

22. 2012. <https://doi.org/10.1186/2251-712X-8-22>
5. Wang G., Dou W., Zhu W., Zhou N. The effects of firm capabilities on external collaboration and performance: The moderating role of market turbulence *Journal of Business Research*, 68 (9) (2015), pp. 1928-1936.
 6. Zagurskiy O., Pivtorak M., Bondariev S., Demin O., Kolosok I. Methods of reliability management in supply chain. Proceedings of 22st International Scientific Conference Engineering for Rural Development 24-26.05.2023 Jelgava, LATVIA. 76-84.
 7. Zagurskiy O., Savchenko L., Makhmudov I., Matsiuk V. Assessment of socio-ecological efficiency of transport and logistics activity. Proceedings of 21st International Scientific Conference Engineering for Rural Development 25-27.05.2022 Jelgava, LATVIA. 543-550.

УДК: 339.146.2

Зоя Соколова

*к.е.н., доцент, доцент кафедри міжнародних економічних відносин, бізнесу та туризму
Факультет міжнародних відносин Національного авіаційного університету, Україна
zoya_family@ukr.net*

ПЕРСПЕКТИВИ МОДЕРНІЗАЦІЇ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАННЯ В АФРИЦІ

PROSPECTS FOR MODERNIZING SUPPLY CHAINS IN AFRICA

Анотація. Обґрунтовано важливість ефективних ланцюгів постачання в країнах Африки для економічного розвитку та забезпечення доступу до африканських ринків. Вказані існуючі проблеми ланцюгів постачання на африканському континенті і наведені можливі шляхи їх подолання.

Abstract. The importance of effective supply chains in African countries for economic development and ensuring access to African markets is substantiated. The existing problems of supply chains on the African continent are indicated and possible ways to overcome them are indicated.

Ключові слова: ланцюги поставок, Африка, транскордонна торгівля, цифрові технології, проблеми безпеки.

Key words: supply chains, Africa, cross-border trade, digital technologies, security problems.

Особливістю африканських ринків є великі ресурси та широке різноманіття. Для компаній, які прагнуть розширювати масштаби своєї діяльності, континент пропонує мозаїку всіляких можливостей: від галасливих ринків Лагоса та Луанди до технологічних центрів Найробі. Для африканських країн це виступає потужним потенціалом для економічного зростання. Однак, цьому заважає комплексна проблема неефективних ланцюгів постачання з дуже поганою інфраструктурою. Це призводить до того, що витрати на ланцюги постачання і логістику в Африці є занадто високими [5, р. 4].

Зокрема, транскордонна торгівля в Африці все ще є дорогою та займає більше часу, ніж в інших регіонах світу. Середня вартість імпорту контейнера в Африці становить близько 2492 дол. США порівняно з 935 дол. США у Східній Азії та Тихому океані та 1488 дол. США в Латинській Америці та Карибському басейні [4, р. 50]. Ціни на транспортні послуги в Африці дуже високі у порівнянні з іншими регіонами, особливо для країн Африки, які не мають виходу до моря. Підраховано, що автомобільне транспортування у Камеруні, Малі та Кот-д'Івуарі на 40 % дорожче, ніж у Франції (де рівень робочої сили вищий) і в шість разів дорожче, ніж у Пакистані [5, р. 5]. З 4 портів Камеруну (Дуала, Лімбе, Крібі і Тіко) головний порт Дуала обробляє близько 95% імпортованих товарів в країну і служить морським портом для країн, які не мають виходу до моря, таких як Чад, ЦАР і Конго (Браззавіль). В середині 2010-х років склалася ситуація, що при регулярних операціях на рівні 80% річна потужність цього порту була близько 7 млн тонн при розрахунковій місткості зберігання понад 11 млн тонн, що обумовлює тривалі затримки суден і вантажів в середньому на 3 — 4 дні [5, р. 6]. Взагалі, за деякими оцінками, витрати, пов'язані з логістикою, збільшують ціни на товари в Африці до 75 % [2, р. 3].

До того, африканські країни торгують більше з рештою світу, ніж одна з одною: інтра-регіональна торгівля хоч і зростає, але все ще зберігається відносно низькою, лише 15 % від загального обсягу торгівлі континенту, порівняно з 68 % в Європі та 58 % в Азії [4, р. 50].

Однією з найбільших перешкод для економічного підйому в Африці є нерозвинена логістична інфраструктура, яка часто перешкоджає ефективній торгівлі та доступу до ринків. Розвиток логістичної інфраструктури, в першу чергу включає інвестування в модернізацію транспортних мереж — доріг, залізниць, портів. При тому, важливо реалізувати інтеграцію ланцюгів поставок в економічні процеси, що є основою успішного розширення ринків. Покращена логістична інфраструктура повинна ефективно з'єднати постачальників та діючі торгові мережі, щоб створити безперервні потоки товарів від виробників до споживачів, що забезпечить стабільне насичення ринків [1], [6].

Практика підтверджує, що покращена інфраструктура скорочує час транзиту, знижує витрати та підвищує загальну надійність ланцюжка поставок. Наприклад, будівництво залізниці стандартної колії з міста-порт Момбаса до столиці Найробі в Кенії, яке було запущене у 2018 році, дозволило значно скоротити час транзиту вантажів [6]. Іншим успішним прикладом є створення Агентства сприяння транзитному транспорту Центрального коридору (англ. Central Corridor Transit Transport Facilitation Agency – CCTTFA) у Східній Африці. Його створили у 2006 році п'ять держав: Бурунді, ДРК, Руанда, Танзанія, Уганда, у 2023 році до них приєдналися Малаві та Замбія. Це – інтегрована мультимодальна транспортно-логістична мережа, яка з'єднує його держави-члени з морем через порт Дар-ес-Салам (Танзанія). Серед різних досягнень цього агентства доцільно виділити те, що транзитний час між портом Дар-ес-Салам і кордонами виїзду скоротився в середньому до 3 днів з початкових 5 днів в 2014 році, скоротилися консульські збори між Танзанією та ДРК і Угандою зі 100 до 50 дол. США [3].

Наступним завданням для покращення функціонування ланцюгів постачання в Африці є втілення цифрових технологій, що дозволить підвищити їхню ефективність та прозорість. В Африці це може революціонізувати спосіб відстеження, управління та доставки товарів. Безперервна робота компаній зможе бути забезпечена через різні інновації — від блокчейну для безпечних транзакцій до Інтернету речей (IP, англ. Internet of things — IoT) [6].

Крім технічного покращення логістичної інфраструктури, важливо спростити різні процедури та правила оформлення для торговельних операцій, особливо транскордонних. Транскордонна торгівля є критичною складовою економічного зростання в Африці. Спрощенню процедур для ведення зовнішньої торгівлі сприятимуть регіональні торгові угоди зі створенням регіональних інтеграційних об'єднань, і також Африканська континентальна зона вільної торгівлі (AfCFTA), спрямовані на спрощення цих процесів шляхом зменшення торговельних бар'єрів і сприяння економічній інтеграції. Такі угоди полегшують транскордонну діяльність компаній, сприяють регіональній торгівлі та покращують доступ до ринків [6].

Для вирішення вищевказаних завдань необхідно забезпечити навчання людського капіталу, що є важливим фактором особливо при впровадженні цифрових технологій. Без кваліфікованих людських ресурсів покращення ланцюгів постачання є неможливим [5, р. 9].

При забезпеченні вищевказаних вимог, вирішальне значення для досягнення максимальної ефективності та мінімізації збоїв у роботі ланцюгів постачання належить ефективному управлінню з боку компанії. Це включає стратегічне планування, прийняття рішень у реальному часі та глибоке розуміння динаміки імпорту та експорту. Щоб залишатися конкурентоспроможними, компанії повинні прийняти інноваційні стратегії розвитку ланцюгів поставок. Наприклад, впровадження системи своєчасного обліку запасів може зменшити витрати на зберігання запасів або покращити грошовий потік, що є важливим для роботи на динамічних ринках [1], [6].

Крім проблем факторів виробництва (людські ресурси та капітал — інвестиції, технології, інновації), в Африці ланцюги поставок також страждають від проблем небезпеки. До них належать військовий екстремізм, бандитизм, транснаціональна організована

злочинність, піратство тощо. Надмірна залежність від сухопутних маршрутів для транскордонної торгівлі робить африканські ланцюги поставок небезпечними [2, р. 10-14].

Для вирішення проблеми безпеки країнам Африки необхідно розробити відповідну стратегію. Національні уряди повинні визначити найбільш ефективні ланцюги поставок і визначити їх пріоритетність для розвитку інфраструктури та забезпечення безпеки; сприяти кращій комунікації та співпраці між державними службами, включаючи також митні та прикордонні органи, щоб дозволити торговельним та безпековим відомствам працювати разом. Важливо втілювати підходи до співпраці на основі інклюзивного мислення замість екстрактивного, яке саме й веде до транскордонній злочинності. Також необхідна більша участь приватного сектору для вирішення основних соціально-економічних проблем, які призводять до конфліктів в Африці. Необхідно, щоб суб'єкти приватного сектору сприяли покращенню обміном інформацією з урядовими інститутами про існуючі загрози безпеці [2, р. 15-16].

Треба додати, що в Африці намічаються тенденції поліпшення ланцюгів поставок через внутрішні чинники.

Для поліпшення ланцюгів постачання в Африці поступово розвиваються авіатранспортні послуги. Близько 80% товарів в Африці перевозяться дорогами, але поступово зростає перевезення вантажів повітряним транспортом, хоча воно все ще набагато нижче середнього світового рівня в світі. За даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA) у період з червня 2021 року по червень 2022 року в Африці відмічено збільшення обсягів вантажів на 5% і збільшення пропускну здатності африканських авіаліній на 10,3%. Цей вид транспорту є дорогим, а в Африці його дороговизна ще обтяжена іншими проблемами: обмежена лібералізація повітряного простору, високі аеропортівські збори, проблеми безпеки та недосконалої інфраструктури аеропортів. В січні 2018 р. була запущена ініціатива щодо створення Єдиного африканського ринку повітряного транспорту (англ. The Single African Air Transport Market — SAATM) для зниження витрат і підвищення ефективності авіатранспортних послуг. Тому, цілком ймовірно, в майбутньому ця ситуація буде покращуватися.

Також треба зазначити, що окремі країни в Африці вже модернізують ланцюги постачання, що обумовлено необхідністю поліпшення своїх ланцюгів створення вартості. Наприклад, Мозамбик, який є одним із провідних світових постачальників графіту, виробляючи 30 тис. т на рік (у 2022 році) із запасами приблизно 25 млн т. Графіт не використовується в звичайних транспортних засобах, але близько 66,3 кг цього мінералу використовується в електромобілях, а саме в акумуляторах. Очікується, що до 2028 року попит на нього перевищить 2 млн т. Тому для покращення своїх поставок графіту на світовий ринок з 2013 року уряд Мозамбіку збільшив витрати на інфраструктуру, спрямовану на підвищення ефективності внутрішньої інфраструктури [7, р. 75-77].

В Африці в реалізації величезного економічного потенціалу континенту критично важливе значення відіграє покращення функціонування ланцюгів постачання. Інвестуючи в інфраструктуру та технології управління ланцюгами поставок, африканські країни зможуть стимулювати втілення інновацій, підвищувати ефективність, що забезпечить зростання на всьому континенті. Проблеми з покращення роботи ланцюгів постачання повинні вирішуватися з одного боку на рівні держав, з іншого — на рівні компаній.

Поліпшення ланцюгів постачання на африканських ринках є можливим. Це вимагає узгоджених зусиль урядів, компаній та інвесторів. За допомогою правильної інфраструктури, технологій та стратегій управління Африка зможе запропонувати широкі можливості для економічного зростання, розширення ринків та доступу до них. В результаті, покращені ланцюги постачання сприятимуть ефективнішій інтеграції економік африканських країн у світову економіку, виробничі процеси яких все більше залежать від глобалізації ланцюгів поставок і створення вартості.

Література

1. Трушкіна Н.В., Кітріш К.Ю. Управління ланцюгами постачань у контексті концепції індустрія 4.0. Ефективна економіка. № 12, 2020. DOI: 10.32702/2307-2105-2020.12.74 (Дата звернення: 23.10.2024).
2. Adebayo Adeleke, Teniola Tayo. AfCFTA Implementation: Supply Chains and Insecurity. Policy Brief. November 23rd, 2022 Supply chains and insecurity threaten the implementation of the AfCFTA | Africa at LSE
3. CCTTFA (Central Corridor Transit Transport Facilitation Agency). <https://centralcorridor-ttfa.org/>
4. Fofack Hippolyte. A Competitive Africa. Economic integration could make the continent a global player. Finance & Development, the IMF's flagship magazine. December 2018. <https://www.imf.org/en/Publications/fandd/issues/2018/12/afcfta-economic-integration-in-africa-fofack> (Дата звернення: 23.10.2024).
5. Kuteyi, D.;Winkler, H. Logistics Challenges in Sub-Saharan Africa and Opportunities for Digitalization. Sustainability 2022, 14, 2399. <https://doi.org/10.3390/su14042399> (Дата звернення: 23.10.2024).
6. Sander T. Improving supply chain connectivity: a key to unlocking Africa's market potential. Medium. May 18, 2024. <https://medium.com/thomasarnosander/improving-supply-chain-connectivity-a-key-to-unlocking-africas-market-potential-db74544a724e> (Дата звернення: 23.10.2024).
7. UNCTAD. Economic Development in Africa Report. 2023. The Potential of Africa to Capture Technology-Intensive Global Supply Chain.

УДК: 339.9:005.932]:355.01

Мильничук Тетяна

к.е.н., доцент, доцент кафедри торговельного підприємництва і логістики,

ДТЕУ, Україна

t.mylnychuk@knute.edu.ua

Личак Анастасія

здобувач першого (бакалаврського) рівня вищої освіти спеціалізація «Логістична діяльність»

ДТЕУ, Україна

nastia3074@gmail.com

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИКИ В УМОВАХ ВІЙНИ

PROBLEMS OF THE DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL LOGISTICS IN THE CONDITIONS OF WAR

Анотація. Наукова робота присвячена актуальній проблемі розвитку міжнародної логістики в умовах воєнних дій. Дослідження зосереджено на аналізі викликів, з якими стикається логістична інфраструктура України внаслідок збройного конфлікту. У роботі розглядаються такі аспекти, як руйнування транспортної інфраструктури, зміна торговельних маршрутів, перебої з постачанням палива та енергоресурсів, а також вплив санкцій на логістичні операції.

Abstract. The scientific work is devoted to the actual problem of the development of international logistics in the conditions of military operations. The study focuses on the analysis of the challenges faced by the logistics infrastructure of Ukraine as a result of the armed conflict. The work considers such aspects as the destruction of transport infrastructure, changes in trade routes, interruptions in the supply of fuel and energy resources, as well as the impact of sanctions on logistics operations.

Ключові слова. Міжнародна логістика, війна, транспортна інфраструктура, безпека, стійкість.

Key words. International logistics, war, transport infrastructure, security, sustainability.

Сучасний світ характеризується глобалізацією економіки, яка вимагає від країн ефективної інтеграції в міжнародні торгові та логістичні мережі. Розвинена логістична інфраструктура залучає іноземні інвестиції, створює нові робочі місця та стимулює розвиток суміжних галузей. Водночас оптимізація логістичних процесів дозволяє зменшити витрати, скоротити час доставки та підвищити якість обслуговування, що зміцнює конкурентоспроможність українських експортерів на світових ринках. [5] Таким чином, ефективна міжнародна логістика є критично важливою для економічного зростання, диверсифікації експорту та підвищення добробуту громадян України [3]. Проте, у умовах