

Ауріка БАРБАЛАТ
здобувач вищої освіти ОС «Бакалавр»
спеціальності 073 «Менеджмент»
Науковий керівник: **Галунець Н.І.**,
старший викладач кафедри публічного управління
та адміністрування і міжнародної економіки
Миколаївський національний аграрний університет
м. Миколаїв

ЛОГІСТИЧНІ ПРОБЛЕМИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ В УКРАЇНІ

Перевізники, постачальники, підприємці та логістичні компанії перманентно шукають зручні способи доставки свого товару до місця призначення, при цьому враховуючи ціну та гнучкість маршруту. Логістика завжди була невід’ємною частиною ефективності економічної діяльності у будь-яких умовах. Спираючись на висновки експертів, можна зазначити, що ВВП України у 2022 році скоротився на 112 млрд дол США. Причиною цього стали багаточисельні економічні та людські втрати, зокрема зупинка ПАТ «Запоріжсталь», ПрАТ «Азовсталь», частково ПАТ «АрселорМіттал Кривий Ріг», втрата сільськогосподарських угідь та підприємств внаслідок окупації і обстрілів [1].

Перший поштовх до трансформації стався у 2014 році, коли звичний устрій транспортних шляхів зруйнувався шляхом анексії частини українських територій країною агресором. Далі спіткали труднощі, пов’язані зі світовою пандемією Коронавірусу. Тоді більшість шляхів перевезення призупинили свою діяльність, а інші ввели обмеження, що значно уповільнило строки доставки та збільшила ціну перевезення.

З початком повномасштабного вторгнення логістичні ланцюги України зазнали величезного удару. Воєнні дії, бомбардування, окупація - зруйнували їх налагоджене функціонування. В цей час підприємствам, установам та організаціям було вкрай необхідно швидко змінити налагоджені шляхи транспортування на інші, менш зручні та вигідніші.

Опинившись в складній ситуації власники бізнесу почали масово евакуювати свої підприємства подалі від лінії вогню. Таким чином докорінно змістилась рівновага, адже до повномасштабного вторгнення складські хаби були рівномірно розподілені по областях. Евакуювали підприємства та товар переважно на територію Західної України, яка не була готова до такого шаленого потоку. Складських приміщень просто не вистачало, вони поступалися локацією, площею та рівнем обслуговування. При тому, що ціна оренди впродовж першої половини 2022 року зросла в середньому на 10-15%. Такі зміна в свою чергу вплинула на збільшення загальною вартості продукції через логістичні втрати приблизно на 2-7%. Таким чином почалась масштабна трансформація всієї логістичної інфраструктури України [2].

Зміни в бізнес-процесі, пов'язаним з логістикою передбачали: по-перше, товар тепер не лежав подовгу на складах, адже з одного боку просто не було достатньо місця для накопичення, а з іншого завжди була загроза обстрілу; по-друге, майже вдвічі скоротився допустимий час перевозки товару, через введення комендантської години. Потрібно було не лише коректно прокласти маршрут через блокпости, а й завчасно запланувати місце нічної зупинки вантажів; по-третє, нові приміщення були вкрай необлаштованими для нагальних потреб підприємств, що завдало додаткових клопотів та уповільнювало рух вантажів [3].

Ще однією перепорою на шляху став дефіцит пального. Відбулося це через руйнацію під час обстрілів старих складів та зупинки поставок палива морським шляхом. Тому загальний об'єм горючого різко знизився, тим самим примусивши взяти його розхід під особливий контроль.

Дуже гостро відчували цей дефіцит аграрії України. Адже впродовж останніх років їм вдалося налагодити логістичну ситуацію в галузі і певні затримки відбувалися лише деколи в період збору врожаю. Тому після повномасштабного вторгнення ситуація загострилась. В минулому переважна більшість посівних матеріалів та добрив йшли морським шляхом. Так було

дешевше та ефективніше. При цьому був чітко налагоджений механізм подорожі вантажа від продавця до покупця [4].

Тепер все переорієнтувалось на наземні перевезення через Польщу, Угорщину, Словаччину та Молдову. Та, на жаль, пропускна спроможність пунктів не впоралась з таким навантаженням. Звичайно в пріоритеті були пасажирські рейси та гуманітарні. Не слід забувати, що частина водіїв поповнила лави ЗСУ та ТРО, частина постраждала і наразі неспроможна до роботи, а ще дехто залишився на тимчасово окупованих територіях. Щоб подолати такий явний дефіцит уряд навіть дозволив в період воєнного стану водіям, що мають права категорії В керувати вантажівками. Більше того, водії призовного віку, на певних умовах можуть перетинати кордон, попередньо заповнивши всі необхідні документи.

Через унеможливлення перевезенням по воді на зміну морським портам прийшли «сухі». Польща стала першовідкривачем такого феномену для вантажів з України. Відкриття першого «сухого порту» в Польщі, ще в перші місяці війни, дещо покращило пропускну спроможність вантажних перевезень, надаючи змогу підприємцям, а в більшості аграріям реанімувати бізнес поставки продукції закордон тим самим підтримуючи економіку країни. Адже, через заблоковані країною агресором порти Україна кожен місяць втрачає близько 1,5 млрд. доларів США, при тому створюється продовольча криза в європейських країнах і посилюється голод в африканських [5].

Про продовольчу кризу через збій логістичних поставок наголошувала в Давосі генеральний директор Світової організації торгівлі (СОТ) Нгозі Оконджо-Івеала. Вона попередила, що через агресію росії порушилось постачання продуктів харчування та добрив. Такий колапс вже викликав зростання цін та дефіцит. Вона наголошувала на необхідності надання безпечних коридорів для евакуації українського зерна Чорним морем, щоб уникнути затяжної продовольчої кризи [6].

Війна відчутно похитнула вітчизняну економіку. І поки вона триває неможливо точно підрахувати всі збитки, але вже на третій місяць такі збитки

сягнули 100 млрд. доларів США і з кожним наступним днем вони все більшають. Тому зараз, як ніколи важливо, знаходити вирішення проблем відповідно до умов, що виникли.

Отже, для вирішення логістичних проблем в умовах воєнного стану в Україні поки, що немає єдиної шпаргалки дій для кожного учасника логістичного процесу. Через це вкрай важливо терміново приймати найвигідніші рішення, щоб забезпечити якісне функціонування різних галузей економіки України. Необхідно розвивати партнерські відносини з європейськими країнами, через які в майбутньому буде можлива інтеграція української економічної системи до економічної системи ЄС. Таким чином в нашої країни будуть всі перспективи для успішної відбудови кожної галузі економіки в післявоєнний період. Щоб відновити логістичну інфраструктуру в короткостроковій перспективі необхідно забезпечити фінансову допомогу на відновлювальні роботи.

Список використаних джерел

1. Гринів Н.Т., Равліковська А.А. Перебудова логістики в умовах воєнного стану в Україні. *Академічні візії*. Секція: Економіка. 13/2022. 2022р. DOI: <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.7411975>
2. Зберегти та забезпечити: як змінилась логістика в Україні під час війни. URL: <https://mind.ua/openmind/20241674-zberegiti-ta-zabezpechiti-yak-zminilasya-logistika-v-ukrayini-pid-chas-vijni> – Mind.ua
3. Логістика під час воєнного стану – досвід Synex Logistics. URL: <https://trademaster.ua/articles/313567> - Trade Master Group
4. Логістика воєнного стану: що буде із поставками пального та добрив. URL: gravery.com/uk/posts/show/logistika-voennogo-stanu-so-bude-iz-postavkami-palnogo-ta-dobriv – Agravery.com
5. Польща створює „сухий порт” для української продукції. URL: <https://trans.info/ua/viyna-v-ukrayini-ekonomika-biznes-logistika-dopomoga-279148> – Trans.info
6. «Якщо Україна впаде, ми - наступні»: 7 найбільш резонансних меседжів Давосу. URL: <https://mind.ua/publications/20242102-yakshcho-ukrayina-vpade-mi-nastupni-7-najbilsh-rezonansnih-mesedzhiv-davosu> – Mind.ua