МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

ФАКУЛЬТЕТ МЕНЕДЖМЕНТУ

Кафедра бізнес - адміністрування і менеджменту зовнішньоекономічної діяльності

Кваліфікаційна робота магістра

на тему: «Управління митною логістикою в умовах воєнного часу»

Виконав: студент 2 курсу, групи 8.0732-ба
спеціальності 073 Менеджмент
освітньої програми Бізнес-адміністрування
Майшмаз В.С.
Керівник:зав. кафедри бізнес-адміністрування і менеджменту зовнішньоекономічної діяльності, доктор наук державного управління, проф.
Бікулов Д.Т.
Рецензент:проф.кафедри бізнес-адміністрування і менеджменту зовнішньоекономічної діяльності, доктор економічних наук, професор
Маркова С.В.

Запоріжжя – 2023

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет менеджменту
Кафедра бізнес-адміністрування і менеджменту зовнішньоекономічної діяльності
Освітньо-кваліфікаційний рівень магістр
Спеціальність 073 Менеджмент
Освітня програма Бізнес-адміністрування

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри _____
Д.Т. Бікулов
«____» _____2023 року

З А В Д А Н Н Я
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ МАГІСТРА

Майшмаз Вадим Сергійович

1. Тема роботи «Управління митною логістикою в умовах воєнного часу »

керівник роботи: Бікулов Д.Т., зав. кафедри бізнес-адміністрування і менеджменту зовнішньоекономічної діяльності, доктор наук державного управління, проф.

затверджені наказом ЗНУ від 15.06.2023 року № 887-с

2. Строк подання студентом роботи 23.11.2023 р.

3. Вихідні дані до роботи навчальні посібники, монографії, періодичні та аналітичні вітчизняні та зарубіжні матеріали, фінансова звітність підприємства, інтернет ресурси

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити)
1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ УПРАВЛІННЯ МИТНОЮ ЛОГІСТИКОЮ
2. ОСОБЛИВОСТІ ВПРОВАДЖЕННЯ УПРАВЛІНСЬКИХ ТЕХНОЛОГІЙ В ЛОГИСТИЦІ
3. ВПРОВАДЖЕННЯ НОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ В УПРАВЛІННІ ЛОГІСТИКОЮ

5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень) _____

8 таблиць

7 рисунків

6. Консультанти розділів роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв
1	Бікулов Д.Т.		
2	Бікулов Д.Т.		
3	Бікулов Д.Т.		

7. Дата видачі завдання 10.06.2023 р.

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1.	Затвердження теми кваліфікаційної роботи у наукового керівника.	10.06.2023	
2.	Затвердження змісту роботи.	11.06.2023	
3.	Огляд літератури за темою кваліфікаційної роботи.	12.06.23-16.06.23	
4.	Розробка чернетки І розділу кваліфікаційної роботи.	17.06.23-23.06.23	
5.	Написання І розділу кваліфікаційної роботи.	24.06.23-27.06.23	
6.	Збір розрахунково-аналітичного матеріалу за темою.	28.06.23-25.07.23	
7.	Розробка чернетки ІІ розділу	26.07.23-29.08.23	
8.	Написання ІІ розділу кваліфікаційної роботи.	30.08.23-06.09.23	
9.	Розробка чернетки ІІІ розділу кваліфікаційної роботи.	07.09.23-14.09.23	
10.	Написання ІІІ розділу кваліфікаційної роботи.	15.09.23-29.10.23	
11.	Оформлення кваліфікаційної роботи згідно вимог.	30.10.23-02.11.23	
12.	Попередній захист кваліфікаційної роботи.	09.11.2023	
13.	Проходження нормоконтролю.	09.11.23-22.11.23	
14.	Подання кваліфікаційної роботи на кафедру.	23.11.2023	
15.	Захист кваліфікаційної роботи.	грудень 2023	

Студент _____ В,С. Майшмаз
(підпис) (ініціали та прізвище)

Керівник роботи _____ Д.Т. Бікулов
(підпис) (ініціали та прізвище)

Нормоконтроль пройдено

Нормоконтролер _____ Т.М. Магомедова
(підпис) (ініціали та прізвище)

РЕФЕРАТ

Актуальність теми «Управління митною логістикою в умовах воєнного часу» є безсумнівною у воєнний час, оскільки відбувається кардинальна зміна напрямків руху потоків товарів та транспортних послуг, що забезпечують українські підприємства сировиною та матеріалами, волонтерів та оборонців необхідним ресурсом для ведення війни з РФ експортні підприємства для постачання продукції у різних напрямках та отримання валютної виручки для встановлення зовнішнього балансу та скасування торговельних обмежень.

Об’єктом дослідження є митна логістика, яка складається з етапів руху матеріальних потоків через митні кордони України на експорт та в імпорті, транзиті та зберігання на відповідних складах та терміналах. Предметом дослідження в кваліфікаційній роботі є робота митного підрозділу підприємства на митному терміналі та на митному складі для забезпечення випуску товарів у вільний обіг та руху їх в транзиті.

Метою роботи є пошук та формулювання можливостей щодо прискорення проходження вантажами митних процедур та формальностей на українському кордоні та інших супутніх кордонах. В кваліфікаційній роботі здійснюється пошук та формування понятійного теоретичного апарату митної справи, логістики та міжнародних транспортних перевезень в сфері імпортно-експортної діяльності та обігу вторинної сировини, аналіз діяльності підприємства, що здійснює операції з транспортування, зберігання, закупівлі у населення та юридичних осіб вторинної сировини, накопичення товарних партій для внутрішнього споживання та експорту, розглядається підприємство, у контексті його недоліків та можливі шляхи удосконалення його діяльності в сфері митної логістики, реалізації митних операцій та накопичення товарних та транспортних партій, що робить доцільним транспортування певним видом транспорту.

ЛОГІСТИКА, РЕОРГАНІЗАЦІЯ, УПРАВЛІННЯ, ТОВАРИ, ПРИБУТОК, ПОДАТКИ, МИТО, ТЕРМІНАЛ, БРОКЕР

ABSTRACT

The relevance of the topic "Management of customs logistics in wartime conditions" is undoubted in wartime, as there is a fundamental change in the direction of movement of goods and transport services, which provide Ukrainian enterprises with raw materials and materials, volunteers and defenders with a necessary resource for waging war with Russia, export enterprises for the supply of products in various directions and the receipt of foreign exchange revenue for the establishment of an external balance and the abolition of trade restrictions. The object of the study is customs logistics, which consists of the stages of movement of material flows across the customs borders of Ukraine for export and import, transit and storage at the appropriate warehouses and terminals. The subject of research in the qualification work is the work of the customs department of the enterprise at the customs terminal and at the customs warehouse to ensure the release of goods into free circulation and their movement in transit.

The purpose of the work is to find and formulate opportunities for speeding up the passage of cargo through customs procedures and formalities at the Ukrainian border and other accompanying borders. In the qualification work, the search and formation of the conceptual theoretical apparatus of customs affairs, logistics and international transportation in the field of import-export activities and the circulation of secondary raw materials is carried out, the analysis of the activities of the enterprise that carries out operations on transportation, storage, purchase from the population and legal entities of secondary raw materials, the accumulation of commodity lots for domestic consumption and export, the enterprise is considered in the context of its shortcomings and possible ways of improving its activities in the field of customs logistics, the implementation of customs operations and the accumulation of commodity and transport lots, which makes transportation by a certain type of transport expedient.

LOGISTICS, REORGANIZATION, MANAGEMENT, GOODS, PROFIT, TAXES, TERMINAL, BROKER

ЗМІСТ

ВСТУП…….8
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНИЙ РОЗГЛЯД ПРОБЛЕМИ…10
1.1. Понятійно-категоріальний апарат сфери дослідження……..10
1.2. Аналіз теорії та практики сфери дослідження……17
1.3. Практика та методи удосконалень……21
РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ ПОТОЧНОГО СТАНУ СПРАВ ОБЛАСТІ ДОСЛІДЖЕННЯ……..25
2.1. Організаційно-економічна характеристика об’єкта дослідження……25
2.2. Аналіз зовнішнього середовища діяльності об’єкта……..31
2.3. Виявлення проблем в діяльності об’єкта…….44
РОЗДІЛ 3 УДОСКОНААЛЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ОБ’ЄКТА В СФЕРІ ДОСЛІДЖЕННЯ……...……50
3.1. Напрями та технологія удосконалення діяльності фірми……..50
3.2. Концептуальні основи адаптації в кризовому середовищі……58
ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ…….60
ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ……63

ВСТУП

Актуальність теми «Управління митною логістикою в умовах воєнного часу» є безсумнівною у воєнний час, оскільки відбувається кардинальна зміна напрямків руху потоків товарів та транспортних послуг, що забезпечують українські підприємства сировиною та матеріалами, волонтерів та оборонців необхідним ресурсом для ведення війни з росією, експортні підприємства для постачання продукції у різних напрямках та отримання валютної виручки для встановлення зовнішнього балансу та скасування торговельних обмежень.

Об’єктом дослідження є митна логістика, яка складається з етапів руху матеріальних потоків через митні кордони України на експорт та в імпорті, транзиті та зберігання на відповідних складах та терміналах.

Предметом дослідження в кваліфікаційній роботі є робота митного підрозділу підприємства на митному терміналі та на митному складі для забезпечення випуску товарів у вільний обіг та руху їх в транзиті.

Метою роботи є пошук та формулювання можливостей щодо прискорення проходження вантажами митних процедур та формальнстей на українському кордоні та інших супутніх кордонах.

Для досягнення мети кваліфікаційної роботи були поставлені наступні завдання:

- дослідити теорію питання митних операцій та логістики міжнародних перевезень на митному кордоні України;
- проаналізувати сучасний стан проблеми митних перевезень та накопичення партій товару на митних складах і терміналах;
- знайти оптимальні шляхи руху та місця зберігання товару та різних вантажів для зниження транспортно-складських видатків.

В першому розділі кваліфікаційної роботи здійснюється пошук та формування понятійного теоретичного апарату митної справи, логістики та міжнародних транспортних перевезень, зокрема, в сфері імпортно-експортної діяльності та обігу вторинної сировини.

В другому розділі здійснюється аналіз діяльності підприємства, що здійснює операції з транспортування, зберігання, закупівлі у населення та юридичних осіб вторинної сировини, накопичення товарних партій для внутрішнього споживання та експорту.

В третьому розділі розглядається підприємство, у контексті його недоліків та можливі шляхи удосконалення його діяльності в сфері митної логістики, реалізації митних операцій та накопичення товарних та транспортних партій, що робить доцільним транспортування певним видом транспорту.

У результаті проведеного дослідження реалізується ідея зниження транспортних видатків та підвищення маржинальності фірми у результаті організації ефективної митної логістики.

Роботу виконано із використанням спеціальних та загальнонаукових методів дослідження: аналізу, синтезу інформації, навчальної та наукової літератури з менеджменту та фінансів, статей та фактографічної інформації.
Дипломну кваліфікаційну роботу виконано на 50 стр., 21 джерело інформації, 5 таблиць, 5 рисунків, без додатків.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ЛОГІСТИКИ

1.1. Теорія та понятійний апарат логістики

Сучасна логістика охоплює низку процесів, в том числі – основні, транспорт і складування, є платформою для діалогу між політиками та всіма учасниками ланцюга постачання, від вантажних і логістичних операторів (усіх видів транспорту) та їхніх постачальників до портів, терміналів, роздрібних торговців і виробників, які покладаються на ефективні логістичні послуги. ELP організовує заходи, зосереджені на ключових викликах, з якими стикається сектор логістики, від цифрової трансформації до сталого розвитку, торгівлі та доступу до навичок. Заходи покликані створити відкритий форум для обговорення між галуззю та політиками для пошуку рішень загальних проблем і завдань. Вони спрямовані на те, щоб інформувати вироблення політики, представляючи конкретні тематичні дослідження та галузеві розробки з усіх сфер логістичного сектору. Логістика лежить в основі кожного аспекту сучасного життя. Від доставки товарів до центрів міст, збору відходів у наших домівках, заправки АЗС, постачання грошей банкам, транспортування ключового виробничого обладнання, сировини та деталей або доставки життєво важливих ліків до наших лікарень: сектор логістики є незамінним у нашому повсякденному житті.

Логістика складається з організації та управління потоками товарів, пов’язаних із закупівлею, виробництвом, складуванням, розподілом та утилізацією, повторним використанням та обміном продуктів, а також наданням послуг із доданою вартістю. Він являє собою основу дуже складних і глобально розширених ланцюгів постачання, які потребують ефективних, економічно ефективних і надійних потоків товарів та інформації.

Галузь логістики зараз відіграє і продовжуватиме відігравати значну роль у загальній економіці. У межах ЄС обсяг ринку логістики склав майже 878 мільярдів євро в 2012 році1. На її частку припадає близько 7% ВВП ЄС2 і 5% загальної зайнятості в ЄС3 [1].

Логістика сприяє як глобальній торгівлі, так і місцевій економіці. Ефективна та стабільна логістика відіграє життєво важливу роль у безперебійному функціонуванні багатьох інших послуг і видів діяльності в економіці. Наприклад, 18% доданої вартості оптової та роздрібної торгівлі створюють логістичні послуги4.

Дослідження фактів на підтримку розробки стратегії ЄС у сфері транспортної логістики – Заключний звіт, Європейська комісія, 2015 р. Дослідження фактів на підтримку розробки стратегії ЄС у сфері транспортної логістики – Підсумковий звіт, Європейська комісія, 2015 р.

Члени Європейської логістичної платформи (ELP) представляють вантажовідправників (тобто вантажовласників), провайдерів логістичних послуг (використовують і експлуатують усі види транспорту), операторів терміналів, хабів, портів і виробників транспортних засобів. Усі вони спостерігали за змінами в секторі внаслідок зовнішніх подій і тенденцій, детально описаних у цій брошурі.

Щоб підтримати цей ключовий сектор і забезпечити місце Європи як лідера логістики, політика ЄС повинна підтримувати ці зміни та надавати засоби, необхідні для перетворення логістичної галузі на двигун зростання. Найкращий спосіб зробити це — міжгалузевий, шляхом усунення вузьких місць і підтримки сектора шляхом розумної інтеграції зміни клімату, інфраструктури, інновацій,

Логістика дедалі частіше стикається з труднощами із залученням відповідних навичок та оновленням робочої сили. Частково це пов’язано з недостатньою видимістю та привабливістю, що впливає на нестачу навичок у всіх сферах, від складування до митного очищення. Інші фактори також вступають у дію, від розривів між освітньою системою та потребами бізнесу до сильної конкуренції за певні експертні функції.

Цей дефіцит навичок особливо помітний у існуючому дефіциті водіїв на залізничному та автомобільному транспорті, наприклад, п’ята частина вакансій водіїв великотоннажних транспортних засобів (ВТВ) незаповнена в Європі6. Причинами цього є поганий імідж сектора та проблема залучення молодих талантів і жінок.

Галузь також страждає від старіння робочої сили. У Європі більшість автотранспортних компаній наймають водіїв із середнім віком 447 років, тоді як понад 40% працівників залізниці старше 508 років.

Інвестиції в навички та людський капітал є такими ж важливими, як і покращення іміджу та загального розуміння сектора. Актори в секторі логістики знаходять час для взаємодії з молодими людьми для просування галузі; вони також проводять навчальні заходи за власні кошти. Однак для вирішення проблеми такого масштабу також потрібна громадська підтримка. Окрім власних інвестицій, сектор логістики потребує освітньої та професійної пропозиції, яка відповідає потребам бізнесу. Співфінансування професійного навчання на рівнях ЄС, національному та регіональному рівнях матиме вирішальне значення для скорочення цього розриву за всіма напрямками.

Згідно з дослідженням Європейської комісії про логістичний ринок ЄС9, продовжуватиме зростати автоматизація, тоді як логістика стане складнішою та глобальнішою. Оскільки технологія змінює робоче середовище, різні навички потрібні для посад початкового рівня та тих, що раніше були низькокваліфікованими. Аналітика, IT та навички спілкування стають ще важливішими. Здатність сектору логістики відповідати очікуванням щодо обслуговування та якості

Попередні дані показують, що у 2022 році країни-члени ЄС експортували послуг на 1 300 мільярдів євро до країн за межами ЄС, що на 22% більше, ніж у 2021 році (1 067 мільярдів євро).

Імпорт ЄС також значно зріс у 2022 році, досягнувши 1126 мільярдів євро, що на 19% більше, ніж у 2021 році (945 мільярдів євро).

У результаті активне сальдо торгівлі послугами ЄС досягло 175 мільярдів євро в 2022 році, що є найвищим значенням за останні десять років, і швидко відскочило від профіциту в 9 мільярдів євро, зафіксованого в 2020 році.

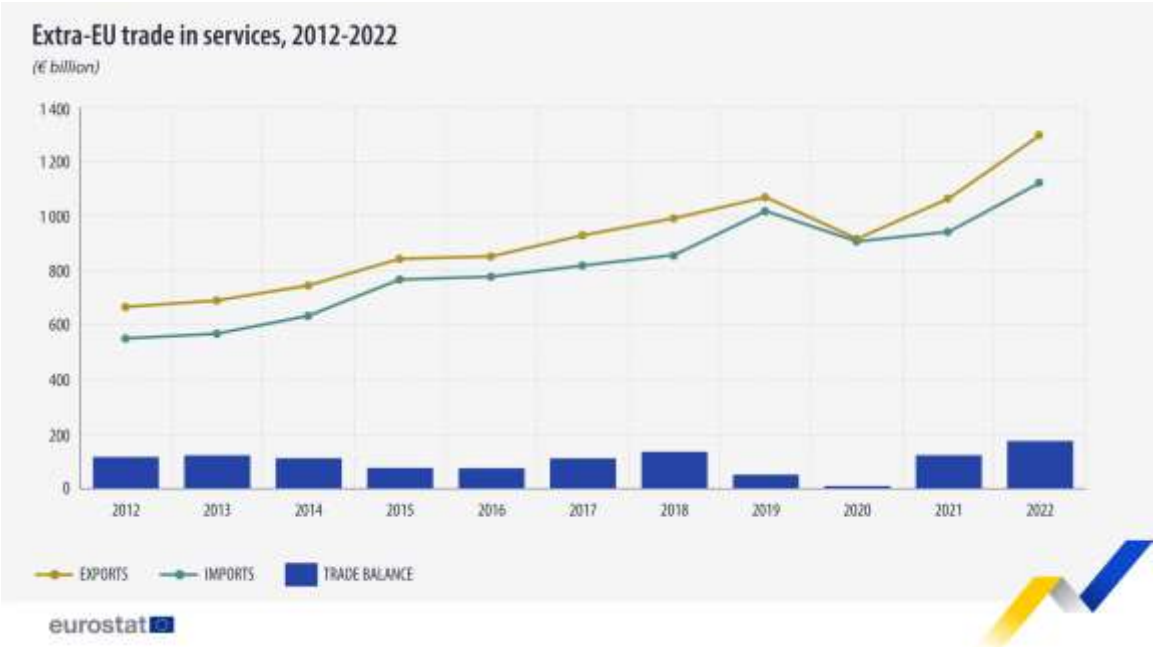


Рис.1.1 – Статистика експорту-імпорту за останній період

Вплив кризи COVID-19 у 2020 році призвело до значного падіння вартості експорту ЄС (919 мільярдів євро, -14% порівняно з 2019 роком) та імпорту (910 мільярдів євро, -11%), однак обидва відновилися. до рекордного рівня в 2022 році.

Моделі глобалізації в торгівлі та інвестиціях ЄС – це онлайн-публікація Євростату, яка представляє короткий виклад останніх статистичних даних Європейського Союзу (ЄС) щодо економічних аспектів глобалізації, зосереджуючись на моделях торгівлі та інвестицій ЄС.

У контексті глобалізації підвищення рівня торгівлі та співпраці може стати стимулом для підтримки подальшого економічного розвитку.

Усі учасники сектору логістики та ланцюга постачання відповідають за безперебійне та стабільне забезпечення кінцевого споживача товарами та послугами.

Зменшення викидів від транспорту та логістики є не лише частиною нашої соціальної відповідальності та чіткою політичною метою. Це також представляє значний потенціал для створення цінності для бізнесу в усьому ланцюжку постачання. Те, що потрібно логістичній галузі для досягнення стратегічного довгострокового бачення Європейської Комісії щодо кліматично нейтральної економіки до 2050 року та цілей Паризької угоди – це збалансована нормативна база, продовжуючи працювати над скороченням інших викидів. Інструменти ЄС повинні зосереджуватися на інвестиціях у стійкі інноваційні рішення. Також важливо утримуватися від запровадження законодавства, яке створює значну неефективність логістичних процесів. Наприклад, слід заохочувати безперебійний потік транскордонних перевезень морським, автомобільним, залізничним та повітряним транспортом у справедливому конкурентному середовищі. Політика ЄС повинна бути зосереджена на забезпеченні шляху до більш стійкого транспорту, одночасно підтримуючи та заохочуючи інновації та впровадження інноваційних рішень. Це важливо для того, щоб логістична галузь могла відповідати вимогам екології та стійкості без негативного впливу на безперебійний потік товарів. Наказові підходи щодо технологій або рішень можуть мати протилежний ефект і пригнічувати інновації, уповільнюючи прогрес. Політики повинні враховувати сильні сторони та обмеження, притаманні кожному виду транспорту, щоб прокласти шлях до низьковуглецевих та енергоефективних мультимодальних транспортних систем. Стратегія та законодавча база ЄС повинні забезпечувати передбачуваність у середньостроковій та довгостроковій перспективі, щоб стимулювати приватні інвестиції.

Сталість міської логістики є проблемою для швидко зростаючих міст у Європі, а також у всьому світі. Інвестиції в інноваційні рішення для міської логістики, такі як кооперативні ІТС-рішення, автономна мобільність і безпілотні літальні апарати (дрони), можуть відігравати важливу роль у зниженні негативного впливу на навколишнє середовище, покращенні ефективності логістики та збільшенні цінності для клієнтів.

В ЄС потрібно 400 000 безпечних і надійних паркувальних місць на ніч. Зараз не вистачає 100 000 додаткових місць, і лише 7 000 сертифіковано як безпечні. Це впливає на самопочуття водія. Тим часом злочини, пов'язані з перевезенням вантажів, відбуваються все частіше, ніж будь-коли. Приблизно 75% цих інцидентів відбуваються, коли вантажівки стоять на незахищених стоянках.

Щоб підтримати зростаючий попит на вантажні перевезення, необхідно модернізувати існуючу інфраструктуру та побудувати нову. Різні види транспорту вимагають кращого сполучення та мають бути гарантовані ширші доступи до інфраструктури. Існує подальший прогрес, необхідний для зміцнення мережі TEN-T для досягнення базової мережі TEN-T до 2030 року та комплексної мережі до 2050 року. Водночас постійний розвиток місцевої та регіональної мультимодальної інфраструктури залишається вирішальним для забезпечення максимального зв'язку через перша й остання миля для ефективної підтримки економічної діяльності. Це має бути зроблено в рамках комплексної стратегії зі спільним підходом на європейському рівні, щоб зменшити регіональні відмінності.

Інструмент Connecting Europe Facility (CEF) є ключовим інструментом для реалізації європейських транспортних пріоритетів, але він не повинен використовуватися для штучного надання переваги одному виду транспорту над іншим. Інвестиції в ключову інфраструктуру необхідні для збільшення зв'язку між видами транспорту та втілення цілей політики ЄС у реальність. Європейські фінансові інструменти також повинні підтримувати екологізацію вантажного транспорту та логістики та перехід до економіки з низьким рівнем викидів. Фінансування CEF слід використовувати для підтримки стійкості та згуртованості шляхом ефективного використання мультимодальних сполучень і транспортних даних, розвитку ІКТ та обміну інформацією. Цього можна досягти, підтримуючи інноваційні рішення та пілотні проекти, а також інвестуючи в стійку паливну інфраструктуру вздовж коридору TEN-T. Багатьом компаніям ще належить отримати всі переваги цифровізації та технологій для своїх ланцюгів постачання. У все більш цифровому середовищі ефективне впровадження цих технологій буде

важливим для того, щоб зробити сектор логістики більш стійким, ефективним і здатним задовольнити очікуване зростання попиту на вантажні перевезення.

Робототехніка наступного покоління, штучний інтелект, автоматизація, блокчейн, аналітика великих даних і датчики – це лише деякі з технологій, які підприємства повинні розглянути щодо інтеграції у свої операції та стратегії ланцюга поставок. Для компаній логістичної галузі життєво важливо оцифрувати процеси, щоб задовольнити постійно зростаючий попит на підвищення ефективності, гнучкості та персоналізації клієнтського досвіду. У той же час сектор логістики потребує належної нормативно-правової бази для забезпечення роботи існуючих цифрових інструментів.

1.2. Ланцюг поставок і транспортування 2023, Forbes Insights

Можна використовувати паралельно з новими та інноваційними рішеннями. Таким чином, технологічна нейтральність і сумісність повинні бути важливими параметрами при розробці законодавства та створенні нових систем, які підтримуються дослідженнями та інноваціями.

Цифровізація не повинна сприйматися як загроза зайнятості в секторі. Хоча профілі найму персоналу та потреби в навичках неминуче змінюватимуться, люди залишатимуться в центрі логістичної екосистеми та ядрі створення вартості в секторі.

За останні 25 років було досягнуто значного прогресу у створенні Єдиного ринку транспорту, але бар’єри, прогалини та неефективність ринку залишаються. Залишкові бар'єри все ще створюють значні витрати для сектора, що означає вищі витрати для кінцевого споживача.

Ці питання слід вирішувати за допомогою додаткових заходів на рівні ЄС. Європейські інституції повинні залишатися пильними, щоб забезпечити чесну конкуренцію та обмежити зростання різноманітних і громіздких національних і місцевих вимог, які породжують значну неефективність, бюрократичну тяганину та перешкоди для входу на ринок. Створення повністю інтегрованого

транспортного сектору призведе до покращення логістичних ланцюгів, кращої екологічної стійкості, посилення внутрішньої єдності та підвищення конкурентоспроможності ЄС на глобальній арені.

За останні 25 років було досягнуто значного прогресу у створенні Єдиного ринку транспорту, але бар'єри, прогалини та неефективність ринку залишаються. Залишкові бар'єри все ще створюють значні витрати для сектора, що означає вищі витрати для кінцевого споживача.

Ці питання слід вирішувати за допомогою додаткових заходів на рівні ЄС. Європейські інституції повинні залишатися пильними, щоб забезпечити чесну конкуренцію та обмежити зростання різноманітних і громіздких національних і місцевих вимог, які породжують значну неефективність, бюрократичну тяганину та перешкоди для входу на ринок. Створення повністю інтегрованого транспортного сектору призведе до покращення логістичних ланцюгів, кращої екологічної стійкості, посилення внутрішньої єдності та підвищення конкурентоспроможності ЄС на глобальній арені.

ЄС є найбільшим у світі експортером і торговцем товарами, що підтримується сектором логістики. За оцінками, у найближчі 10-15 років 90% світового зростання відбуватиметься за межами ЄС. Це означає, що ЄС зацікавлений у тому, щоб європейські компанії залишалися конкурентоспроможними, мали доступ до нових ринків і могли продовжувати підтримувати світову торгівлю. Протягом багатьох років докладалися значні зусилля для мінімізації глобальних торговельних бар'єрів, що призвело до зниження митних зборів і тертя та поступового відкриття міжнародних ринків. Будь-яке обмеження свободи надання послуг може змінити цю тенденцію. Торговельні конфлікти, протекціонізм, шахрайство, вантажні злочини, перспектива жорсткого Brexit, ухилення від сплати податків, нелегальна імміграція, тероризм і в деяких випадках навіть законодавство в ЄС вже мали негативний вплив на торгівлю.

Встановлення правильного балансу між необхідністю захисту внутрішніх інтересів і захисту галузей промисловості від недобросовісної конкуренції,

водночас дозволяючи вільний рух послуг і товарів, дедалі більше стає політичним викликом. Безперебійне функціонування Єдиного ринку та конкурентоспроможність ЄС на глобальній арені поставлені на карту. ЄС повинен продовжувати лідирувати, залишаючись світовим чемпіоном відкритої та вільної торгівлі та залишаючись двигуном зростання.

У 2020 році Китай лідирував у світових видатках на інфраструктуру, але до травня 2022 року Європа та Сполучені Штати стали лідерами з точки зору найдорожчих інфраструктурних проектів, які зараз виконуються. Станом на 2021 рік Сполучені Штати мали найдовшу мережу залізниць у світі, перевершуючи Росію, Китай та Індію, охоплюючи понад 60 000 кілометрів. У травні 2022 року Індія очолила світовий рейтинг із найбільшою кількістю поточних або запланованих інфраструктурних проектів на суму дол. 25 мільйонів. Для порівняння, Сполучені Штати мали 1866 проектів, тоді як Китай мав 1175 проектів. Проект високошвидкісної залізничної лінії в Каліфорнії, США, було визнано одним із найцінніших інфраструктурних проектів у світі, його вартість оцінюється в 113 мільярдів доларів США станом на жовтень 2022 року. Залізничні лінії становлять значну частину великих інфраструктурних проектів на стадії розробки, охоплюючи такі країни, як Норвегія, Швеція, Великобританія, Сполучені Штати, різні регіони Азії та Південно-Східної Азії, а також Японію. У березні 2022 року Азіатсько-Тихоокеанський регіон лідирував за кількістю інфраструктури аеропортів проектів, що будуються, із загалом 230 проектів, що охоплюють різні компоненти, такі як злітно-посадкові смуги та термінали. Загальна вартість цих проектів склала 227,5 млрд доларів США. Відстаючи від неї, Європа займає друге місце за кількістю споруджуваних проектів аеропортової інфраструктури: 178 поточних проектів вартістю 109 мільярдів доларів США. Однак, якщо розглядати загальні витрати на будівництво аеропортів у всьому світі, Північна Америка трохи перевершила інші регіони, загальні інвестиції в які склали 117,5 мільярдів доларів США. Сильний потенціал серед невизначеності

Азіатсько-Тихоокеанський регіон, Північна Америка та Європа домінують на світовому ринку вантажних перевезень та логістики разом із Південною

Америкою та GCC. У той час як у 2022 році світові обсяги вантажних перевезень зросли на 3,6% порівняно з аналогічним періодом минулого року, вузькі місця в ланцюзі поставок продовжують впливати на автомобільні вантажні перевезення. Завдяки значним інвестиціям в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні та Європі глобальна залізнична галузь зросла на 1,6% і 4,1% відповідно в 2020 і 2022 роках. Очікується, що до 2027 року залізнична галузь зафіксує CAGR на рівні 3%. Війна в Україні та стрімке зростання інфляції, що впливає на світове зростання, може вплинути на глобальне судноплавство, на яке припадає 80% світових торговельних перевезень. У жовтні 2022 року попит на глобальні вантажні авіаперевезення впав на 13,6% порівняно з аналогічним періодом минулого року, але в тому ж місяці зафіксовано зростання на 3,5% порівняно з попереднім місяцем. Отже, очікується, що економічна невизначеність вплине на попит на вантажні повітряні перевезення протягом прогнозованого періоду. Завдяки секторам електронної комерції та виробництва складські та логістичні запаси, ймовірно, подвоїться до 2030 року і перевищать 700 мільйонів квадратних футів. Лізингова активність у сегменті зросла на 40% порівняно з кварталом у третьому кварталі 2022 року до 9,2 млн кв. Бум електронної комерції також збільшив обсяги посилок на 21% порівняно з минулим роком у 2021 році в 13 великих економіках. Очікується, що CAGR становитиме 8,5% до 2022-2027 років. Сполучені Штати отримали найбільший дохід, тоді як Китай створив 108 мільярдів посилок у 2021 році. Логістичні центри, як-от Глобальний логістичний центр «море-повітря» у Бахрейні, запущений у 2021 році, могли б забезпечити рентабельні та швидші вантажні перевезення. Щоб оновити та модернізувати складське господарство, 90% операторів складу в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні інвестують у технологію автоматизації наступного покоління, яка, як очікується, сприятиме поширенню світового ринку в найближчі п’ять років.

Північноамериканський ринок транспортування та зберігання зріс до 21,35% у 2022 році, оцінений у 642,60 мільярда доларів США, завдяки зростанню інвестицій

Азіатсько-Тихоокеанський регіон відчуває підвищений попит на транспорт, особливо на морські перевезення, які обслуговують значну частину світової морської торгівлі. Цей регіон може похвалитися дев'ятьма найбільш завантаженими контейнерними портами світу, і на нього припадає понад 40% світового наземного вантажного транспорту. За прогнозами, до 2050 року попит на вантажні перевезення в регіоні зросте втричі. Тим часом Німеччина стала лідером у секторі транспортування та складування, випередивши Францію та Сполучене Королівство, посівши третє місце у світі за імпортом та експортом. Щоб покращити транспортну інфраструктуру, уряд Німеччини планує інвестувати понад 12 мільярдів євро (12,81 мільярда доларів США) у федеральні автомагістралі та близько 1,81 мільярда доларів США у водні шляхи у 2022 році. Світові потоки прямих іноземних інвестицій (ПІІ) у 2022 році впали на 24%, загалом у дол. 1286 мільярдів, або на 5% менше, якщо не враховувати Люксембург, порівняно з попереднім роком. Сполучені Штати залишаються головним місцем для надходження ПІІ, отримавши 318 мільярдів доларів США, за ними йде Китай із 180 мільярдами доларів США, хоча й на нижчому рівні. Діяльність у сфері транскордонних злиттів і поглинань (M&A) сповільнилася із зменшенням кількості угод, тоді як перспективи нових інвестицій залишаються позитивними. Транспортування та зберігання в Північній Америці спостерігали значне зростання з 14,31% порівняно з попереднім роком у 2021 році до 21,35% порівняно з попереднім роком у 2022 році. , зумовлений збільшенням попиту на складські та розподільчі центри електронної комерції. Це зростання охопило різні аспекти транспортування, досягнувши загальної вартості 642,60 мільярда доларів США. У 2022 році Міністерство транспорту США запровадило Програму розвитку портової інфраструктури, виділивши понад 703 мільйони доларів США на 41 проект у 22 штатах, щоб покращити можливості портів, підвищити надійність ланцюга постачання та створити робочі місця.

Понад рік вторгнення Росії в Україну призвело до підриву світових ринків сирої нафти та нафтопродуктів.

У 2022 році світова середня ціна бензину на заправних станціях становила 1,22 долара США за літр, що на 19% більше, ніж у попередньому році, перевищуючи рівень до COVID-19. Після відновлення 2021 року на тлі економічного відновлення ціни 2022 року зросли після зростання цін на сиру нафту внаслідок ризику перебоїв у постачанні під час війни. Ціни на бензин в Європі найвищі порівняно з іншими регіонами. Бензин особливо дорогий в Ісландії, Норвегії, Данії, Греції, Фінляндії та Нідерландах – 7,6 доларів США за галон. Ціна на нафту марки Brent значно зросла в першій половині 2022 року, але загалом знизилася у другій половині року. У 2022 році спотова ціна на нафту Brent становила в середньому 100 доларів США за барель. Загальний видобуток сирої нафти ОПЕК впав із середнього рівня 29,2 млн барелів на день у 3 кварталі 2022 року до 28,6 млн барелів на день у 4 кварталі 2022 року. У 2023 році видобуток сирої нафти ОПЕК становить очікується в середньому 28,9 млн барелів на день. Ціни на нафту досягли піку з листопада минулого року, оскільки Росія та Саудівська Аравія продовжують скорочувати видобуток на 1,3 мільйона барелів на день, незважаючи на те, що світовий попит продовжує зростати майже до рекордних рівнів. Дизельне паливо виробляється із сирої нафти, тому сира нафта ціни тісно пов'язані з цінами на дизельне паливо. Ціни на дизельне паливо в Сполучених Штатах і в усьому світі стрімко зросли навесні 2022 року через занепокоєння щодо світової пропозиції дизельного палива. Хоча ціни на сиру нафту знизилися в другій половині 2022 року, ф’ючерсні ціни на дизельне паливо в США знову зросли в жовтні 2022 року до 3,95 доларів США за галон через сезонний попит і занепокоєння щодо пропозиції дизельного палива в Європі. Росія була найбільшим постачальником дизельного палива в Європі. У 2023 році ціни на дизельне паливо знизилися як в Європі, так і в Сполучених Штатах, оскільки Європа змогла замінити більшу частину дизельного палива, яке вона імпортувала б з Росії, імпортом з інших регіонів.

Прогнозується, що до 2050 року світове населення зросте до 9,7 мільярдів, що сприятиме урбанізації та збільшенню тривалості життя

Відновлення світового ВВП (номінального) з 2020 року в усьому світі з максимальним зростанням у нафтовій і газовій промисловості, гірничодобувній промисловості та розробці кар’єрів

Глобальний сектор електронної комерції зазнав незначного зростання на 0,6% порівняно з попереднім роком у 2022 році, на чолі з підсегментами моди та електроніки

Прогнозується, що зростання експорту палива, промислової та сільськогосподарської продукції збільшить обсяги світового експорту до 2030 року.

Зростання вартості палива через російсько-українську війну та глобальну нестачу водіїв вантажівок впливає на операційні витрати галузі вантажних перевезень

Країни з високим рівнем доходу домінують у рейтингу LPI 2023 року, а Сінгапур лідирує з результатом 4,3

Глобальна індустрія вантажних перевезень швидко розвивається завдяки різноманітним інвестиціям і схемам розширення урядів країн

Китай, Корея, Сінгапур, Малайзія та Сполучені Штати є світовими лідерами з точки зору мереж морського сполучення.

Глобальні ставки на вантажні перевезення всіма видами транспорту зросли через глобальний вплив нафти російсько-української війни

Європейські країни домінують в Індексі процвітання Legatum в інфраструктурі, а Нідерланди лідирують з показником якості доріг 6,4. Виробництво, роздрібна та оптова торгівля рухають світову економіку завдяки величезним інвестиціям та урядовим ініціативам.

Зростання глобальної інфляції через економічні обмеження та російсько-українську війну

У 2022 році валова додана вартість виробничого сектору зросла на 8,71% порівняно з аналогічним періодом минулого року, головним чином у підгалузі електротехніки та електроніки.

На тлі зростання імпорту палива та сільськогосподарської продукції світові економіки прагнуть збільшити внутрішні ресурси до 2030 року

Електричні вантажівки — це майбутнє світової індустрії вантажних перевезень, і багато країн прагнуть запровадити стандарти чистих нульових викидів до 2050 року.

Європа стає провідним ринком електричних пікапів із попитом у 118 тисяч одиниць у 2022 році.

Значне збільшення місткості автопарку та ініціативи щодо розширення сприяють зростанню в усьому світі.

1.3. Діяльність в портовій інфраструктурі

Порти є одним з ключових елементів логістичного забезпечення екпортної діяльності підприємств.

Порти Азіатсько-Тихоокеанського регіону борються з перевантаженістю портів через страйки та збої в логістичному ланцюжку поставок

Китай і США є основними учасниками глобальної галузі вантажних перевезень і логістики з інтенсивним виробництвом і експортно-імпортною діяльністю. Ринок вантажних перевезень і логістики фрагментований, п'ять найбільших компаній займають 8,53%. Основними гравцями на цьому ринку є A.P. Moller - Maersk, CMA CGM, Deutsche Post DHL Group, FedEx і United Parcel Service (відсортовані за алфавітом). Інші важливі компанії включають AllCargo Logistics Ltd, Americold, Aramex, Bollore logistics, C.H Robinson, CJ Logistics, CTS Logistics Group, Culina Group, Dachser, DB Schenker, DP World, DSV A/S (De Sammensluttede Vognmænd af Air and Sea), Expeditors International, GEODIS, GXO Logistics, Hellmann Worldwide Logistics, Hub Group Inc, International Distributions Services, J.B.Hunt Transport Services Inc., Japan Post Holdings Co., Ltd., JD Logistics, Kerry Logistics, Kintetsu World Express, Kuehne + Nagel, La Poste Group, Landstar System Inc., LOGWIN, LX International Corp, Mainfreight, NFI Industries, Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (NYK Line), Orient Overseas Container Line (OOCL

Logistics), Penske Logistics, Poste Italiane, Ryder Systems, Savino Del Bene , SF Express, Sinotrans Limited, TIBA Group, Total Quality Logistics, Uber Technologies Inc, XPO Logistics, Yamato Holdings.

Вересень 2023 року: компанія Aramex оголосила про успішне випробування доставки своїх дронів і придорожніх ботів у Дубаї. Це частина майбутньої програми доставки компанії, яка спрямована на покращення логістики «останньої милі» за допомогою інтелектуальних рішень для доставки, щоб забезпечити швидші, стійкіші та економічно ефективніші доставки. Травень 2023 року: Etihad Rail і DHL уклали угоду про партнерство, створення нового спільного підприємства. Ця співпраця дозволить DHL використовувати розгалужену мережу Etihad Rail для здійснення операцій в Об'єднаних Арабських Еміратах (ОАЕ) і використовувати залізничні перевезення як ключовий маршрут для розповсюдження товарів у країні. Травень 2023 р.: J&T Express уклала угоду Угода про передачу акцій із Shenzhen Fengwang Holdings Co., Ltd. (Fengwang Holdings), дочірньою компанією SF Express. Дочірня компанія J&T Express J&T Express (Shenzhen) Supply Chain Co., Ltd. придбала 100% прав на дочірню компанію Fengwang Holding, Shenzhen Fengwang Information Technology Co., Ltd.

Ми надаємо безкоштовний і вичерпний набір даних про глобальні та регіональні показники, які представляють фундаментальну структуру галузі. Представлений у формі понад 60 безкоштовних діаграм, розділ охоплює важкодоступні дані про різні регіони, що стосуються тенденцій галузі електронної комерції, економічного внеску сектору транспортування та зберігання, тенденцій експорту та імпорту, індексів морського сполучення, заходів у порти та продуктивності серед інших ключових показників.

Європейські компанії жонглюють новими ланцюжками поставок і логістичними стратегіями, щоб забезпечити найвищий рівень обслуговування клієнтів. Але зробити клієнтів щасливими та залишатися прибутковими нелегко. Проте компанії мають можливість оцифрувати свій основний ланцюг поставок і логістичні процеси, щоб зменшити операційні витрати та ефективно відповідати очікуванням клієнтів. Це можливість, яку вони не хочуть упускати. Щоб краще

зрозуміти, чому компаніям потрібно почати цифрову подорож, давайте швидко оглянемо шість факторів, які мають значний вплив на ланцюг поставок і логістичну галузь Європи.

Що рухає ланцюг поставок і логістику в Європі.

Фрагментований транспортний ринок, дефіцит водіїв, часті покупки, державні постанови, популярність «клацніть і заберіть» і необхідність зменшити ризики є ключовими факторами, які підштовхнуть європейський бізнес до впровадження сучасних технологій.

Фрагментований транспортний ринок

Основна проблема транспортного ринку в Європі полягає в тому, що навіть найбільші транспортні компанії тут охоплюють лише 10% транспортного ринку, що робить бізнес сильно залежним від різних постачальників 3PL. Це призводить до створення екосистеми доставки, яка є не лише фрагментованою, але й роз'єднаною. Таким чином, транспортний ринок у Європі страждає від поганої співпраці та проблем з видимістю доставки.

Компанії повинні використовувати передові інструменти ланцюга поставок і логістики, які можуть об'єднати як бренд, так і постачальника 3PL на одній платформі з економічною ефективністю та підвищити видимість руху вантажів.

Дефіцит водіїв

Як і в США, навіть європейська галузь вантажних перевезень стикається з хронічною нестачею водіїв. За даними Європейського дорожнього вантажного транспорту 2018, європейські транспортні фірми поспішають назустріч кризі нестачі водіїв із 150 000 незаповнених робочих місць. У звіті наголошується, що у Великобританії, Німеччині, Франції, Данії, Швеції та Норвегії нестача водіїв становить 127 500.

У Великобританії не вистачає 52 000 водіїв, у Німеччині – 45 000, у Франції – 20 000 водіїв, тоді як асоціації автомобільних вантажних перевезень у Швеції, Данії та Норвегії повідомляють про нестачу 5 000, 2 500 і 3 000 відповідно. Отже, робити більше з меншими витратами буде ключовим при виконанні логістичних

операцій. Компанії потрібно буде використовувати передову платформу логістики та ланцюга поставок, щоб підвищити продуктивність водіїв.

В Європі люди більше схильні купувати менше, але частіше. Візьмемо для прикладу продуктову промисловість Європи. Роздрібні торговці продовольчими товарами в країнах Західної Європи зараз інвестують у магазини швидкого доступу у відповідь на зміну поведінки клієнтів. На цьому все не закінчується, не менш важливим є забезпечення того, щоб у цих магазинах завжди були запаси. Отже, зацікавлені сторони ланцюга постачання та логістики повинні ефективно планувати стратегії виконання та доставки, щоб уникнути ситуацій відсутності на складі, а ручні процеси ланцюга постачання стають основною перешкодою для досягнення цього. Рішення полягає в автоматизації основних процесів доставки, таких як розподіл завдань, розміщення замовлень, планування розкладу та планування маршруту – речі, які сучасне програмне забезпечення для логістики може виконати з економічною ціною.

Розвиток урядових постанов стримує логістику.

Зміна комплаєнсу є ще однією ключовою тенденцією, яка домінує в європейському ланцюзі поставок і логістиці. Уряди по всій Європі постійно запроваджують нове законодавство щодо охорони здоров’я, безпеки та навколишнього середовища. Наприклад, Транспорт для Лондона, орган, який контролює всі дороги у Великому Лондоні, запровадив нову систему рейтингу щодо видимості великовагових транспортних засобів, яка визначає, чи дозволять їм рухатися звичайними дорогами міста. Це мало величезний вплив на вантажовідправників. Щоб дотримуватись подібних правил, компаніям необхідно використовувати інструменти, які допоможуть їм мати кращий контроль і видимість над доставкою свого автопарку.

Click and collect стає все більш популярним серед європейських споживачів, і причина цього в тому, що клієнтам не потрібно залишатися вдома, щоб отримати свої поставки. Дослідження підкреслюють, що до 2025 року ринок Click and Collect генеруватиме 10 відсотків роздрібних продажів Великобританії. Click and Collect також допомагає здійснювати перехресні продажі продуктів. Дослідження,

проведене Беллом і Хоуелом, показало, що 49 відсотків клієнтів, швидше за все, купуватимуть додатковий товар, забираючи онлайн-замовлення. Щоб отримати максимальну користь від цієї можливості, компаніям потрібно використовувати платформу, яка дає їм змогу підвищувати прозорість процесів доставки як для клієнтів, так і для керівників доставки.

РОЗДІЛ 2
ПРАКТИКА ЛОГІСТИКИ В СУЧАСНОМУ СВІТІ

2.1. Формування маршрутів логістики

Машинне навчання аналізує історичні дані про маршрути доставки та швидко сповіщає учасників доставки про маршрути, схильні до крадіжок і крадіжок. Цей проактивний підхід до планування поставок може допомогти компаніям заощадити мільйони доларів, просто зробивши доставку безпечнішою

Підводячи підсумок, можна сказати, що шлях уперед — це оцифровка основного ланцюжка поставок і логістичних процесів, щоб залишатися актуальними та орієнтуватися на клієнта. Це лише питання часу, коли європейські компанії почнуть більше інвестувати в проривні технології, такі як машинне навчання, прогнозний інтелект, Інтернет речей, автоматизація та інші, щоб побудувати готовий до майбутнього ланцюжок поставок.

Forum Romanum і Форум Траяна – історія організованої роздрібної торгівлі починається з цих двох публічних площ, які стародавні римляни заснували для прямих продажів і бартерних систем. Звідти до Bon Marche у Парижі, першого у світі універмагу, відкритого в 19 столітті, до роздрібної торгівлі Сполучених Штатів, яка заробила 12,4 мільярда доларів у Кіберпонеділок 2023 року, світ роздрібної торгівлі розвинувся в тисячу разів, щоб задовольнити сучасні потреби, що постійно розвиваються. сучасні клієнти.

Кілька десятиліть тому роздрібні торговці зосереджувалися на термінах придатності та запасах, щоб вести свої звичайні магазини. Поява Інтернету перевернула історію роздрібної торгівлі до магазинів, які підтримують онлайн-

продажі. Але роздрібна торгівля зробила величезний стрибок еволюції з появою електронної комерції, смартфонів, соціальних мереж і кол-центрів. Бренди цифрової епохи використовують модель багатоканального розповсюдження, щоб порадувати клієнтів.

Багатоканальний розподіл – це орієнтована на покупця модель роздрібної торгівлі, яка дозволяє клієнтам замовляти, отримувати та повертати замовлення з кількох каналів продажу. Різні форми каналів продажу включають в себе магазини, онлайн-сайти, сайти знижок і платформи соціальних мереж. Усі ці канали продажів інтегровані один з одним, що дозволяє клієнтам відчути безперебійний досвід покупок.

Прикладом може бути керівник будівництва, який розміщує онлайн-замовлення на два ящики для інструментів, використовуючи веб-сайт роздрібного бренду, для двох своїх об’єктів – об’єкта А та об’єкта Б. І він віддає перевагу, щоб одна коробка була доставлена на об’єкт А того самого дня. і забрати іншу коробку самостійно наступного дня у звичайному магазині ближче до місця Б. Багатоканальний розподіл надає такі можливості для клієнтів.

Пропонуючи гнучкість здійснення покупок у будь-якому місці та доставки в будь-якому місці, багатоканальний розподіл забезпечує непереборний стимул для покупців робити повторні покупки. Збільшення частки гаманця, підвищення цінності клієнта протягом усього життя, покращення лояльності до бренду та найкраще запам’ятовування бренду – це деякі з них. переваг, на які бренд може розраховувати, застосовуючи багатоканальний підхід до розповсюдження.

Багатоканальний розподіл Vs. Багатоканальний розподіл

Багатоканальний розподіл забезпечує безперебійний досвід покупок для клієнтів незалежно від каналу збуту, з якого вони купують. Багатоканальна модель розповсюдження побудована на основі цілісної системи, яка об’єднує мережу фізичних магазинів, сайтів електронної комерції, мобільних продажів і внутрішніх систем інвентаризації. Наведена вище модель забезпечує тісну інтеграцію між різними бізнес-функціями організації роздрібної торгівлі, щоб забезпечити чудовий досвід клієнтів.

Подібно до багатоканального розповсюдження, багатоканальне розповсюдження також дозволяє клієнтам купувати продукт із кількох каналів продажу. Але ключова відмінність полягає в тому, що останній не дозволить клієнтам поєднувати більше ніж один канал продажів на шляху до покупки. Наприклад, замовлення, зроблене через сайт знижок посередника, не можна скасувати на веб-сайті бренду через відсутність інтеграції серверної технології.

Багатоканальне розповсюдження не може запропонувати клієнтам підключений досвід покупки. Ця обмежена модель розповсюдження може вплинути на репутацію бренду, оскільки існує ризик того, що клієнти зазнають непослідовних покупок із закритих каналів продажу. Не сумніваючись, роздрібний бренд, орієнтований на клієнта, підійде до багатоканальної моделі розповсюдження.

Як працює багатоканальний розподіл?

Першим кроком є складання загальноорганізаційного плану розвитку бізнес-процесів, які можуть об’єднати торгові точки всіх фізичних магазинів; продавець в одному магазині повинен мати видимість продуктів на полицях кожного іншого магазину. Потім підключені канали збуту повинні бути інтегровані з інвентарем на складі магазину. Також важливо транслювати централізовані дані про продажі в прямому ефірі.

Наступним кроком є прив’язування процесів і даних взаємопов’язаних фізичних магазинів до вашого онлайн-сайту. Потім систему слід оновити, щоб приймати миттєві онлайн-замовлення з усіх типів мобільних пристроїв.

Багатоканальний проект ніколи не побачить світ, якщо він не підтримується відповідними технологіями на кожному кроці переходу. Інтеграція програмного забезпечення для різних роздрібних функцій, таких як продажі, маркетинг, людські ресурси, операції, запаси та логістика, в єдину технологічну платформу є вирішальним кроком. Це забезпечує безперебійний обмін даними та встановлює єдине джерело правди.

Володіючи ідеальним поєднанням досвіду в галузі та технологічних ноу-хау, FarEye підтримує проекти багатоканальної логістики для провідних роздрібних

брендів. Автоматичний вибір перевізника, обробка повернень, відстеження та відстеження в реальному часі, інформаційні панелі аналітики СХО та безліч сучасних функцій логістики «останньої милі» дають змогу роздрібним торговцям забезпечувати зв'язану доставку.

Переваги багатоканального розповсюдження – очевидні.

Реалізація багатоканального розповсюдження – нелегка справа. Це передбачає далекоглядне мислення, ретельне планування та скоординований внесок багатьох зацікавлених сторін організації роздрібної торгівлі. Деякі з ключових переваг цієї моделі:

Погляд на всі бізнес-операції з висоти пташиного польоту та водночас здатність детально розбиратися в нюансах дає керівникам вищої ланки безпрецедентну перевагу. Вони можуть відкривати більше магазинів, запускати нові канали продажів, експериментувати з інноваційними моделями знижок, розширюватися на нові території, передбачати точні прогнози продажів і підвищувати прибутковість.

Проблеми у впровадженні багатоканального розповсюдження

Перехід від одноканальних або багатоканальних продажів до багатоканальних є дуже складним бізнес-завданням. Від підключення кількох фізичних магазинів до торгових точок (POS) до застарілих систем інвентаризації та індивідуального програмного забезпечення для управління співробітниками, перехід є важким завданням, що включає підтримку, внески та координацію багатьох зацікавлених сторін в організації.

У будь-якій великій органічно вирощеній мережі роздрібної торгівлі кожна бізнес-функція використовуватиме програмну систему, придбану окремо за допомогою або без участі IT-команди. Згодом ці системи зазнають метаморфоз користувацьких функцій, щоб задовольнити унікальні потреби магазину в певному місці. Згодом кілька систем від багатьох постачальників програмного забезпечення будуть додані до складного та роз'єднаного стеку технологій.

Ці системи працюють із розрізненими даними, що може ускладнити роботу. Веб-сайт електронної комерції компанії може показувати наявність продукту,

навіть якщо він не знаходиться на складі магазину. Платіжний шлюз сайту електронної комерції може відрізнятися від сторонніх платіжних продавців, інтегрованих у POS-машину в магазині. Системи CRM можуть бути не в змозі обробляти дані клієнтів із соціальних мереж.

2.2. Компоненти багатоканальної міграції

Найтоншим, але найважливішим компонентом успішної багатоканальної міграції є навчання співробітників і управління змінами. Визначення бачення, створення робочої групи та реалізація плану не означають завершення переходу. Вашим співробітникам потрібно прийняти зміни, навчитися новим методам роботи та адаптуватися до нової реальності. Їм потрібно сприймати лише зв'язані співробітники, які можуть запропонувати зв'язаний клієнтський досвід.

Kin + Carta's, глобальна консалтингова компанія з питань цифрової трансформації, дослідження споживачів роздрібної торгівлі в 2023 році в США та Великій Британії показує, що 66% споживачів витратили більше часу та грошей, ніж планувалося, завдяки ефекту занурення. Після сплеску звичок онлайн-покупок під час пандемії можна з упевненістю сказати, що майже всі роздрібні бренди зрозуміли важливість багатоканальної бізнес-моделі.

Для роздрібних торговців стало обов'язковим впровадження багатоканальної стратегії, щоб перехитрити конкурентів. Після того, як команда виконавчого керівництва киває «так» на омніканальну модель, консенсус має пройти через рівні індивідуального функціонального керівництва – маркетинг, продажі, операції, кадри та ланцюг постачання. IT-команда повинна розробити практичну стратегію інтеграції відключених систем окремих бізнес-функцій без впливу на поточний бізнес.

Бажано, щоб IT-команда створила комітет цільової групи, до складу якого входять представники окремих бізнес-функцій. Ці представники можуть надати IT-команді функціональні та специфічні для бізнесу дані для створення інтегрованого стеку технологій.

Замість того, щоб переглядати всю систему одночасно, IT-команда може здійснити перехід у три етапи – створення прототипу, тестування та перевірка та повне розгортання. Етап створення прототипу дозволить функціональним користувачам перевірити, чи може нова підключена система запропонувати задуманий ефект занурення.

З точки зору даних і аналітики, остаточна вбудована багатоканальна система повинна допомогти кожному відділу функціонувати ефективно. Система повинна допомогти команді ланцюга постачання максимізувати використання площі складу. Команди маркетингу виявляють демографічні тенденції покупців; торговельні організації точно визначають набір елітних магазинів, які перевищують цільові показники, а команди обслуговування клієнтів визначають можливості для обслуговування перехресних продажів і додаткових продажів.

Багато гігантів роздрібної торгівлі показали, як омніканальна модель допомогла їх бізнесу. На даний момент два роздрібних бренди справляють фурор.

Бренд життєвих окулярів Warby Parker розпочав свій бізнес з онлайн-продажів, а потім перейшов на роздрібну торгівлю в магазинах. Бренд пропонує окуляри з рецептом, сонцезахисні окуляри та контактні лінзи різних дизайнів і форм. Завдяки плавній інтеграції своїх онлайн- і офлайн-каналів продажу Warby пропонує своїм клієнтам зірковий досвід купівлі окулярів.

Клієнти можуть спробувати окуляри за допомогою функції віртуальної примірки на веб-сайті Warby, а потім прийняти рішення про покупку онлайн або в магазині. Досвід бездоганний. Бренд також дозволяє клієнтам замовляти до п’яти рамок безкоштовно, щоб спробувати, із поверненням доставки. Він зробив відгуки клієнтів невід’ємною частиною процесу купівлі та просить клієнтів поділитися своїми думками щодо якості, ціни та тем, що стосуються домашньої примірки.

Відомий бренд офісного приладдя Staples подає приклад, пропонуючи безперебійну роботу в Інтернеті та в магазинах. Окрім канцелярського приладдя, бренд пропонує продукти для бізнесу, які допоможуть удосконалити IT.

Бренд покращує досвід клієнтів, збільшуючи кількість точок дотику. Якщо ви зайдете в магазин скоб, ви знайдете такі корисні послуги, як станції друку,

послуги з дизайну робочого місця, подрібнення та технічну підтримку за підпискою. Завдяки багатоканальній програмі винагород staples пропонує спеціальні пропозиції, як-от заправка чорнильних картриджів зі знижками, коли клієнт досягає елітного рівня.

Важливість багатоканальної дистрибуції в роздрібній торгівлі

Кілька років тому Instagram був просто крутим додатком для обміну фотографіями в соціальних мережах. Але сьогодні маркетологи одностайно погодяться, що Instagram є найкращим місцем для націлювання на клієнтів покоління Z. Від вірусних відео до пам’ятних історій і підібраних дописів, роздрібні бренди творчо взаємодіють із клієнтами цифрової епохи, щоб залучити їхню думку.

Припустімо, що ваш роздрібний бренд не має плавного процесу, який з’єднує канали соціальних мереж із бізнесом офлайн-магазину. У цьому випадку майже напевно ваші клієнти відмовляться від вас на користь ваших конкурентів. Дослідження споживачів Kin + Carta у 2023 році показує, що 44% споживачів припинили покупки в роздрібних продавцях через розчарування в цифровому каналі.

Сучасні клієнти добре поінформовані та люблять робити покупки звідусіль – в окремих магазинах, великих роздрібних супермаркетах, бутиках, на сайтах купонів і знижок, на сайтах електронної комерції та в соціальних мережах. Як всюдисущий клієнт, вони очікують, що роздрібні продавці забезпечать безперебійний, пов’язаний досвід. Це добре демонструють дані веб-сайту customerthink.com. У ньому стверджується, що роздрібні компанії з сильною багатоканальною моделлю можуть утримати понад 89% своїх клієнтів порівняно з роздрібними торговцями зі слабкою багатоканальною стратегією.

Макроекономічні перспективи, уподобання споживачів, новітній технологічний ландшафт, коливання рівня інфляції та сезонні звички витрат є факторами, які впливають на роздрібний бізнес, що постійно розвивається. Серед цих неконтрольованих факторів жорстка конкуренція є додатковою перешкодою,

яку роздрібний продавець повинен подолати, щоб процвітати на сучасному ринку цифрових технологій, орієнтованому на споживачів.

Хоча багатоканальна стратегія розповсюдження може бути одним із факторів диференціації, щоб виділитися в конкурентній боротьбі, роздрібні продавці повинні придумати нові способи створення лояльної клієнтської бази. Це може бути програма винагород, безкоштовна надшвидка доставка, мінімальна вартість спеціального пакування та надсилання персоналізованих подарункових купонів. Кожна точка дотику має бути спрямована на формування лояльності ваших клієнтів.

Роль технології в багатоканальному розподілі величезна.

Технології відіграють керівну роль у вдосконаленні реалізації моделі багатоканальної роздрібної торгівлі. FarEye, лідер у сфері логістики «останньої милі», керує багатоканальною логістикою для брендів роздрібної торгівлі та електронної комерції з точними, своєчасними та екологічно свідомими доставками замовлень.

Команда продуктів і інженерів FarEye інвестує в ресурси для підтримки, зміцнення та розширення багатоканальної моделі розповсюдження, яку свідомо обирають роздрібні торговці. Наші функції та можливості включають:

Зменште залишення кошика: додайте більше радості від оформлення кошика. Розвивайте свою багатоканальну стратегію, забезпечуючи гнучкі варіанти онлайн-доставки, як-от доставки на наступний день, до магазину, на вулиці, за розкладом і за часовими вікнами.

Розширюйте мережу доставки: керуйте сезонним зростанням обсягів замовлень, швидко залучаючи абсолютно нових перевізників і розподіляючи замовлення на основі ключових критеріїв, таких як продуктивність, вартість і зручність обслуговування.

Автоматизуйте вибір перевізника: розширте свої зони доставки за допомогою операцій із кількома перевізниками. Використовуйте наші алгоритми, щоб автоматично вибрати найкращого для вас оператора 3PL на основі таких факторів, як швидкість доставки, NPS і вартість.

Динамічний варіант доставки: отримуйте конкурентну перевагу, використовуючи наш алгоритм і оновлюючи споживачам цифрової епохи з точністю 95% у прогнозуванні часових інтервалів доставки.

Оптимізація маршруту: наш власний алгоритм оптимізації циклу враховує такі дані, як трафік, маршрути доставки, потужності автопарку тощо, а моделі AI/ML постійно навчаються на історичних даних і таким чином скорочують маршрути доставки до 40%. Скорочення маршрутів означає економію коштів.

Cross-dock: оптимізуйте та організуйте свої операції cross-dock, включаючи сканування, сортування та упаковку в мішки. Отримайте повну видимість запасів ваших продуктів на етапі крос-док.

Мобільний додаток Driver: сприяйте краудсорсингу водіїв, управлінню, розподілу завдань, маршрутизації та послідовності доставки за допомогою нашого мобільного додатку. Це також дозволяє спілкуватися з клієнтами в режимі реального часу.

Проактивні сповіщення. Зменште занепокоєння клієнтів щодо отримання замовлень, забезпечуючи точне повідомлення про ETA за допомогою SMS та відстеження електронною поштою в реальному часі.

Обробка повернень. Легке повернення буде вашою політикою взаємодії з клієнтами. Наш інтерфейс самообслуговування інтегрується безпосередньо у ваш веб-сайт електронної комерції та робить процес повернення легким кроком.

Дані та аналітика. Використовуйте наш пакет продуктів Analyze, надавайте інформацію про логістику на основі даних і допомагайте своїм керівникам приймати обґрунтовані бізнес-рішення щодо логістики.

Клієнт Zalora — провідна платформа електронної комерції Сінгапуру, що спеціалізується на моді та взутті. Бренд швидко розширив свою діяльність у сусідніх країнах, Індонезії та Малайзії. Хоча місія бренду полягала в тому, щоб забезпечити найкращий досвід покупок, що передбачає своєчасну та точну доставку замовлень, завоювання локальних географічних регіонів, дорожніх умов і переваг клієнтів у трьох різних країнах виявилося складним завданням.

Zalora вибрала FarEye як партнера для вирішення своїх завдань логістики. FarEye реалізувала свою логістичну платформу з низьким кодом/без коду з налаштованими функціями, включаючи програму для водія, видимість у реальному часі, навігацію в реальному часі, підтвердження доставки, відстеження зовнішніх клієнтів, а також систему ідентифікації та затвердження. Бренд досяг вражаючих результатів із запровадженням – 98% успішної доставки з першої спроби та 91% повернення.

Можливо, ми не говорили про це минулого року, але світова економіка готова до зростання в 2024 році. Прогнозується, що світовий ВВП зросте на 2,6% у 2024 році завдяки значним успіхам у Китаї та Індії та більш скромним зростанням у Сполучених Штатах і Європі .

Це матиме позитивний вплив на галузь роздрібної торгівлі та логістики, і товари все частіше переміщатимуться зі складських полиць на пороги по всьому світу. Хороші новини для бізнесу, але, можливо, стосуються зростаючих світових ініціатив сталого розвитку. Загалом на галузь роздрібної торгівлі припадає понад 25% світових викидів, якщо врахувати викиди третього рівня.

Остання миля ланцюга поставок, де товари досягають свого кінцевого пункту призначення, є найдорожчою та складною частиною ланцюга поставок. Організації роздрібної торгівлі та логістики наступного року збільшать зусилля, щоб скоротити витрати, мінімізувати викиди та покращити обслуговування клієнтів.

Ось деякі тенденції доставки «останньої милі» з регіонів по всьому світу, які ми можемо очікувати у 2024 році.

У 2024 році ми побачимо подальшу диверсифікацію перевізників, спричинену збільшенням тарифів на доставку та жорсткою конкуренцією з боку гіганта електронної комерції Amazon. Роздрібні торговці намагатимуться розширити мережі доставки за допомогою альтернативних перевізників – або тих, які не називаються UPS, FedEx чи USPS – головним чином завдяки підвищенню ставок на ринку та більшому доступу до менших регіональних перевізників.

FedEx і UPS оголосили про підвищення середньої ставки на 5,9% на різні послуги доставки, яке набуде чинності до січня наступного року. Однак це лише середні показники. Ціни на послуги преміум-класу зростуть ще більше. Для Fedex послуги Priority Overnight зростуть на 7,88%, тоді як послуги UPS Next Day Air зростуть на 7,91%.

Проблема тут полягає в тому, що на ринку посилок у США значною мірою домінують ці кілька великих гравців, що дає їм величезну ринкову та цінову владу. UPS, FedEx і USPS складають понад 75% ринку посилок за обсягом у США.

Водночас Amazon працює швидше, ніж будь-коли раніше. У другому кварталі 2023 року в гіганта електронної комерції між онлайн-покупкою та доставкою в середньому пройшло 1,5 дня, тоді як в інших роздрібних торговців у середньому минуло 5,2 дня. Ця різниця в досвіді доставки спонукає вантажовідправників продовжувати шукати більш ефективні варіанти доставки. Альтернативні перевізники можуть знайти відповідь.

Більше перевізників виходять на простір доставки «останньої милі», причому багато регіональних перевізників збільшують пропускну здатність там, де це потрібно вантажовідправникам, а постійні оператори не можуть ефективно обслуговувати. Майже 18 000 нових перевізників було авторизовано в США у другому кварталі 2023 року, що на 64% вище середньоквартального показника за роки, що передували пандемії – 2018-2019. Ці нові перевізники забезпечують цінну потужність і дешевші альтернативні варіанти доставки, які вантажовідправники використовуватимуть для зміцнення своїх мереж доставки.

У 2024 році ми також побачимо більшу увагу до сталого розвитку в США. Незважаючи на те, що офіційних федеральних норм щодо викидів вуглекислого газу для транспортних засобів логістики не було прийнято, як вантажовідправники, так і перевізники інвестуватимуть в електромобілі, спонукані загрозливою можливістю державного регулювання, вимоги споживачів і поштовх до загальної енергоефективності в їх ланцюгах постачання. Amazon вже має 10 000 електричних фургонів у своєму автопарку в США і має ще майже 100 000 на замовлення. Однак впровадження електромобілів може бути складним

завданням, оскільки високі капіталовкладення, обмежений запас ходу акумулятора та відсутність зарядної інфраструктури важко виправдати. У 2024 році ми побачимо збільшення використання електромобілів, але поки що не чекайте нічого різкого.

Перетинаючи ставок до Європи, ми стикаємося з дещо дещо нюансованим логістичним середовищем, яке історично було більш роз'єднаним і останнім часом було сильніше нормативно зосереджене на стійкості. Ці сили продовжуватимуть підштовхувати галузь логістики до більшої зв'язності та ефективності, де технологія забезпечить розвиток таких процесів, як прийом/висадка (PUDO), видимість у реальному часі та звітність про викиди вуглецю.

Мережі PUDO революціонізують системи доставки по всій Європі. Ці альтернативи для доставки поза домом підвищують ефективність, економічність і екологічність як електронної, так і повторної комерції. Галузеві спеціалісти з Last Mile Experts (LME) вважають, що ефективна мережа доставки повинна підтримувати принаймні одну точку PUDO на кожні 10 000 людей, щоб досягти ефективності витрат. Примітно, що Польща випередила Чехію та Данію, лідируючи за концентрацією точок PUDO в Європі з майже 40 локаціями на 10 000 жителів. Дослідження LME вказує на значне зростання актуальності доставки поза домом на багатьох європейських ринках. У таких регіонах, як Скандинавські країни, Франція, Німеччина, Прибалтика, Чехія та Польща, доставка поза домом зараз становить більше половини всіх доставок посилок.

Ми також побачимо подальше зростання видимості в режимі реального часу, оскільки вантажовідправники та перевізники інвестують у технології, які можуть надавати цю важливу інформацію як для працівників (таких як водії та менеджери з логістики), так і для клієнтів. За даними Gartner, консалтингової фірми з питань технологій, до 2027 року понад 75% поставок кінцевим споживачам у Європі матимуть інформацію майже в реальному часі з вікнами доставки та приблизним прибуттям. Видимість у режимі реального часу може підвищити ефективність мереж доставки, дозволяючи вантажовідправникам і

перевізникам контролювати та вносити корективи на льоту. Крім того, вони можуть покращити досвід доставки клієнтам за допомогою точніших сповіщень про приблизний час прибуття та інформації про відстеження. Але найголовніше – це дані, які вантажовідправники та перевізники можуть генерувати за допомогою технології відстеження в реальному часі. А за допомогою штучного інтелекту та машинного навчання сьогодні вони можуть використовувати ці дані для подальшого розвитку, розширення та вдосконалення своїх мереж доставки для максимального підвищення ефективності.

Електричні вантажівки вийдуть на дороги Європи. За оцінками, загальний парк вантажівок з нульовим рівнем викидів має збільшитися до 400 000 вантажівок до 2030 року з менш ніж 4 000 зараз, щоб досягти європейських цілей щодо викидів вуглецю. Це означає, що поточні продажі електричних вантажівок у Європі, які становлять менше 2% від загального обсягу продажів вантажівок, повинні швидко досягти двозначної частки ринку. Очікуйте, що у 2024 році на європейських дорогах з’явиться більше електричних вантажівок, і ця тенденція, ймовірно, триватиме ще довго.

Звітування про викиди вуглецю в Європейському Союзі (ЄС) тепер стане обов’язковим для багатьох компаній. Відповідно до Директиви ЄС про корпоративну звітність щодо сталого розвитку (CSRD), майже 50 000 європейських компаній, а також понад 10 000 компаній за межами ЄС та їхні європейські дочірні компанії, будуть зобов’язані розкривати інформацію про свої викиди парникових газів, починаючи з 2025 року. Ця директива разом із європейською стійкістю Стандарти звітності (ESRS) потребуватимуть від цих компаній безпрецедентного рівня детальної звітності з великою кількістю даних. Отже, у 2024 році очікується сплеск інвестицій у технології звітності про викиди вуглецю, особливо з боку організацій, які займаються доставкою «останньої милі». Ці технології дозволять не лише звітувати про викиди, пов’язані з доставкою, відповідно до обов’язкових нормативних актів, а й забезпечать аналіз моделей викидів вуглецю та вразливості в мережах доставки. Отримані знання дозволять організаціям розробляти більш ефективні та стійкі системи доставки.

Регіон, що розвивається економічно, завдяки швидкому зростанню населення, зростанню впровадження технологій та більшій інтеграції у світову економіку. Африканський сектор доставки «останньої милі» переживає значне зростання з вражаючими прогнозованими річними темпами зростання (CAGR) 8,45% з 2022 по 2030 рік.

РОЗДІЛ 3
УПРАВЛІННЯ МИТНОЮ ЛОГІСТИКОЮ ПРОМИСЛОВОГО ПІДПРИЄМСТВА

3.1. Наслідки зростання цін на послуги

Щоб реалізувати це зростання, є виклики, які потрібно буде подолати. Вартість логістики в Африці в три-чотири рази вища за середньосвітову. Такі витрати можуть додати до ціни товару 75%. У перспективі транспортування контейнера з Китаю до Мозамбіку коштує 2000 доларів, але ще 5000 доларів, щоб доставити його лише на 500 км углиб країни.

На континенті, де майже 90% вантажів подорожує автомобільним транспортом, є вигідна можливість подолати логістичні проблеми, такі як: тривалі транскордонні логістичні процеси, погана видимість та обмін інформацією, а також проблеми з безпекою та надійністю. Ці питання й надалі вирішуватимуться, насамперед із технологіями, оскільки економіка африканського континенту зростатиме у 2024 році.

Демографічно регіон молодий, населення зростає, доходи зростають. Це викликає величезний попит. Цей попит у поєднанні з розширенням міських районів відкриває значні можливості в секторі роздрібної торгівлі.

Наприклад, у Нігерії сектор оптової та роздрібної торгівлі є третім за величиною внеском у ВВП країни. У Кенії кількість магазинів зросла на 54% за останні п’ять років. Між тим, Південна Африка може похвалитися майже 2000 торгових центрів, що займають площу понад 24 мільйони квадратних метрів.

Але реальні можливості для зростання в 2024 році полягають в електронній комерції. Багато роздрібних торговців розширюють свої пропозиції доставки через електронну комерцію та, як наслідок, інвестують у свої доставки та мережі доставки. Споживачі в Африці, як і в інших регіонах, дедалі частіше очікують швидших термінів доставки. Раніше вони чекали в середньому 5-6 днів для багатьох електронних поставок.

Багато частин Африки будуть наздоганяти решту світу, оскільки логістика та інфраструктура продовжуватимуть вдосконалюватися. Значніші інвестиції в технології прокладуть шлях для ще ефективніших поставок «останньої милі».

Азія є регіоном світової економіки, який найшвидше розвивається, і, за оцінками, на нього припадає 90% зростання глобальних онлайн-покупок між 2021 і 2026 роками. А останнім часом Азія стала піонером роздрібних технологій та електронної комерції. Змінивши тенденції, західні роздрібні продавці звернулися до своїх азіатських колег як до джерела натхнення. Соціальна комерція, покупки в прямому ефірі та гіперлокальна доставка, більш помітні в Азії, довели свою успішність і лише зараз набирають обертів на Заході.

В Індонезії, наприклад, економіці, що розвивається та густонаселеній, 10% продажів електронної комерції здійснюються через TikTok, платформу соціальних мереж. Ця тенденція зростає в регіоні та продовжить зростати у 2024 році. Продажі в додатку TikTok здійснюються Tokopedia, підрозділом електронної комерції GoTo, індонезійського технологічного конгломерату. Ймовірно, у регіоні буде більше таких партнерств, оскільки соціальні медіа та логістика продовжують зливатися. Але уряди втомилися від іноземних платформ соціальних мереж і споживчих даних, які вони збирають. Очікуйте труднощів у цій зростаючій можливості.

У 2023 році Індія стала найбільш густонаселеною країною в світі. І обсяги її посилок різко зросли, збільшившись на 18% до 3,2 мільярда посилок у 2022 році. Але хоча Індія може бути найбільш густонаселеною країною, саме Китай мав найбільший обсяг посилок у регіоні. , нарахувавши 111 мільярдів посилок у 2022 році. Удосконалення технологій логістики в Китаї, ймовірно, продовжиться у 2024

році, оскільки його економіка зростатиме, хоча й повільніше, ніж прогнозували економісти. Однак економічні торговельні обмеження можуть перешкоджати технологічному прогресу в країні.

У цілому по Азіатсько-Тихоокеанському регіону 45% логістичних компаній використовують програмне забезпечення для відстеження активів і моніторингу відправлень із ручним введенням даних для керування активами, відправленнями та вантажем. Основні мотиви для впровадження цих технологій включають підвищення задоволеності клієнтів і визначення ефективності мережі. Очікується, що у 2024 році впровадження цих технологій зросте. Крім того, постачальники послуг логістики в регіоні Азіатсько-Тихоокеанського регіону висловлюють готовність інвестувати в передові технології, заплановані значні інвестиції в дрони, робототехніку та штучний інтелект.

Сектор електронної комерції в Землі внизу переживає значне зростання, прогнозується, що протягом наступних чотирьох років він зросте на рівні 10,4% на рік. Цей сплеск значною мірою викликаний зростанням споживацтва та вищими наявними доходами. У міру зростання роздрібної торгівлі в Інтернеті виникає відповідна потреба в більш ефективних логістичних рішеннях, що призводить до підвищення попиту на сторонні логістичні послуги (3PL).

Пошта Австралії, на яку припадає майже 50% обсягу посилок, є головним гравцем у цій сфері. Його домінування, особливо в сільській місцевості, яка не обслуговується іншими перевізниками, може призвести до монопольного тиску на ціни для вантажовідправників і відкриває можливості для нових перевізників закріпитися на регіональних, сільських ринках. Проте проникнення на ці ринки залишається складним завданням. Крім того, очікується, що частка Австралійської пошти продовжить свою траєкторію зростання в 2024 році.

Паралельно австралійський сектор охорони здоров’я також робить внесок у зростання ринку 3PL. У зв’язку зі зростанням інвестицій уряду в інфраструктуру охорони здоров’я зростає потреба в послугах 3PL для ефективного транспортування продуктів охорони здоров’я. Це особливо важливо для

спеціалізованих, контрольованих і безпечних транспортних середовищ, де постачальники 3PL пропонують економічно ефективні та надійні рішення.

Як і в багатьох регіонах, які ми розглядали раніше, в Австралії зростає попит споживачів і бізнесу на екологічні варіанти доставки. Обидва сегменти активно шукають партнерів, щоб допомогти мінімізувати свій вуглецевий слід. Отже, сегмент доставки «останньої милі» впроваджує інновації за допомогою автоматизованих методів, таких як безпілотники та роботи-доставники, хоча такі проблеми, як захист цих технологій від атмосферних впливів і вирішення проблем конфіденційності даних, ще потрібно вирішити.

Економічне зростання сприятиме розвитку індустрії електронної комерції та логістики в регіонах по всьому світу. Організації, що працюють у цих галузях, намагатимуться створити ефективніші мережі доставки «останньої милі» для підтримки прибутковості, зниження витрат на доставку та мінімізації викидів вуглецю. І менші регіональні перевізники можуть швидко це зробити. Щоб допомогти досягти цього, технологія відіграватиме все більшу роль. Діючі особи беруть до відома.

За останнє десятиліття в європейському секторі логістики відбулися кардинальні зміни, коли попит на простір різко зріс, зокрема у відповідь на зміни поведінки внаслідок пандемії. Зменшення поглинання зараз є ознакою уповільнення ринку. Однак деякі фактори впливу починають стабілізуватися. Прогноз для сектора залишається позитивним, прогнозується, що він буде кращим за ринок у цілому. Ми вважаємо, що попит мешканців перевищить історичні середні значення (до пандемії). Кілька важливих структурних факторів підкріплюють наш погляд, який ми окреслимо в цій статті.

За останнє десятиліття в європейському секторі логістики відбулися кардинальні зміни, коли попит на простір різко зріс, зокрема у відповідь на зміни поведінки внаслідок пандемії. Зменшення поглинання зараз є ознакою уповільнення ринку. Однак деякі фактори впливу починають стабілізуватися. Прогноз для сектора залишається позитивним, прогнозується, що він буде кращим за ринок у цілому. Ми вважаємо, що попит мешканців перевищить історичні

середні значення (до пандемії). Кілька важливих структурних факторів підкріплюють наш погляд, який ми окреслимо в цій статті.

Європейське логістичне використання (на десяти найбільших ринках) склало 24,1 мільйона квадратних метрів за 12 місяців до другого кварталу 2023 року. Порівняння з піковим показником у 35,1 мільйона квадратних метрів, досягнутим роком раніше, може викликати занепокоєння. Однак пік був досягнутий через те, що компанії шукали більше логістичного простору, щоб відповісти на підвищений попит споживачів електронної комерції, викликаний пандемією. Як такий, він не є відповідним орієнтиром. Охоплення за останні 12 місяців все ще приблизно на 10% перевищує середній показник, зафіксований за період 2014-2019 років. Крім того, як зазначено в останньому опитуванні CBRE European Logistics Occupier Survey, окупанти все ще перебувають у режимі експансії в Європі. 67% респондентів повідомили, що вони планують розширити свій європейський логістичний слід. На сьогоднішній день уповільнення поглинання лише незначно вплинуло на рівень вакансій. Загальноєвропейська вакантність дещо вища, ніж була рік тому, але залишається нижчою за 3%, порівняно із середнім показником у 2015-2019 роках, який становив 4,5%. Низька вакантність продовжує чинити тиск на орендну плату, яка продовжує зростати з року в рік на більшості європейських ринків.

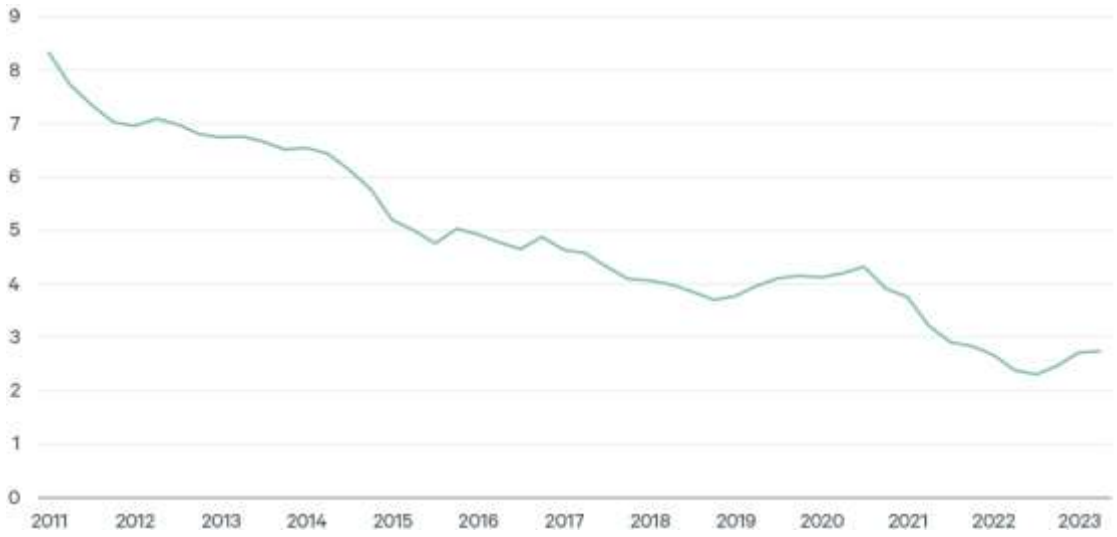


Рис.3.1. Зміни на ринку логістики

За останнє десятиліття в європейському секторі логістики відбулися кардинальні зміни, коли попит на простір різко зріс, зокрема у відповідь на зміни поведінки внаслідок пандемії. Зменшення поглинання зараз є ознакою уповільнення ринку. Однак деякі фактори впливу починають стабілізуватися. Прогноз для сектора залишається позитивним, прогнозується, що він буде кращим за ринок у цілому. Ми вважаємо, що попит мешканців перевищить історичні середні значення (до пандемії). Кілька важливих структурних факторів підкріплюють наш погляд, який ми окреслимо в цій статті.

Європейське логістичне використання (на десяти найбільших ринках) склало 24,1 мільйона квадратних метрів за 12 місяців до другого кварталу 2023 року. Порівняння з піковим показником у 35,1 мільйона квадратних метрів, досягнутим роком раніше, може викликати занепокоєння. Однак пік був досягнутий через те, що компанії шукали більше логістичного простору, щоб відповісти на підвищений попит споживачів електронної комерції, викликаний пандемією. Як такий, він не є відповідним орієнтиром. Охоплення за останні 12 місяців все ще приблизно на 10% перевищує середній показник, зафіксований за період 2014-2019 років. Крім того, як зазначено в останньому опитуванні CBRE European Logistics Occupier Survey, окупанти все ще перебувають у режимі експансії в Європі. 67% респондентів повідомили, що вони планують розширити свій європейський логістичний слід. На сьогоднішній день уповільнення поглинання лише незначно вплинуло на рівень вакансій. Загальноєвропейська вакантність дещо вища, ніж була рік тому, але залишається нижчою за 3%, порівняно із середнім показником у 2015-2019 роках, який становив 4,5%. Низька вакантність продовжує чинити тиск на орендну плату, яка продовжує зростати з року в рік на більшості європейських ринків.

Незважаючи на те, що останніми роками в секторі логістики спостерігалося значне зростання попиту споживачів, очікувалося, що рекордні рівні, які спостерігалися в 2021 і 2022 роках, не збережуться в довгостроковій перспективі.

Ймовірно, попит знову встановиться близько до рівня, який спостерігався в роки, що безпосередньо передували пандемії.

Звичайно, попит (і пропозиція) продовжуватимуть коливатися під впливом циклічних факторів, але, що важливіше, кілька структурних факторів попиту залишаються на місці. Деякі з основних ми розглянемо нижче.

Електронна комерція останнім часом гальмувала розвиток і, ми впевнені, повернеться до зростання в середньостроковій перспективі. Електронна комерція є найбільш згадуваним рушієм структурного попиту на логістичну нерухомість, за оцінками, на кожен додатковий 1 мільярд доларів продажів електронної комерції потрібен 1 мільйон квадратних футів (93 000 квадратних метрів) спеціального логістичного простору. Однак попит на електронну комерцію може бути неоднозначним, оскільки власники приступають до спалахів експансійної діяльності, перш ніж зупинятися.

Сьогодні ми опинилися в одній із таких пауз. За останній рік на власників електронної комерції припало 5% від загального числа користувачів, що нижче від піку пандемії в 20% і середнього показника до пандемії в понад 10%. Зростання електронної комерції після пандемії неминуче сповільнилося, оскільки доступ до фізичної роздрібної торгівлі було відновлено, але все ще є значний запас для подальшого зростання. За оцінками CBRE, у 2022 році на електронну комерцію припадало 18% європейських роздрібних продажів, а до 2027 року ця частка зросте до 24%.

Частка електронної комерції в роздрібних продажах, Європа, % від загального обсягу.

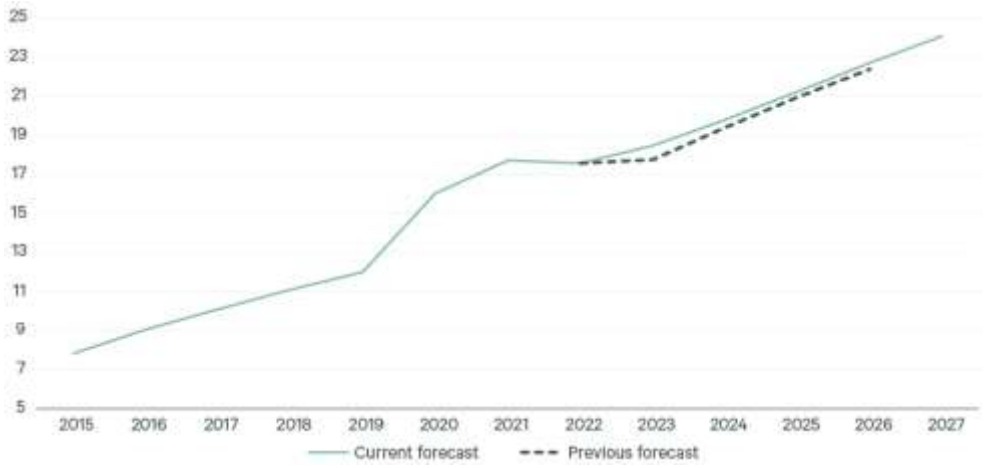


Рис.3.2. Зворотна логістика та її дінаміка

Новим наслідком постійного зростання продажів електронної комерції є проблема повернених товарів. Процес переміщення товарів від клієнтів назад до продавців і виробників відомий як зворотна логістика. Звичайні роздрібні продавці, хоч і менш зручні, ніж покупки в Інтернеті, пропонують можливість побачити, помацати та приміряти десятки речей, щоб забезпечити найкращу посадку, розмір і зовнішній вигляд. З огляду на те, що споживачі відходять від фізичних місць, у багатьох увійшло в звичку купувати речі «на примірку» з наміром повернути речі, які їм не подобаються.

Дослідницька компанія Statista повідомляє, що станом на червень 2023 року 53% респондентів опитування у Великобританії надіслали назад товар після того, як замовили його в Інтернеті протягом останніх 12 місяців. Це показник у два-три рази більше, ніж для товарів, куплених у магазині. Оскільки споживачі очікують доставки того ж або наступного дня, а також можливості безкоштовного повернення товарів, роздрібні торговці враховують це у своїх бізнес-моделях, що призводить до подальшого збільшення попиту на логістичні простори.

Окрім електронної комерції, ширша реконфігурація глобальних ланцюгів постачання продовжить стимулювати попит на логістичні простори. Ланцюги поставок, які зупинилися на ранніх стадіях пандемії, залишалися під значним стресом протягом тривалого періоду, оскільки споживачі зосереджували свої

витрати на товарах, які часто виготовлялися у віддалених частинах земної кулі. Щоб наздогнати попит, на початку 2022 року товарні запаси на підприємствах єврозони зросли на значні 60 мільярдів євро порівняно з попереднім роком. Зростання за такими темпами було аномалією, але вплинуло на планування ланцюжка поставок у найближчому майбутньому через потребу зберігати більші запаси поблизу споживача чи кінцевого користувача.

Незважаючи на виклики, спричинені послабленням пандемії, проблеми з ланцюгом поставок залишаються головною проблемою для європейських компаній. Протягом багатьох років підприємства в Європі переносили виробництво продукції у віддалені місця, часто в Азіатсько-Тихоокеанський регіон. Нещодавні глобальні економічні потрясіння та збої в ланцюжку постачання висвітлили тривалість і складність того, як ми отримуємо продукти, які виготовляємо, транспортуємо та споживаємо. Зростаюча вартість робочої сили, вартість транспорту, геополітичні чинники та соціальний вплив, серед іншого, спонукають підприємства перевіряти свої стратегії пошуку та постачання. Як наслідок, підприємства єврозони все більше розглядають можливість розміщення виробництва та постачання на ближніх територіях. Згідно з опитуванням CBRE European Logistics Occupier Survey, 17% респондентів повідомили, що вони вже мали виробництво або постачальників у Європі.

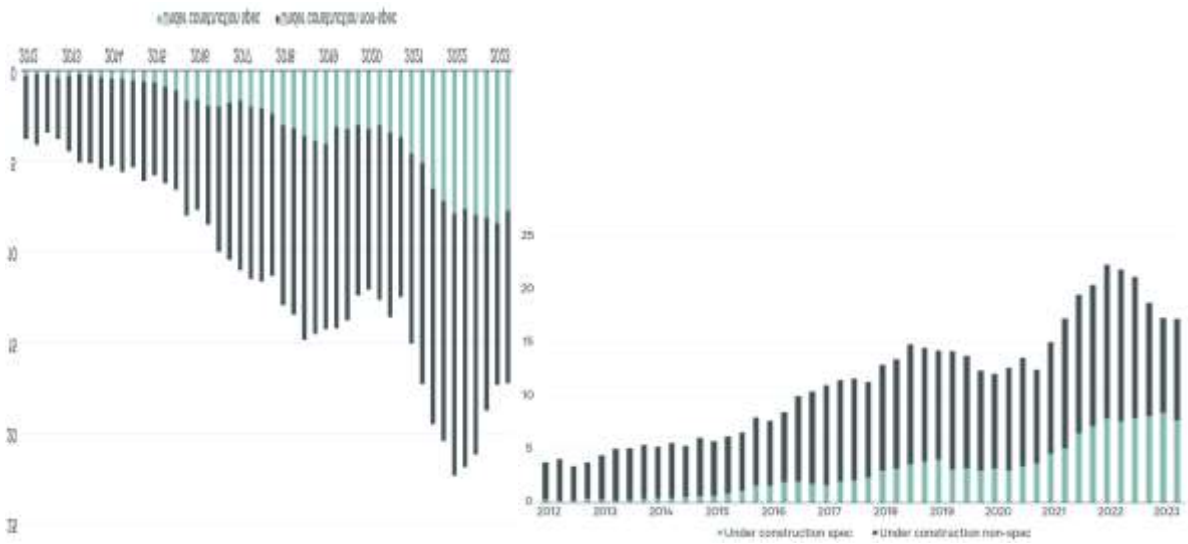


Рис.3.1. Обсяги інвестицій

Опитування, проведене АББ у 2022 році, показало, що 74% європейських компаній планували перепрофілювати або прибережні операції, щоб «побудувати стійкість свого ланцюжка поставок у відповідь на нестачу робочої сили, потребу в більш стійкому глобальному сліді та глобальну невизначеність».

Переміщення виробництва ближче до ринків споживання стає більш привабливим, коли економічні переваги офшорної діяльності порівняно зі збереженням контролю та гнучкості більше не сприяють віддаленим місцям. Неаршорінг разом з іншими інвестиційними рішеннями сприяв значному зростанню попиту мешканців на площі. Ці будівлі, особливо на більшій частині спектру розмірів, швидше за все, будуть побудовані відповідно до потреб.

Майбутній попит з боку орендарів буде важче задовольнити через значно менший вільний простір, ніж у роки до пандемії. Будівельна активність, пройшовши свій пік і впавши на 20% з початку 2022 року, не змінить істотно баланс попиту та пропозиції на ринку. Очікується подальший тиск на зростання орендної плати, оскільки попит продовжує випереджати пропозицію.

3.2. Продаж через електронну комерцію.

Оскільки продажі через електронну комерцію та очікування клієнтів щодо легкого повернення продовжують зростати, можливості зворотної логістики є вирішальними для забезпечення хорошої взаємодії з клієнтами.

Давайте поглянемо на деякі головні тенденції, які ми очікуємо побачити в європейській реверсивній логістиці у 2023 році.

Автоматизовані системи управління поверненням на світі.

Багато європейських компаній досі стикаються з ручними паперовими процесами повернення, які є неефективними та призводять до вищих витрат і помилок.

Відповідно до даних Національної федерації роздрібної торгівлі (NRF) за 2021 рік роздрібні продавці зазвичай мають справу із середнім рівнем повернення товару 17%. Однак експерти відзначають, що відсоток повернення може досягати 30% під час пікового сезону святкових покупок наприкінці року. На цих високих рівнях процес зворотної логістики готовий до автоматизації.

За даними NRF, у 2021 році споживачі повернули товарів на суму близько 760 мільярдів доларів. Деякі аналітики очікують, що прибутки від продукту цього року перевищать 1 трильйон доларів. Величезні масштаби повернення підкреслюють важливість зворотної логістики, спонукаючи все більше компаній шукати способи кращого управління цим процесом. Варіанти вдосконалення включають застосування роботизації та автоматизації.

У 2023 році ми побачимо, що більше компаній впровадять автоматизовані системи керування поверненнями, які забезпечать безперебійне цифрове повернення для клієнтів. Ці системи відстежують повернення від ініціювання через перевірку, відшкодування та процес перепродажу чи утилізації. Вони зменшують час, витрати та вплив на навколишнє середовище.

Компанії споживчих товарів і роздрібні торговці інвестуватимуть у ці системи, щоб отримати видимість і контролювати процес повернення.

Просте викидання або утилізація повернених товарів більше не є стійким або економічно ефективним. У 2023 році більше європейських компаній зосередяться на ремонті та перепродажі повернених товарів. Для побутової електроніки, інструментів, приладів та інших товарів тривалого користування це може означати ремонт, заміну компонентів і перепродаж товарів як відремонтованих. Для роздрібних товарів це може включати перепакування товарів і їх перепродаж. Ця тенденція дозволить компаніям максимізувати вартість, отриману від прибутку, а також підтримувати цілі екологічної стійкості.

Партнерство зі спеціалізованими постачальниками послуг – важливе.

Управління зворотною логістикою всередині компанії вимагає значних ресурсів і досвіду. У 2023 році ми побачимо, як багато європейських компаній

середнього розміру вирішать передати частину або всі свої операції зворотної логістики стороннім фахівцям.

Європейські логістичні компанії, які є членами IFA, прагнуть об’єднати зусилля зі своїми клієнтами, щоб розробити реверсивний логістичний процес, який не тільки приносить користь навколишньому середовищу, але й позитивно впливає на ефективність бізнесу.

Ці постачальники послуг мають масштаб, інфраструктуру та знання, щоб ефективно обробляти повернення. Вони також можуть перепродати або належним чином утилізувати повернуті товари за максимальною вартістю. Використання партнерів із зворотної логістики дозволяє компаніям зосередитися на своєму основному бізнесі, забезпечуючи при цьому високий рівень обслуговування.

Логістика - це переміщення товарів з одного місця в інше. Логістика Азії та Європи відрізняється, тому що існує два різних типи економіки. Азія більше зосереджена на виробництві, а Європа – на послугах. Економіка Азії більше орієнтована на виробництво, тоді як економіка Європи орієнтована на споживання. Це означає, що економіка Азії більшою мірою залежить від експорту товарів, ніж від їх імпорту, тоді як Європа імпортує більше, ніж експортує. У результаті галузь логістики в Азії значно відрізняється від індустрії логістики в Європі. Ось деякі цікаві факти про логістичну галузь кожного регіону, які можуть допомогти вам краще зрозуміти відмінності.

Компанії споживчих товарів і роздрібні торговці інвестуватимуть у ці системи, щоб отримати видимість і контролювати процес повернення.

Просте викидання або утилізація повернених товарів більше не є стійким або економічно ефективним. У 2023 році більше європейських компаній зосередяться на ремонті та перепродажі повернених товарів. Для побутової електроніки, інструментів, приладів та інших товарів тривалого користування це може означати ремонт, заміну компонентів і перепродаж товарів як відремонтованих. Для роздрібних товарів це може включати перепакування товарів і їх перепродаж. Ця тенденція дозволить компаніям максимізувати вартість, отриману від прибутку, а також підтримувати цілі екологічної стійкості.

Партнерство зі спеціалізованими постачальниками послуг

Управління зворотною логістикою всередині компанії вимагає значних ресурсів і досвіду. У 2023 році ми побачимо, як багато європейських компаній середнього розміру вирішать передати частину або всі свої операції зворотної логістики стороннім фахівцям.

Європейські логістичні компанії, які є членами IFA, прагнуть об'єднати зусилля зі своїми клієнтами, щоб розробити реверсивний логістичний процес, який не тільки приносить користь навколишньому середовищу, але й позитивно впливає на ефективність бізнесу.

Ці постачальники послуг мають масштаб, інфраструктуру та знання, щоб ефективно обробляти повернення. Вони також можуть перепродати або належним чином утилізувати повернуті товари за максимальною вартістю. Використання партнерів із зворотної логістики дозволяє компаніям зосередитися на своєму основному бізнесі, забезпечуючи при цьому високий рівень обслуговування.

Логістика - це переміщення товарів з одного місця в інше. Логістика Азії та Європи відрізняється, тому що існує два різних типи економіки. Азія більше зосереджена на виробництві, а Європа – на послугах. Економіка Азії більше орієнтована на виробництво, тоді як економіка Європи орієнтована на споживання. Це означає, що економіка Азії більшою мірою залежить від експорту товарів, ніж від їх імпорту, тоді як Європа імпортує більше, ніж експортує. У результаті галузь логістики в Азії значно відрізняється від індустрії логістики в Європі. Ось деякі цікаві факти про логістичну галузь кожного регіону, які можуть допомогти вам краще зрозуміти відмінності.

Логістична галузь Азії більше залежить від експорту товарів, ніж від їх імпорту. Однак йдеться не лише про експорт товарів, а й про експорт товарів та імпорт інших продуктів, які підтримують галузь.

Наприклад, так само, як ви не доставляєте банани з Європи до Азії, ви не доставляєте електроніку чи мобільні телефони з Європи до Азії, що, у свою чергу, не є великим рушієм азіатської економіки. Натомість найважливішими рушійними силами є експортери інших видів товарів, наприклад одягу. Азіатсько-

Тихоокеанський регіон також більше акцентує увагу на відносинах експортер-постачальник, а не споживачів. В Азіатсько-Тихоокеанському регіоні дві третини торгівлі припадає на експортерів та імпортерів. Це означає, що Азіатсько-Тихоокеанський регіон – це переважно економіка покупців.

У галузі логістики в Азії домінують малі та середні компанії, які транспортують такі товари, як електронні товари, з Китаю, Японії чи Кореї до Німеччини чи Великобританії. У транспортному секторі Азії домінують морські, повітряні та автомобільні перевезення. Більшість азіатських компаній у цьому секторі є малими та середніми компаніями, оскільки вони покладаються на менші інвестиції в сектор інфраструктури та логістики. Середня вантажна компанія в Азії перевозить на 40% більше, ніж середня вантажна компанія в Європі, і на 35% більше, ніж середня вантажна компанія в Америці. Ці великі обсяги створені попитом в Азії та Європі.

На сьогоднішній день азійська галузь логістики стала більш автоматизованою, ніж у Європі. Кількість транспортних вантажівок, наприклад, у Китаї набагато більша, ніж у Європі. 27,83 мільйона транспортних вантажівок у Китаї становили майже половину всіх вантажівок на дорогах Азії та Тихоокеанського регіону в 2019 році, тоді як у Європі було лише 6,2 мільйона вантажівок у 2021 році. У середньому дві вантажівки їдуть дорогою на кожну машину в Європі, тоді як у У Китаї на кожну людину їде одна вантажівка. У перспективі це приблизно в чотири рази більше вантажівок, ніж людей у Європі.

Хоча в Азії набагато більше вантажівок, кількість вантажів, що перевозяться вантажівками, в Азії також набагато більша, ніж у Європі.

Крім того, багато азіатських країн можуть очікувати надзвичайного зростання своїх внутрішніх економік. Очікується, що зростання ВВП в Азії становитиме 4,5 відсотка, що більш ніж удвічі перевищує середній світовий показник у 2,0 відсотка. До 2025 року 30 відсотків світового споживання буде припадати на Азію. Хоча Китай, Японія та Індія залишатимуться найбільшими логістичними ринками в Азії; Індія, Індонезія, В'єтнам і Таїланд демонструють найвищий потенціал зростання в регіоні.

У той час як вантажі, що переміщуються через найбільш завантажені порти світу в Китаї, є робочими конячками світових ланцюгів постачання, порт Антверпена в Бельгії вважається найбільшим і найсучаснішим портом у світі. Порт є одним із найстаріших у світі, але за останні кілька десятиліть він значно змінився, став ще більшим, складнішим і ефективнішим.

Європейські порти побудовані секціями, які тягнуться на милі. Доки з'єднані лабіринтом підземних тунелів, а деякі з них навіть простягаються під море.

Традиційно галузь логістики Європи була зосереджена на фізичному переміщенні товарів. Це означає, що товари повинні бути доставлені з одного місця в інше. Значна частина європейських товарів перевозиться морським транспортом. Швидкість, з якою товари можуть переміщатися, залежить від їх призначення. Зазвичай швидкість доставки в Європі становить від чотирьох до восьми днів. Інші продукти, які проходять через логістичну систему регіону, включають текстиль, одяг, продукти харчування, хімікати та побутову електроніку. Розвиток електронної комерції та зростання великих інтернет-магазинів у Європі збільшили кількість вантажів у європейській транспортній системі.

Логістика в Європі більш розвинена, ніж в Азії, через те, що це набагато більш розвинена економіка, ніж в Азії. Однією з причин, чому Європа є більш розвиненою, є наявність союзу. По суті, профспілкові країни, такі як Німеччина, мають більше ресурсів і працівників, ніж країни Азії. Інша причина полягає в тому, що Європа має більш складну промисловість, ніж Азія. Прикладом більш складної промисловості є аерокосмічна промисловість порівняно з автомобільною чи електронною.

Система постачання в Європі дуже довга. Це означає, що доставка в Європі набагато дорожча. Іншими словами, якщо доставка одиниці певного товару з Азії до Європи коштує дорожче, ніж доставка тієї самої одиниці з Європи до Азії. Потім ця додаткова вартість доставки перекладається на споживача у вигляді вищих цін. Наприклад, якщо ви відправляєте автомобіль з Японії до Європи, це

займе більше часу, ніж якщо автомобіль було доставлено з Європи до Японії. Тому кінцева вартість для споживача буде набагато вищою.

Очікується, що європейський ринок вантажних перевезень і логістики зросте більше ніж на 3% протягом 2021-2026 років.

У 2020 році інвестиції в логістику в Європі зросли до 38,64 мільярда євро. Це зумовлено значним зростанням електронної комерції в Європі. Ключові параметри, що сприяють зростанню ринку, включають економічне зростання, зростання населення та зростання індустріалізації. Тим не менш, відсутність зобов'язань уряду щодо розвитку морських портів або мереж доріг і реконфігурації ланцюгів постачання, із зростанням місцевих одиниць виробництва та споживання, таким чином, перешкоджають зростанню ринку.

Ставки на вантажні перевезення на європейських дорогах зросли в жовтні 2020 року та перевищили докризовий рівень. Індекс спотових цін на європейські автомобільні вантажні перевезення в жовтні 2020 року був на 1,2% вищим, ніж у жовтні 2019 року. Він також був на 3,6% вищим, ніж у вересні 2020 року.

Протягом останніх п'ятнадцяти років Китай швидко розвивався як світова виробнича столиця. Незважаючи на те, що трудове законодавство Китаю не таке, як у західних країнах, бурхлива обробна промисловість змусила багато західних компаній перенести свої виробничі потужності в Китай. Незважаючи на це, Китай усе ще відстає від європейського логістичного ринку в деяких аспектах, але швидко наздоганяє.

Незважаючи на різні демографічні характеристики ринку логістики, Азія та Європа стикаються з подібними проблемами із затримками доставки та високими цінами. Обидва регіони намагаються знайти нові шляхи вирішення цього питання і пропонують свої рішення.

Як видно з цієї публікації, кожен регіон у світі має свою окрему галузь логістики. Головне розуміти те, що, незважаючи на те, що галузь логістики є різноманітною сферою, між лідерами світового ринку кожного регіону є певні подібності. Тому вам важливо розуміти відмінності та подібності, щоб ви могли приймати найкращі бізнес-рішення для власного бізнесу.

Азія є другою за величиною світовою економікою після США. У той час як Азія є найважливішою економікою для багатьох глобальних компаній, Європа є місцем, де вони повинні створити свій глобальний слід, а європейська галузь логістики є однією з найсильніших у світі. Континент відомий як «Старий континент», але, згідно з даними Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР), він є одним із регіонів світу, що найбільш швидко розвиваються. Низьке населення континенту, високий рівень життя та чудова транспортна інфраструктура роблять його ідеальним місцем для компаній, щоб створити свій логістичний слід.

У поточному році перед загальнонаціональним ринком логістики постало завдання, пов’язане з двома рекордними результатами, досягнутими за аналогічні періоди попередніх років. Незважаючи на те, що він не зміг цього зробити, загальна площа складів і логістики склала приблизно 4,5 мільйона м² після перших трьох кварталів (-32% порівняно з 1-3 кварталами 2022 року), ситуацію з попитом усе ще можна вважати дещо послабленою через економічну економіку. і фактори геополітичної невизначеності, але все ще хороші в цілому (лише -12 % порівняно з десятирічним середнім показником).

Найважливіші детермінанти, які обмежують загальний результат використання, включають, насамперед, складні умови для розробки проектів, подальший дефіцит доступного простору в основних логістичних регіонах і за їх межами, а також зростаючу важливість продовження оренди існуючих об’єктів.

Диференційована картина виникає, перш за все, щодо імпульсів попиту різних груп власників: компанії з автомобільного сектору зараз генерують потужний імпульс оренди, з Daimler Truck у Хальберштадті (260 000 м²), Volkswagen у Зальцгіттері (210 000 м²), іншим виробником автомобілів. у Біттерфельд-Вольфені (86 000 м²) і BMW у Пільстінгу (73 000 м²), на які припадає чотири найбільші угоди поточного року. Завдяки цьому промисловий і виробничий сектор зміг зрівнятися з і без того дуже високим результатом минулого року, досягнувши, серед іншого, Tesla Gigafactory. Він навіть зафіксував найвищу частку в довгостроковому порівнянні (44%).

Проте логістичні компанії також продемонстрували високі результати, склавши 28 %, що менше, ніж 12 місяців тому, але водночас представляють найважливішу групу попиту на провідних ринках з понад 40 %. Важливим фактором для компаній є послідовне вдосконалення власних ланцюгів постачання, особливо у великих столичних регіонах, і додавання логістичних центрів поблизу центрів міст. У той час як у попередні роки, внаслідок постійного зростання значення сектору електронної комерції, роздрібні компанії були в першу чергу одними з найважливіших драйверів поглинання, зараз вони становлять лише 19%.

Вісім найважливіших логістичних ринків (Берлін, Кельн, Дюссельдорф, Франкфурт, Гамбург, Лейпциг і Мюнхен), які займають близько 1,49 млн м², майже на 40% нижчі за показник за перші три квартали 2022 року. загальний імпульс у секторі розробки проектів і зусилля багатьох орендарів продовжити оренду є основними причинами, чому часто неможливо задовольнити попит на більші об’єкти нерухомості, як у новобудовах, так і в існуючих об’єктах.

Також вражає, що з Лейпцигом (264 000 м²), Гамбургом (246 000 м²), Франкфуртом (245000 м²), Берліном (231 000 м²), Мюнхеном (221 000 м²) і Рурським регіоном (238000 м²) не менше шести найкращих логістичних компаній. регіони показали порівняльні результати в межах відносно невеликого діапазону охоплення. Це можна розглядати як ознаку того, що найважливіші логістичні центри стикаються з порівнянними загальними умовами з жорсткими ринками оренди та серйозними вузькими місцями в кожному випадку.

На цьому тлі не дивно, що тенденція зростання орендних ставок продовжилася протягом року. У середньому за останні 12 місяців як найвища, так і середня орендні ставки зросли ще на 12%. Мюнхен залишається найдорожчим місцем (10,50 €/м²), однак Гамбург зараз також перевищив позначку 8 €/м² (8,10 €/м²). Далі йдуть Берлін (7,90 €/м²), Франкфурт (7,75 €/м²), Дюссельдорф і Кельн (обидва 7,50 €/м²). У Рурському регіоні (6,90 євро/м²) і Лейпцигу (5,80 євро/м²) також спостерігалося значне зростання.

Загальнонаціональний ринок логістики також навряд чи досягне результату в діапазоні двох чудових минулорічних результатів за підсумками року. Тим не

менш, ринкова діяльність на сьогоднішній день показала, що базу попиту можна оцінити як дуже різноманітну. З покращенням економічної перспективи можна також припустити, що залучення торгових компаній до ринкової діяльності, ймовірно, знову зросте.

Крім того, поточного року ринок оренди також змінився на користь невеликих міських приміщень і добре зв'язаних середніх логістичних центрів у багатьох великих місцях у поточному році через фактори пропозиції. Незважаючи на те, що вони забезпечують високий рівень динамічності, вони не мають вирішального впливу на захоплення, як здача в оренду великих великих коробок.

Під час посилення співвідношення попиту та пропозиції, описаного вище, орендна плата також зазнає подальшого тиску вгору. Проте ця тенденція вже не буде такою динамічною, як в останні роки.

Економісти погоджуються з тим, що «відкриті» економіки розвиваються швидше, ніж «закриті»: міжнародна торгівля має потенціал для сприяння економічному зростанню через збільшення зовнішнього попиту на товари та послуги, водночас надаючи споживачам більший вибір (і часто нижчі ціни), сприяючи підвищенню ефективності та продуктивності, а також підтримуючи інновації. Підприємства та домогосподарства з більшою ймовірністю споживатимуть товари та послуги від міжнародного партнера, якщо такі транзакції вільні від тарифів та інших торговельних бар'єрів, що дозволяє товарам і послугам перетинати кордони безперешкодно та ефективно.

На практичному рівні це означає, що політика міжнародної торгівлі Європейського Союзу (ЄС) була розроблена навколо сприяння взаємному відкриттю ринків і лібералізації торгівлі, створюючи нові можливості для підвищення рівня торгівлі (як товарами, так і послугами), інвестицій, інновацій і зростання продуктивності.

Намагаючись залишатися конкурентоспроможними, сучасні ділові відносини виходять далеко за межі міжнародної торгівлі товарами та послугами. Дійсно, зростає залежність від різних форм промислової організації, включаючи: іноземні філії, закордонні інвестиції, злиття, спільні підприємства, субпідряди,

офшори або ліцензійні угоди. Прямі іноземні інвестиції (ПІІ) є однією з таких економічних стратегій і є предметом цієї статті.

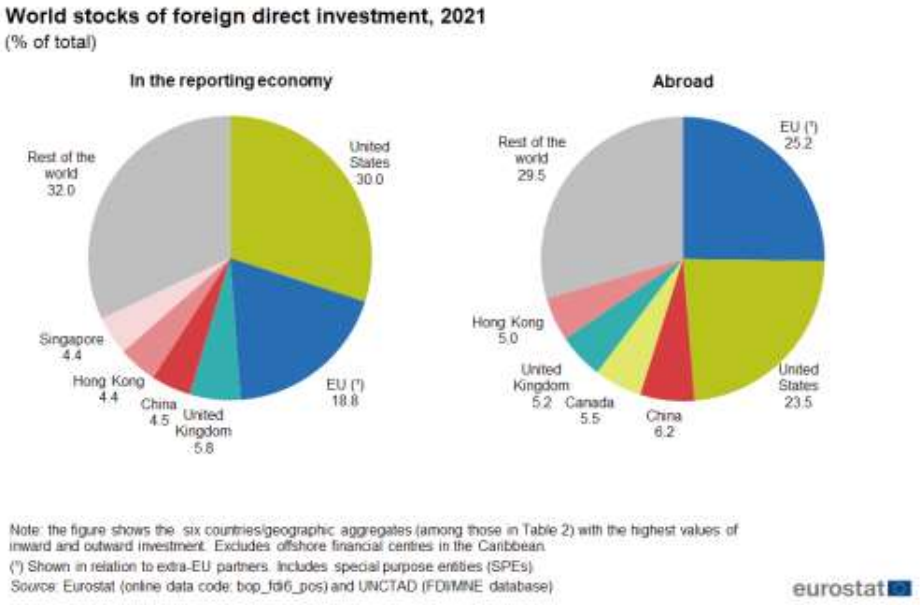


Рис.3.4. – Статистика інвестицій

Деякі економісти стверджують, що, порівняно з міжнародною торгівлею, ПІІ створюють глибші зв’язки між економіками, тим самим стимулюючи передачу технологій і сприяючи обміну ноу-хау, що, у свою чергу, підвищує продуктивність і робить економіку більш конкурентоспроможною. Уряди часто використовують економічні аргументи як причину для залучення ПІІ, виходячи з того, що вони можуть сприяти економічному зростанню та створювати робочі місця.

З іншого боку, інші економісти наводять низку контраргументів, підкреслюючи роль, яку відіграють деякі багатонаціональні підприємства у «вилучення» ресурсів або експлуатації нижчих трудових та екологічних стандартів у приймаючих економіках. Крім того, існує також значна кількість літератури про корпоративну відповідальність, етику та методи оптимізації або уникнення податків, які можуть бути використані багатонаціональними

підприємствами. Таким чином, залишається значна дискусія щодо мотивів і ефекту перерозподілу ПІІ.

Дані для світу та країн, що не входять до ЄС, конвертовано з доларів США в євро. Середньорічні обмінні курси використовувалися для потоків ПІІ та курси на кінець року для запасів (позицій) ПІІ.

Моделі глобалізації в торгівлі та інвестиціях ЄС – це онлайн-публікація Євростату, яка представляє короткий виклад останніх статистичних даних Європейського Союзу (ЄС) щодо економічних аспектів глобалізації, зосереджуючись на моделях торгівлі та інвестицій ЄС.

Намагаючись залишатися конкурентоспроможними, сучасні ділові відносини виходять далеко за межі міжнародної торгівлі товарами та послугами. Дійсно, зростає залежність від різних форм промислової організації, включаючи: іноземні філії, закордонні інвестиції, злиття, спільні підприємства, субпідряди, офшори або ліцензійні угоди. Прямі іноземні інвестиції (ПІІ) є однією з таких економічних стратегій і є предметом цієї статті.

Деякі економісти стверджують, що, порівняно з міжнародною торгівлею, ПІІ створюють глибші зв’язки між економіками, тим самим стимулюючи передачу технологій і сприяючи обміну ноу-хау, що, у свою чергу, стимулює продуктивність і робить економіку більш конкурентоспроможною. Уряди часто використовують економічні аргументи як причину для залучення ПІІ, виходячи з того, що вони можуть сприяти економічному зростанню та створювати робочі місця.

З іншого боку, інші економісти наводять низку контраргументів, підкреслюючи роль, яку відіграють деякі багатонаціональні підприємства у «вилучення» ресурсів або експлуатації нижчих трудових та екологічних стандартів у приймаючих економіках. Крім того, існує також значна кількість літератури, присвяченої корпоративній відповідальності, етиці та методам оптимізації або уникнення податків, які можуть бути використані багатонаціональними підприємствами. Таким чином, залишається значна дискусія щодо мотивів і ефекту перерозподілу ПІІ.

ВИСНОВКИ І РЕКОМЕНДАЦІЇ

Актуальність теми «Управління митною логістикою в умовах воєнного часу» є безсумнівною у воєнний час, оскільки відбувається кардинальна зміна напрямків руху потоків товарів та транспортних послуг, що забезпечують українські підприємства сировиною та матеріалами, волонтерів та оборонців необхідним ресурсом для ведення війни з росією, експортні підприємства для постачання продукції у різних напрямках та отримання валютної виручки для встановлення зовнішнього балансу та скасування торговельних обмежень. Об’єктом дослідження є митна логістика, яка складається з етапів руху матеріальних потоків через митні кордони України на експорт та в імпорті, транзиті та зберігання на відповідних складах та терміналах. Предметом

дослідження в кваліфікаційній роботі є робота митного підрозділу підприємства на митному терміналі та на митному складі для забезпечення випуску товарів у вільний обіг та руху їх в транзиті.

Метою роботи є пошук та формулювання можливостей щодо прискорення проходження вантажами митних процедур та формальнстей на українському кордоні та інших супутніх кордонах.

Для досягнення мети кваліфікаційної роботи були поставлені наступні завдання:

- дослідити теорію питання митних операцій та логістики міжнародних перевезень на митному кордоні України;
- проаналізувати сучасний стан проблеми митних перевезень та накопичення партій товару на митних складах і терміналах;
- знайти оптимальні шляхи руху та місця зберігання товару та різних вантажів для зниження транспортно-складських видатків.

В першому розділі кваліфікаційної роботи здійснюється пошук та формування понятійного теоретичного апарату митної справи, логістики та міжнародних транспортних перевезень в сфері імпортно-експортної діяльності та обігу вторинної сировини.

В другому розділі здійснюється аналіз діяльності підприємства, що здійснює операції з транспортування, зберігання, закупівлі у населення та юридичних осіб вторинної сировини, накопичення товарних партій для внутрішнього споживання та експорту.

В третьому розділі розглядається підприємство, у контексті його недоліків та можливі шляхи удосконалення його діяльності в сфері митної логістики, реалізації митних операцій та накопичення товарних та транспортних партій, що робить доцільним транспортування певним видом транспорту.

У результаті проведеного дослідження реалізується ідея зниження транспортних видатків та підвищення маржинальності фірми у результаті організації ефективної митної логістики.

Роботу виконано із використанням спеціальних та загальнонаукових методів дослідження: аналізу, синтезу інформації, навчальної та наукової літератури з менеджменту та фінансів, статей та фактографічної інформації.

Дипломну кваліфікаційну роботу виконано на 50 стр., 21 джерело інформації, 5 таблиць, 5 рисунків, без додатків.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

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., Двуліт 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

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

7. The State Statistics Service of Ukraine (2024). Transport. Available at: https://ukrstat.gov.ua (Accessed 04 May 2024). [in Ukrainian].

8. State Customs Service of Ukraine (2024). Statistics and registers. Available at: https://customs.gov.ua (Accessed 04 May 2024). [in Ukrainian].

9.Дятлова В.В., Єрохін Д.В. Транспортне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності: логістичний підхід. Проблеми та перспективи забезпечення стабільного соціально-економічного розвитку. Серія «Економіка». Випуск 299, 2016, с. 282-289.

10.Грицина Л.А., Кошівська М.В. Сучасний стан та перспективи розвитку транспортної логістики в Україні. Інфраструктура ринку : електрон.наук.-практ. журн. Одеса, 2018. Вип. 18. С. 11-18. URL: http://www.market-infr.od.ua/journals/2018/18_2018_ukr/5.pdf (дата звернення 10.01.2022).

11. Кобилюх О.Я., Гірна О.Б., Гаєва Л.І. Ключові аспекти транспортної логістики в умовах пандемії Covid-19. Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Економіка і управління. Том 31 (70). № 4, 2020, с. 117-122. URL: http://www.econ.vernadskyjournals.in.ua/journals/2020/31_70_4/31_70_4_1/23.pdf (дата звернення 10.01.2022).

12. Пеленський Р.О. Специфіка логістики при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД) підприємствами України. Науковий вісник Львівського національного університету ветеринарної медицини та біотехнологій імені С.З.

Ґжицького. 2012. №2-4 (52). URL: https://cyberleninka.ru/article/n/spetsifika-logistiki-pri-zdiysnenni-zovnishnoekonomichnoyi-diyalnosti-zed-pidpriemstvami-ukrayini (дата обращения: 06.01.2022).

13. Решетнікова О.В., Даниленко В.І., Боровик Т.В. Логістична інфраструктура як стратегічний елемент розвитку зовнішньоекономічної діяльності вітчизняних підприємств. Економічний, організаційний та правовий механізм підтримки і розвитку підприємництва: колективна монографія; за ред. О. В. Калашник, Х. З. Махмудова, І. О. Яснолоб. Полтава: Видавництво ПП «Астрая», 2020, с. 143-150.

14. Румянцев А. П., Коваленко Ю. О. Світовий ринок послуг: навчальний посібник. Київ: Центр навчальної літератури, 2006, 456 с.

15.Структура зовнішньої торгівлі послугами за видами. Архів за 2020 рік. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/ (дата звернення 15.01.2022).

16. Тонких О. Г. Теоретичні аспекти міжнародної транспортної логістики як складової формування конкурентоспроможності країни. Проблеми та перспективи забезпечення стабільного соціально-економічного розвитку. Серія «Економіка». Том 19. Випуск 306, 2018, с. 147-154.