

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-62-34>

УДК 338.2

ЛОГІСТИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗОВНІШНЬТОРГОВЕЛЬНИХ ОПЕРАЦІЙ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

LOGISTICS SUPPORT OF FOREIGN TRADE OPERATIONS IN MODERN CONDITIONS

Ковальова Марія Леонідівнакандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри,
Державний торговельно-економічний університет
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6890-4853>**Kovalova Mariia**

State University of Trade and Economics

У статті проаналізовано умови логістичного забезпечення зовнішньоторговельних операцій в сучасних умовах, виокремлено чинники, що мають безпосередній вплив на формування ланцюга поставок. Обґрунтовано, що логістичне забезпечення зовнішньоторговельних операцій включає в себе планування, координацію і контроль всіх процесів, пов'язаних з переміщенням товарів від постачальника до отримувача. Визначено, що в умовах мінливого сьогодення вітчизняні підприємства мають швидко реагувати на зміни в зовнішньому середовищі, використовуючи концепцію швидкого реагування, використання якої обумовлено передусім збільшенням кількості ускладнених запитів на ринку, які важко спрогнозувати. Визначено необхідність вдосконалення транспортної інфраструктури, спрощення митних процедур, надання допомоги логістичним компаніям та забезпечення безпеки та цілісності товарів під час їх транспортування.

Ключові слова: зовнішньоторговельні операції, логістика, ланцюг поставок, експорт, імпорт.

The article analyses the conditions of logistic support of foreign trade operations in modern conditions, highlights the factors that have a direct impact on the formation of the supply chain. It is substantiated that logistic support of foreign trade operations includes planning, coordination and control of all processes related to the movement of goods from the supplier to the recipient. The market of transport and logistics services is an important part of the Ukrainian economy, since logistics is the "blood artery" for the delivery of products from the manufacturer to the consumer. With the beginning of the full-scale Russian invasion of Ukraine in February 2022, Ukrainian companies and their foreign partners faced the need to make decisions quickly. It is determined that in the conditions of the changing present, domestic enterprises should quickly respond to changes in the external environment, using the concept of rapid response, the use of which is primarily due to the increase in the number of complicated requests in the market, which are difficult to predict. The basis of this concept is a clear focus on the collection, monitoring and analysis of information on actual purchases at the places of their implementation, and not only on the results of forecasting market development. Only timely and up-to-date data can be an adequate basis for building a logistics system for manufacturers of goods and suppliers and the formation of appropriate strategies. The ability to actively manage any risks at all stages of the movement of goods from the manufacturer to the consumer is a crucial factor influencing the level of competitiveness of products and the company as a whole. At the moment, it is the ability to predict events and minimize possible risks that is a key criterion for assessing the level of business efficiency. The need to improve transport infrastructure, simplify customs procedures, provide assistance to logistics companies and ensure the safety and integrity of goods during their transportation is determined. This is due to the importance of logistics development in Ukraine to increase the efficiency of foreign trade operations, attract foreign investment and improve the competitiveness of Ukrainian companies in the world market.

Keywords: foreign trade operations, logistics, supply chain, export, import.

Постановка проблеми. Повномасштабне вторгнення росії 24 лютого 2022 року торкнулося всіх сфер життя та бізнесу. Українські компанії опинилися в надскладних умо-

вах ведення бізнесу. Виробники, транспортні компанії та ритейлери були змушені швидко реагувати, перебудувувати свою роботу та приймати рішення в умовах воєнного стану.

Спричинені російським вторгненням труднощі з вантажоперевезенням спонукали компанії негайно трансформувати та оптимізувати свої бізнес-процеси. Одним із ключових викликів сьогодення, з яким зіткнулися українські компанії та їх закордонні партнери є швидка адаптація та переформатування логістики в сучасних умовах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Дослідженнями питань логістичного забезпечення зовнішньоторговельних операцій займаються такі українські науковці як Васильців Н., Завербний А., Дзуліт З., Вуек Х., Озарко К. та інші. Проте сучасні умови воєнного стану в Україні потребують постійного дослідження даної тематики та факторів, що безпосередньо впливають на планування передусім експортно-імпортних операцій.

Метою статті є аналіз умов логістичного забезпечення зовнішньоторговельних операцій в сучасних умовах, виокремлення чинників, що мають безпосередній вплив на формування ланцюга поставок.

Виклад основного матеріалу дослідження. Логістичне забезпечення зовнішньоторговельних операцій включає в себе планування, координацію і контроль всіх процесів, пов'язаних з переміщенням товарів від постачальника до отримувача. Це включає в себе вибір оптимальних маршрутів доставки, організацію транспорту, митне оформлення, зберігання товарів, страхування вантажів та багато іншого. Ефективне логістичне забезпечення допомагає зменшити витрати, покращити сервіс для клієнтів і зробити зовнішньоторговельні операції більш ефективними.

З початком воєнних дій в Україні суттєво впали обсяги перевезень вантажів (рис. 1), проте динаміка останніх місяців 2023 року демонструє поступове відновлення перевезень, що свідчить про адаптацію українських компаній та перевізників до сучасних реалій.

Логістичне забезпечення зовнішньоторговельних операцій включає в себе ряд ключових етапів:

1. **Планування.** Цей етап включає в себе аналіз ринку, прогнозування попиту на товари, визначення оптимальних маршрутів доставки та вибір постачальників і перевізників.

2. **Замовлення.** Після вирішення всіх деталей щодо постачання товарів, необхідно оформити замовлення і укласти контракти з постачальниками.

3. **Транспортування.** Цей етап включає в себе організацію транспорту для перевезення товарів з постачальника до отримувача.

Це може бути автомобільний, залізничний, морський або повітряний транспорт.

4. **Митне оформлення.** Для здійснення зовнішньоторговельних операцій необхідно пройти митне оформлення, що включає в себе декларування товарів, сплату мит і податків, а також виконання всіх необхідних формальностей.

5. **Зберігання.** Після прибуття товарів до місця призначення їх потрібно зберегти на складах до подальшого розподілу або продажу.

6. **Служба підтримки.** Логістичне забезпечення також включає в себе надання підтримки клієнтам, вирішення можливих проблем з доставкою або якістю товарів.

Ефективне логістичне забезпечення допомагає компаніям зменшити витрати, покращити сервіс для клієнтів, збільшити швидкість поставок і стати більш конкурентоспроможними на ринку.

Логістика в зовнішньоторговельних операціях відіграє важливу роль у їх плануванні, оскільки саме за рахунок логістичних витрат можлива оптимізація загальних витрат. Безумовно, на логістику за останні три роки в Україні дуже суттєво вплинуло повномасштабне вторгнення росії 24 лютого 2022 року, але в світі в світі зміни логістиці почалися відбуватися раніше через китайсько-американську економічну війну та пандемію Covid-19, наслідком чого стала стрімка локалізація ринку, а ланцюги поставок почали максимально наблизитися до країн, де продукт виробляється або продається.

У глобальних логістичних мережах відбувається концентрація вантажопотоків за оптимальними напрямками. Всього в світі налічується близько 80 транспортно-логістичних коридорів (МТК), за якими здійснюється основна частина міжнародних перевезень. Безсумнівно, ринок транспортно-логістичних послуг є важливою частиною української економіки, оскільки саме логістика є «кровоносною артерією» для доставки продукції від виробника до споживача. З початком повномасштабного російського вторгнення в Україну в лютому 2022 року українські компанії та їх закордонні партнери стикнулися з необхідністю приймати рішення оперативно.

Закриття портів та імпорт, заборона повітряних перевезень суттєво вплинули на вибір транспорту при плануванні зовнішньоторговельних операцій. Нижче наведена грама (рис. 2) наочно демонструє зміни у транспортному забезпеченні експортно-імпортних операцій, передусім бачимо збільшення

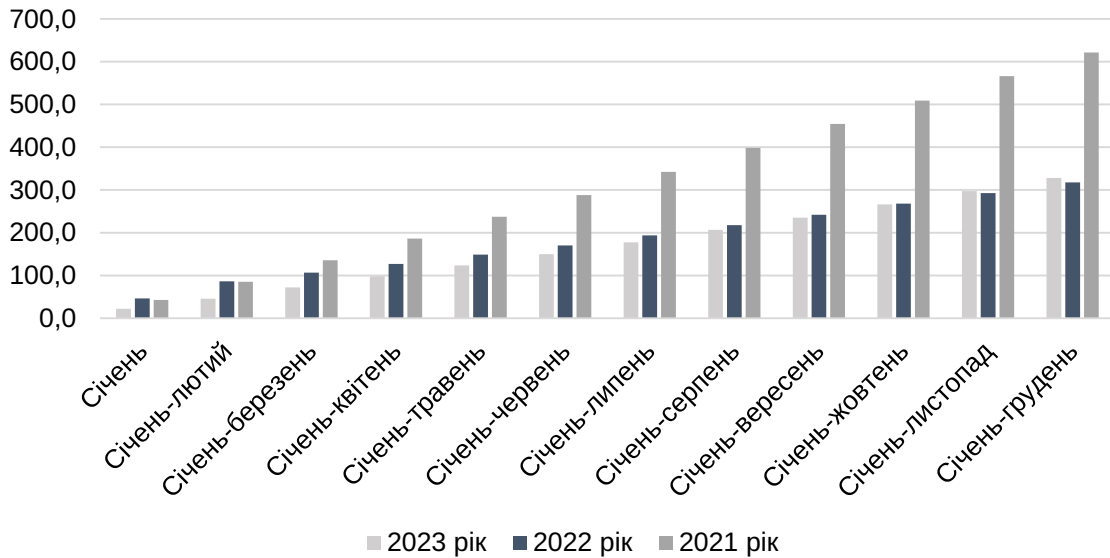


Рис. 1. Обсяг перевезених вантажів у 2021–2023 рр., млн. т

Джерело: побудовано автором на основі даних Державної служби статистики України [1]

використання автотранспорту при плануванні зовнішньоторговельних операцій, адже автотранспорт тепер задіяний і в ланцюгу поставок товарів, які раніше доставлялись виключно морем.

Постійні ракетні обстріли та закриті порти є основними факторами, які значно ускладнили логістику, транспортні компанії вибудовують нові маршрути перевезень з врахуванням їх безпечності (хоча б відносної), що природньо вплинула й на вартість їх послуг. Українська логістика також змістила й змістила свій центр, якщо до 2022 року більшість логістичних центрів розташовувалися в Києві та Київ-

ській області, то зараз вони більше зосереджені на заході країни. Крім того, є і наступні тенденції:

1. Більшість підприємств відмовляються від довготривалого накопичення товарів, оскільки в будь-якій точці країни існує ймовірність ракетних обстрілів, а отже й втрати товарів, що знаходяться на складах;
2. Змінюються умови зберігання товарів, пов'язанні з переїздом компанії в інші міста.
3. Збільшення часу доставки товарів, що пов'язано з комендантською годиною, перевіркою на блокпостах, ситуацією на кордоні.

МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ



Рис. 2. Кількість транспортних засобів, пропущених через митний кордон України в 2021–2023 рр., тис. од.

Джерело: побудовано автором на основі даних Державної митної служби України [2]

4. Збільшення ризиків доставки товарів в окремі регіони країни, які не є окупованими, але перебувають практично постійно під обстрілами.

Найбільше постраждали вантажні перевезення ще й через блокування морських портів країни, які припинили роботу протягом перших семи місяців 2022 року, а пізніше були здатні обслуговувати лише експорт сільськогосподарської продукції у рамках «Зернового коридору». Повітряні перевезення зараз є взагалі недоступними в Україні. При таких умовах підприємства змушені планувати логістику тільки з використанням автомобільного та залізничного транспорту по території України. Проте переорієнтація виключно на ці види транспорту мала наслідком значне збільшення черг на автомобільних пунктах пропуску та часу на перевантаження товарів на залізничних терміналах. Все це призвело до порушення термінів поставок в зовнішньоторговельних операціях [3].

Сучасні глобальні ланцюги постачання характеризуються великою кількістю посередників, що з початку стало ускладнювальним чинником при плануванні зовнішньоторговельних операцій за умов пандемії COVID-19, а зараз ще й при повномасштабному вторгненні росії в Україну. Зруйновано налагоджені ланцюги постачання, за оцінками НБУ, за час повномасштабної війни економіка нашої країни втрачає до 50% ВВП, Міжнародний валютний фонд оцінює втрати від вторгнення росії у принаймні 35% ВВП. За даними експертів до повномасштабного вторгнення близько 75% від сукупного зовнішнього вітчизняного товарообігу припадало на морські порти, які із 24 лютого 2022 р. були заблокованими. Перед більшістю вітчизняного бізнесу постало термінове завдання пошуку альтернативних шляхів щодо налагодження нових логістичних ланцюгів, передусім орієнтуючись на прогноз попиту та планування продажів [4].

Таким чином, перед українськими компаніями на перший план виходить завдання оптимізації логістичних процесів. За умов воєнного стану вітчизняні підприємства мають швидко реагувати на зміни в зовнішньому середовищі, адаптуючись до сучасних умов ведення бізнесу. Одним з розв'язків в даній ситуації є застосування концепції швидкого реагування «Quick Response Logistics». Формування цієї концепції викликана передусім збільшенням кількості ускладнених запитів на ринку, які практично неможливо спрогнозувати, та зрос-

танням рівня конкуренції через імпорт товарів із країн із дешевими ресурсами. Зазначені чинники призвели до потреби планування виробничо-господарської діяльності за умов невизначеності, а також необхідності пошуку шляхів скорочення витрат. Базисом даної концепції є чітке орієнтування на збір, моніторинг та аналіз інформації щодо фактичних закупівель у місцях їх здійснення, а не тільки на результати прогнозування розвитку ринку. Тільки своєчасно отримані та актуальні дані можуть бути адекватним підґрунтям для побудови логістичної системи виробників товарів та постачальників та формування відповідних стратегій. Можливість щодо активного управління будь-якими ризиками на всіх етапах переміщення товару від виробника до споживача є надважливим фактором, що впливає на рівень конкурентоспроможності продукції та компанії в цілому. Нараз саме вміння прогнозувати події та мінімізувати можливі ризики виступає ключовим критерієм оцінки рівня ефективності ведення бізнесу [5].

Отже, можна виокремити наступні основні ризики:

1. Зміна попиту (зменшення).
2. Банкрутство або неможливість виконати свої зобов'язання постачальників.
3. Коливання валютних курсів.
4. Пошкодження або повне знищення виробничих потужностей, складських площ.
5. Руйнування транспортної інфраструктури.

Отже, є нагальною потреба зміни функціональних стратегій вітчизняних підприємств. Ці зміни стосуються всіх ланок – виробничої, логістичної, фінансової тощо. Змінена стратегія має бути адаптованою до сучасних реалій, враховувати всі можливі ризики та містити можливість швидкого реагування на негативні події [3].

Вирішення зазначених завдань потребує побудови гнучкої стратегії, яка буде містити в собі здатність підприємства швидко адаптуватися до мінливого середовища. Необхідність гнучких контрактів обумовлена ще й потребою покупця можливістю змінювати замовлення в міру зміни попиту. Така адаптивність дозволить компанії підприємству замінити традиційно постійні витрати на змінні, пристосовуючись до мінливого попиту. Щоб залишатися стійким, ланцюжок поставок повинен мати можливість швидко відповідати мінливим уподобанням клієнтів. Він також має використовувати новітні технології з урахуванням масштабу та умов середовища.

Ще одним важливим аспектом є зростаюча роль інвестування в аналітичну систему, яка може дозволити збільшити дохід компанії до 10% завдяки покращенню продажів і маркетингових процесів та забезпеченні більшої гнучкості ланцюгів постачання. На даний момент все більшої актуальності набуває наявність в компанії достовірної аналітичної інформації. З широким застосуванням автоматизування, штучного інтелекту, технологій дуже важливо мати дані, які можуть допомогти цим технологіям стати ще ефективнішими та інтелектуальнішими [6].

Отже, війна в Україні значно вплинула на логістичну ситуацію в країні. Наразі немає офіційної статистики щодо впливу війни на логістику в Україні, але можна вказати деякі основні аспекти:

1. Транспортна інфраструктура. Повномасштабне вторгнення росії в Україні призвело до пошкодження та зруйнування деяких доріг, залізниць та мостів. Це значно ускладнює процесі доставки товарів, оскільки потрібно шукати альтернативні маршрути з достатньою пропускною спроможністю. Багато компаній змушені переглядати свої логістичні схеми та шукати нові шляхи доставки товарів.

2. Митне оформлення. За умов воєнного стану на митницях посилюється контроль, що може призвести до затримок у митному оформленні товарів. Це може вплинути на час доставки товарів та вартість логістичних послуг. Компанії повинні бути готовими до можливих затримок та витрат на митне оформлення.

3. Безпека. Воєнні дії створюють загрозу для безпеки та цілісності товарів під час транспортування. Компанії повинні удосконалити системи безпеки та використовувати спеціалізовані логістичні послуги для захисту вантажу від можливих ризиків.

4. Логістичні послуги. Умови воєнного конфлікту можуть ускладнити надання логістичних послуг, зокрема в районах, які перебувають поблизу зони бойових дій. Логістичні компанії повинні мати плани надзвичайних

ситуацій та готовність до оперативного реагування на зміни у ситуації.

Безумовно, не тільки компанії вирішують проблеми воєнного сьогодення, й держава. Уряд України та місцеві органи продовжують працювати над покращенням ситуації в умовах війни. Це включає вдосконалення транспортної інфраструктури, спрощення митних процедур, надання допомоги логістичним компаніям та забезпечення безпеки та цілісності товарів під час їх транспортування. Компаніям, які займаються логістикою в Україні, важливо бути в курсі останніх подій та адаптуватися до змін у логістичному середовищі для успішного функціонування під час воєнного стану.

Висновки. Логістика в Україні є важливою галуззю, оскільки країна є транзитним коридором між Європою та Азією. Україна має розвинену транспортну інфраструктуру, яка включає в себе дороги, залізницю, морські порти та аеропорти. Крім того, Україна має потужний аграрний сектор, що вимагає ефективного логістичного забезпечення для експорту сільськогосподарської продукції. Проте, існують певні проблеми у логістиці в Україні, такі як нестабільність політичної ситуації, корупція, недоліки у законодавстві та бюрократичні перешкоди. Ці фактори можуть ускладнювати зовнішньоторговельні операції та знижувати конкурентоспроможність українських компаній на міжнародному ринку.

Для покращення логістики в Україні необхідно проводити реформи у сфері транспорту, спрощувати процедури митного оформлення, покращувати інфраструктуру та стимулювати розвиток логістичних послуг. Також важливо покращувати кваліфікацію фахівців у галузі логістики та використовувати сучасні технології для оптимізації логістичних процесів. Загалом, розвиток логістики в Україні є важливим для підвищення ефективності зовнішньоторговельних операцій, залучення іноземних інвестицій та покращення конкурентоспроможності українських компаній на світовому ринку.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Державна служба статистики України. Транспорт. 2024. URL: <https://ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 04.05.2024).
2. Державна митна служба України. Статистика та реєстри. 2024. URL: <https://customs.gov.ua> (дата звернення: 04.05.2024).
3. Васильців Н. Трансформація та адаптація логістики до викликів в умовах воєнного стану. *Економіка та суспільство*. 2023. № 55. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-55-78>

4. Завербний А., Двудіт З., Вуєк Х. Особливості формування логістичних ланцюгів в умовах війни та у післявоєнний період. *Економіка та суспільство*. 2022. № 43. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-43-54>
5. Озарко К. С. Особливості логістичних процесів у воєнний період: проблеми та перспективи розвитку. *Економічний вісник Донбасу*. 2022. № 2 (68). С. 74–78. DOI: [https://doi.org/10.12958/1817-3772-2022-2\(68\)-74-78](https://doi.org/10.12958/1817-3772-2022-2(68)-74-78)
6. Завербний А., Ломага Ю. Проблеми та перспективи формування логістичних ланцюгів постачання у воєнний період за умов активізування євроінтеграції. *Економіка та суспільство*. 2022. № 45. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-45-23>

REFERENCES:

1. The State Statistics Service of Ukraine (2024). Transport. Available at: <https://ukrstat.gov.ua> (Accessed 04 May 2024). [in Ukrainian].
2. State Customs Service of Ukraine (2024). Statistics and registers. Available at: <https://customs.gov.ua> (Accessed 04 May 2024). [in Ukrainian].
3. Vasylytsiv N. (2023). Transformatsiia ta adaptatsiia lohistyky do vyklykiv v umovakh voiennoho stanu [Transformation and adaptation of logistics to the challenges of martial law]. *Економіка та суспільство*, vol. 55. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-55-78>. [in Ukrainian].
4. Zaverbnyi A., Dvulit Z., Vuiek, Kh. (2022). Osoblyvosti formuvannia lohistrychnykh lantsiuhiv v umovakh viiny ta u pislivoienni period [Peculiarities of the logistics chains formation amidst war and in the post-war period]. *Економіка та суспільство*, № 43. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-43-54>. [in Ukrainian].
5. Ozarko K. S. (2022). Osoblyvosti lohistrychnykh protsesiv u voiennyi period: problemy ta perspektyvy rozvytku [Peculiarities of logistics processes during the war period: problems and development prospects]. *Економічний вісник Донбасу*, vol. 2 (68), pp. 74–78. DOI: [https://doi.org/10.12958/1817-3772-2022-2\(68\)-74-78](https://doi.org/10.12958/1817-3772-2022-2(68)-74-78). [in Ukrainian].
6. Zaverbnyi, A. S., Lomaha, Yu. R. (2022). Problemy ta perspektyvy formuvannia lohistrychnykh lantsiuhiv postachannia u voiennyi period za umov aktyvizuvannia yevrointehratsii [Problems and prospects of the formation of logistics supply chains in the wartime period under conditions of intensification of European integration]. *Економіка та суспільство*. vol. 45. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-45-23>. [in Ukrainian].