

Відеоблог Віктора Берестенка. Логістика в Україні: наскільки вона ефективна?

Попри складнощі, блекаути та невизначеність, українська логістика продовжує активно працювати, роблячи свій внесок у майбутню перемогу. Так само активно функціонує перший фаховий україномовний відеоблог про логістику «ШоПочьом», який веде президент АМЕУ Віктор Берестенко.

Що заважає розвивати українську логістику сьогодні

Кожного випуску незмінний автор та ведучий блогу розглядає якесь проблемне питання. І всі ці питання об'єднує логістика. У нашій державі, на превеликий жаль, вирішення проблем здебільшого відбувається шляхом «гасіння пожеж», а не стратегічного планування та формування чітких критеріїв оцінки у досягненні цілей.

Увесь світ переходить на мультимодальні перевезення, однак наш Уряд планує розвиток різних видів транспорту окремо. Попри те, що закон «Про мультимодальні перевезення» таки прийнято, його текст свідчить про повне нерозуміння законодавцями цього виду перевезень. Це лиш один приклад. Для наочності варто ще згадати митницю. Десятиліттями плани для реформування митниці залишаються лише планами. І до війни нам було над чим працювати, а зараз – тим паче.

Стратегічне бачення та фокус уваги на перемозі

Незважаючи на війну, зараз – саме час мислити категоріями майбутнього відновлення нашої держави. Як скористатися тенденцією втечі бізнесу з Китаю та можливістю скорочення ланцюжків постачань до Центральної та Східної Європи? Як зробити Україну промисловим та логістичним хабом Європи? Про

це та багато іншого говорить у своєму відеоблозі Віктор Берестенко. А ви можете підписатися на цей блог, аби слідкувати за обговоренням гарячих тем логістичної галузі та бути в курсі актуальних новин і свіжої аналітики.

Туреччина заблокує вихід із Чорного моря не застрахованих російських танкерів

Туреччина з 1 грудня 2022 року закриє протоки Босфор та Дарданелли для суден, що перевозять нафту, якщо вони не маю страхового покриття, пише [Bloomberg](#).

Зазначається, що нове правило набуде чинності за кілька днів до запуску санкцій Євросоюзу проти російської нафти. Після введення санкцій російські нафтовики втратять можливість отримати страховку у разі перевезення нафти за ціною вищою за встановлену стелю.

Турецький чиновник із системи контролю за морськими перевезеннями підтвердив Bloomberg, що нові правила пов'язані із дотриманням європейських санкцій, хоча формально Туреччина до них не приєднувалася. Нововведення, визнав чиновник, вплине на танкери з російською сировиною, якщо їм не вдасться отримати страхові гарантії на відшкодування збитків у разі надзвичайних подій, таких як розлив нафти.

Рішення пов'язане з необхідністю забезпечити безпеку проток, наголосив чиновник.

Під загрозою може опинитися весь експорт російської нафти з

Новоросійська – близько 650 тис. барелів на добу.

Раніше найбільше у світі об'єднання страховиків відмовилося працювати з російською нафтою.

До цього іранські страхові компанії створили консорціум для роботи в Росії на основі Центральної страхової компанії Ірану Vimeh Markazi (є регулятором ринку) і об'єднав 12 іранських фірм.

Обмеження цін на російську нафту, яке запроваджують Євросоюз та його союзники, полягає у повній забороні на її перевезення, але з винятком для третіх країн, якщо нафта коштує менше певного порогу. Рівень, на якому буде встановлено цей поріг, стане відомий пізніше, його має визначити коаліція країн G7 та їхніх партнерів. Обмеження почне діяти для сирової нафти 5 грудня, а для нафтопродуктів – у лютому.

Відеоблог Віктора Берестенка. «Велике будівництво» повертається під час війни?

Відеоблог «ШоПочьом» про українську та світову логістику продовжує знайомити глядачів з актуальними темами. Сьогодні його незмінний автор та ведучий, президент АМЕУ Віктор Берестенко розповідає про повернення славнозвісного «Великого будівництва» та схем відмивання коштів, які часто стоять за ним. Невже після того, як перший шок від початку війни минув, чиновники знову взялися за старе? Схоже, що так.

Чому пріоритети знову змістилися?

З одного боку, потрібно дійсно ремонтувати ті дороги, які постраждали у зоні бойових дій. Від них залежить, чи буде безперебійно доставлятися їжа, медикаменти та інша гуманітарна допомога до тих, хто цього потребує. З іншого боку – бажані чиновниками масштаби цього будівництва ставлять під питання ключові пріоритети. То що зараз найважливіше – дороги чи, усе ж, допомога війську? Таке риторичне питання також ставить Віктор Берестенко, дивуючись масштабам запланованих робіт та їх невідповідності об'єктивним потребам держави.

Трохи цифр для порівняння

Депутати розблокували можливість використання коштів дорожнього фонду, які від початку повномасштабної війни планувалося витратити винятково на військові потреби та виплату боргів. Звісно, масштаби зменшилися. Якщо до початку війни це було 10 млрд грн на місяць при курсі долара 28, то зараз це 3,6 млрд грн на місяць. Коли ми дивимося у порівнянні, здається, що це небагато. Та коли ми аналізуємо з точки зору пріоритетності першочергових потреб держави, то виникає багато запитань.

Майже 200 млрд грн було витрачено на будівництво доріг в рамках згаданої програми до початку повномасштабної війни. Чому нині програму відновлюють? Як раніше кошти на будівництво доріг отримували компанії-фаворити «Укравтодору»? Яких перспектив чекати? Про ці та інші питання у своєму відеоблозі міркує Віктор Берестенко. А ви можете переглянути його новий випуск та дізнатися цікаві для себе факти.

Росія має припинити використовувати продовольство як зброю – Боррель

Продовольча криза, через яку мільйони людей у всьому світі опинилися під загрозою голоду, виникла не внаслідок стихійного лиха, а стала результатом військового блокування Росією українських портів та спроб Росії перетворити продовольство на зброю. Про це заявив високий представник ЄС Жозеп Боррель, передає «Укрінформ».

Наразі міжнародне співтовариство має переконатися, що практична імплементація Чорноморської зернової ініціативи буде продовжена після 19 листопада. Дуже важливо, щоб ця ініціатива, що була започаткована ООН та Туреччиною, була імплементована. Але не забуваймо, чому ця ініціатива виникла. Не тому, що трапилося природне лихо. Не внаслідок цунамі на Чорному морі, і не з причини загроз піратства. Це сталося внаслідок блокади російською армією експорту українського зерна. Вони (росіяни, – ред.) використовують голод як зброю”, – наголосив Боррель на прес-конференції у понеділок, 14 листопада, за підсумками Ради міністрів ЄС із закордонних справ.

Він зауважив, що наразі ЄС подвоює зусилля, щоб пояснити для третіх країн справжні причини продовольчої небезпеки. Сьогодні, за словами Борреля, була оприлюднена спільна заява ЄС із державним секретарем США Блінкеном та міністром закордонних справ Великої Британії Клеверлі. Три сторони вийшли із спільною заявою.

Росія не має жодних причин, жодних правових підстав для блокування продовольства, яке надходить з України на міжнародні ринки. Те, що робить Росія, є незаконним, і це

впливає, перш за все, на життя людей у вразливих країнах по усьому світу. Росія має припинити перетворювати продовольство на зброю. Це потужне послання, яке Рада міністрів ЄС із закордонних справ поширила сьогодні”, – підкреслив високий представник ЄС.

Він нагадав, що завдяки «коридорам солідарності» між ЄС і Україною вдалося експортувати або сприяти експорту більше 15 млн тонн сільськогосподарських товарів у період з травня по жовтень поточного року.

[Відеоблог Віктора Берестенка. Чи здатен експорт врятувати економіку України під час війни?](#)

Перший фаховий україномовний відеоблог про українську та світову логістику «ШоПочьом» відзначає черговий важливий рубіж діяльності – ось уже 20-й випуск вийшов до уваги глядачів. Цього разу його незмінний автор та ведучий, голова АМЕУ Віктор Берестенко розповідає про те, чи може український експорт врятувати економіку та що цьому заважає.

Хто винен у зменшенні обсягів експорту

З одного боку, хочеться одразу сказати, що винен лише путін та об'єктивне зменшення обсягів виробництва унаслідок проблем, спричинених війною. Та, з іншого боку – нікуди не зникає

«бюрократична» війна між бізнесом та тими представниками влади, які використовують своє становище для ускладнення життя та роботи підприємців.

Цей рік міг бути для України рекордним у контексті збільшення експорту. Наприклад, у лютому його обсяги зросли на 30%. Однак війна усе змінила, зокрема:

- майже на 60% за час війни впали відправки за кордон металургійної сировини;
- хімічної продукції експортували менше наполовину;
- за дев'ять місяців обсяги експорту скоротилися майже на третину порівняно з аналогічним періодом попереднього року.

Експерти вважають, що цей негативний показник ще більше погіршиться. Чому ж це відбудеться, окрім причин, пов'язаних безпосередньо з війною?

Відсутність секторальних урядових програм та єдиного бачення у цій сфері ускладнює ситуацію. Зосередженість лише довкола експорту зернових та металургійної продукції не дозволяє побачити потреби інших перспективних з точки зору експорту сфер. А бюрократія, котра під час війни нікуди не зникла, створює додаткове навантаження на українські підприємства.

Підбиваючи підсумки...

Коли обсяги внутрішніх ринків зменшуються, а купівельна спроможність українців падає, саме експорт повинен стати тим порятунком для нашої економіки, який її втримає. Однак про це можна говорити лише за тих умов, якщо бізнесу не будуть встромляти палиці в колеса на його й без того нелегкому шляху.

Більше по темі дивіться у 20-му випуску відеоблогу «ШоПочьом».

