

ЛОГІСТИЧНА СИСТЕМА УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

Військові дії на території України призвели до глобальних змін логістичної системи та викликали об'єктивну необхідність в її перебудові шляхом визначення нових логістичних ланцюгів та зміни основних торговельних потоків.

Ще під час пандемії, викликаній COVID-19, у міжнародних логістичних компаній та перевізників виникла необхідність пошуку нових ланцюгів експортних та імпорتنих поставок товарів. Як показали дослідження, у 2020 році менше 50% підприємств залишились на ринку України через блокування постачань та транспортних зв'язків між окремими країнами світу та Європи. Логістичні ланцюги постачання були зруйновані або уповільнили свою діяльність через блокування великої кількості посередників, які взаємодіяли між собою.

Початок військових дій на території України зруйнував цілісність логістичної системи, яка почала поступово відновлюватись наприкінці 2021 року. За даними проведеного дослідження, було визначено, що у 2021 році загальний товарообіг морськими портами України склав 153,76 млн тонн вантажів, з яких 49,9 млн тонн складали зернові, руда – 37,75 млн тонн, нафтопродукти -1,93 млн.т та будівельні матеріали – 3,88 млн .тонн.

Руйнування логістичних ланцюгів призвело до блокування контейнерних поставок в Україну починаючи з 2022 року, що вимусило підприємців шукати нові логістичні шляхи поставок експорту та імпорту продукції власного виробництва, зокрема зернових до країн Європи та світу. На території країни продовжують функціонувати чотири морські порти: Усть-Дунайський, Ренійський, Ізмаїльський та Кілійський.

Більшу кількість контейнерних вантажів було спрямовано до портів Румунії та Польщі, через які на протязі 2022-2023 років було сформовано ланцюги автомобільних та залізничних шляхів постачання продукції на територію України. Але при формуванні даних логістичних ланцюгів виникли певні труднощі. Перевантаження портів, затримки з розвантаженням продукції з портів, нестача автомобільного транспорту та водіїв, помилки у оформленні документації призвели до зростання витрат на транспортування та страхування вантажів. Це призвело до виникнення величезних черг на митницях, що в свою чергу призвело до зростання тривалості та вартості вантажоперевезень автомобільним транспортом.

Взаємодія України із європейськими партнерами дозволила налагодити логістичні шляхи за допомогою використання залізничного транспорту. На першому етапі були певні труднощі через різницю ширини колії вітчизняної та європейської залізниці, які в подальшому були частково подолані шляхом створення терміналів у Тернополі, Ягодині, Ізові, Мостиська та Чопі. Це дозволило транспортувати вантажі у напрямках Києву, Вінниці, Одеси та Дніпра.

Ще однією важливою складовою логістичної системи країни є організація складського господарства, яке з початком військових дій зазнало значних руйнувань. В Київській області, яка вважається основним логістично-складським хабом, у 2022 році повністю або частково було зруйновано приблизно 400 тис.м² складських приміщень, що призвело до їх дефіциту в більш спокійних регіонах, особливо на Західній Україні. Це викликано тим, що більшість підприємств було переміщено з Північних та Східних регіонів до більш спокійних Вінницької, Тернопільської, Хмельницької та інших областей.

Останнього часу попит на складські приміщення поступово збільшується через зростання ділової активності на Київщині та на неокупованих територіях. Очікується, що після закінчення військових дій зросте частина інвесторів, які будуть готові розвивати логістику в Україні.

Таким чином, можна зазначити, що основною рушійною силою розвитку економіки є подальша євроінтеграція України, яка дозволить залучити та впровадити інвестиційні проекти реорганізації транспортної та митної інфраструктури, а також реорганізації та оптимізації логістичної системи країни.