

НОВІ ВИКЛИКИ ДЛЯ ЛОГІСТИКИ В УМОВАХ ВІЙСЬКОВИХ ДІЙ

Курець А.О., Гриценко С.І.
Національний авіаційний університет

Logistics, which is as vital to the functioning of the economy as the circulatory system to the body, has undergone radical changes as a result of the full-scale Russian invasion. Russian aggression dealt a devastating blow to the country's transport and logistics infrastructure, jeopardizing its economic viability. These industries, which are the basis for the supply of necessary goods and services, have faced unprecedented difficulties that require urgent solutions. It has practically stopped Ukrainian exports, and attempts to bypass sea blockades and transport grain by land have led to large-scale logistical problems.

Війна в Україні серйозно вплинула на логістичну систему країни, спричинивши серйозні проблеми в транспортних маршрутах і ланцюгах постачання.

Зокрема, внаслідок бойових дій перекрито або обмежено доступ до основних транспортних магістралей України, що призвело до ізоляції та ускладнення міжнародних перевезень.

Це негативно вплинуло на зовнішньоторговельні та логістичні процеси, збільшивши час і вартість доставки товарів.

Серед інших викликів логістики в Україні – зміни митних процедур і контролю, необхідність перегляду логістичних стратегій компаній для вибору нових маршрутів і підходів до доставки товарів тощо [1].

Фізичні обсяги експорту в 2022 році скоротилися на 38,4%. Але результати, як для умов воєнного часу можна вважати позитивними [2].

Розглянемо основні проблеми транспортно-логістичного забезпечення під час війни в Україні.

1. Мобілізація стала одним із найсерйозніших викликів для транспортної та логістичної галузі. Велика кількість водіїв, технічного персоналу та інших спеціалістів була призвана в армію, створюючи дефіцит кваліфікованих кадрів. Це ускладнює виконання замовлень,

затримує поставку товару, збільшує витрати на наймання та навчання нових працівників. Підприємствам доводиться адаптуватися до нових умов, часто переглядати бізнес-процеси та оптимізувати ресурси.

2. Війна спричинила серйозний збій у логістичному ланцюзі. Така інфраструктура, як дороги, мости та залізниці, була пошкоджена, що ускладнило транспортування вантажів усередині країни та за кордон. Закриття транспортних шляхів і заборонених зон змусило деякі компанії шукати альтернативні способи доставки. Це призводить до збільшення термінів доставки та транспортних витрат.

3. На війні зростають транспортні та логістичні ризики. Це включає ризик обстрілів, мінування та захоплення транспортних засобів і вантажів, що може призвести до значних економічних втрат і втрати товарів. Компанії змушені вкладати значні кошти в безпеку, страхування вантажів і управління ризиками.

4. Ризики та проблеми збільшення витрат на продаж та транспортування товарів у воєнний час Ситуації у воєнний час призводять до збільшення транспортних витрат через збільшення витрат на паливо, страхування та безпеку. Це може збільшити вартість товарів для кінцевих споживачів, що призведе до зниження попиту та збитків для підприємств.

5. Дефіцит робочої сили внаслідок мобілізації Мобілізація суттєво впливає на кадровий потенціал підприємств у сфері транспорту та логістики. Відсутність кваліфікованого персоналу ускладнює виконання завдань і знижує ефективність компанії. Компаніям необхідно швидко навчати нових співробітників, що вимагає додаткових фінансових і часових ресурсів [3].

Логістика під час вторгнення зазнала серйозних змін і викликів через блокування основних шляхів доставки, пошкодження інфраструктури та небезпеку ведення бойових дій. До війни морські перевезення були ключовими для економіки України, особливо для експорту аграрної продукції, металургії, хімічної промисловості та мінеральних добрив. Близько 70% експорту, що складало понад \$47 млрд, здійснювалося через українські порти, і блокада росією українських портів серйозно вплинула на ці галузі.

Морський транспорт до війни був основою логістичних шляхів для сільськогосподарської продукції, яка складала 90% морського експорту. Важливі порти, такі як Миколаївський, Одеський, Чорноморський і Південний, зупинили або суттєво скоротили свою

діяльність. Натомість три невеликі дунайські порти (Ізмаїльський, Ренійський та Усть-Дунайський), які до війни забезпечували лише 5% експорту, нині стали важливою частиною експортної логістики. Однак вони мають обмежену пропускну спроможність – до 10 млн. тонн на рік у порівнянні з 250 млн. тонн морських портів, що суттєво обмежує можливості транспортування великих обсягів продукції. Невеликі судна та баржі можуть обробляти тільки маленькі партії вантажів, що підвищує витрати на логістику і обмежує географію доставки.

Україна намагається збільшити ефективність цих портів шляхом розширення складської інфраструктури та збільшення потужностей перевантаження, проте вони не можуть повністю замінити втрати від блокування великих портів.

Залізничний транспорт також відчуває значні труднощі. У 2022 році вантажні перевезення скоротилися на 65,3%. Транзитні перевезення через міжнародні коридори між Азією та Європою фактично зупинилися. Головні проблеми залізничної логістики пов'язані з обмеженою пропускну спроможністю прикордонних пунктів, зміною ширини колії, технологічними бар'єрами та перевантаженням на стиках взаємодії різних видів транспорту. Зокрема, європейські порти не здатні обробляти такий обсяг зернових, які транспортуються через українську залізницю, через що виникають черги на прикордонних переходах. У 2022 році ці черги сягали 40 тисяч вагонів, а близько 20% вантажів чекали більше 30 діб на перетин кордону.

Такі затримки призводять до значних фінансових втрат для бізнесу. Через збільшення терміну доставки замовники відмовляються від партій товарів, а додаткові витрати на простій вагонів підвищують загальні витрати підприємств. До того ж, через руйнування залізничної інфраструктури та збільшення витрат на перевезення держава була змушена підвищити тарифи на залізничні перевезення, що негативно позначилося на прибутковості аграрного сектора.

Автомобільний транспорт став важливою частиною логістики в умовах війни. Через неможливість використання багатьох морських та залізничних маршрутів, вантажовідправники були змушені переорієнтувати експортні перевезення на автомобільні шляхи через західні прикордонні переходи. Однак цей напрямок також стикається з проблемами. Пропускна спроможність західних кордонів виявилася недостатньою для збільшених обсягів вантажів, що призвело до

утворення великих черг і заторів. Наприклад, у серпні та вересні 2022 року на пункті пропуску «Ягодин» черга сягала понад 2 600 вантажівок і розтягнулася на 58 км.

Крім того, бізнес зіштовхнувся з новими труднощами в європейських портах, де через обмежену пропускну спроможність і незвиклі до великих обсягів зернових потужності відбуваються затримки, що також збільшує витрати для українських експортерів. Проте є і позитивні зрушення: введення так званого транспортного «безвізу» дозволило скасувати адміністративні бар'єри у вигляді дозволів на автомобільні перевезення, що суттєво полегшило діяльність логістичних компаній та експедиторів.

Повітряний транспорт повністю зупинив свою діяльність через закриття повітряного простору над Україною для цивільної авіації. Це унеможливило як українські, так і міжнародні авіавантажні перевезення. Більшість аеропортів країни пошкоджені або зруйновані, що завдало великих збитків інфраструктурі та економіці.

У цілому, логістичні шляхи під час вторгнення змушені адаптуватися до нових умов через обмеження на морські, залізничні, повітряні та автомобільні перевезення. Кожен вид транспорту зіткнувся зі своїми унікальними викликами, що вимагає від держави та бізнесу швидкого реагування та інновацій для підтримки експорту й економіки в умовах війни [2].

У 2024 році українська логістика зіткнулася з серйозними викликами, серед яких критичний дефіцит робочої сили та перебої в електропостачанні. Мобілізація призвела до браку кадрів, особливо серед водіїв, які бояться виїжджати на маршрути через ризик мобілізації. Лише за один тиждень травня 2024 року 22 водії, найняті компанією GOL, залишили свої робочі місця, а наступного тижня – ще 15. Це викликає значні втрати для компаній, оскільки водії масово покидають свої позиції, що загрожує нормальному функціонуванню логістичних процесів. Генеральний директор GOL Павло Линник і комерційний директор Володимир Гузь зазначають, що бронювання водіїв не є панацеєю, оскільки бувають випадки, коли заброньовані водії все ж знімаються з рейсу для повторної перевірки, що призводить до втрати часу при доставці вантажів.

Водночас, енергетична ситуація в Україні ускладнюється, змушуючи підприємства переглядати свої стратегії сталого розвитку та розставляти нові акценти. За словами Дар'ї Сенченко, керівниці

відділу наземних перевезень DB Schenker, основним напрямком зусиль компаній у подоланні цього виклику є впровадження енергоефективних рішень на складах для безперебійної обробки вантажів. Наприклад, АТ «Укрзалізниця», один з найбільших споживачів електроенергії в Україні, планує створити нову юридичну особу – ТОВ «УЗ Енерго», яка має побудувати газові електростанції загальною потужністю до 250 МВт для забезпечення потреб компанії та споживачів, які приєднані до її мережі.

Через брак професійних кадрів однією з ключових задач є залучення жінок до виконання так званої «чоловічої» праці та адаптація людей з обмеженими можливостями до робочих процесів. Особливо актуальним стало навчання жінок на курсах з підготовки водіїв фур, використання екзоскелетів та роботизація праці в логістиці.

Попри всі труднощі, учасники ринку висловлюють оптимізм, вважаючи, що якщо українська економіка втримається на поточному рівні, будуть знайдені рішення для проблем із кадрами та електрикою. Проте погіршення економічної ситуації може призвести до серйозних труднощів для галузі, і бізнесу буде важко витримати навантаження, враховуючи активну мобілізацію, недосконале бронювання та ускладнення з виїздом на міжнародні маршрути. Логістичні компанії закликають до термінового вирішення проблеми дефіциту кадрів і покращення умов роботи для водіїв, оскільки від цього залежить майбутнє логістичної галузі в Україні.

Таким чином, 2024 рік став випробуванням для вітчизняної логістики, де зміни в кадровій політиці та енергетичних стратегіях стають критично важливими для подальшого розвитку галузі [4].

Отже, за роки повномасштабної війни логістика в Україні подолала чимало випробувань. Навіть коли морський і повітряний транспорт повністю зупинився, галузь витримала випробування часом. Сьогодні триває адаптація національної логістики до потреб та умов війни та її комплексна інтеграція в європейські транспортні мережі.

Логістика також зіткнулася з новими викликами, включаючи нестачу робочої сили, прикордонні інциденти через небажання фермерів у деяких сусідніх країнах пропускати українську продукцію через їхні кордони та кризу внутрішнього енергопостачання.

У поточній ситуації держава має розуміти: транспортно-логістичні комплекси є основою української економіки, тому її відновлення та

розвиток має стати важливим напрямком спільних зусиль з економікою.

Розглядаючи транспортно-логістичну систему також і в умовах військових дій, можна визначити, що це є сукупність об'єктів і суб'єктів транспортної та логістичної інфраструктури разом з матеріальними, фінансовими та інформаційними потоками між ними, що виконує функції транспортування, зберігання, розподілу товарів, а також інформаційного та правового супроводу транспортних потоків [5, с. 23].

Висновки

Отже, за роки повномасштабної війни логістика в Україні пододала чимало випробувань. Навіть коли морський і повітряний транспорт повністю зупинився, галузь витримала випробування часом. Сьогодні триває адаптація національної логістики до потреб та умов війни та її комплексна інтеграція в європейські транспортні мережі.

Логістика також зіткнулася з новими викликами, включаючи нестачу робочої сили, прикордонні інциденти через небажання фермерів у деяких сусідніх країнах пропускати українську продукцію через їхні кордони та кризу внутрішнього енергопостачання.

У поточній ситуації держава має розуміти: транспортно-логістичні комплекси є основою української економіки, тому її відновлення та розвиток має стати важливим напрямком спільних зусиль з економікою.

Список використаних джерел

1. *Логістика в умовах війни: виклики та шляхи вирішення.* URL: <https://udhtu.edu.ua/logistyka-v-umovah-vijny-vyukyky-ta-shlyahy-vyrishennya>
2. *Як логістика адаптувалася до війни.* URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2023/07/24/702529/>
3. *Ключові проблеми у сфері транспорту та логістики під час війни в Україні.* URL: https://logist.today/osoboe_mnenie-uk/2024-06-18/klyuchevye-problemy-v-sfere-transporta-i-logistiki-v-period-vojny-v-ukraine-2/
4. *Галузеві тренди. Стан логістичної галузі в Україні: тренди та особливості.* URL: <https://hub.kyivstar.ua/articles/galuzevi-trendi-stan-logistichnoyi-galuzi-v-ukrayini-trendi-ta-osoblivosti>
5. *Гриценко С.І., Смерічевська С.В., Савченко Л.В. Проектування логістичних систем: навч. посібник.* К.: НАУ, 2024. 372 с.