,16	2,62
- %	100	35	33	24	9
Експорт за вартістю					
- млрд. дол	44,17	16,23	9,05	17,86	1,03
- %	100	36,5	20,5	40,5	2,3
Експорт за обсягом					
- млн. тон	99,75	12	33,73	53,86	0,16
- %	100	12	33,8	54	0,2

Найбільш експортованими товарами серед секторів залишається агро- та харчова продукція, що становить 53% від загального експорту товарів у 2022 році. Кукурудза та пшениця – два основні українські експортні продукти.

Лідером в експорті товарів за підсумками минулого року став морський транспорт з 53,86 млн. тонн. На другому місці – залізниця (33,73 млн. тонн). На третьому – автомобільний транспорт (12 млн. тонн).

Перший квартал 2023 року був достатньо успішний. У січні – червні 2023 року експорт товарів з України становив \$19,4 млрд., або 85,7% від показника минулого року. Основу експорту склали три групи товарів: зернові культури (30,7 % від загального товарного експорту України), жири й олії (частка яких становила 14,2 %), насіння і плоди олійних рослин (з часткою у 8 %). Стабільний експорт зазначених трьох товарних груп здійснюють через реалізацію Чорноморської зернової ініціативи, а також через постачання до сусідніх з Україною країн ЄС.

Спад експортно-імпоротної активності призвів до зменшення обсягів вантажоперевезень як у вартісному так і у фізичному обсязі, але ключовим фактором даних змін стала війна і, відповідно, втрати логістичної інфраструктури внаслідок військових дій. Проаналізуємо дані втрати в розрізі транспортної інфраструктури:

1. Водний транспорт. Морські перевезення та порти України до війни були основним способом для експорту продукції агропромислового комплексу, який у 2021 році приніс \$27,9 млрд. Окрім того, вони були основними шляхами експорту і для металургії (\$16 млрд.), хімічної промисловості (\$2,7 млрд.), мінеральних добрив (\$8,42 млрд.) та іншої продукції.

Загальні втрати інфраструктури водного транспорту, оцінено в понад 13 млрд. грн або близько 471 млн. доларів, вони створюють значні труднощі для відновлення та нормалізації роботи цього сектору економіки в Україні. Оцінка втрат включає як об'єкти інфраструктури морських портів, так і об'єкти внутрішньо-водного транспорту пошкоджених внаслідок воєнних дій. Втрата чотирьох портів свідчить про серйозний вплив війни на ключові вузли торгово-транспортної системи країни.

Відносно помірні руйнування портів пояснюються двома чинниками. По-перше, складність та просторове розташування портів, що складаються з численних великих частин, ускладнюють повне їх руйнування за допомогою обмеженої кількості точних ракетних ударів. По-друге, агресор використовував порти для вивезення різних ресурсів, таких як зерно чи чорні метали, і, отже, забезпечував їхню часткову функціональність для власних потреб.

Втрата портової інфраструктури вимагає негайних заходів для її відновлення та модернізації, спрямованих на ефективне відновлення економічного потенціалу країни та забезпечення стійкого розвитку в умовах післявоєнної реконструкції [4].

Повноцінно наразі працюють та збільшують вантажопереробку три невеликі порти у гирлі Дунаю: Ізмаїльський, Ренійський та Усть-Дунайський. У мирний час на них припадало трохи менше, ніж 5% експорту.

Порти Дунаю нині не в змозі повноцінно замінити пропускну спроможність, що йшла крізь морські порти, адже:

– фізично вони можуть обробляти до 10 млн. тон на рік, у той час як морські – до 250 млн. тон;

– у порти на Дунаю можуть заходити невеликі судна та баржі, тобто партії будуть маленькі, що фізично обмежує географію доставки вантажів і підвищує вартість доставки;

– пропускна спроможність річкових портів менша, що фізично обмежує вантажопотік.

Незважаючи на відносно незначні пошкодження інфраструктури, сектор водного транспорту стикається із величезними непрямыми втратами. Загальні непрямі збитки, пов'язані з інфраструктурою морських портів та внутрішньо-водного транспорту, оцінюються понад у 80 млрд. грн або 2,7 млрд доларів [4]. Ця сума визначається як недоотримані доходи через контроль агресора над акваторією Чорного моря, використанням флоту та ракетних установок у Криму, а також встановленням морських мін. В результаті морський торговий трафік повністю припинений, а окремі порти, такі як Маріуполь, Бердянськ, Скадовськ окуповані.

Порти Миколаєва, Одеси та Херсону практично припинили свою діяльність, а водний трафік по Дніпру зупинився через блокування гирла річки. Зазначено, що лише порти на Дунаї продовжують працювати, і обсяг товарообігу через них збільшився в чотири рази порівняно з довоєнним періодом. Така ситуація на транспортному ринку вимагає ретельного аналізу та стратегічних рішень для відновлення ефективності та стабільності галузі в умовах конфлікту.

2. Залізнична інфраструктура. Із початком війни українська залізниця виявила свою важливу роль елемента критичної інфраструктури, взявши на себе відповідальність за евакуацію мільйонів українських громадян і бізнесів, що опинились у зоні бойових дій. Залізниця була задіяна в постачанні критично важливих матеріалів та обладнання та озброєння.

За попередніми оцінками, загальний обсяг пошкодженого залізничного полотна становить до 200 км., і приблизно 1200 км. залізничних колій розташовані на тимчасово окупованій території. Зазначимо, що 57 станцій та вокзалів було пошкоджено внаслідок військових дій [4]. Важливо також врахувати рухоме майно АТ «Укрзалізниця», яке залишилося на окупованих територіях, що створює додаткові виклики для відновлення та ефективного функціонування залізничної системи в умовах конфлікту.

У результаті виникли проблеми із вивезенням продукції, які виникли через перевантаження залізничного сполучення та вузькі місця. Причиною стали:

– обмеження пропускної спроможності на пунктах пропуску;

– технологічні обмеження, пов'язані зі зміною візків вагонів на інший розмір колії (з українського 1520 мм на 1435 мм європейського);

– обмеження в проведенні контрольних процедур прикордонниками, митниками та фітосанітарною інспекцією як зі сторони України, так і суміжних країн;

– обмеження на стиках взаємодії різних видів транспорту: європейські порти не спроможні обробляти таку кількість зернових у вагонах;

– обмеження пропускної спроможності залізничної інфраструктури суміжних країн (сортувальні станції, пропускна спроможність колій і маршрутів, кількість рухомого складу);

– обмеження складської інфраструктури: фізична відсутність складів для перевалки/зберігання та накопичення зернових тощо.

Загальний обсяг втрат залізниці, оцінюються у \$3,1 млрд. З врахуванням значного соціального навантаження на АТ «Укрзалізниця», непрямі втрати по залізничній інфраструктурі оцінюються в 4,4 млрд доларів [4].

3. Повітряний транспорт. Авіаційна галузь почала зазнавати втрат від військової агресії ще до її початку. 2022 року міжнародні страхові компанії повідомили про припинення страхування літаків через високу ймовірність військового вторгнення росії. З початком бойових дій, повітряний простір над Україною закритий для польотів цивільної авіації. Це унеможливило операційну діяльність як українських, так і іноземних авіакомпаній, зокрема для перевезень вантажів. Слід врахувати, що з 35 наявних аеродромів було пошкоджено 19, зокрема 12 цивільних і 7 аеродромів подвійного призначення.

Загальний обсяг пошкоджень авіаційної галузі, який включає в себе аеропорти, аеродроми та авіаційну техніку, оцінюється у понад 57,3 млрд. грн (2,04 млрд. доларів).

Непрямі втрати авіаційної галузі за 21 місяць війни складають приблизно 154,7 млрд. грн (5,3 млрд. доларів). Ця сума розподіляється на [4]:

– втрати аеропортів у розмірі 13,6 млрд. грн (0,46 млрд. доларів);

– втрати авіакомпаній – 125,2 млрд. грн (4,28 млрд. доларів);

– державного підприємства обслуговування повітряного руху України (Украероух) – 7,4 млрд. грн (0,25 млрд. доларів);

– втрати інших суб'єктів комерційної діяльності на території аеропортів – 8,4 млрд. грн (0,29 млрд. доларів).

Наведені дані відображають серйозні виклики та великі втрати у авіаційній галузі України, що виникли внаслідок воєнних дій.

4. Автомобільний транспорт. За аналітичними розрахунками, прямі збитки, завдані комунальним підприємствам та приватним перевізникам внаслідок зруйнованого транспорту, складають 25 млрд. грн або

\$0,9 млрд. Це стосується знищених тролейбусів, трамваїв та автобусів [4]. Найбільші втрати комунального майна були в Луганській та Донецькій областях, а також у м. Харкові.

Оцінка втрат приватного легкового транспорту ґрунтується на офіційно зареєстрованих даних кількості автомобілів і не враховує можливих втрат незареєстрованого транспорту в регіонах. Прямі втрати приватного легкового транспорту оцінюються у 28,5 млрд. грн або \$1 млрд, що еквівалентно втратам 105 тис. автомобілів. Крім того, було втрачено 623 пожежних автомобілі на суму 900 млн. грн або \$30 млн, не враховуючи іншої спеціалізованої техніки та вантажних автомобілів [4].

Внаслідок активних бойових дій та втрат пасажирського транспорту, перевезення пасажирів міським та приміським транспортом практично повністю зупинено в прифронтових та окупованих регіонах. Згідно оцінок, непрямі втрати пасажирських автоперевізників складають приблизно 5,9 млрд грн або майже \$200 млн.

5. Складська логістика. Сума прямих збитків, завданих Росією українській інфраструктурі, промисловим об'єктам та виробничій логістиці, зростає майже до 50 мільярдів доларів з періоду початку російської агресії в Україні. За даними урядового офісу із залучення та підтримки інвестицій UkraineInvest, внаслідок повномасштабної російської агресії в Україні, знищено і пошкоджено 22% складських приміщень [5]. На початок 2022 року, налічувалося понад 2,5 мільйони квадратних метрів складської інфраструктури, переважно на Київщині. Зазначено, що більше 382 тисячі квадратних метрів складських площ було повністю чи частково зруйновано, переважно в Київській області [5].

Серед компаній, які відчули наслідки російської агресії на Київщині, були склади таких великих фірм, як МХП, Rozetka, Фокстрот, Fozzy Group, АТБ, NOVUS, Bohnenkamp Україна, Good Wine, Ekol Logistics Ukraine, Logistic Plus, Watsons, SAVService, DC Ukraine і Mary Kay, а також численні інші виробники, девелопери, продавці та постачальники.

Деякі зруйновані логістичні комплекси відновлено або знаходяться в процесі відновлення. Наприклад, мережа супермаркетів "АТБ" почала відновлення двох своїх складських приміщень, а компанія "РЛС" реконструює пошкоджені склади у Броварах. Також Dragon Capital успішно відновила одну з будівель, що була зруйнована ворогом, великого логістичного комплексу West Gate Logistic поблизу села Стоянка.

В цілому, за минулий рік вдалося відновити та побудувати понад 40 тисяч квадратних метрів нових складських приміщень, які були заморожені на початку війни. Проте, залишається завданням не лише відновлення зруйнованого, але й модернізація логістичної інфраструктури, що вимагає високого рівня цифровізації, автоматизації та створення сучасних складських об'єктів класу "А".

Однією із сильних сторін логістичного комплексу України, його спроможність пристосуватись і адаптуватись до нових реалій ведення бізнесу.

Адаптація – це одна з сутностей логістики, яка не може зупинитися, бо зупинка – це відсутність торгівлі й обміну товарами, практично відсутність споживання, що в сучасному світі дорівнює відсутності життя.

Попри великий шок, який українська транспортно-логістична система пережила на початку війни, вона впоралася з викликом і змогла забезпечити транспортування необхідних товарів до та з України.

Пріоритетом уряду України, щодо стабілізації ринку перевезень і логістики повинно стати будівництво та модернізація залізничних колій у напрямку кордону з Євросоюзом та портів Дунаю. Інвестиції бізнесу в розвиток транспортних хабів, автомобільних шляхопроводів та залізничних евроколій вважаються першочерговими.

Ключовими логістичними проектами є розширення вузькоколійної залізниці, розбудова мережі сухих портів, спрощення митних процедур та розширення можливостей пунктів пропуску на кордоні з Євросоюзом.

Щоб сприяти нормальному функціонуванню інфраструктури та пришвидшити оброблення вантажів з України можна вже зараз модернізувати залізничні колії, продовжувати вузькоколійну залізницю з терміналами до західних станцій України, розгортати на всіх переходах з кордоном України до Європи пункти переобладнання рухомого складу з широкої колії на вузьку та спрощувати митні процедури під час перетину кордону з ЄС [6].

Через переорієнтацію транспортних потоків найактуальнішим питанням стало збільшення пропускної спроможності, а саме, експортно-імпортних перевезень із країнами ЄС. Цей сегмент та контейнеризація вантажопотоків є найбільш інвестиційно привабливими.

Перспективними для подальшого розвитку, за оцінками експертів, є залізничні переходи на кордоні між Україною та Польщею. Однією з найбільш привабливих є ділянка європейської колії від Ковеля до польського Хелму.

Загалом, важливо будувати нові перевальні комплекси та транскордонні термінали на заході України, розвивати річковий транспорт та інші складові логістичного комплексу для експорту української сільськогосподарської продукції. Найбільш перспективні для розвитку нових промислових парків і логістичних комплексів є Київ та Київська область, Львів і Львівська область, Одеса. Одеса може стати «морськими воротами» для торгівлі з Європою і одним із центрів логістичної системи України. За прогнозами експертів Київщина потребуватиме, щонайменше 500 тисяч кв.м. додаткових логістичних складських

приміщень. Перспектива розвитку складської логістики в будівництві комплексної інфраструктури для виробництва, пакування, зберігання, сортування та відвантаження продукції.

Серед великих проєктів, які втілюються в Україні – це будівництво першої черги індустріального парку M10 Lviv Industrial Park – сухого складського комплексу площею 14400 кв.м, яке за фінансової підтримки СБРР веде Компанія Dragon Capital. Проєкт передбачає створення шести промислових майданчиків на 23,5 гектарів, спланованих під складські та виробничі приміщення загальною площею 140 тис. кв. м. Розташування дуже вигідне – поблизу львівської об'їзної дороги й лише за 60 кілометрів від КПП “Краковець” на кордоні з Польщею[7].

Індустріальний парк – ідеальне рішення для розміщення виробництва в Україні. Передусім, це ефективний бізнес-кластер для його резидентів та можливість отримати особливі преференції у вигляді податкових пільг та іншої підтримки від держави.

Ще одним прикладом слугує розбудова мережі індустріальних парків АгроФудТех, напряму, що є складовою екосистеми Ukrainian food valley VOLIA. Частина цього проєкту – Вінницький індустріальний парк. Основна ідея в тому, що тут все зосереджуватиметься на переробці продуктів та підтримці харчової промисловості. Метою є створити нову покращену харчову промисловість. Планується збудувати 125 тис. кв.м. промислових площ, а також адміністративні приміщення й майже 15 тисяч кв.м. складського простору [8].

Привабливість транспортно-логістичної галузі може суттєво зрости з відкриттям інфраструктури для приватних інвестицій..

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі

Логістика є одним із ключових факторів, що впливає на позицію країни на світовій арені, а відповідно і на розвиток міжнародної торгівлі. Вона формує середовище, в якому здійснюється рух як матеріальних, так і інформаційних потоків.

Виклики для логістичної галузі з'явилися за декілька років до нового етапу російсько-української війни. Через пандемію ринок почав прискорено локалізуватися та переносити ланцюги постачання ближче до країни виробництва чи реалізації продукції. Але у 2022 році компанії України вимушені були приймати рішення максимально швидко адже відбулось повне закриття авіасполучення, блокування та захоплення морських портів, втрата залізничної, автомобільної та складської інфраструктури.

За умов, високого ступеня ураження вітчизняної системи ланцюгів постачань в логістичній сфері України відбулись такі зміни:

- бізнес переорієнтувався із морських перевезень на залізничні та автомобільні, а самі маршрути з південних регіонів у західні;
- відмова від великих накопичень на складах адже це небезпечно: у разі атаки їх можна втратити;
- зміна складських умов: з початком бойових дій компанії змушені були перевезти товари на захід України, де в принципі не було великих складських площ.

Ключовими напрямками удосконалення логістики вітчизняного бізнесу у період війни та після її закінчення мають стати: часткова відмова від накопичення та зберігання товарів у великих обсягах; високий рівень динамічності складських умов; ускладнення логістичних операцій, подовження логістичних ланцюгів, їх диверсифікування; чітке орієнтування на споживача, прогнозування попиту та, відповідно, планування продажів, логістичних операцій, тощо.

Література

1. Економпедія. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://uk.economy-pedia.com/11031425-logistics>
2. Державна служба статистики України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.ukrstat.gov.ua>
3. Торгівля 2022 за видами транспортних перевезень. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://export.gov.ua/news/4413torgivlia_2022_roku_zavidami_transportnikh_perevezen
4. Аудит збитків, понесених внаслідок війни. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/audit-of-war-damage.pdf>
5. Логістична складова повоєнного відновлення: підходи та пошуки ресурсів. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.ukrinform.ua/rubric-vidbudova/3700927-logiczna-skladova-povoennogo-vidnovlenna-pidhodi-ta-posuk-resursiv.html>
6. По дорозі: українська транспортно-логістична галузь проходить шлях від ступору на початку війни до інтеграції у євромережі. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://logist.fm/publications/ekonomika-ukrayini-ta-logistichniy-sektor-pid-chas-viyni-problemi-modernizaciyi-ta>
7. По дорозі: українська транспортно-логістична галузь проходить шлях від ступору на початку війни до інтеграції у євромережі. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://delo.ua/transport/po-dorozi-ukrayinska-transportno-logiczna-galuz-proxodit-slyax-vid-stuporu-na-pocatku-viini-do-integraciyi-u-jevromerezi/>

8. Зміна тенденцій: підсумки 2022 року на ринку складської логістики. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://rau.ua/novyni/pidsumki-2022-skladskoi-logistiki/>

References

1. Ekonompediia. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <https://uk.economy-pedia.com/11031425-logistics>
2. Derzhavna sluzhba statyky Ukrainy. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <https://www.ukrstat.gov.ua>
3. Torhivlia 2022 za vydamy transportnykh perevezen. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: https://export.gov.ua/news/4413torhivlia_2022_roku_za_vidami_transportnykh_perevezen
4. Audyт zbytkiv, ponosenykh vnaslidok viiny. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/audit-of-war-damage.pdf>
5. Lohistychna skladova povoiennoho vidnovlennia: pidkhody ta poshuky resursiv. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <https://www.ukrinform.ua/rubric-vidbudova/3700927-logisticna-skladova-povoennogo-vidnovlennia-pidhodi-ta-posuk-resursiv.html>
6. Po dorozh: ukrainska transportno-lohistrychna haluz prokhodyt shliakh vid stuporu na pochatku viiny do intehtatsii u yevromerezhii. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <https://logist.fm/publications/ekonomika-ukrayini-ta-logistichnyi-sektor-pid-chas-viyni-problemi-modernizatsiyi-ta>
7. Po dorozh: ukrainska transportno-lohistrychna haluz prokhodyt shliakh vid stuporu na pochatku viiny do intehtatsii u yevromerezhii. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <https://delo.ua/transport/po-dorozh-ukrayinska-transportno-logisticna-galuz-proxodit-slyax-vid-stuporu-na-pochatku-viyni-do-integratsiyi-u-jevromerezi/>
8. Zmina tendentsii: pidsumky 2022 roku na rynku skladskoi lohistryky. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <https://rau.ua/novyni/pidsumki-2022-skladskoi-logistiki/>