

УДК 339.9

Грошелева О.Г., Бойченко Н.В., Іванова О.О.*(Національний технічний університет «Дніпровська політехніка», м. Дніпро, Україна)***ОРГАНІЗАЦІЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПІД ЧАС ВІЙНИ**

Логістика – це інтегрована система планування, контролю, управління та регулювання потоками ресурсів на підприємствах як єдиним цілим, яка допомагає заощаджувати гроші, час, обладнання, площі, продукцію та ін. Логістика дозволяє контролювати всі процеси, де можна здійснити економію, а саме: постачання, продаж, транспортування, упаковка, закупівлі, зв'язок з митницею і державними органами [1].

Значна частина сфер, хоч якось пов'язаних з економікою, зазнали часткової поразки через наступ окупантів. Перевезення не є винятком, адже завдяки ним реалізується багато ланцюгів комерційної діяльності. Зростання попиту на логістичні процедури на підприємстві пов'язане зі збільшенням промислового виробництва. Більшість компаній зорієнтовані на зменшення витрат, пов'язаних із доставкою матеріалів і сировини від джерела до кінцевого споживача за рахунок оптимізації логістичної системи. Налагоджена логістична діяльність підприємства забезпечує підвищення його конкурентоспроможності та надає змогу швидко реагувати на зміни ситуації на ринку [2].

Питання перебудови системи логістики є другим, після проблеми вторгнення російських військових. Війна призвела до відсутності морських перевезень, які поставляли за приблизними даними близько 65% всього експорту, блокування авіаперевезень, погіршення функціонування залізничних шляхів та ускладнення роботи автомобільного транспорту. Крім того, розбомблено багато складів та логістичних центрів, обірвались поставки сировини з найбільших виробничих міст (Харкова, Запоріжжя, Маріуполя, Херсона, Одеси тощо) через проведення бойових дій на територіях. Такі умови призвели до наступних наслідків, як втрата налагоджених логістичних маршрутів, збільшення часу доставки, значне підвищення ціни за перевезення та зменшення запасів товару на складах.

У ситуації, що склалась, актуальною проблемою виступає питання побудови та оптимізації нових маршрутів за мінімальних витрат та з найбільшою продуктивністю. Підприємства мають знаходити альтернативні варіанти побудови логістики, оскільки недосконалість логістичної діяльності може спричинити вимушене закриття компанії через відсутність можливості поповнювати запаси матеріальних ресурсів. Тож наразі компанії впроваджують принцип максимальної економії на вантажоперевезеннях. Систематизація руху товарів чи вантажів здійснюється відповідно до поточних умов в країні. Логістичний маршрут прокладають так, щоб охопити якомога більше території за один раз. Якщо вантаж не займає все місце, шукають інший вантаж від інших замовників у тому ж напрямку. Таким чином відбувається економія пального, зменшується кількість транспорту на дорозі, що важливо в цілях безпеки, та збільшується кількість задоволених споживачів.

Для аналізу змін, що внесла війна на міжнародні вантажоперевезення в Україні важливо ознайомитись з їх структурою в 2021 р. (рисунок 1). З рисунку 1 бачимо, що у 2021 р. частка видів транспорту в загальному обсязі перевезених вантажів розподіляється так: залізниця – 51%, автомобільний – 32%, водний – 1%, трубопровідний – 16%, авіаційний – 0,10% [3]. Тож з огляду на це можна зазначити, що еспансія автомобільного транспорту на ринку вантажних перевезень України протягом останнього десятиліття проходить досить успішно, тоді як позиції його конкурентів слабшають. Ця тенденція є

вкрай загрозливою, оскільки з точки зору завдань і зобов'язань України в ЕЗК перевізник, залізничний і водний транспорт повинні збільшити свою частку ринку [4].

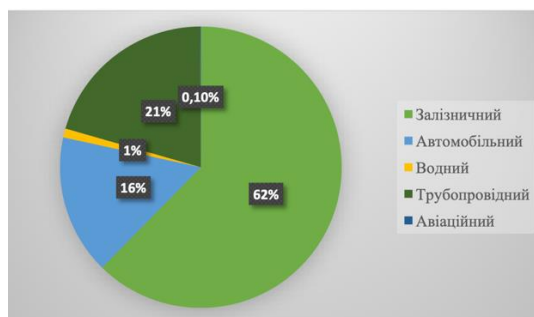


Рисунок 1 – Структура транспортних засобів для перевезення вантажів до війни

Однією з головних змін є трансформація логістичного сектору та розподіл ланцюга поставок. Залізниця не справляється зі збільшенням перевезень українського зерна. Пропускна здатність занадто низька, а довгострокові інвестиції наразі є ризикованими. Особливо в західній частині країни, яка межує з Європейським Союзом, помітно збільшилися черги за товарами. Якщо 7 серпня 2022 року на КПВВ «Ягодин» черга з України становила 22 км, на «Рава-Руській» – 29 км, на «Краковці» – 28 км, на «Шегині» – 25 км, то через місяць черга на КПВВ «Ягодин» сягнула 50 км. Якщо на інших пунктах пропуску черги були приблизно такими ж, то на пунктах пропуску «Ужгород-Вантажний» і «Тиса» Закарпатської області черги зросли в 2-3 рази до 20 км. [4].

Україна є одним із найбільших експортерів зерна у світі. Через те, що основний логістичний шлях продукту – Чорне море – через агресію росії було перекрито, експерти та міжнародні організації вважають, що ця ситуація може загострити продовольчу кризу в десятках країн, особливо в Африці та Азії. Проблема стала не локальним логістичним викликом, а прецедентом для світового ринку. К жалю, на даний момент немає альтернатив морським перевезенням. Українські колії ширші за європейські, тому перевезення залізницею видається проблематичним. Пункти на кордоні між Україною та ЄС називають вузькими, тому що швидкість і кількість зерна, яке можна провезти через них, занадто малі. Вони намагаються оригінально вирішувати завдання логістичної галузі. Деякі європейські країни, такі як Румунія, Польща та країни Балтії, погодилися надати власні порти для перевезення зерна морем [5].

Список використаних джерел:

1. Тарасенко Ю. В. Економічна наука. Економічна сутність та значення логістики для діяльності підприємства. URL: http://www.economy.in.ua/pdf/5_2015/30.pdf
2. Литюга Ю.В. Управління ризиками логістичної системи підприємства: сутність, оцінювання, методи. *Ефективна економіка*. 2017. № 6. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=5646>.
3. Європейський зелений курс та залізниця: як зробити ринок вантажних перевезень України більш «зеленим». Офіс ефективного регулювання. *Офіс ефективного регулювання*. URL: <https://brdo.com.ua/analytics/21368/>.
4. Довідка щодо виконання заявок на перевезення клінкеру та цементу (перевезення в вагонах інвентарного парку ПАТ «Укрзалізниця» та ЦТЛ). URL: https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/zayavki/dovidka_pro_vykonannia_zayavok_klinkeru_cementu/.
5. Кісіль Р. Як війна в Україні змінює світову логістику. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/06/24/688538/>.
УДК 338.24