

МЕХАНІЗМИ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЮ СИСТЕМОЮ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ В УМОВАХ ПАНДЕМІЇ: ДОСВІД ДЛЯ УКРАЇНИ

©2020 ШВЕДА Н. М., ШПИЛИК С. В., ПІНЯК І. Л.

УДК 656.07
JEL: M10; O18; R49

Шведа Н. М., Шпилик С. В., Піняк І. Л. Механізми управління транспортно-логістичною системою Європейського Союзу в умовах пандемії: досвід для України

Мета статті полягає в дослідженні механізмів організації транспортно-логістичних потоків в Україні та країнах Європейського Союзу (ЄС). Аналізуючи наукові праці багатьох учених, було розглянуто заходи, вжиті країнами ЄС, які зводяться до усунення адміністративних бар'єрів, пов'язаних із об'єктивною нездатністю підприємців та їх працівників відповідати вимогам, встановленим у нормативних актах ЄС. Визначено, що транспортно-логістичні потоки відіграють не лише стратегічну роль у розвитку всіх галузей промисловості, а й соціальну, оскільки здатні підвищувати якісний рівень життя громадян. У процесі дослідження впливу світової пандемії на транспортну галузь діагностовано основні макроекономічні заходи, яких необхідно дотримуватися для мінімізації наслідків, з метою уповільнення різкого зменшення вантажопотоків і недопущення транспортного колапсу. Враховуючи тенденції в діяльності транспортних компаній, прогнозувати віддалене майбутнє ринку в нинішній ситуації надзвичайно складно. Проте всі без винятку компанії потребують підтримки з боку урядів. Позитивним прикладом у цьому плані є пакет мобільності в транспортному менеджменті, представлений Європейським Союзом. Основні екстрені заходи та правила, розроблені ЄС, також рекомендовані для застосування і громадянам інших країн, зокрема й Україні, якщо вони необхідні для забезпечення вільного руху товарів всередині ЄС. Визначено, що однією із особливостей діяльності в період пандемії є скорочення обсягу наданих послуг, зокрема власники компаній уже розраховують на їхнє зниження за підсумками поточного року. Досвід в управлінні транспортно-логістичними системами свідчить про надзвичайно тісні та динамічні інтеграційні процеси в даній сфері, однак вона не завжди може впоратися з викликами, які стоять перед світовим співтовариством. Перспективи розвитку вітчизняної логістики у глобальному вимірі будуть залежати від покращення економічної ситуації в країні та її найважливіших торгових партнерів, а на рівні суб'єктів ринку – від застосування ними найефективніших інструментів в управлінні транспортно-логістичними потоками.

Ключові слова: логістика, транспортна система, управління, вантажопотоки, умови пандемії, європейський досвід.

DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-11-43-48>

Рис.: 6. **Бібл.:** 8.

Шведа Наталія Михайлівна – кандидат економічних наук, доцент кафедри менеджменту та адміністрування, Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя (вул. Руська, 56, Тернопіль, 46001, Україна)

E-mail: nshveda1509@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0278-3243>

Шпилик Світлана Василівна – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри промислового маркетингу, Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя (вул. Руська, 56, Тернопіль, 46001, Україна)

E-mail: shpylyk_sv@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9321-7596>

Піняк Ірина Любомирівна – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри промислового маркетингу, Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя (вул. Руська, 56, Тернопіль, 46001, Україна)

E-mail: Pinyak.ira@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3938-7367>

UDC 656.07
JEL: M10; O18; R49

Shveda N. M., Shpylyk S. V., Pinyak I. L. The Mechanisms of Management of the Transport and Logistics System of the European Union in Pandemic Conditions: Experience for Ukraine

The article is aimed at examining the mechanisms of organization of transport and logistic flows in Ukraine and the Countries of the European Union (EU). Analyzing the scientific works of many scientists, the measures taken by the EU countries were considered, which are reduced to the elimination of administrative barriers related to the objective inability of entrepreneurs and their employees to meet the requirements provided in the EU regulations. It is determined that transport and logistic flows play not only a strategic role in the development of all industries, but also a social role, because they are able to increase the quality level of living standards of citizens. In the process of researching the impact of the global pandemic on the transport industry, the authors diagnosed the main macro-economic measures to be followed to minimize the consequences, to slow the sharp reduction of cargo flows and prevent transport collapse. Taking into account the tendencies in the activities of transport companies, it is extremely difficult to predict the distant future of the market in the current situation. However, all companies without exception need support from governments. A positive example in this regard is the mobility package in transport management presented by the European Union. The main emergency measures and rules developed by the EU are also recommended for use by citizens of other countries, including Ukraine, if they are necessary to ensure the free movement of goods within the EU. It is determined that one of the peculiarities of activity during the pandemic is the reduction of the volume of services provided, in particular, the owners of companies are already counting on their curtailment at the end of this year. Experience in the management of transport and logistics systems shows extremely close and dynamic integration processes in this sphere, but it can not always cope with the challenges facing the world community. Prospects for the development of domestic logistics in the global dimension will depend on the improvement of the economic situation in the country and its most important trading partners, and at the level of market actors – on using the most effective instruments in their management of transport and logistics flows.

Keywords: logistics, transport system, management, cargo flows, pandemic conditions, European experience.

Fig.: 6. **Bibl.:** 8.

Shveda Nataliia M. – PhD (Economics), Associate Professor of the Department of Management and Administration, Ternopil Ivan Pului National Technical University (56 Ruska Str., 46001, Ukraine)

E-mail: nshveda1509@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0278-3243>

Shpylyk Svitlana V. – PhD (Economics), Associate Professor, Associate Professor of the Department of Industrial Marketing, Ternopil Ivan Pului National Technical University (56 Ruska Str., 46001, Ukraine)

E-mail: shpylyk_sv@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9321-7596>

Pinyak Iryna L. – PhD (Economics), Associate Professor, Associate Professor of the Department of Industrial Marketing, Ternopil Ivan Pului National Technical University (56 Ruska Str., 46001, Ukraine)

E-mail: Pinyak.ira@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3938-7367>

В умовах пандемії найбільше зниження споживчого попиту відбулось у сфері послуг, яка зараз намагається боротися не лише з наслідками обмеженого виробництва через порушення вітчизняних і міжнародних ланцюгів поставок, а й зі зменшенням попиту через невизначеність та обмеження споживчих витрат.

Стабільні та добре функціонуючі ланцюги поставок є надзвичайно важливими для функціонування внутрішнього ринку країни та його ефективної відповіді на поточну кризу. Досвід в управлінні транспортно-логістичними системами європейських країн свідчить про надзвичайно тісні та динамічні інтеграційні процеси в даній сфері. Проте навіть ефективно працююча галузь чи сфера діяльності не завжди може впоратися з викликами, які стоять перед світовим співтовариством. Глобальні проблеми, пов'язані з неможливістю вільного руху товарів і робітників на ринку ЄС через раптове закриття кордонів, жорсткий Brexit і кордони між ЄС і Великою Британією тощо призвели до різкого скорочення ефективно функціонуючих загальноєвропейських ланцюгів поставок. Порушення традиційних управлінських механізмів в організації транспортно-логістичних потоків, спричинені світовою пандемією, потребували швидкого та невідкладного втручання урядів усіх без винятку країн.

Для України дані виклики є ще гострішими через відомі обмеження з боку наших західних партнерів. Зокрема, усі стали свідками затримок товароруку на деяких пунктах пропуску. В межах ЄС вони досягали понад 30 годин, а на кордонах ЄС-Україна 72 години та більше. За цих умов країнам ЄС було запропоновано негайно позначити всі пункти пропуску внутрішніх кордонів у межах Трансєвропейської транспортної мережі (TEN-T), придатні для «зелених коридорів». Незважаючи на значні покращення в результаті даного рішення, затримки на деяких пунктах пропуску через кордон існують і досі. Тим часом, чим більший затор на кордонах, тим більші затримки з доставкою. А це означає додаткове поглиблення економічної кризи, з якою стикається як ЄС, так і Україна.

Найбільша та найвпливовіша бізнес-асоціація Європейського Союзу «BusinessEurope» вислови-

ла переконання про те, що зараз як ніколи важливо забезпечити вільний рух товарів та функціонування ланцюгів поставок по всьому ЄС і за його межами. Адаже стейкхолдери транспортної галузі покладаються на своєчасну доставку, включаючи товари першої необхідності, такі як продукти харчування та медичні товари. Щоб забезпечити ці тісно взаємопов'язані логістичні ланцюги, основною базовою характеристикою транспорту має бути безперервність. Тому дана асоціація схвально поставилася до рішення Європейської Комісії щодо «зелених» вантажних коридорів, які б підтримували функціонування єдиного ринку.

Зазначене рішення стосувалося скасування обмежень на поїздки та обов'язковий карантин для працівників транспортної сфери, а також рекомендації для держав-членів щодо розгляду можливості призупинення дії правил ЄС, які зобов'язують водіїв відпочивати поза кабіною транспортного засобу. Усі зазначені заходи лише констатують факт важливості використання загальноєвропейських рішень, а не точкових інструментів окремих держав-членів для підтримання ліквідності транспортних поставок. Окрім цього, своєчасним був пакет заходів у формі нормативних актів задля підтримки транспортного сектора у зв'язку з пандемією COVID-19, прийнятий Комітетом з транспорту Європейської Комісії вже 29 березня 2020 р. Загалом, дані заходи зводилися до усунення адміністративних бар'єрів, пов'язаних із об'єктивною нездатністю підприємців та їх працівників відповідати вимогам, установленим у нормативних актах ЄС.

На думку Адама Доривальського (A. Dorywal-ski), постійного представника транспортної асоціації Польщі в ЄС, важливими та своєчасними були вузькогалузеві рішення, зокрема: однією з найважливіших пропозицій щодо задоволення потреб галузі автомобільного транспорту стало тимчасове припинення дії деяких вимог Директиви 2003/59/ЄС щодо початкової кваліфікації та періодичної підготовки водіїв, відповідно до якої професійні водії повинні проходити періодичну підготовку, що стало неможливим у період пандемії (було запропоновано законодавством, згідно з яким у разі закінчення періодичного навчання між 1 березня 2020 р. і 31 серпня 2020 р. воно продовжувалося на шість місяців) [1].

Усі країни світу зараз шукають ефективні інструменти для мінімізації збоїв у ланцюгах поставок. З цього приводу доречною є думка Ренати Осієцької (*R. Osiecka*), керуючого партнера однієї із найбільших транспортно-логістичних компаній Європи «AXI ІММО», яка зазначає, що епідемія COVID-19 вперше порушила ланцюги поставок з Китаю, які лише зараз починають відновлюватися. Однак переміщення епіцентру епідемії до Європи зменшує виробництво. Логістична галузь робить багато, щоб не втрачати рівномірність. Усі водії, які перевозять вантажі, незалежно від національності, звільняються від обов'язкового 14-денного карантину, що застосовується до в'їзду до країн [2].

Л. А. Таваші (*L. A. Tavasszy*) стверджує, що розуміння логістичних інновацій є необхідною умовою для ефективного вивчення майбутніх вантажних потоків та розробки транспортної політики [3].

На думку Д. Лоске (*D. Loske*), урядові обмеження, що прагнуть уповільнити розповсюдження епідемічних і пандемічних спалахів, призводять до погіршення економічних операцій, що впливає на транспортні мережі, які включають морську, залізничну, повітряну та транспортну галузі [4].

Транспортна логістика є вирішальною частиною ланцюга поставок, яка організовує, управляє, оптимізує та в кінцевому підсумку здійснює фізичний розподіл товарів та інформації через весь вищий і нижчий ланцюг ефективним та дієвим способом [5].

Метою даного дослідження є обґрунтування механізмів організації транспортно-логістичних потоків та системи управління транспортними витратами шляхом визначення основних макроекономічних заходів, яких необхідно дотримуватися для мінімізації наслідків, з метою уповільнення різкого зменшення вантажопотоків у країні.

Сьогодні вже очевидний вплив пандемії коронавірусу на транспортну промисловість. На підтвердження даних слів можна навести результати опиту-

вання власників транспортних компаній, здійсненого спільно Асоціацією транспортної логістики Польщі (*Transport i Logistyka Polska*) та виданням TruckFocus. Метою цього соціологічного дослідження була оцінка масштабу проблем, з якими стикається транспортна галузь у зв'язку з глобальною пандемією коронавірусу.

На жаль, висновки опитування не є оптимістичними. Вони вказують на те, що переважна більшість підприємств бореться з необхідністю припинити чи обмежити свою діяльність, зокрема у 17,6% випадків діяльність респондентів вже була призупинена на момент дослідження, яке проводилося наприкінці квітня 2020 р. (рис. 1).

Більшість компаній подбали про захисні заходи для працівників. Лише у 4% випадків (за даними респондентів) захисні заходи проти епідемії не проводилися. До найчастіше застосовуваних захисних заходів віднесено: розміщення дезінфікуючих засобів у кожному підрозділі компанії; оснащення працівників масками, захисними рукавичками тощо; заборона відвідувань людей, не зайнятих на підприємстві, та обмеження прямих фізичних контактів між офісними та складськими працівниками та водіями. Слід зазначити, що опитування водіїв показує, що вони не почувалися в безпеці перед пандемією, проте більшість з них не звільняються з роботи, що підтверджують і роботодавці. Тобто роботодавці на даний момент не відчувають проблем, пов'язаних з відмовою працівників виконувати свої обов'язки.

Однією із особливостей діяльності в період пандемії є скорочення обсягу наданих послуг, зокрема: власники компаній вже розраховують на їхнє зниження за підсумками поточного року (рис. 2). Тобто результати демонструють цілком песимістичний сценарій.

Окрім цього, дослідження показує, що понад 70% респондентів уже відчувають принаймні значні проблеми, спричинені відсутністю транспортних замовлень (рис. 3).

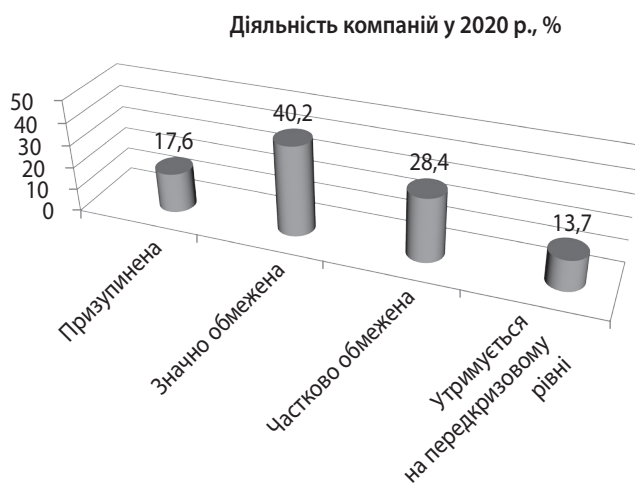


Рис. 1. Особливості діяльності транспортних компаній Європи



Рис. 2. Оцінка впливу пандемії на надання транспортно-логістичних послуг у найближчі місяці



Рис. 3. Розподіл респондентів щодо наявності проблем у транспортно-логістичній діяльності

Ураховуючи тенденції в діяльності транспортних компаній, прогнозувати віддалене майбутнє ринку в нинішній ситуації надзвичайно складно. Проте всі без винятку компанії потребують підтримки з боку урядів. Позитивним прикладом у цьому плані є пакет мобільності в транспортному менеджменті I-TLP, представлений 4 червня 2020 р. Європейським Союзом. Основні екстрені заходи та правила, розроблені ЄС, також рекомендовані для застосування і громадянам інших країн, зокрема й Україні, якщо вони необхідні для забезпечення вільного руху товарів усередині ЄС.

Слід зазначити, що ситуація у вітчизняній транспортній галузі є також загрозливою (рис. 4). Як зазначає видання «Українська правда», вантажні перевезення в січні – липні 2020 р. скоротилися на 15,1% порівняно з аналогічним періодом 2019 р. – до 327 млн тонн. Відповідно, вантажообіг перевізників за вказаний період скоротився на 18,9% – до 159,4 млрд ткм [6].

Такі ж тенденції спостерігаються й у розрізі окремих сегментів транспортної галузі (рис. 5).

Транспортно-логістичні потоки відіграють не лише стратегічну роль у розвитку всіх галузей про-

мисловості, а й соціальну, оскільки здатні підвищувати якісний рівень життя громадян.

Загалом, фахівці та аналітики у транспортній сфері поглиблення взаємодії та співпраці на рівні Україна – ЄС вбачають у розвитку базових принципів політичної асоціації й економічної інтеграції. У процесі дослідження впливу світової пандемії на транспортну галузь нами діагностовано основні макроекономічні заходи, яких необхідно дотримуватись для мінімізації наслідків, з метою уповільнення різкого зменшення вантажопотоків та недопущення транспортного колапсу (рис. 6).

Важливо акцентувати увагу й на їхній важливості в розвитку вітчизняної економіки, а також поглиблення співробітництва між Україною та ЄС. Не випадково ст. 368 Угоди про асоціацію задекларовано мету такої співпраці:

- 1) «...сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектора України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС;
- 2) «Співробітництво також спрямовується на покращення руху пасажирів та вантажів, зростання плинності транспортних потоків між Україною, ЄС і третіми країнами регіону за рахунок усунення адміністративних, технічних, прикордонних та інших перешкод, покращення транспортної мережі та модернізації інфраструктури, зокрема на головних транспортних осях, які з'єднують Сторони. Це співробітництво включає заходи, спрямовані на спрощення перетину кордонів» [8].

ВИСНОВКИ

Уже зараз відомо, що наслідки пандемії COVID-19 матимуть довгостроковий характер. Для світової економіки загалом і транспортної галузі зокрема вони залежатимуть від того, наскільки швидко ситуація буде взята під контроль. Важливими є урядові заходи з підтримки компаній, щоб вони могли залишатися ліквідними. Дана підтримка має бути

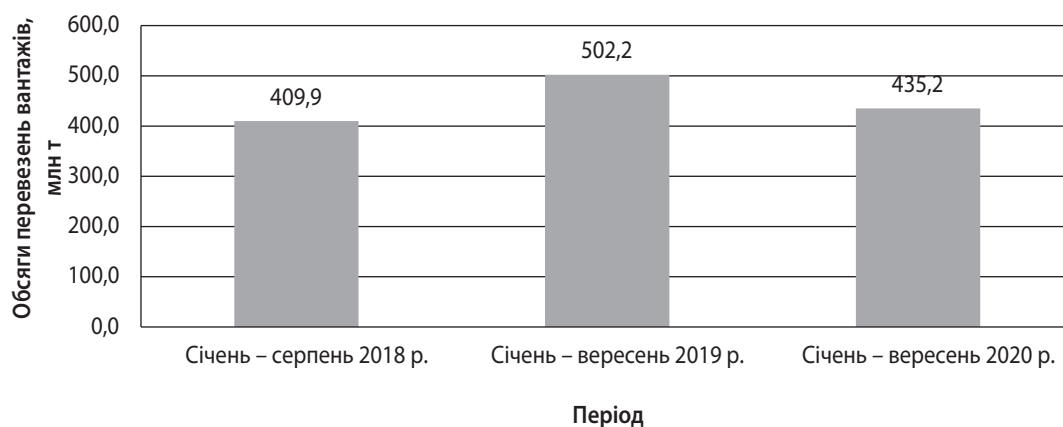


Рис. 4. Обсяги перевезених вантажів в Україні за січень – вересень 2018–2020 рр.

Джерело: сформовано за даними Державної служби статистики України [7].

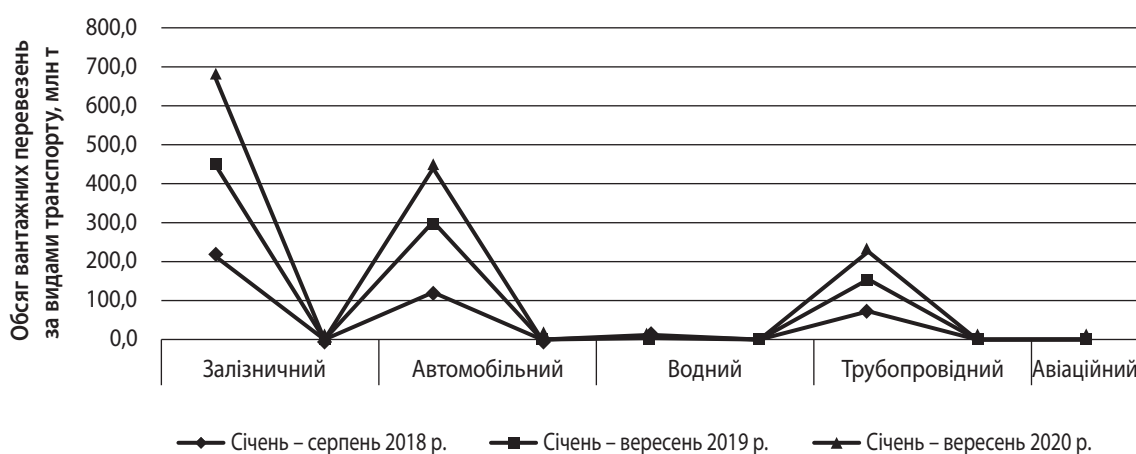


Рис. 5. Обсяги перевезених вантажів за видами транспорту в Україні протягом січня – вересня 2018–2020 рр.

Джерело: сформовано за даними Державної служби статистики України [7].

безпрецедентною, з метою уникнення та ще більшого поглиблення проблем у галузі. Це стосується, загалом, існуючих проблем в управлінні вантажними потоками та з їхнім обслуговуванням, а також у взаємодії між елементами цієї системи. Тому перспективи розвитку вітчизняної логістики у глобальному вимірі залежатимуть від покращення економічної ситуації в країні та її найважливіших торгових партнерів, а на рівні суб'єктів ринку – від застосування ними найефективніших інструментів в управлінні транспортно-логістичними потоками. ■

ЛІТЕРАТУРА

- Dorywalski A. Mimo pandemii Unia Europejska forsuje pakiet mobilności i – TLP w transport manager. URL: <https://tlp.org.pl/mimo-pandemii-unia-europejska-forsuje-pakiet-mobilnosci-i-tlp-w-transport-manager/>
- Osiecka R. Rynek logistyczny w czasie pandemii // Media Logistyka. 30.03.2020. URL: <https://www.logistyka.net.pl/aktualnosci/komentarz-tygodnia/item/90902-rynek-logistyczny-w-czasie-pandemii>
- Tavasszy L. A. Predicting the effects of logistics innovations on freight systems: Directions for research. *Transport Policy*. 2020. Vol. 86. P. A1–A6. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2019.11.004>
- Loske D. The impact of COVID-19 on transport volume and freight capacity dynamics: An empirical analysis in German food retail logistics. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. 2020. Vol. 6. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100165>
- Topolšek D., Čižiūnienė K., Cvahte Ojsteršek T. Defining transport logistics: a literature review and practitioner opinion based approach. *Transport*. 2018. Vol. 33. Issue 5. P. 1196–1203. DOI: <https://doi.org/10.3846/transport.2018.6965>
- В Україні обвалився обсяг пасажирських перевезень // Українська правда. 20.08.2020. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2020/08/20/664246/>
- Державна служба статистики України. URL: <http://ukrstat.gov.ua>
- Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (редакція від 30.11.2015 р.). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text

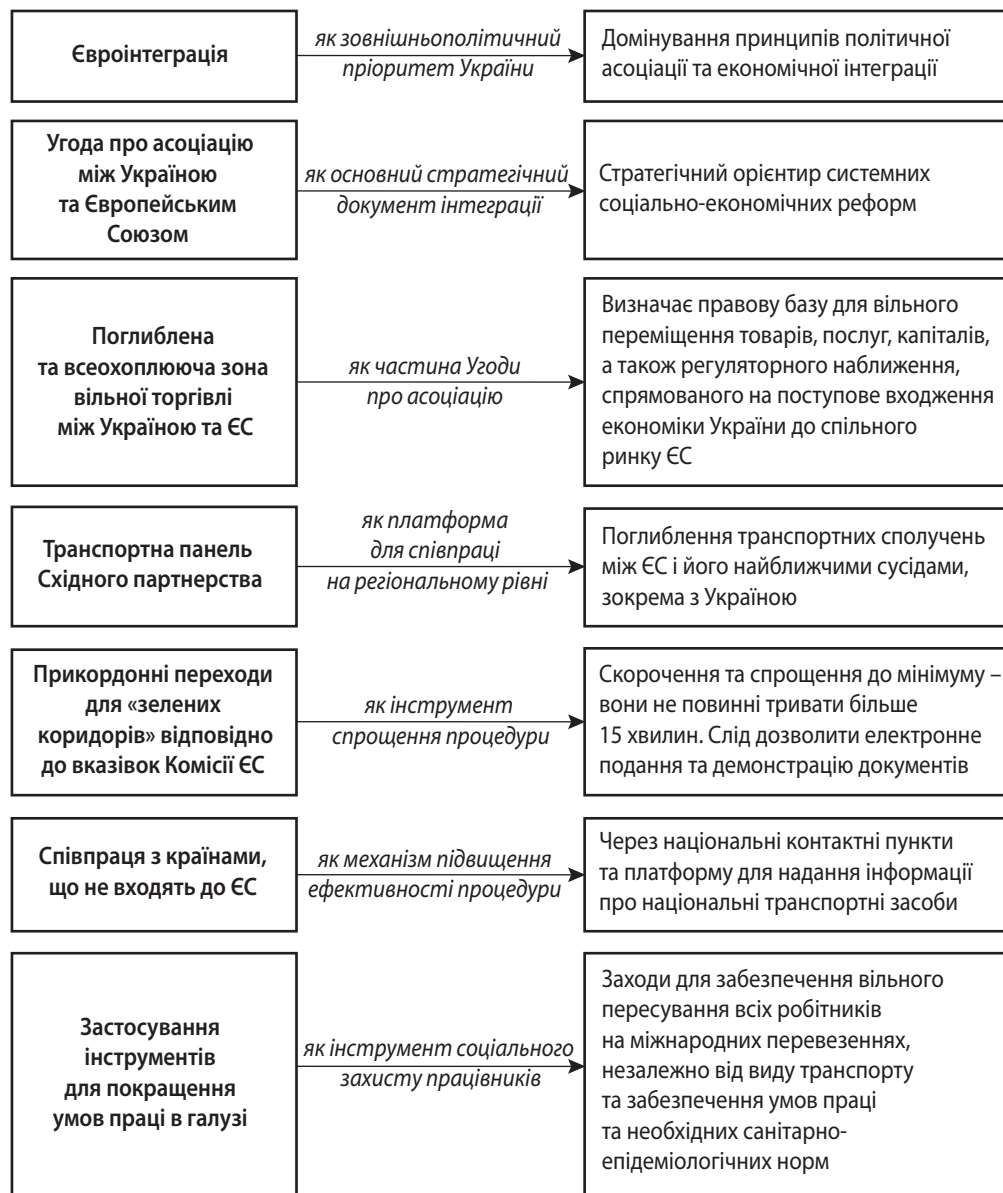


Рис. 6. Макроекономічні механізми управління транспортною галуззю

Джерело: авторська розробка.

REFERENCES

- Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. <http://ukrstat.gov.ua>
- Dorywalski, A. "Mimo pandemii Unia Europejska forsuje pakiet mobilnosci i - TLP w transport manager". <https://tlp.org.pl/mimo-pandemii-unia-europejska-forsuje-pakiet-mobilnosci-i-tlp-w-transport-manager/> [Legal Act of Ukraine] (2015). https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text
- Loske, D. "The impact of COVID-19 on transport volume and freight capacity dynamics: An empirical analysis in German food retail logistics". *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, vol. 6 (2020). DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100165>
- Osiecka, R. "Rynek logistyczny w czasie pandemii". *Media Logistyka*. March 30, 2020. <https://www.logistyka.net.pl/aktualnosci/komentarz-tygodnia/item/90902-rynek-logistyczny-w-czasie-pandemii>

- Tavasszy, L. A. "Predicting the effects of logistics innovations on freight systems: Directions for research". *Transport Policy*, vol. 86 (2020): A1-A6. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2019.11.004>
- Topolsek, D., Ciziuniene, K., and Cvahte, Ojstersek T. "Defining transport logistics: a literature review and practitioner opinion based approach". *Transport*, vol. 33, no. 5 (2018): 1196-1203. DOI: <https://doi.org/10.3846/transport.2018.6965>
- "V Ukraini obvalyvsia obsiah pasazhyrskykh perevezen" [In Ukraine, the Volume of Passenger Traffic Has Collapsed]. *Ukrainska pravda*. August 20, 2020. <https://www.epravda.com.ua/news/2020/08/20/664246/>