

АНАЛІЗ ТА ОЦІНКА ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ РИНКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ

Чукурна О.П., Мирошниченко М.О., Авраменко М.О.
Державний університет інтелектуальних технологій і зв'язку

The article presents an analysis of trends in the development of the transport and logistics services market. The impact of individual types of freight transportation by various modes of transport was assessed using correlation analysis. It was determined that railway transport has the greatest influence on the country's freight traffic ($R = 0.96$). It is noted that digitalization and the introduction of digital tools have the greatest impact on the development of the transport and logistics services market

В економічно розвинених країнах логістика вже не одне десятиліття вважається важливою складовою національної економіки. Світовий ринок логістичних послуг оцінюється у понад 5 трильйонів доларів США і продовжує зростати на 4-5% щорічно.

В Україні ринок логістичних послуг почав формуватися на початку дев'яностих років 20-го століття з появою таких компаній, як United Parcel Service (UPS) (США), Thomas Nationwide Transport (TNT) (Нідерланди), Schenker Bilspeidition Transport Logistics (Schenker-btl) (Німеччина/Швеція) були першими відомими європейськими та американськими логістичними компаніями, які вийшли на ринок.

Як відомо із загальної теорії, логістична складова виробничої структури країни є важливою характеристикою її економічного розвитку та своєрідним макроекономічним індикатором. У розвинених країнах на логістику припадає більше 10-15% ВВП, але в добре організованих економіках ця частка ще нижча. Наприклад, в ЄС та США витрати на логістику становлять 12-16% ВВП, в Китаї - 26%, в Японії - 6%. Щодо України, то більшість експертів порівнюють економіку країни з країнами третього світу, де витрати на логістику можуть сягати 40% ВВП. Тому більшість експертів вважають, що для України цей показник становить 30-35% (рис. 1.).

В структурі логістичних витрат України в середньому 70% припадає саме на транспорт, 25% на складську логістику та 5% на управління логістичними ланцюгами (рис.2.)

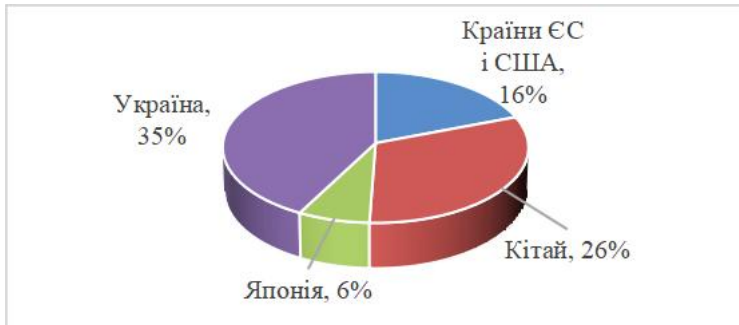


Рис. 1. Частка логістики в структурі ВВП різних країн [5].



Рис. 2. Структура логістичних витрат в Україні в умовах військового часу [5]

Розвиток ринку транспортних послуг в Україні демонструє зниження внаслідок багатьох причин, починаючи від виключення країни з низки міжнародних транспортних коридорів й, закінчуючи введенням воєнного стану та знищенням логістичної інфраструктури. Падіння показників обсягів перевезення поступово відбувається, починаючи з 2008-2009 року. За даними Держкомстату України, можна спостерігати, що падіння загальних обсягів вантажних перевезень в Україні відбувалось хвилями. Проте, остання хвиля падіння почалась, починаючи з 2018 року. Якщо розглянути статистичні дані Держкомстату України відносно обсягів перевезень, то стає очевидним, що загальний вантажообіг країни демонструє значне зниження починаючи з 2000 – років. (рис.3).



Рис. 3. Загальний вантажообіг в Україні за усіма видами транспорту за 2003-2021рр. (млрд.т/км.) [складено авторами за даними [1]]

Аналіз впливу окремих видів вантажних перевезень різними видами транспорту на загальні обсяги вантажних перевезень проводився за допомогою кореляційного аналізу та дозволив виявити, що найбільший вплив на вантажообіг країни мають обсяги перевезень Укрзалізницею ($R = 0,96$), морським та водним транспортом ($R = 0,79$), автомобільним транспортом ($R = 0,79$) та трубопровідним транспортом ($0,73$). Обсяги перевезення авіаційним транспортом мають зворотній кореляційний зв'язок ($- 0,84$), який свідчить про те, що на стан авіаційних перевезень впливає загальний стан та обсяги перевезень в цілому по країні (табл.1.). Це є дійсно так, оскільки авіація не здійснює масові перевезення вантажів, внаслідок високого рівня транспортних витрат. Саме тому, авіація використовується виключно у тих випадках, коли є потреба у доставці ексклюзивних та унікальних видів вантажу або вантажу військового призначення.

Як видно з таблиці 1., починаючи з 2019 року відбувається поступове збільшення обсягів перевезення вантажів авіаційним транспортом.

Аналіз часток вантажних перевезень різними видами транспорту показав, що майже 50% всіх вантажів транспортується саме залізничним видом транспорту, на другому місці знаходиться трубопровідний транспорт та автомобільний транспорт, частки яких в різні роки коливалися від 16% до 26%.

Таблиця 1. - Вантажообіг в Україні за видами транспорту за період 2003-2021 рр. [складено та розраховано авторами за даними [1]]

| Рік | Обсяги перевезених вантажів, млн. тон./км | Обсяги перевезених вантажів Укрзалізницю, млн. тон./км | Обсяги перевезення вантажів морським транспортом, млн. тон./км | Обсяги перевезення вантажів автомобільним транспортом, млн. тон./км | Обсяги перевезення трубопроводним транспортом, млн. тон./км | Обсяги перевезення авіаційним транспортом, млн.тон./км |
|------------------|---|--|--|---|---|--|
| 2003 | 855,8 | 443,5 | 18,8 | 176 | 317,4 | 0,1 |
| 2004 | 826,9 | 460,9 | 20,6 | 124,4 | 220,9 | 0,1 |
| 2005 | 809,3 | 448,7 | 21,4 | 126,5 | 212,6 | 0,1 |
| 2006 | 858,4 | 476,8 | 23 | 154,8 | 203,7 | 0,1 |
| 2007 | 902,7 | 512,2 | 24,7 | 169,7 | 196,1 | 0,1 |
| 2008 | 891,8 | 498,8 | 19,5 | 186,6 | 186,8 | 0,1 |
| 2009 | 695,7 | 391,2 | 9,8 | 140 | 154,6 | 0,1 |
| 2010 | 755,3 | 432,5 | 11,1 | 158,2 | 153,4 | 0,1 |
| 2011 | 811,7 | 468,4 | 9,9 | 178,3 | 155 | 0,1 |
| 2012 | 772,8 | 457,5 | 7,8 | 179 | 128,4 | 0,1 |
| 2013 | 757,6 | 441,8 | 6,3 | 183,5 | 125,9 | 0,1 |
| 2014 | 671,2 | 387 | 6 | 178,4 | 99,7 | 0,1 |
| 2015 | 601 | 350 | 6,4 | 147,3 | 97,2 | 0,1 |
| 2016 | 624,5 | 344,1 | 6,7 | 166,9 | 106,7 | 0,07 |
| 2017 | 635,9 | 339,5 | 5,9 | 175,6 | 114,8 | 0,1 |
| 2018 | 571 | 295,7 | 5,3 | 171,4 | 98,5 | 0,1 |
| 2019 | 338,9 | 181,9 | 3,4 | 48,9 | 104,6 | 0,29 |
| 2020 | 290,01 | 175,6 | 2,9 | 42,2 | 69,3 | 0,32 |
| 2021 | 289,7 | 180,4 | 2,9 | 46,2 | 59,2 | 0,35 |
| коефіцієнт корел | | 0,968259079 | 0,790745785 | 0,799324911 | 0,73146052 | -0,845045964 |

Проте, аналіз свідчить, що автомобільний транспорт зберігав обсяги перевезень на приблизно стабільному рівні до 2018 року включно. Починаючи з 2019 року, відбувається стрімке падіння обсягів перевезень автомобільним транспортом, майже в три рази. Це суттєво вплинуло на рівень та обсяги перевезень в цілому по країні.

Навпроти, водний та морський транспорт має сильний кореляційний зв'язок та вплив на загальний вантажообіг, але займає маленьку частку в загальному обсязі перевезень (від 1% до 2,6%).

Процеси на світовому логістичному ринку, становлять значний інтерес для вітчизняних підприємств, оскільки логістична інфраструктура України інтегрована до Європейського економічного простору.

Логістичний ринок України знаходиться в стадії трансформацій, які відбуваються на тлі євроінтеграції та військової агресії проти України, що дуже впливає на його потенціал та потужності самої логістичної інфраструктури.

В останні роки відбуваються системі зміни у світовому ринку логістичних послуг. Основними тенденціями розвитку світового логістичного ринку, які впливають на ступень впровадження інновацій в логістичній галузі в Україні. Проте, безумовним викликом для логістичної галузі є економічна нестабільність на світових ринках, внаслідок військової агресії.

Безпосередньо перед початком військової агресії проти України, пандемія коронавірусу та руйнування звичних ланцюгів поставок ще торік змусили компанії змінювати географію виробництв.

Подальша геополітична нестабільність та продовження військових дій на території України, введення нових санкцій та дія вже існуючих обмежень та санкцій, змінюють геополітичну стабільність в регіоні та впливають на логістичну інфраструктуру. Відповідно, стійкість до ризиків і готовність до нових викликів, до яких компанії звикли під час пандемії, досі актуальні та стали новою нормальністю.

Понад 90% компаній продовжать інвестувати в nearshoring-виробництво. Крім того, стандартом стає принцип "Китай +1": політика, що передбачає існування альтернативи, звичному ланцюгу поставок. Таким чином, класична логістика трансформується, і виграють ті суб'єкти ринку логістичних послуг, які створюють середовище додаткових послуг для супроводження доставки. Наприклад, у компанії Meest, з'явився сервіс Meest World Logistics Platform. Це єдине цифрове «вікно» для керування процесами транскордонних перевезень: від менеджменту процесу транспортування до контролю його якості й термінів доставки.

Завдяки таким діджитал-платформам партнери компанії мають можливість ефективно управляти своїми транскордонними доставками в одній системі, що значно оптимізує безліч пов'язаних бізнес-процесів [5].

Висновки

Загальною тенденцією ринку логістичних послуг в світі, є цифровізація логістичних процесів та створення цифрових екосистем, що дозволяють керувати логістичними процесами. Цей тренд відбивається також на організації логістики в Україні та впровадженні цифрового менеджменту в сфері доставки вантажів. На сьогодні в світі вже сформувався ринок цифрової логістики, під яким розуміють сукупність сервісів та інструментів для перевезень. Передбачається за прогнозами аналітиків його зросте на понад 20% до 2030 року в світовому розрізі. Логістичні компанії надалі будуть впроваджувати автоматизацію, IT-рішення та хмарні сервіси в свою роботу.

За даними компанії КРМГ, посилити інвестиції в цифровізацію планують близько 60% компаній. Метою таких інновацій є покращення процесів доставки, збору та аналізу даних. При чому, акцент в сфері інноваційних рішень робитиметься не на загальній інфраструктурі та взаємодії з користувачами, а на логістичних інструментах: роботі фулфілмент-центрів, плануванні, трекінгу [5].

Таким чином, український ринок логістичних послуг знаходиться в складних умовах для подальшого розвитку. Проте, загальна тенденція цифровізації та роботизації логістичної галузі, впровадження цифрових екосистем для управління логістичними процесами в цій сфері, є притаманною також й для українського ринку.

Список використаних джерел

1. Державна служба статистики України URL.: <https://www.ukrstat.gov.ua/>
2. Грищенко С.І., Матвеев В.В., Савченко Л.В. *Проектування ланцюгів постачання: навч. посіб. Київ: НАУ, 2023. 256 с.* https://www.researchgate.net/publication/385097397_Projektuvanna_lancugiv_postacanna
3. Смерічевська С. В., Штик Ю. В., Стріжов О. С. *Аналіз стану і тенденції розвитку транспортної інфраструктури України. Цифрова економіка та економічна безпека.* 2023. Вип.9. DOI: <https://doi.org/10.32782/dees.9-10>
4. Смерічевська, С.В., Мацішина О.В. *Моделі стратегічного управління ланцюгами постачання в умовах цифрової економіки: зб. матеріалів доп. учасн. XX Міжнарод. наук.-практ. конф., 28-29 жовт. 2022 р. К.: НАУ, 2022. С. 173-177.*