

УДК 338.47:656

Смирнова Наталя Василівна
кандидат економічних наук,
доцент кафедри менеджменту
Одеського державного аграрного університету
ORCID 0000-0002-7482-4606
petuniya3@gmail.com

ОЦІНКА МАКРОСЕРЕДОВИЩА ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ

Анотація

Розглянуто сутність і складові макросередовища логістичної діяльності підприємства. Проаналізовано фактори міжнародного та національного логістичного макросередовища. Здійснено PEST-аналіз факторів макросередовища логістичної діяльності в Україні.

Встановлено, що зовнішнє середовище підприємств логістичної сфери бізнесу є не досить сприятливим для їх ефективної діяльності. В більшій мірі негативно на підприємства впливають фактори економічної та соціальної сфери. Це свідчить про нестабільну економічну ситуацію в країні. Така позиція не дає можливості швидкого руху логістичних потоків, що не сприяє розвитку економіки в цілому по країні та по кожному окремому підприємству.

Отримані результати можуть бути використані для формування логістичної стратегії керівниками і спеціалістами вітчизняних логістичних організацій та прийняття ним більш досконалих управлінських рішень.

***Ключові слова:** логістична діяльність; макросередовище логістичної діяльності; логістична інфраструктура; транспортні послуги; перевезення; система; підприємство.*

UDC 338.47:656

Smirnova Natalya V.
Ph.D., Associate Professor of Management
Odessa State Agrarian University
ORCID <https://orcid.org/0000-0002-7482-4606>
e-mail: petuniya3@gmail.com

ESTIMATION OF THE LOGISTICS ACTIVITY MACROENVIRONMENT IN UKRAINE

Abstract

The logistics system, like any material system, exists in a specific external environment, which covers all the elements and factors that are outside the system. The external environment includes objects external to the logistics system, which participate in the formation of its integration properties indirectly, through individual components of their systems or the system as a whole.

And the most important group of environmental factors for the existence of the logistics system are the macro-environment factors. If the macro-environment is favorable, logistics activities

will be able to develop successfully, under the influence of negative factors of the macroeconomic environment, it may decline. Therefore, its analysis is very important for organizations involved in logistics activities, strategic decisions, which indicates the relevance of the research topic..

During the research the methods of index analysis, trend-analysis. structure analysis, ranking method, PEST-analysis have been used.

The essence and components of the enterprise logistics activity macroenvironment have considered. Factors of the international and national logistics macroenvironment have analyzed. The PEST-analysis of factors of the logistics activity macroenvironment in Ukraine has carried out.

The influence of political and legal factors: Ukrainian-Russian armed conflict, growth of state institutions rating, unfinished legal framework, cooperation with EU, low rating of Ukraine on LPI indicator, imperfect state regulation, open policy have analyzed.

Among the economic factors of influence GDP growth per capita, real wage growth, negative foreign trade balance, loss of international competitiveness, high inflation, unsatisfactory state of transport infrastructure, high interest rates on loans have considered.

Social factors: population decline, reduction of unemployment, increase of democracy, reduction of higher education rating, low qualification of logistics specialists have studied.

The influence of the following technological factors: unavailability of logistics experience of advanced countries, acceleration of technology development, availability of state program of sustainable logistics, significant number of digital innovations in logistics, improvement of digital mobile communications have assessed.

It is established that the external environment of the enterprises of the logistics sphere of business is not favorable enough for their effective activity. Economic and social factors have a greater negative impact on enterprises. This indicates an unstable economic situation in the country. This position does not allow for the rapid movement of logistics flows, which does not contribute to the development of the economy as a whole in the country and for each individual enterprise.

The obtained results can be used to form a logistics strategy by managers and specialists of domestic logistics organizations and make better management decisions.

Key words: *logistics activity; macro-environment of logistics activity; logistics infrastructure; transport services; transportation; system; enterprise.*

Вступ. В сучасних умовах одним із найактуальніших завдань вдосконалення умов для розвитку економіки країни є формування сприятливого макросередовища логістичної діяльності.

Логістична система, як і будь-яка матеріальна система, існує в конкретному зовнішньому середовищі, яке охоплює всі елементи та фактори, що знаходяться поза межами даної системи. До зовнішнього середовища відносяться зовнішні по відношенню до логістичної системи об'єкти, які беруть участь у формуванні її інтеграційних властивостей опосередковано, через окремі компоненти своїх систем або системи в цілому.

І при цьому найважливішою групою факторів зовнішнього середовища для існування логістичної системи є саме фактори макросередовища. Якщо макросередовище буде сприятливим, логістична діяльність зможе успішно розвиватися, під дією негативно діючих факторів макроекономічного середовища вона може прийти в занепад. Тому його аналіз є досить важливим для прийняття організаціями, які задіяні в логістичну діяльність, стратегічних рішень, що засвідчує актуальність теми дослідження.

Аналіз останніх досліджень свідчить, що визначення категорії «макроекономічне середовище логістичної діяльності» та його складові

елементи є не досить чіткими.

Н.М. Тюріна, І.В. Гой, І.В. Бабій до логістичного макросередовища (зовнішнього середовища опосередкованого впливу) відносять наступні чинники впливу: політичні, економічні, правові, технологічні, соціально-культурні, географічні та екологічні. Автори вважають, що дія цих чинників на логістичну діяльність аналогічна дії на будь-яку іншу функціональну діяльність, що має місце в організації [1].

В.С. Пономаренко, К.М. Таньков, Т.І. Лепейко до факторів зовнішнього середовища відносять такі зовнішні обмеження як: особливості попиту на логістичне обслуговування; суспільна думка про логістичну діяльність підприємства; конкурентне середовище; галузеві показники логістичної діяльності та / чи обмеження; параметри та ємність сегменту логістичної діяльності [2].

Поділяємо думку В.Г. Алькеми та О.С. Кириченко, які вважають, що зовнішнє середовище логістичної діяльності є сукупністю факторів, які формують довгострокові рамкові умови функціонування та розвитку і на які суб'єкт логістичної діяльності не може впливати або здійснює лише опосередкований вплив.

При цьому автори виділяють два рівні зовнішнього середовища логістичної діяльності: на верхньому рівні ієрархії зовнішнього середовища функціонування суб'єкта логістичної діяльності знаходиться міжнародне середовище [3, с. 78], а на другому рівні – національне економічне середовище, в якому автори вказують на такі складові, як монетарне, реальне та соціальне середовища, а також макроекономічний і мікроекономічний рівні [3, с. 80].

Отже, аналіз останніх досліджень свідчить, що сутності, складовим та аналізу факторів макроекономічного середовища логістичної діяльності присвячені праці таких українських та зарубіжних науковців, як: Н.М. Тюріна, І.В. Гой, І.В. Бабій [1]; В.С. Пономаренко, К.М. Таньков, Т.І. Лепейко [2]; В.Г. Алькема, О.С. Кириченко [3]; Л.А. Грицина, М.В. Кошівська [4]; І.В. Макалюк, С.Ю. Зінчук [5]; Р.В. Ціщик, Н.В. Котис [6] та інших.

Проте багато питань, пов'язаних з формуванням сприятливих факторів макросередовища в сфері логістичної діяльності є невирішеними і вимагають подальших досліджень.

Метою дослідження є встановлення позитивних і негативних факторів макроекономічного середовища логістичної діяльності для українських організацій.

Результати досліджень. Будь-яке підприємство існує у двох середовищах: зовнішньому і внутрішньому, бо будь-яке підприємство є відкритою системою. Якщо на внутрішнє середовище підприємство може вплинути, то зовнішнє середовище взаємодіє з окремим об'єктом лише в односторонньому напрямі. Саме тому, зростає важливість аналізу зовнішнього середовища для визначення можливостей розвитку та загроз, які можуть чекати у перспективі. Такий аналіз допомагає оцінити можливості підприємства щодо зовнішнього середовища,

підготуватися до виникнення та розробити план заходів для нівелювання можливих загроз.

Логістичним підприємствам часто доводиться пристосовуватись до факторів зовнішнього середовища, вчасно реагувати на зміни, які відбуваються в ньому, іноді навіть перепрофілюючись.

Більшість вчених виділяють чотири великі, основні групи чинників макросередовища, які діють на підприємство: політично-правові, соціальні, економічні та технологічні.

Політична складова макросередовища повинна вивчатися в першу чергу для того, щоб мати уяву про наміри органів державної влади у відношенні розвитку суспільства та про засоби, за допомогою яких держава має намір провадити в життя політику щодо розвитку логістичної діяльності.

Найбільш актуальною проблемою, яка непокоїть українське суспільство, є збройний конфлікт з Росією. Українсько-російський конфлікт триває понад 5 років. І хоча його інтенсивність в 2019 р. не порівняти з ситуацією в 2014-2015 р.р., дана проблема не зникла, а залишається найактуальнішою. Кроки, які робляться на шляху до її вирішення не приносять бажаних результатів. На даний час, весь процес на стадії можливості до переходу до 2 етапу Мінських домовленостей, а саме проведення чесних виборів на окупованій території під наглядом ОБСЄ за так званою формулою Штайнмаєра. Надією на вирішення конфлікту є міжнародна підтримка, яка зміцнюється.

У той же час, відносини влади і громадського суспільства вийшли на новий рівень. Важко говорити про 100 % довіру, але влада стала більш публічною. У тому числі пройшов прес-марафон президента України, який тривав 14 годин, чим побив світовий рекорд.

Як свідчать дані рис. 1, наприкінці жовтня 2020 р. стало відомо, що Україна значно зміцнила свої позиції і піднялася одразу на сім пунктів у рейтингу легкості ведення бізнесу Doing Business-2020, посівши 64-те місце (зі 190) [7]. Останні п'ять років Україна щорічно показує прогрес у цьому дослідженні. Це свідчить про покращення інвестиційного клімату і нові можливості для розвитку логістичної діяльності України.

Також, як свідчать дані рис. 1, позитивні тенденції у 2019 році у державних інституціях, в тому числі на 16 пунктів зріс рейтинг державних інститутів та на 30 пунктів зріс рейтинг впливу уряду на економіку, досягши 43 місця в світі.

Щодо правового регулювання логістичної діяльності то правова база регулювання, як і в багатьох інших сферах, застаріла та не актуальна. До нормативно-правових актів, що стосуються даного питання належать наступні: Господарський кодекс України; Митний кодекс України; Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01.07.2004 № 1955-IV; Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 № 232/94-ВР; Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» від 16.04.1991 № 959-XII; Закон України «Про транзит вантажів» від 20.10.1999 № 1172-XIV; Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року» від 20.10.2010 № 2174-р.; Наказ Міністерства транспорту України та

Міністерства освіти України «Про затвердження Типової програми підготовки та підвищення кваліфікації фахівців» від 07.05.1998 № 172/244 [8].

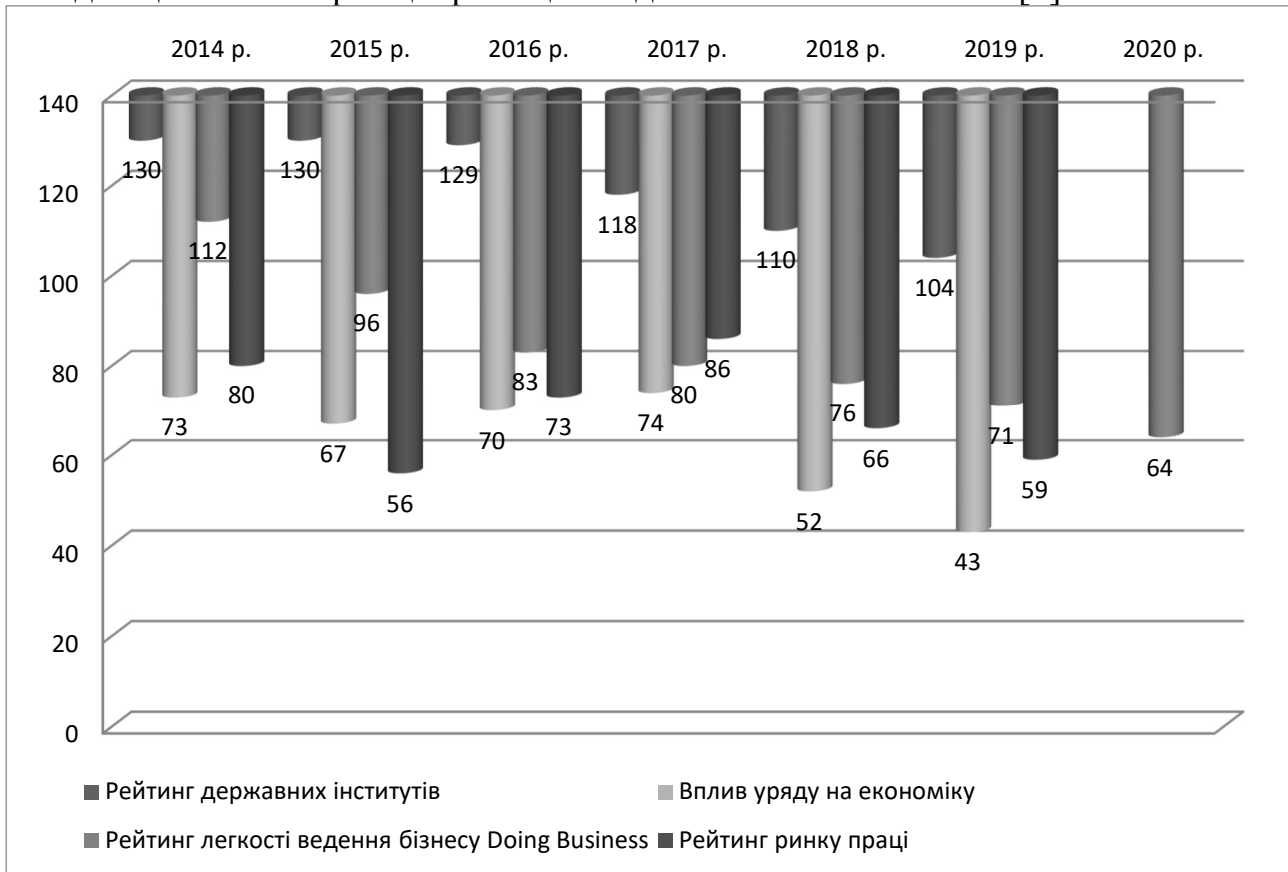


Рис. 1. Динаміка України в глобальних рейтингах

Джерело: побудовано автором за даними [7]

Щоб при роботі не було відхилень або розбіжностей повинен здійснюватися контроль. Перевірка повинна здійснюватися спеціально уповноваженими органами виконавчої влади. Для досягнення мети логістичної діяльності підприємства потрібно здійснювати логістичний аудит, який буде спрямований на залучення пильної уваги до підходу в управлінні ланцюгами поставок.

У «Транспортній стратегії України на період до 2020 року», розробленій Кабінетом Міністрів України, зазначається, що організація перевізного процесу буде базуватися на організаційно-технічній і технологічній взаємодії різних видів транспорту, широкому розвитку інтермодальних та комбінованих перевезень вантажів, заснованих на логістичних принципах [9].

Реальний стан розвитку логістичної діяльності України та її місце в глобальній логістичній мережі об'єктивно визначає Індекс ефективності логістики (LPI) (рис. 2), який раз на два роки публікує Світовий банк. Як свідчать дані Світового банку, протягом 2007-2018 р.р. незмінними лідерами цього Індексу виступали переважно країни Західної Європи (Німеччина, Швеція, Бельгія, Австрія, Нідерланди, Данія, Великобританія, Фінляндія), Японія, Сінгапур та США.

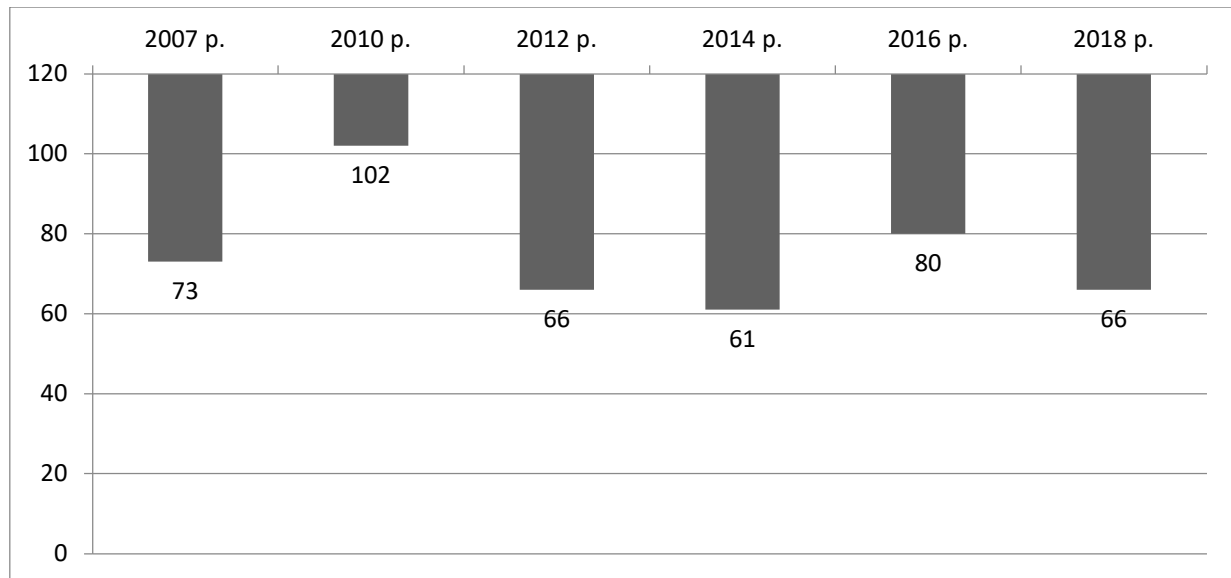


Рис. 2. Місце України у рейтингу Світового банку за показником ефективності логістики LPI (Logistics Performance Index)

Джерело: побудовано автором за даними [10]

Більш детальне вивчення звіту Світового банку «Налагодження зв'язків для підвищення конкурентоспроможності», у якому представлено оцінку країн світу за Індексом ефективності логістики (LPI) 2018 р., показав, що першу десятку місць логістичного рейтингу посіли: Німеччина – 1 місце, Швеція – 2 місце, Бельгія – 3 місце, Австрія – 4 місце, Японія – 5 місце, Нідерланди – 6 місце, Сінгапур – 7 місце, Данія – 8 місце, Великобританія – 9 місце та Фінляндія – 10 місце. Китай опинився на 26-му місці (лише на одну сходинку вище рейтингу 2016 р. – 27 місце). Індія (найбільш швидко ростуча економіка) не потрапила в першу 30-ку, опинившись на 44-му місці, що на 9 позицій нижче від її показника у 2016 р. – 35 місце.

Завершують список у 2018 р. Сьєрра-Леоне, Нігерія, Бурунді, Ангола та Афганістан. З найближчих сусідів України Польща займає 28-ме місце в рейтингу (2016 р. – 33-тє місце), Білорусь – знаходиться на 103-му (2016 р. – 120-те місце). А ось Росія за підсумками 2018 р. перебуває на 75-му місці (2016 р. – 99-те місце) з оцінкою в 2,76 бали, тобто значно відстає від України.

Та варто зазначити, що рівень розвитку логістичної інфраструктури України, за даними LPI, залишає бажати кращого (табл. 1). Так, за підсумками 2018 р. країна посіла 119-те місце в рейтингу, отримавши 2,22 бали з п'яти можливих.

Якщо розглянути субіндекси LPI, то можна побачити, що в 2016 р. найкраще логістика України була оцінена за категорією «Відстеження та контроль», де вона посіла 52-гу позицію. Трохи гірше була оцінена категорія «Своєчасність поставок», в якій Україна посіла 56-те місце. Нижче загальної оцінки країна отримала за інфраструктуру (119-те місце), та міжнародні перевезення (68-ме місце). Також низько Україна була оцінена згідно з критерієм «Митниця», де посіла 89-те місце.

Таблиця 1

Місце України за субіндексами LPI у рейтингу Всесвітнього банку

Роки	Загальний індекс	Субіндекс LPI (місце країни)					
		митниця	інфраструктура	міжнародні перевезення	якість і компетентність	відстеження проходження вантажів	своєчасність поставок
2007 р.	2,55(73)	2,22(97)	2,35(74)	2,53(83)	2,41(90)	2,53(80)	3,31(55)
2010 р.	2,57(102)	2,02(135)	2,44(79)	2,79(84)	2,59(77)	2,49(112)	3,06(114)
2012 р.	2,85(66)	2,41(88)	2,69(70)	2,72(83)	2,85(61)	3,15(50)	3,31(68)
2014 р.	2,98(61)	2,69 (69)	2,65 (71)	2,95 (67)	2,84 (72)	3,2 (45)	3,51 (52)
2016 р.	2,74(80)	2,30(116)	2,49(84)	2,59(95)	2,55(95)	2,96(61)	3,51(54)
2018 р.	2,83(66)	2,49(89)	2,22(119)	2,83(68)	2,84(61)	3,11(52)	3,42(56)

Джерело: побудовано автором за даними [10]

Аналізуючи динаміку показників LPI по Україні з 2007 по 2018 роки, можна констатувати, що найбільший показник країна продемонструвала в 2014 р. (61-е місце і 2,98 бали), найменший – у 2010 р. (102-е місце і 2,57 бали). Але навіть перебуваючи у стані війни, країна показала кращий результат порівняно з 2010 р., коли Україна опустилася на 102-е місце. Виникає запитання: чому Україна знизилася порівняно з 2016 р., коли і дороги будуються, і компанії розвиваються, і послуги нарощуються? Одним із вагомих факторів, що знижують рейтинг країни з погляду ефективності логістики, є наявність на її території збройних конфліктів або військових дій. Окрім того, українська логістика нині є однією з найдорожчих за світовими стандартами. Про це повідомляється в аналітичному огляді, підготовленому експертною організацією VoxUkraine [11].

Динаміку розвитку логістичної транспортної інфраструктури України можна проаналізувати за зміною базових критеріїв (рис. 3).

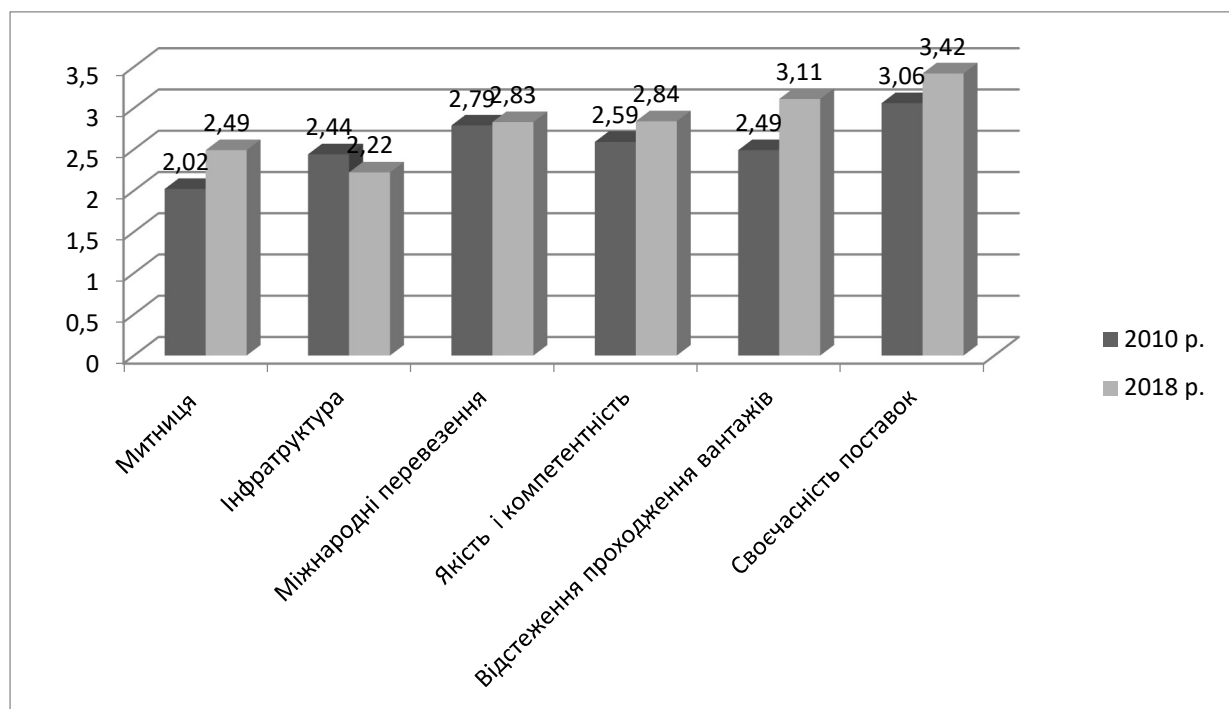


Рис. 3. Розвиток логістичної транспортної інфраструктури в Україні за базовими критеріями рейтингу Всесвітнього банку

Джерело: побудовано автором за даними [91]

Дані рис. 3 свідчать, що, за виключенням інфраструктури, рейтинги за всіма показниками у 2018 р., в порівнянні з 2010 р., зросли.

Загалом порівняно з лідерами Україна на даному етапі розвитку використала свій транзитний потенціал і вигідне географічне положення лише наполовину (рис. 4), тому для поліпшення позицій на світовому логістичному ринку необхідно вирішувати питання розбудови та модернізації логістичної транспортно-митної інфраструктури, залучення іноземних інвесторів, реалізації разом з Євросоюзом спільних програм розвитку.

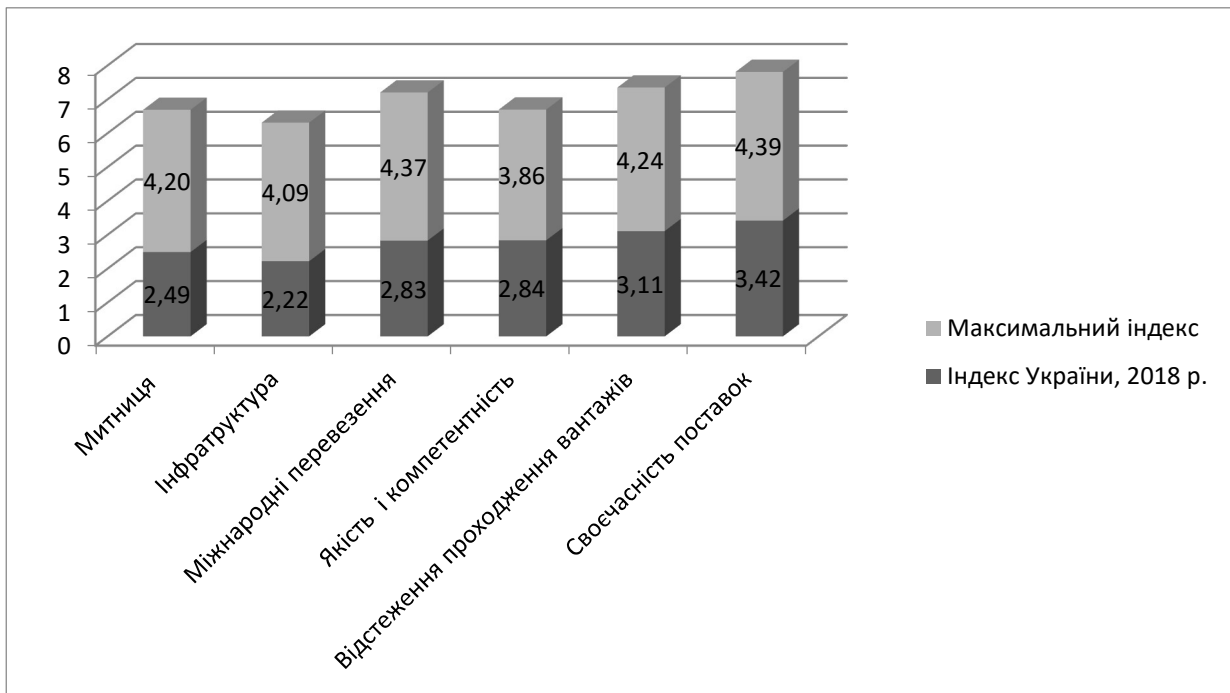


Рис. 4. Співвідношення логістичних параметрів транспортної мережі України та максимально можливих, 2018 р.

Джерело: побудовано автором за даними [10]

Щоб оцінити ступінь привабливості ринку логістики в Україні для іноземних інвестицій, проаналізуємо значення Індексу розвитку ринку логістики в країнах з економікою, що розвивається (Emerging Market Logistics Index – EMLI), який уперше був розроблений у 2010 р. науково-дослідним інститутом Transport Intelligence (Великобританія) [12].

Значного зниження за період з 2014 по 2020 р. зазнали майже всі показники. Погіршення якості роботи митних органів на 17 % пояснюється Світовим банком через зниження таких показників, як: кількість установ, які повинен пройти вантаж під час організації перевезення в напрямках «експорт» та «імпорт»; кількість необхідних документів; час, витрачений на митне очищення вантажу, та інше. Також зниження зазнав розвиток транспортної інфраструктури (погіршився на 6 %). При цьому відчутно зменшилася якість міжнародних перевезень (скорочення становило 14 %). Показник логістичної інфраструктури, який оцінює не тільки розвиненість інфраструктури, а й якість

сервісу та рівень компетенції спеціалістів логістики, зменшився на 11,4 %. На рівні 2014 р. залишився показник своєчасності доставки вантажів.

Загальний показник індексу підраховується на основі трьох проміжних показників: розміру і динаміки розвитку ринку, ринкової сумісності, розвитку транспортних комунікацій. Рейтинг країн за EMLI у 2020 р. наведено в табл. 2.

Як свідчать дані таблиці 2, за даними рейтингу EMLI, у 2020 р. лідирують Китай Індія, та Україна займає лише 27-му позицію із 50 країн. За даними Agility Insights, за рівнем доступності, яка насамперед демонструє розвиток логістичної інфраструктури, Україна в 2020 р. займає 29-те місце; за розміром і темпами зростання ринку – 21-ше, а за сумісністю – 27-ме місце [12].

Таблиця 2

Emerging Market Logistics Index, EMLI, 2020 р.

Рейтинг	Країна	Внутрішні можливості логістики	Міжнародні можливості логістики	Основи бізнесу	Загалом
1	Китай	8,87	9,75	7.17	8,90
2	Індія	8.05	7,54	5.70	7.39
3	ОАЕ	5.57	5.75	9.33	6.36
4	Індонезія	6.33	6.03	5.95	6.14
5	Малайзія	5.30	5.83	8.23	6.07
6	Саудівська Аравія	5.44	5.53	8.17	6.00
7	Катар	5.39	4,85	8.11	5.69
8	Мексика	5.36	6.33	4.91	5.67
9	Таїланд	5.09	5.90	5.97	5.59
10	Туреччина	5.17	5.80	5.77	5.54
...
27	Україна	4.79	4.81	4.64	4.75

Джерело: [12]

На вітчизняному ринку не так активно, як на зарубіжних, але також проходить процес трансформації окремих логістичних структур у логістичних операторів, які займаються наданням комплексу логістичних послуг у цілому. Водночас спостерігається вихід потужних логістичних операторів світового масштабу на український ринок, прихід яких сприятиме загостренню конкуренції та розширенню кола пропозицій [11].

Перспективи розвитку логістичної діяльності в Україні безпосередньо залежать від стану економіки країни. Сфера вантажних перевезень також повністю вписується у цю модель. Чим краще йдуть справи в тих галузях, які користуються її послугами, тим динамічніше розвиваються вантажоперевезення, адже транспорт є природною сполучною ланкою між виробниками, експортерами, імпортерами, торгівлею та іншими важливими секторами вітчизняної економіки. Розглянемо динаміку основних показників сектора вантажних перевезень в Україні за останні п'ятнадцять років – із 1995 р. по 2019 р. (рис. 5).

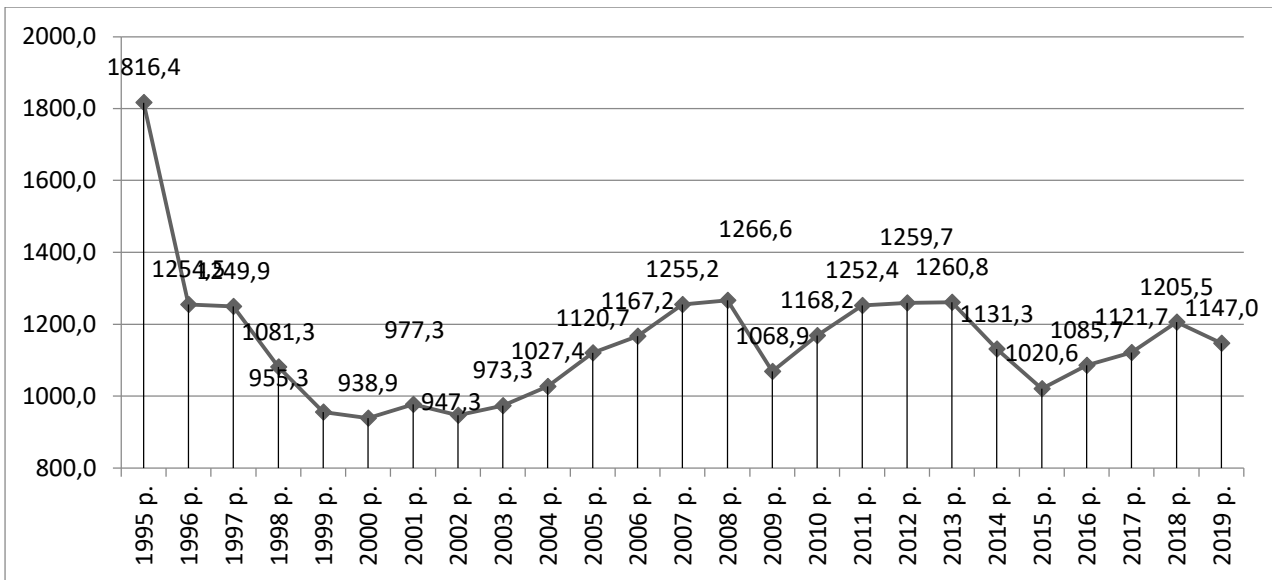


Рис. 5. Динаміка вантажних автомобільних перевезень в Україні, млн. т
Джерело: побудовано автором за даними [13]

Дані рис. 5 свідчать, що обсяг вантажних автомобільних перевезень в Україні за останні п'ятнадцять років скоротився в 1,6 разів – із 1816,4 млн. т в 1995 р. до 1147 млн. т в 2019 р.

На рис. 6 наведено динаміку росту і падіння вантажообігу у мільйонах тонн, а також рівень його залежності від ВВП країни. Як бачимо, найбільше падіння спостерігалось у 2014–2015 рр. Причини кризи всім добре відомі. Проте в останні два роки спостерігається тенденція до відновлення обсягів вантажних перевезень: обсяги за підсумками 2019 р. збільшилися на 0,7 % порівняно з аналогічним показником 2017 р., зменшившись на 0,2 % порівняно з аналогічним показником 2018 р.

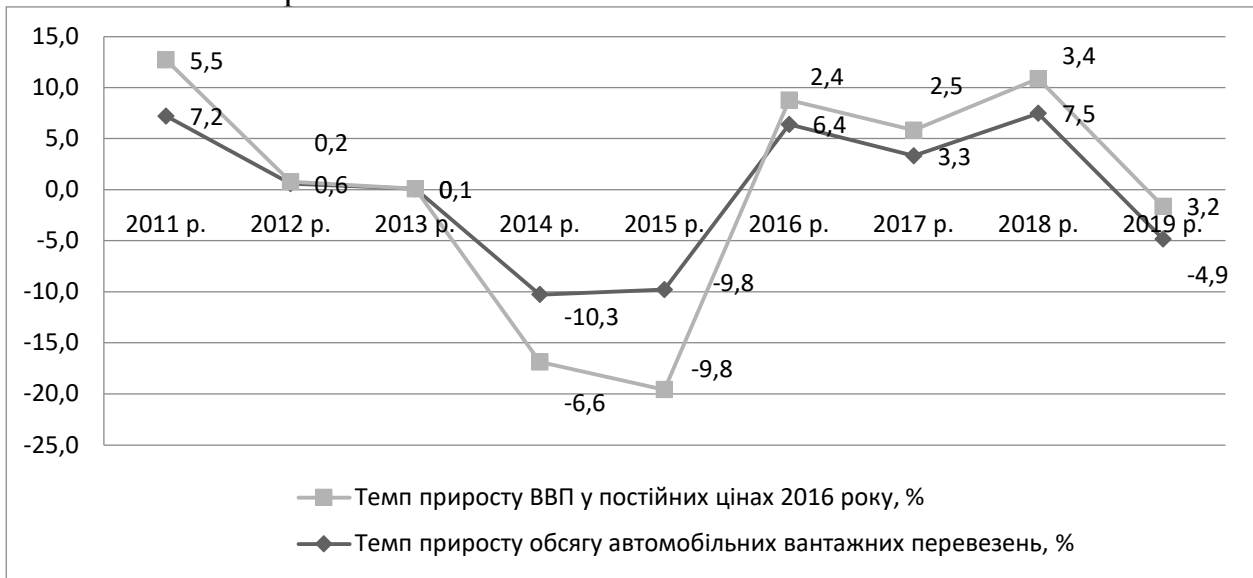


Рис. 6. Показники динаміки вантажних автомобільних перевезень та ВВП у постійних цінах 2016 року в Україні, %

Джерело: побудовано автором за даними [14]

Показники динаміки, наведені на рис. 6, демонструють пряму залежність між зміною вантажних автомобільних перевезень в Україні та зміною ВВП у постійних цінах 2016 року.

Серед факторів, що сприяють розвитку логістичної діяльності, варто відзначити ринкові і макроекономічні. Макроекономічні показники свідчать, що в порівнянні з 2019 р., промислове виробництво за 2020 р. зросло на 4,5 %, а індекс інфляції – на 5 % [15].

У ринкових факторах ми бачимо трохи більше протиріч: загальні обсяги вантажоперевезень зросли за рік на 4 %, обсяги залізничних перевезень знизилася на 2,4 %, спостерігається ріст завантаженості складських приміщень, драйвером розвитку торгівлі залишається сегмент електронної комерції.

Електронна комерція досягає вже серйозного рівня розвитку в Україні, займаючи в загальному обсязі рітейлу близько 3%. Це дуже добрий показник, урахувавши те, що електронна торгівля через Інтернет ще кілька років тому в українській економіці не грала практично ніякої ролі. На думку багатьох експертів, потенціал тут великий, про що слід пам'ятати і керівникам транспортних підприємств [4].

Проблеми залізничного транспорту, в першу чергу, викликані сильною зношеністю рухомого складу. Крім того, періодичне зростання залізничних тарифів мотивує замовників звертатися до автоперевізників.

Динаміку зміни обсягів вантажоперевезень і частку ринку за основними видами транспорту можна розглянути на діаграмі (рис. 7).

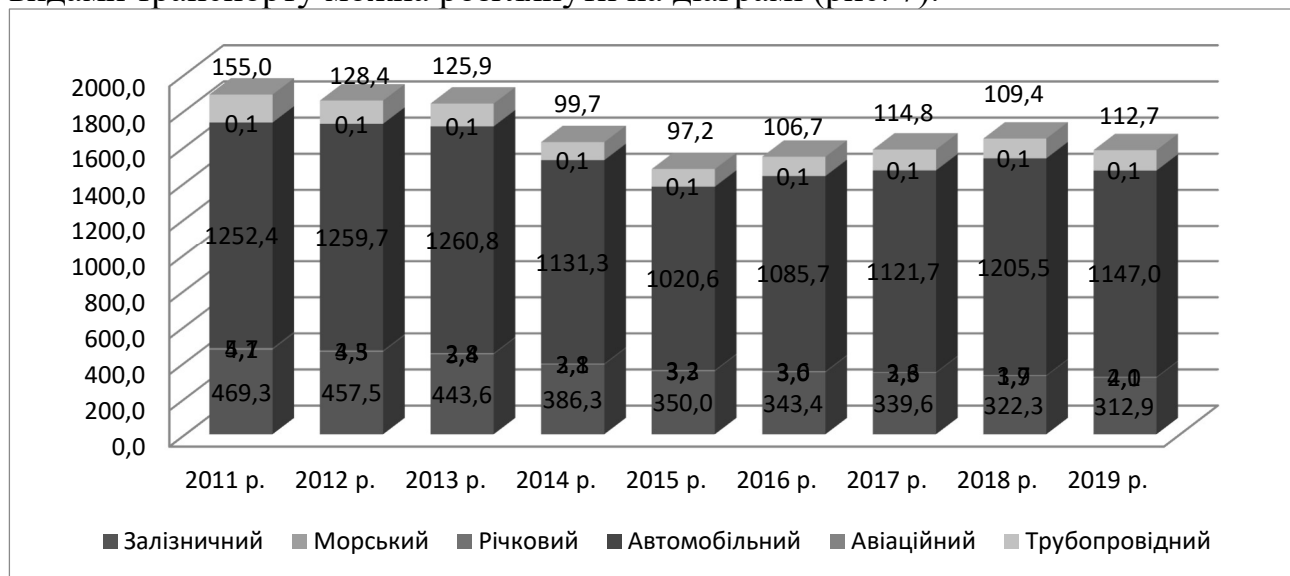


Рис. 7. Обсяги вантажоперевезень за основними видами транспорту в Україні

Джерело: побудовано автором за даними [14]

З початку 2011 р. обсяги перевезень різними видами транспорту змінювалися. Найбільший обсяг перевезень припадає на автомобільний транспорт, на другому місці – залізничний. Обсяг автомобільних перевезень знизився на 58,5 млн. т у 2019 р. проти 2018 р., а також на 105,4 млн. т у 2019 р.

проти 2011 р. Також зменшився обсяг залізничних перевезень на 9,4 млн. т у 2019 р. проти 2018 р., а також на 156,4 млн. т у 2019 р. проти 2011 р. Тимчасова втрата контролю над частиною територій негативно позначилася на вантажних перевезеннях та економіці країни у цілому. Така ж ситуація і з перевезенням вантажів залізничним та трубопровідним. Ця ситуація була спричинена політико-економічною кризою останніх років у відносинах між Україною та Росією – донедавна основним торговельним партнером України.

Одним з інструментів аналізу макросередовища є так званий PEST-аналіз, який призначений для виявлення політичних (policy), економічних (economy), соціальних (society) та технологічних (technology) аспектів середовища.

Побудуємо PEST-аналіз факторів макросередовища логістичної діяльності за інформацією, наведеною вище (табл. 3).

Таблиця 3

PEST-аналіз факторів макросередовища логістичної діяльності в Україні, 2020 р.

Політико-правові	Оцінка	Економіка	Оцінка
Українсько-російський збройний конфлікт	-	Ріст ВВП на душу населення	+
Ріст рейтингу державних інститутів	+	Ріст реальної заробітної плати	+
Застаріла нормативно-правова база	-	Негативне зовнішньоторговельне сальдо	-
Співпраця з ЄС	+	Втрата позицій міжнародної конкурентоспроможності	-
Низький рейтинг України за показником LPI	-	Високий рівень інфляції	-
Державне регулювання	-	Стан транспортної інфраструктури	-
Позитивні зрушення на відкритість політики	+	Високі відсотки за кредитами	-
Соціальна сфера	Оцінка	Технологія	Оцінка
Зменшення чисельності населення	-	Недоступність логістичного досвіду передових країн	-
Скорочення рівня безробіття	+	Прискорення темпів розвитку технологій	+
Скорочення рейтингу вищої освіти	-	Державна програма сталої логістики	+
Низька кваліфікація спеціалістів з логістики	-	Цифрові інновації в галузі	+
Підвищення рівня демократії	+	Удосконалення цифрових мобільних комунікацій	+

Джерело: побудовано автором

Висновки та перспективи подальших досліджень. Зовнішнє середовище підприємств логістичної сфери бізнесу є не досить сприятливим для їх ефективної діяльності. В більшій мірі негативно на підприємства впливають фактори економічної та соціальної сфери. Це свідчить про нестабільну

економічну ситуацію в країні. Така позиція не дає можливості швидкого руху логістичних потоків, що не сприяє розвитку економіки в цілому по країні та по кожному окремому підприємству.

Основний вплив соціальних факторів, в першу чергу, виявляє причини і наслідки недостатньої кваліфікації логістичних кадрів, внаслідок чого української спеціалісти і логістичні фірми втрачають позиції. Найбільший позитивний вплив чинять технологічні фактори, які надають українським підприємствам широкі додаткові можливості для функціонування та розвитку логістичної діяльності.

З огляду на це перспективними представляються дослідження саме соціальних та технологічних факторів логістичного макросередовища.

Список використаних джерел:

1. Тюріна Н.М., Гой І.В., Бабій І.В. Розділ 6. Логістичний менеджмент в системі загального менеджменту. Логістика: навч. посіб. Київ: «Центр учбової літератури», 2015. 392 с.
2. Пономаренко В.С., Таньков К.М., Лепейко Т.І. Логістичний менеджмент: Підручн. За ред. д-ра екон. наук, проф. В. С. Пономаренка. Харків: ІНЖЕК, 2010. 440 с.
3. Алькема В.Г., Кириченко О.С. Економічна безпека суб'єктів логістичної діяльності: навч. посіб. Розділ 3. Логістичне середовище як сфера життєдіяльності логістичних компаній. Київ: Університет економіки та права «КРОК», 2016. 350 с.
4. Грицина Л.А., Кошівська М.В. Сучасний стан та перспективи розвитку транспортної логістики в Україні. *Інфраструктура ринку*: електрон.наук.-практ. журн. 2018. Вип. 18. С. 11-18. URL: http://www.market-infr.od.ua/journals/2018/18_2018_ukr/5.pdf
5. Макалюк І. В., Зінчук С. Ю. Сучасний стан та передумови розвитку транспортно-логістичного бізнесу в Україні. *Сучасні проблеми економіки і підприємництва*. 2017. Вип. 19. С. 51-58.
6. Ціщик Р.В., Котис Н.В. Статистичний аналіз структури та тенденцій розвитку логістичного ринку України. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2018. Вип. 3(1). С. 54-59. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/PSPE_print_2018_3\(1\)_11](http://nbuv.gov.ua/UJRN/PSPE_print_2018_3(1)_11).
7. Проект Всесвітнього банку «Doing business». Ease of doing business score-2020. URL: <https://russian.doingbusiness.org/ru/rankings>
8. Сучасний стан правового регулювання транспортної логістики в Україні URL: <https://tyachiv-rda.gov.ua/>
9. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року №430-р: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018>
10. LPI Report. The World Bank. URL: <https://lpi.worldbank.org/>

11. Незалежна аналітична платформа VoxUkraine. URL: <https://voxukraine.org/uk/tarif-spotikannya-shhone-tak-z-portovimi-zborami-v-ukrayini-ta-yak-yih-zrobitikonkurentnimi/>
12. Emerging Market Logistics Index, 2020. URL: <https://logisticsinsights.agility.com/emerging-markets-logistics-index/rankings/>
13. Транспорт України. 2019 рік. Статистичний збірник. Київ: Державна служба статистики України, 2020. 114 с. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/10/zb_trans_19.pdf
14. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
15. Індeksi. Економіка України. Офіційний сайт Міністерства фінансів України. URL: <https://index.minfin.com.ua/>

References

1. Tyurina N.M., Goi I.V., Babii I.V. (2015). Chapter 6. *Logistics management in the general management system. Logistics: textbook*. Kyiv: Center for Educational Literature.
2. Ponomarenko V.S., Tankov K.M., Lepeiko T.I. (2010). *Logistics Management: Textbook*. Kharkiv: INZHEK.
3. Alkema V.G., Kirichenko O.S. (2016). Chapter 3. *Logistics environment as a sphere of logistics companies life. Economic security of logistics entities: textbook*. Kyiv: KROK University of Economics and Law.
4. Hrytsyna L.A., Koshivska M.V. (2018). *The current state and prospects of transport logistics in Ukraine*. Market infrastructure: electronic science-practice. magazine., 18, 11-18. URL: http://www.market-infr.od.ua/journals/2018/18_2018_ukr/5.pdf
5. Makalyuk I.V., Zinchuk S. Yu. (2017). *The current state and prerequisites for the development of transport and logistics business in Ukraine*. Modern problems of economy and entrepreneurship, 19, 51-58.
6. Tsishchik R.V., Kotis N.V. (2018). Statistical analysis of the structure and development trends of the logistics market of Ukraine. Problems of system approach in economy, 3 (1), 54-59. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/PSPE_print_2018_3\(1\)_11](http://nbuv.gov.ua/UJRN/PSPE_print_2018_3(1)_11).
7. Doing Business World Bank Project (2021). Ease of doing business score-2020. URL: <https://russian.doingbusiness.org/ru/rankings>
8. The current state of legal regulation of transport logistics in Ukraine (2020). URL: <https://tyachiv-rda.gov.ua/>
9. On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030 №430-r: order of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated 30.05.2018. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018>
10. LPI Report. (2020). The World Bank. URL: <https://lpi.worldbank.org/>
11. Independent analytical platform VoxUkraine. (2020). URL: <https://voxukraine.org/en/tarif-spotikannya-shhone-tak-z-portovimi-zborami-v-ukrayini-ta-yak-yih-zrobitikonkurentnimi/>

12. Emerging Market Logistics Index. (2020). URL: <https://logisticsinsights.agility.com/emerging-markets-logistics-index/rankings/>
13. Transport of Ukraine- 2019. (2020). Statistical collection. Kyiv: State Statistics Service of Ukraine. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/10/zb_trans_19.pdf
14. Official site of the State Statistics Service of Ukraine. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
15. Indices. Ukraine economy. Official site of the Ministry of Finance of Ukraine. URL: <https://index.minfin.com.ua/>