

НОВІ ВИКЛИКИ ДЛЯ ЛОГІСТИКИ В УМОВАХ ВІЙСЬКОВИХ ДІЙ

Щепіна Т.Г., Семенова Д.С., Смирнова Н.М.
Національний авіаційний університет

Abstract. *Due to the invasion of Russia into Ukraine, logistics companies have encountered numerous challenges, necessitating a significant shift in their operations. The primary determinant of the sustainability of logistics enterprises lies in their capacity to adapt to enforced alterations, such as: 1) changes in the supply chain, 2) fluctuating fuel conditions, 3) prioritizing the transportation of humanitarian aid, 4) shortages of vehicles and drivers, and 5) legislative amendments, among others.*

Війна в Україні суттєво вплинула на сферу перевезень. Через вторгнення росії на територію України всім логістичним компаніям довелося зіткнутися з багатьма проблемами та переорієнтуватися за лічені дні. «Потрібно було реагувати на ситуацію швидко, а приймати стратегічно важливі рішення – миттєво. В бізнесі звикли говорити про адаптивність компанії в розрізі місяців, а то й років. Цього часу не було - адаптуватись довелось "на ходу", а планування звести до лічених днів і годин», – згадує співвласник компанії ZAMMLER Віктор Шевченко.

Оптимізація логістики є найважливішим питанням для виживання нашої країни після безпосереднього ведення військових дій. Налагоджена економіка та логістика стають одними з ключових умов перемоги нашої країни.

На сьогоднішній день показники успішності, статистичні опитування та рейтинги корпоративного лідерства, якими оперували аналітики до війни не мають суттєвого значення. Ключовим критерієм стійкості логістичних підприємств зараз є їхня здатність адаптуватися до змін. Це зміни за такими напрямками: 1) зміни в ланцюзі поставок, 2) стан палива, 3) пріоритетність вантажних перевезень гуманітарної допомоги, 4) нестача транспортних засобів і водіїв, 5) внесення змін до законодавства тощо.

З початком війни неможливим стало здійснення морських та авіаперевезень. Робота портів в Азовському і Чорному морях і в небі над Україною залишаються заблокованими, а залізниця не справляється з повним обсягом перевезень. Тому основним транспортом логістів стали вантажівки та автомобілі. До війни морський транспорт і порти України були основними експортними шляхами для агропромислового комплексу, який, за словами Віктора Берестенка, у 2021 році приніс дохід у розмірі \$27,9 млрд. Крім того, це були основні експортні шляхи для металургійної і хімічної промисловості, мінеральні добрива та інших продуктів. У 2021 році поштовий вантажопотік, що проходить через українські аеропорти, зріс на 21,1% порівняно з 2020 роком, сягнувши 63,2 тис. тон. Наразі повітряний простір України закритий для цивільних польотів. Це унеможливило здійснення операційної діяльності українських та іноземних авіакомпаній, особливо вантажних перевезень.

До повномасштабного вторгнення 60-65% загального обсягу імпорту добрив компанії BINFIELD транспортувалося транзитом в Білорусі, але з війною це стало неможливим. «На початку весни 2022 року нам, як і іншим гравцям ринку, довелося майже з нуля перебудувати всі логістичні процеси. Завдяки спільним зусиллям учасників ми поступово оптимізували процес обробки даних і збільшили обсяг товарів.» – зазначив Валентин Перванчук, керівник відділу логістики та ЗЕД групи компаній Binfield.

Високі ціни на нафту та дефіцит пального стали серйозною проблемою для автомобільного транспорту. Спочатку зростає ціна, потім години, а іноді й дні на заправці. Різке зростання вартості палива та відсутність АЗС сильно вплинули на стабільність та вартість перевезень. На даний момент ситуація з паливом відносно стабільна, принаймні його можна знайти практично на будь-якій заправці, без обмежень, і воно дешевшає.

Українські перевізники, які продовжили працювати під час війни, швидко переорієнтувалися на доставку найнеобхіднішого — гуманітарних вантажів. Наприклад, з початку війни національна логістична компанія «ДЕВІК» перевезла понад 8 тис. тонн гуманітарних вантажів. Це як міжнародні перевезення, так і перевезення всередині України. Вони доставляють збройним силам одяг, засоби гігієни, ліки, продукти харчування, військову техніку та навіть автомобілі. «За місяць війни ми здійснили понад 120

гуманітарних рейсів, враховуючи внутрішні та міжнародні. Возили продовольство, ліки, одяг, засоби гігієни, амуніцію та товари для військових. Здебільшого із заходу України до Києва, та з Польщі і Нідерландів — до Львова. Гуманітарні вантажі ми доправляємо безкоштовно, але просимо заправити вантажівку паливом або компенсувати його вартість. Виняток — коли вантажівка все одно буде їхати потрібним маршрутом — щоб не вирушати «в пусту», може підхопити гуманітарний вантаж” –розповідає Віктор Шевченко, співвласник компанії «ZAMMLER».

Особливою проблемою для логістики є дорожня інфраструктура, адже логістичні ланцюги зруйновані. Маршрути стали довгими, доводиться оминати небезпечні ділянки, а альтернативні дороги не придатні для руху важких вантажівок. Терміни доставки важко передбачити без розробки нових логістичних маршрутів. Втрата швидкості у наданні послуг є найбільшою проблемою у відносинах між логістичними компаніями та їхніми клієнтами. Карти альтернативних маршрутів повинні враховувати такі фактори, як загроза військових дій, ракетних обстрілів, атак ДРГ, комендантську годину, стан доріг, кількість контрольно-пропускних пунктів, вимоги до дозволів, тип транспортного засобу та його завантаження, а також можливості для дозаправки.

Останнім часом все більше великих мережевих компаній оголошують про звільнення значної частини своїх команд у зв'язку з війною. На національному рівні, враховуючи реалії воєнного стану, були внесені зміни до трудового законодавства, щоб, з одного боку, захистити права працівників, а з іншого - забезпечити досвідчених працівників, якість команди та стійкість бізнесу. Як і всі українці, працівники логістичних компаній мають свої трагічні історії. Вони теж емігрували, втратили домівки, рідних та життя. У своїх системах управління людськими ресурсами компанії мають насамперед сформувані цілісну картину позиції, статусу та готовності своїх працівників, зрозуміти свої кадрові потреби та розробити систему тимчасових переведень на інші посади або в інші міста країни.

Війна - не привід для протиправних дій. Нові ситуації диктують нові правила. Ці правила є обов'язковими, не обов'язково соціально орієнтованими, а іноді тимчасово обмежують конституційні права людей. У воєнний час компанії повинні суворо дотримуватися трудового законодавства, щоб зменшити ризик репутаційних втрат і

подальших судових розглядів. Вони також повинні пояснювати свої дії щодо змін у трудових відносинах. Це складне завдання як для компаній, так і для працівників. Наприклад, нова процедура в Кодексі законів про працю - призупинення трудових договорів у воєнний час - була спрямована на те, щоб утримати працівників на роботі, забезпечити їхнє швидке повернення на роботу в разі потреби, а також дозволити їм законно управляти своїм робочим часом та умовами праці. Однак ці умови є життєво важливими для людей. Рада міністрів дозволила водіям категорії В користуватися транспортними засобами категорії С і С1, тобто вантажівками, під час воєнного стану. Це дозволить водіям категорії "В" найматись на роботу для керування транспортними засобами.

Висновки

Таким чином, кожен із наведених критеріїв дуже вплинув на звичну роботу транспортних компаній і змусив їх швидко адаптуватися. Попри значні зміни логістика залишається ключовим аспектом для підтримки економіки країни і намагається працювати далі в умовах військових дій.

Список використаних джерел

1. *Логістика під час війни: як Компанія Binfield налаштувала вантажні потоки та зберігання.* URL: <http://surl.li/meosb> (дата звернення 26.05.2023)
2. *Як логістика адаптувалася до війни.* URL: <http://surl.li/meosl> (дата звернення 24.07.2023)
3. *Як змінилася логістика під час війни.* URL: <http://surl.li/meoto> (дата звернення 17.07.2022)