

УДК 004:334

Горин Руслан, Зяйлик Марія

Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя (Україна)

ОПТИМІЗАЦІЯ ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УМОВАХ ВІЙНИ

Horyn Ruslan, Zyailyk Maria

Ternopil Ivan Puluj National Technical University, Ternopil (Ukraine)

OPTIMIZATION OF LOGISTICS INFRASTRUCTURE IN WAR CONDITIONS

За сучасних умов вітчизняної економіки, що перебуває в умовах повномасштабної війни, ринок транспортно-логістичних послуг має надважливе значення, на нього покладено забезпечення обороноздатності країни (перевезення військових та гуманітарних вантажів), транспортні рішення для бізнесу і промисловості.

Повномасштабна війна спричинила суттєві зміни функціонування логістичних процесів в країні. Руйнування критичної інфраструктури, блокада морських портів, ускладнення пропуску вантажів на кордонах, постійні загрози обстрілів стали новими реаліями для транспортно логістичної сфери. Проте, попри всі виклики, вітчизняні логістичні компанії демонструють стійкість і здатність адаптуватись до надскладних умов, а лідери галузі навіть за таких умов закладають фундамент для майбутнього відновлення та розвитку.

За перший рік повномасштабної війни близько 30% логістичних та експедиторських компаній припинили свою діяльність через значні труднощі, це й зруйнована інфраструктура, ризики для вантажів, перебої з паливом та багато іншого.

Найбільшою проблемою для вітчизняної логістики стала блокада портів в Великій Одесі, через які у довоєнний період проходило понад 70% українського експорту. Ускладнення морських перевезень змусило уряд, перевізників та бізнес шукати альтернативні рішення. Одним з таких альтернативних рішень було створення логістичних хабів за межами України. Особливого значення набули мультимодальні перевезення. Комбінування різних видів транспорту – автомобільного, залізничного, морського, річкового – надали можливість в умовах війни забезпечити безперебійність поставок.

Слід зазначити, що складні часи потребують прийняття сміливих і нестандартних рішень. Як один із нових напрямів розвитку логістики слід виділити транскаспійський маршрут, який дозволяє транспортувати вантажі з Китаю до України в обхід Росії. Маршрут проходить через Казахстан, Азербайджан, Грузію, а далі вантажі переправляються паромом через Чорне море до України. Такий маршрут має ряд суттєвих переваг: безпечніший, швидший (морські перевезення займають 70-90 днів, а даний маршрут – 20-25 днів) [1].

На сьогоднішній день логістичну ініціативу перехопили залізничний та автомобільний транспорт. Так, за результатами 2024 р. залізничний транспорт фактично вийшов на показники довоєнного періоду, близько 50% вантажів йде на експорт.

На внутрішньому ринку «вікно можливостей» створив автомобільний транспорт, адже автомобілі можуть добиратися навіть до прифронтових містечок, якщо там є хоч якась дорога. І це надзвичайно важливо. Слід розуміти, що жоден трудовий договір не змусить водія вирушити маршрутом у «сіру зону» проти власної волі, і тим не менше водії їдуть, везуть все необхідне для своїх людей.

Також значний виклик для вітчизняної логістики має значне зростання цін. Для забезпечення власної ефективності, запобігання зниження попиту на логістичні послуги, логістичні компанії підвищують власну ефективність завдяки діджиталізації та автоматизації. Так, наприклад, для управління транспортним парком, ланцюгами

постачання та складами, використовують must-have інструменти. Кооперація логістики і телекому надає можливість клієнтам бачити рух свого замовлення в реальному часі.

Ключовими у транспортному комплексі експерти визначають автомобільні перевезення, це той вид транспорту, що здатен найшвидше адаптуватися. Так, наприклад, у відповідь на блокування польських кордонів перевізники спрямували автомобілі з вантажами через кордони інших країн або перейшли на використання автомобілів меншого тоннажу, які пропускали під час блокади кордонів.

Також важливої ролі набули річкові перевезення – Дунайський шлях, найбільшим попитом він користувався з початку 2022 р. і до середини осені 2023 р. Так, упродовж 2023 р. через Дунайські порти було перевезено майже 52% усіх морських вантажів. З відновленням перевезень українським чорноморським коридором, попит на Дунайські порти знизився [2].

Усі види перевезень, окрім авіаційних, успішно адаптуються до функціонування в умовах повномасштабної війни, відновлюються і нарощують обсяги. На сьогоднішній день вже активно обговорюється можливість відкриття авіаперевезень в Україні, щоправда наразі лише в найбільш безпечних регіонах, на заході країни.

За результатами галузевого дослідження «Інфраструктурний індекс 2023», проведеного Європейською Бізнес Асоціацією спільно з юридичними фірмами Arzinger та Sayenko Kharenko, 84% компаній готові відновити морські перевезення після деблокади українських портів. Щодо визначення найбільш актуального напрямку для інвестицій у сфері логістики визначено розвиток автомобільних шляхів, що з'єднують Україну з ЄС (66%). Окрім того, 70% транспортно-логістичних компаній вважають за доцільне розвиток мережі стратегічних транспортних хабів у Західних регіонах України [2].

Станом на сьогоднішній день можна зазначити, що українська логістика адаптувалась і якісно виконує покладені на неї функції. Галузь адаптується, відновлюється та успішно інтегрується у транспортно-логістичну європейську та глобальну мережу. Вагомий внесок у відновлення та розвиток вітчизняної транспортно-логістичної системи додають вітчизняні агропромислові холдинги та девелопери. Вже на сьогоднішній день, в умовах війни, в Україні будуються нові перевалочні комплекси, модернізуються складські хаби та автопарки. Окрім того, деякі лідери ринку створюють власні флотилії, інвестують у розвиток бізнесу мільярди гривень. Для підтримки такого прагнення до розвитку, транспортно-логістична галузь потребує формування ефективного та довготривалого державно-приватного партнерства та євроінтеграційних реформ.

Історично Україна, завдяки своєму географічному розташуванню, мала значний потенціал як транзитна країна, що має велике значення для розвитку економіки України. У цьому контексті визначального значення набуває розвиток технологій. Сучасні цифрові технології (такі як, блокчейн, AI, автоматизовані системи управління), системи управління складами, діджиталізація процесів відстеження вантажів і автоматизація логістичних процесів дозволять підвищити рентабельність галузі та прозорість ведення бізнесу.

Список використаних джерел:

1. Боднар Г. Логістика України під час війни: виклики та перспективи. URL: <https://www.unian.ua/economics/transport/logistika-ukrajini-pid-chas-viyni-vikliki-ta-perspektivi-12840282.html>
2. Галузеві тренди. Стан логістичної галузі в Україні: тренди та особливості. URL: <https://hub.kyivstar.ua/articles/galuzevi-trendi-stan-logistichnoyi-galuzi-v-ukrajini-trendi-ta-osoblivosti>

3. Гумен Ю., Краузе О. Сучасний стан та основні напрями посилення соціальної відповідальності бізнесу в умовах повномасштабної війни / Трансформація бізнесу для сталого майбутнього: дослідження, цифровізація та інновації: монографія / за ред. д.е.н., проф. О. А. Сороківської. Тернопіль: ФОП Паляниця В.А., 2024. С. 306-316. URL: <https://elartu.tntu.edu.ua/handle/lib/46506>
4. Краузе О.І. Корпоративна культура соціальної відповідальності бізнесу [Сучасний маркетинг: візія, технології, інновації]: монографія / за ред. д.е.н., доц. В.А. Фаловича.- Тернопіль: Бескиди, 2023. 179 с.]. С.203-210.
5. Краузе О.І., Піняк І.Л., Шпилик С.В. Маркетинговий стратегічний аналіз конкурентного потенціалу комерційного підприємства. *Галицький економічний вісник*. – № 3. 2022. С. 81-90. URL: <https://galicianvisnyk.tntu.edu.ua/?art=1082>
6. Шведа Н., Краузе О. Трансформація бізнес-моделей в умовах цифрової економіки. *Соціально-економічні проблеми і держава* (електронний журнал). 2023. Вип. 1 (28). С. 86- 94. URL: <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2023/23snmute.pdf>