

Матвієнко М. В.

*кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри підприємництва та туризму,
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-415-6-40>

ОГЛЯД ОСНОВНИХ ТЕНДЕНЦІЙ ЛОГІСТИЧНОГО БІЗНЕСУ

Логістика є важливим аспектом організації та здійснення світової, регіональної та локальної торгівлі, розвитку торговельних взаємин та подальшого розподілу праці, гарантом забезпечення можливості кооперації та колаборації. Логістична галузь переживає період швидкого зростання та розширення, спричинені подальшою глобалізацією, змінами у попиті, бумом е-комерції, зростанням обсягів торговельних угод, прогресом інформаційних технологій та іншими факторами. Паралельно можна відзначити суттєву потребу в ефективному управлінні ланцюгами постачання в різних галузях економіки. Для розуміння подальшого розвитку сектору важливим є аналіз сучасних тенденцій в галузі та навколо неї в світовому та національному масштабі.

Найочевиднішою тенденцією є подальше суттєве зростання глобальної логістики вантажних перевезень за останні 4 роки після суттєвого падіння через пандемію Covid-2019. Темп зростання склав 5,5 відсотків у 2023 році та 6,2 відсотка у першому півріччі 2024 року [1]. За прогнозами очікується зростання на рівні 13,8 % до 2027 року, що дає суттєві можливості для розвитку бізнесу в цьому напрямку. Основною причиною такого зростання є економіка Азійсько-Тихоокеанського регіону, її подальша швидка урбанізація та зростання споживчого попиту. Як наслідок, продовжує зростати електронна комерція, а отже і потреби в ефективній логістиці та логістичній інфраструктурі як для виробників, так і для споживачів. Зростання та подальший розвиток сповільнюються російсько-українською війною та іншими світовим конфліктами через обірваність логістичних ланцюжків, потребу пошуку інших шляхів доставки, з одного боку, з іншого боку, конфлікти спричиняють інфляційні процеси та впливають

на зростання розрахункових значень вартості. Але тенденція є очевидною.

Вплив геополітичних конфліктів виявляється у гальмуванні та навіть відкладанні бізнес-процесів через побоювання бізнесу, що геополітичні ризики, пов'язані з війнами, пов'язаними з Південною Кореєю, Росією, Китаєм, Тайванем і Україною, негативно вплинуть на їхні бізнес-операції. Геополітичні конфлікти значною мірою впливають на торгівлю та товарооборот, через це зростають геополітичні ризики, особливо щодо правил імпорту та експорту процедур.

Важливою тенденцією є падіння морської фрахтової ставки на 5,37 % у 2023 р. на тлі загальної стабілізації морських перевезень та відновлення галузі, що спричинене зниженням обсягів імпорту та експорту, в т.ч. через воєнні конфлікти. Очікується, що ціни на перевезення вантажів продовжать зростати у зв'язку з підвищенням вартості повітряних і морських вантажних перевезень. Зважаючи на кількість факторів, що впливають на ціни на дизельне паливо, і нестабільність на ринку, транспортні компанії підвищуватимуть ціни, щоб адаптуватися до слабшого ринку. Прогнозується, що до кінця 2025 року світовий ринок морських вантажних і транспортних перевезень сягне 14,3 трильйона доларів США. Ця цифра лише відображає те, наскільки важлива галузь вантажних перевезень і як вона вплине на управління ланцюгом поставок, якщо вона буде різко коливатися.

Найбільшим проривом для галузі стає широке використання можливостей штучного інтелекту (ШІ) для забезпечення планування логістичних маршрутів, оптимізації процесів доставки. Згідно зі звітом Business Wire [2], глобальний ШІ на ринку транспортування та судноплавства зріс до 3,1 мільярда доларів порівняно з минулорічним показником у 2,6 мільярда доларів США, що відображає CAGR на рівні 19,4 %. Також слід відмітити, що використання ШІ на транспортному ринку прискорює наземне транспортування за допомогою аналізу моделей транспортування та пропонуючи найкращі маршрути, уникнення заторів, мінімізацію часу доставки.

Дисбаланс ринку праці, який демонструє загальне зростання витрат на працю з паралельним зростанням безробіття та незначним підвищенням ставок заробітної платні порівняно із індексами інфляції, а також суттєвий недолік водіїв та інших робітників спричиняє сповільнення зростання галузі і потребує прийняття рішень як на мікроекономічному, так і на макроекономічному рівні. Прогнозується,

що до 2025 року виробники та транспортні підприємства матимуть дефіцит робочої сили понад 2 мільйони, що ускладнить задоволення попиту клієнтів.

За даними Tels Global лідерами глобальної контрактної логістики є Азія та Тихоокеанський регіон, прогнозується, що до кінця 2025 року сектор зросте на 3,8 % із вартістю понад 284,458 мільярда доларів. Китай та Індія є найбільшими контрибуторами зростання, вони компліують понад 113,783 мільярда доларів США, що становить принаймні 40% світової вартості. Але повільне порівняно із європейським та американським секторами зростання після рецесії та пандемії азійського сектору сповільнює загальне зростання галузі.

Важливим кроком у розвитку логістичної інфраструктури та спрощення логістичних операцій є роботизація складських операцій. Зростає кількість використовуваних мобільних роботів на складах. Наприклад, на сьогоднішній день Amazon має понад 200 000 мобільних роботів, які працюють на його підприємствах. Компанія DHL також нещодавно оголосила, що вони співпрацюють з Boston Dynamics і що вони інвестують колосальні 15 мільйонів доларів у робототехніку, щоб оптимізувати свої процеси доставки. Business Fortune Insights прогнозує, що інвестиції в робототехніку можуть досягти 334 мільярдів доларів між 2032 і 2042 роками. Опосередковано на обсяги логістичної діяльності впливають процеси діджиталізації та автоматизації у сфері виробництва. Згідно з висновками Gitnux, глобальний ринок автоматизації складів досягне приблизно 30 мільярдів доларів завдяки оптимальній підтримці швидкого виробництва. Крім того, це також відображає вплив галузі логістики на підвищення ефективності діяльності виробників.

Тенденція подальшого інвестування у цифрове управління ланцюгами постачання характеризує подальший технологічний розвиток логістичних процесів. Згідно з опитуванням McKinsey [4], 90 % лідерів ланцюгів поставок здійснюють інвестиції в технологію цифрового управління ланцюгами поставок з 2021 року, при цьому 80 % очікують продовжувати інвестувати в 2025 році та пізніше, часто для підтримки розширеного планування. Крім того, Gartner також виявив, що 83 % підприємств надають особливу увагу задоволенню клієнтів шляхом покращення обслуговування клієнтів у рамках своєї тактики цифрового управління ланцюгом поставок. Також характерним для галузі є подальше поглиблення використання цифрових засобів зв'язку та зростання кількості цифрових користувачів. Паперовий

документооборот все ще широко використовується в процесах ланцюга поставок, особливо для друку фізичних рахунків-фактур, звітів та інших документів, однак його швидко замінюють цифрові засоби зв'язку, якими вже користуються 64,6 % усього людства. Statista повідомила, що протягом 2023 року кількість цифрових користувачів досягло 5,18 мільярда. Наразі в Азії найбільша кількість онлайн-користувачів – понад 2,93 мільярда, а Європа займає лише друге місце – 750 мільйонів користувачів.

Глобальною навколологістчною тенденцією є використання багатоканального маркетингу та диверсифікації маркетингових стратегій з подальшим поглибленням використання соціальних мереж, що потенційно призведе до суттєвого зростання потоків товарів, а отже, для суттєвого зростання обсягів логістичних операцій. Така тенденція потребує формування ефективної логістичною інфраструктури та ефективного логістичного менеджменту вже сьогодні.

Слід відмітити зростання зацікавленості споживачів у забезпеченні стійкого розвитку компаній із врахуванням потреб оточуючого екологічного та соціального середовища, обізнаності щодо екологічності тих і інших товарів та послуг, ухил у бік свідомого вибору щодо екологічності, здорового способу життя. Це чинить вплив на структуру а рух творів, так само, як і на логістичні ланцюжки та логістичну інфраструктуру, особливо на холодну логістику.

Отже, враховуючи означені тенденції у логістичній галузі та світовій торгівлі, можна говорити про високий динамізм сектору логістики, суттєві структурні зміни, пов'язані як із змінами попиту на логістичні послуги, так і подальшою трансформацією товарообороту та цифровізацією виробничих, транспортних, складських та логістичних процесів.

Література:

1. Report Linker. URL: <https://www.reportlinker.com/>
2. Business Wire survey. URL: <https://www.businesswire.com/portal/site/home/>
3. Tels Global survey. URL: <https://telsglobal.com/>
4. McKinsey survey. URL: <https://www.mckinsey.com/capabilities/strategy-and-corporate-finance/our-insights/survey-results-expectations-for-company-performance-by-industry>
5. Industry research. URL: <https://www.ibisworld.com/products/industry-research/>