

*Жмай О. В., член правління
громадської організації «Молодіжна організація "Енектус"
при Одеському національному університеті імені І. І. Мечникова»,
м. Одеса, Україна*

Важливість ефективного управління логістичними потоками в сучасному глобалізованому світі (на прикладі «кризи Суецького каналу»)

У ХХІ столітті роль поставок може здаватися не найзначнішою змінною у соціальному і економічному житті. Однак не потрібно забувати, що за останні десятиліття наш світ став набагато більш комплексним. Це призвело до створення безлічі зв'язків, часом невидимих, але відчутних, тільки-но вони дадуть збій. Саме тому вкрай важливо приділяти достатньо уваги управлінню логістичними процесами.

Саме якість управління (чи скоріш її недолік) можна назвати одним з факторів, які призвели до того, що Ever Given, японський контейнеровоз довжиною майже 400 метрів, яким керує тайванська компанія Evergreen Marine, 23 березня 2021 року застряг в Суецькому каналі, повністю перекривши цей найважливіший судноплавний шлях між Європою і Азією. Майже тиждень цей маршрут був закритий, і тільки 29 березня корабель вдалося зняти з мілини [1].

За даними Управління Суецького каналу (SCA), останні кораблі з більш ніж чотирьохсот, що застрягли в Суецькому каналі, пройшли через водний шлях в суботу, 3-го квітня [3].

Незважаючи на перші заяви про те, що пориви вітру були причиною посадки на мілину, глава Управління Суецького каналу Усама Рабі сказав, що «основними причинами, можливо, були технічні або людські помилки» [2].

Через Суецький канал проходить близько 12% світової торгівлі з оборотом товарів на суму понад 1 трлн доларів на рік [4]. Даний інцидент призвів до того, що сотні судів з різними вантажами, від нафти до розчинної кави, змушені були або чекати відкриття каналу, або змінити маршрут і пройти довгий шлях навколо південного краю Африки, що істотно збільшує час у дорозі і витрати на паливо. Компанія морської розвідки Lloyd's List

підрахувала, що закриття призвело до перебоїв у доставці товарів на суму 9,6 млрд доларів кожен день, тобто приблизно 400 млн доларів на годину [5].

Ця подія вплинула не тільки на окремі компанії або навіть галузі, а й країни. Єгипет, який володіє Суецьким каналом і, відповідно, стягує плату за вхід, явно недоотримав значну частину доходів (наприклад, в 2020 році сукупна плата за користування каналом склала 5,61 млрд доларів) [1].

Уряду Сирії довелося вдатися до нормування палива в країні, оскільки блокування Суецького каналу затримала життєво важливі поставки і посилило брак нафти в країні [3].

Ще рік тому, коли COVID-19 почав широко розповсюджуватися по всьому світу, виникли питання і побоювання, що стосувалися глобальної торговельної системи. І хоча вона в значній мірі вистояла, проте нестача засобів індивідуального захисту, яка була на початку пандемії, а також боротьба за обмежені поставки вакцин показують, що модель ланцюжка поставок just-in-time (від англ. «точно в строк»), цілком можливо, втрачає свою ефективність в умовах VUCA-світ і потребує переосмислення [6].

Цікаво, що авторитетне американське видання Harvard Business Review опублікувало статтю під назвою «Прийшов час переосмислити вашу глобальну логістику» ще на початку березня, тобто майже за два тижні до перекриття Суецького каналу [7]. Автори статті припускають, що проблема стала проявлятися ще в кінці 2019-го року, після того як погіршилися відносини між США і Китаєм. У такому випадку можна говорити, що Ever Given, який сів на мілину, став свого роду індикатором, але ніяк не першопричиною виникнення логістичного колапсу.

Команда експертів з даних і аналітики з Dun & Bradstreet і E2open (компанія-розробник програмного забезпечення для ланцюжків поставок) проаналізувала вплив кризи на підприємства в різних частинах світу. Їх висновки засновані на щорічних даних про судноплавство, які відстежують судна і матеріали, виявлені на борту суден, що прямують через Суецький канал [8].

Обидві компанії прийшли до висновку, що «Європа – це регіон, який відчує найбільший вплив через блокування каналу. Компанії, розташовані в Азії, постраждають не тільки через затримку поставок з Європи, а й з-за браку порожніх контейнерів, які повертаються в їх регіон, що ще більше обмежить їх здатність доставляти товари по всьому світу» [9].

На думку експертів, найбільші втрати понесуть Великобританія, Німеччина, Іспанія, Бельгія, Австрія, Туреччина, Швейцарія, Італія, Нідерланди й Франція. При цьому основні втрати припадуть на такі основні галузі промисловості, як підприємства громадського харчування, будівництво, оптову торгівлю, хімічні та пов'язані з ними підприємства, послуги охорони здоров'я, роздрібну торгівлю продуктами харчування, промислові та комерційні машини і обладнання, виробництво металів і послуги з ремонту автомобілів [10].

Наслідки «кризи Суецького каналу» для країн, компаній і галузей по всьому світу може протривати ще кілька тижнів, а наслідки для міжнародної торгівлі і ланцюжків поставок, ймовірно, триватимуть набагато довше. Це повинно послужити нагадуванням і попередженням для керівників вищої управлінської ланки про те, наскільки важливим для ефективного управління є планування, особливо в умовах кризи. Адже, якщо керівник не знає, як відреагувати на кризу, яка може статися завтра, наслідки можуть бути плачевними, причому не тільки для окремо взятого підприємства, а й для світової економічної системи в цілому.

Література:

- 1) What to Know About the Suez Canal and the Cargo Ship That Was Stuck There (March 25, 2021). *The New York Times*. Retrieved from <https://www.nytimes.com/2021/03/25/world/middleeast/suez-canal-container-ship.html>.
- 2) Suez canal blockage: last of the stranded ships pass through waterway (April 3, 2021). *The Guardian*. Retrieved from

<https://www.theguardian.com/world/2021/apr/03/suez-canal-blockage-last-ships-expected-to-pass-through-today>.

3) Suez canal: Syria 'rations' fuel as efforts to free stuck ship fail (March 28, 2021). *The Guardian*. Retrieved from <https://www.theguardian.com/world/2021/mar/28/suez-canal-ever-given-stuck-ship-syria-rations-fuel>.

4) How the Suez canal blockage can seriously dent world trade (March 26, 2021). *The Guardian*. Retrieved from <https://www.theguardian.com/business/2021/mar/26/how-the-suez-canal-blockage-can-seriously-dent-world-trade>

5) Huge Cargo Ship Ever Given Freed From Suez Canal After Weeklong Crisis (March 29, 2021). *Forbes*. Retrieved from <https://www.forbes.com/sites/ginaheeb/2021/03/29/cargo-ship-ever-given-freed-from-suez-canal-after-weeklong-crisis/?sh=2712fdd942bf>.

6) New Suez crisis: a global economy creaking under the strain (March 26, 2021). *Financial Times*. Retrieved from <https://www.ft.com/content/87cb4674-6db7-41cf-a82e-44b83eaa436c>.

7) It's Time to Rethink Your Global Logistics (March 12, 2021). *Harvard Business Review*. Retrieved from <https://hbr.org/2021/03/its-time-to-rethink-your-global-logistics>.

8) Dun & Bradstreet and E2open Share Fresh Perspective on Suez Canal Supply Chain Episode (March, 31. 2021). *Supply Chain Management Review*. Retrieved from https://www.scmr.com/article/dun_bradstreet_and_e2open_share_fresh_perspective_on_suez_canal_supply_chai.

9) Suez Canal and Global Supply Chain Impact. *Dun & Bradstreet*. Retrieved from <https://www.dnb.com/content/dam/english/dnb-solutions/the-suez-canal-looking-beyond-the-surface-to-access-the-full-economic-impact.pdf>.

10) Impact Of Suez Canal Crisis On Companies Around The World Could Last Weeks (March, 31. 2021). *Forbes*. Retrieved from <https://www.forbes.com/sites/edwardsegal/2021/03/31/impact-of-suez-canal-crisis-on-companies-around-the-world-could-last-weeks/?sh=b43081442d8d>.