

УДК 656.01

Каплуновська А.М.¹, Олексенко О.С.²

¹старш. викл.каф., ТТ НУ «Запорізька політехніка»

²студ. гр. Т-311 НУ «Запорізька політехніка»

ЯК ЛОГІСТИКА АДАПТУВАЛАСЬ ДО ВІЙСЬКОВОГО СТАНУ?

Через повномасштабне вторгнення логістика зазнала багато змін та проблем. Основні види транспорту, які використовуються для перевезення, а саме: морський, автомобільний та залізничний зазнав підвищення цін на перевезення та зміненню багатьох маршрутів, через можливу окупацію. Надалі розглянемо як адаптувалася логістика, розглядаючи різні види транспорту.

Почнемо з найбільш розповсюдженого, а саме автомобільного транспорту. Організувати перевезення стало складніше через низьку пропускну спроможність прикордонних територій, також через значне підвищення цін, оскільки значно збільшилася відстань транспортування до портів Європейського Союзу. Українські вантажовідправники відчули велику різницю в відстеженні вантажу почавши працювати з логістичними компаніями Польщі, Румунії та Туреччини, оскільки звикли отримувати інформацію 24/7. Проблеми були й з пунктами пропуску, через те, що велику кількість вантажів перенаправили на сухопутні шляхи, ці пункти були заблоковані. Як на прикладі з кордоном між Україною та Польщею, ситуація на пункті пропуску «Ягодин» була катастрофічною. Велика кількість вантажівок стояли в пункті по півтора-два тижні, через що псувався вантаж та експортери й перевізники зазнали мільйонних збитків. На початку вересня 2023 року черга сягала 2 600 вантажівок, а довжина черги сягала 58 км, майже досягнувши Ковеля. Але ситуацію вдалося стабілізувати збільшивши кількість працюючого персоналу в контролюючих органах. Також були й позитивні зрушення, коли держава ввела «транспортний безвіз», точніше скасувала використання дозволів на перевезення, які були стримуючим фактором для вільного ринку оскільки, цих дозволів щороку не вистачало та експортери й перевізники повинні були вести перемовини для збільшення кількості «транспортних білетів».[1]

Тепер перейдемо до другого по використанню виду транспорту – залізничного транспорту. Через те, що перервалися транзитні перевезення міжнародними коридорами сполученням Азія – Європа, вантажні перевезення залізницею лише у 2022 році зменшилися на 65,3%. Підприємці втрачали кошти, бо замовники відмовлялися від партій вантажу який в свою чергу у 2022 році очікував перетин кордону більше, ніж 30 діб, через що псувався. Оскільки, на перетині кордону стояло іноді 40 тис. вагонів. Крім

того, за кожен простій вагонів вантажовласник повинен сплачувати нарахування, які йому йшли, а згідно умов контракту могли накладатися штрафні санкції. Через значні втрати Міністерство інфраструктури України збільшило на 70% тарифи на залізничні перевезення вантажів в межах України. Що у свою чергу не влаштувало агропідприємців, тоді Міністерство інфраструктури України знизило тариф до 30%. Проте це також не влаштувало агропідприємців, оскільки йдуть значні збитки та агропідприємці відмовляються від добрив та інших технологій по підвищенню врожайності, задля того щоб з економити.[1]

Перейдемо до морського транспорту. Коли країна агресор заблокувала українські порти, вона завдала потужного удару по економіці України. Оскільки до 2022 року морський транспорт був основним видом транспорту для транспортування агропромислової продукції, тоді у 2021 році він приніс близько 27,9 млрд. дол. Також морський транспорт був основним шляхом для експорту таких продукцій як: металургія (16 млрд. дол.), хімічної промисловості (2,7 млрд. дол.), мінеральних добрив (8,42 млрд. дол.) та іншої продукції. Наразі Україна контролює найбільші порти, а саме: Одеський, Миколаївський, Ольвію, Чорноморський й Південний. Також наразі поступово збільшують вантажопереробку та працюють невеликі порти у гирлі Дунаю, а саме: Ізмаїльський, Ренійський та Усть-Дунайський.[1]

Основною проблемою оптимізації логістики на початку військового стану стала дерусифікація вулиць і населених пунктів та через це багато вулиць змінили свою назву, через що була проблема з доставкою вантажів, бо компанії доставляли вантажі на некоректну адресу. Рішенням цього було встановлення на транспортні засоби GPS-трекери, датчики та використання Центру керування IoT. Відстежувати рух транспортного засобу, за допомогою цих технологій, можна в режимі реального часу та допомагати водію коригувати маршрут, контролювати витрати палива тощо. IoT-пристрої можуть збирати інформацію про стан вантажу, що дуже допомогло при транспортуванні вантажів під час військового стану, та передають інформацію через бездротове з'єднання, використовуючи M2M SIM-карти. [3]

Також одним із рішень проблем в транспортуванні, стала поява логістичних хабів за межами України, а саме в Польщі та Румунії. Оскільки саме ці країни є транзитними центрами для усіх логістичних центрів. А мультимодальні перевезення стали необхідністю, використовуючи різні види транспорту, компанії змогли забезпечити безперервність поставок.

З початком повномасштабного вторгнення з'явилася необхідність налагодження логістичних поставок між Україною та Китаєм, оскільки через росію доставка вантажів з Китаю була неможливою. Вирішенням даної проблеми став транскаспійський маршрут.