

КЛЮЧОВІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ В УМОВАХ ПАНДЕМІЇ COVID-19

Сищенко К.О.

Науковий керівник: Лісна А.Г.

Національний фармацевтичний університет, Харків, Україна

Ekaterinasyshenko@gmail.com

Вступ. Як свідчать результати досліджень, пандемія COVID-19 змінила не тільки життя багатьох людей, а й ситуацію на глобальному і місцевих ринках. У всьому світі відбулося значне скорочення виробничих потужностей у зв'язку з закриттям кордонів між країнами і введенням режиму самоізоляції. Поширення епідемії порушило звичні торговельні зв'язки між виробниками і споживачами, спричинила серйозні зміни в діяльність підприємств, у тому числі і фармацевтичних. Криза викликала дисбаланс вантажопотоків, пов'язаний зі змінами попиту, припиненням виробничої діяльності та введених обмежень: відбулося зменшення обсягів вантажопотоків в світовому і локальних масштабах у зв'язку із закриттям кордонів країн, масове закриття підприємств, зростання курсу долара, ізоляція населення, зниження попиту та купівельної спроможності, а також, стан страху і невизначеності у споживачів. Багато фармацевтичних підприємств (ФП) по всьому світу закривалися на карантин, в результаті чого перевозити стало нічого й нікому; відсутність простих, зрозумілих правил гри в умовах карантину для представників фармацевтичного ринку тощо. Карантинні заходи, вжиті з метою зменшення поширення захворюваності, спричинені COVID-19 суттєво вплинули на транспортну систему України, в тому числі на ринок перевезень фармацевтичної продукції.

За прогнозами Міжнародного валютного фонду (МВФ), внаслідок негативного впливу поширення захворюваності COVID-19 передбачається одна з найсерйозніших рецесій в історії: падіння світового валового внутрішнього продукту (ВВП) у 2021 р. очікується до мінус 4,9%, що перевищує падіння 2008-2009 рр. У МВФ вважають, що найбільше падіння очікується для країн, з розвинутою економікою – орієнтовно на 8%. Зокрема, в США – 8%, Німеччині – 7,8%, Франції – 12,5%, Великобританії – 10,2%. Для країн, що розвиваються, включно з Україною, МВФ прогнозує падіння ВВП на 5,8%.

Зазначимо, що в структурі перевезень вантажів за видами транспорту в Україні за 1995-2020 рр. частка перевезень фармацевтичної продукції займала від 5% до 7%. Враховуючи той факт, що спалах захворювання розпочався у Китаї вкінці 2019, офіційно визнаний Всесвітньою Організацією Охорони Здоров'я пандемією у березні 2020 р., ще не пройшло достатньо часу щоб

проаналізувати та оцінити вплив, спричинений епідемією. Відтак, малодослідженою на сьогодні залишається проблема впливу коронавірусу на перевезення фармацевтичної продукції в світі та Україні, зокрема. Надзвичайна актуальність даної проблеми в світових масштабах потребує вивчення досвіду виходу з пандемічної кризи на ринку перевезень. Постає потреба в ідентифікуванні основних факторів впливу на такий вид перевезення, ризиків й викликів, які залишаються актуальними і на сьогодні на ринку транспортних послуг.

Мета дослідження. Визначається як формування елементів розвитку транспортно-експедиційних підприємств в умовах пандемії COVID-19, які базуються на основі поєднання попереднього аналізу ринку транспортних послуг з умовами сьогодення.

Методи дослідження. Абстрактно-логічний; монографічний і системного аналізу, порівнянь тощо.

Отримані результати. Як вже зазначалося, в останній час перспективно та швидкими темпами відбувається розвиток одного із сегментів ринку логістичних послуг – сфери перевезень фармацевтичної продукції та пов'язаної з нею транспортної експедиції. Потреба у розвитку ринку транспортних послуг очевидна. Не тільки рівень витрат, але й якість пропонованих послуг, у тому числі і базових, не відповідає поточним потребам ФП та завданням розвитку країни.

Транспортні перевезення фармацевтичної продукції на період карантину не зазнають значних збитків у порівнянні з іншими сферами діяльності, однак і тут присутній ряд проблем, пов'язаних з обмеженням руху між областями, блокпостами і перевітками, що зменшують вантажопотік та впливають на втрату часу між транспортуваннями. Інші проблеми у транспортній логістиці на період карантину включають в себе брак водіїв, можливе зростання тарифів на вантажоперевезення, відсутність зворотних контейнерів для перевезень тощо.

Тобто пройшла істотна зміна ситуації як на місцевих, так і на глобальних ринках. Запровадження карантинних заходів вплинуло на діяльність транспортних компаній, зокрема, крім обмеження руху вантажного транспорту, відбулося скорочення клієнтів цього сегменту ринку. Загалом експерти прогнозують скорочення вантажоперевезень на європейському ринку мінімум на 40%. Відбуваються істотні зміни в кадровій політиці багатьох ФП, вони переводять своїх працівників на віддалену форму праці, що, відповідно, вимагає оптимізації та автоматизації всіх бізнес-процесів на ФП.

Подолати спад на ринку транспортних перевезень фармацевтичної продукції та залишитися конкурентоспроможними зможуть лише ті компанії,

що спроможуться вибудувати політику зменшення постійних і змінних витрат із найменшими втратами для бізнесу.

Без добре організованої логістики неможливий ніякий рух фармацевтичної продукції і переміщення людей.

Транспортно логістична інфраструктура є сполучною ланкою між виробництвом і споживанням, обслуговує процес руху фармацевтичної продукції, створює необхідні умови для задоволення попиту, скорочення часу реалізації товарів, прискорення обороту капіталів, зниження витрат руху фармацевтичної продукції і цін, формування ефективного конкурентного середовища. Поліпшення сервісу, збільшення швидкості поставки, професіоналізація логістичних послуг стають необхідними чинниками, які допоможуть подолати стагнацію бізнесу.

На сьогоднішній день достатньо важко спрогнозувати терміни завершення пандемії, подальших карантинних заходів, темпів зростання захворювання чи ймовірності піку захворюваності. Вжиті заходи щодо уникнення поширення COVID-19 в світі дали поштовх для суттєвих зрушень та змін в міжнародній торгівлі, логістиці, глобальних фармацевтичних ланцюгах постачань та в кожній без винятку галузі економіки. Проаналізовані за даною проблемою, праці вітчизняних та зарубіжних науковців, менеджерів, дало змогу виокремити особливості успішного та невдалого державного управління транспортною інфраструктурою різних країн світу в період пандемії в сфері перевезень фармацевтичної продукції. Необхідно зазначити, що країни ухвалювали рішення щодо протидії поширенню захворюваності, підтримуванні виробничо-господарської діяльності суб'єктів фармацевтичного ринку по різному. Ухвалені на різних рівнях управління рішення, як показав час, не завжди були вчасними, дієвими та обґрунтованими. Пандемія коронавірусу стала викликом в роботі світової транспортної системи. Водночас показала його критичний вплив як на функціонування економіки, так і на рівень якості життя населення.

Висновки. Подальші розвідки будуть полягати у більш детальному всебічному аналізуванні впливу епідемії COVID-19 на ринок перевезень фармацевтичної продукції, а також, вивченню та оцінюванні цього впливу як фактору ризику.