

## ЛОГІСТИКА ПРИ ВОЄННОМУ СТАНІ

**Дмитро ОЛІЙНИК**

Здобувач гр.. Т – 31-20

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

**Надія РАЗУМОВСЬКА**

старший викладач кафедри філософії та

педагогіки професійної підготовки

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Повномасштабне вторгнення Росії до України вже завдало та продовжує завдавати величезної шкоди людям та інфраструктурі України. Враховуючи це, виникає об'єктивна необхідність оперативно перебудовувати логістичну систему, формувати нові ланцюги доставки вантажів, змінювати напрямки торговельних потоків через блокаду українських морських портів та часткову втрату залізничної мережі.

В умовах військового стану налагоджені ланцюги поставок перестали функціонувати. Закриті порти, відсутність авіасполучення, ризики, пов'язані з автомобільним транспортом – компанії з добре налагодженою логістикою змушені були змінювати позицію протягом кількох днів.

Питанням розвитку логістики, і зокрема транспортної логістики, присвячені роботи таких вітчизняних та зарубіжних вчених: Д.Бауерсокс, Д.Клосс, Д.Ламберт, С.Ленглі, К.Мельцер, І.Шнайдер, М.Данько, В.Зубенко, Т. Маселко, А.Новікова, О.Палант, В.Панкратов, К.Плужніков, Н. Полянська, І.Семененко, В.Сергеєв, І.Смирнов, Н. Шаповал

Глобальною проблемою стала обмеженість пропускної спроможності логістичних маршрутів.

Розірваними виявились і ланцюги постачань компонентів виробництв - сировини для харчової промисловості, техніки, одягу. Основна причина - руйнування логістики чи позиція контрагентів, які не хочуть ризикувати. Крім

того, воєнний стан дозволив виявити інші причини, які критично вплинули на швидкість переміщення вантажних потоків – тимчасові обмеження на паливо, відсутність водіїв, побудова довгих маршрутів – необхідність об'їжджати небезпечні зони.

Тепер в Україні буквально доводиться йти невідомими шляхами і відкривати нові. Безпека зараз є головним пріоритетом для українського експорту. Тому логісти щогодини стежать за ситуацією, тісно співпрацюючи з державними установами, щоб знайти шляхи обходу небезпечних ділянок і зруйнованих мостів. Очевидно, що маршрут стає довгим і непередбачуваним. Те ж саме стосується і міжнародних перевезень. Якщо раніше транспортування продукції здійснювалось морським транспортом чи авіаційним, то тепер залишається тільки автомобільний, залізничний та, частково, річковий, оскільки морські порти та аеропорти закриті від початку війни. Суттєвих змін зазнали і адресні маршрути доставки. Всі маршрути доставки, які були розроблені до війни, в якийсь момент стали неефективними і це вимагало негайного перегляду їх географічної конфігурації.

Часті сповіщення про повітряні тривоги також суттєво впливають на ефективність економіки країни. Під час повітряної тривоги переважна більшість підприємств змушена зупиняти виробничі процеси.

Сьогодні, крім того, що ланцюги поставок потребують постійної швидкої перебудови, потрібно бути готовими до постійного зростання витрат в ланцюгах. Наприклад, вартість доставки в межах України сьогодні подекуди в 5 разів перевищує довоєнну вартість. Ціну перевезення сьогодні формують такі фактори як швидкість транспортування (наприклад, у разі евакуації підприємства), відсутність вільного транспорту на ринку, небезпека маршрутів, обмеження можливостей поповнити запаси палива у прифронтових регіонах та брак водіїв.

Брак водіїв в основному пов'язаний з тим, що багато робітників транспортних підприємств сьогодні служать у лавах ЗСУ та захищають Україну. Інша частина водіїв залишилась на окупованих територіях. Тому

Україна сьогодні критично відчуває дефіцит персоналу у цій сфері. У зв'язку з цим уряд дозволив в період війни водіям, які мають права класу В, керувати вантажівками (тобто транспортними засобами класу С, С1 вагою 7,5 тон). Водіям призовного віку дозволено також перетинати кордон. Для цього необхідно зареєструватись та оформити спеціальні документи. Цими діями влада намагається всіляко подолати дефіцит водіїв вантажних транспортних засобів та забезпечити стабільні перевезення вантажів для різних галузей економіки і, насамперед, гуманітарних та військових вантажів.

Значних пошкоджень під час війни зазнали і інші логістичні об'єкти – була повністю зруйнована велика кількість складів.

Для розв'язання проблем логістики під час війни нові шляхи та процеси треба знаходити максимально швидко.

Залучити топменеджерів, які мають досвід у різних нішах. Що більше кейсів, то краще варіативність результатів – можливість обрати основний, запасний та аварійний варіанти дій.

Відновити та нарощувати ефективність. Віддати логістичні процеси на аутсорс, щоб над ними працювала вже злагоджена команда. Якщо компанія має досвід, вона одразу організує роботу і людей, підбере робітників на лінійні процеси.

Контролювати кожний кілометр. Коли у кожного рейсу є власний персональний менеджер, будь-які нестандартні ситуації вирішуються дуже швидко.

Віддати на аутсорс оформлення. Піклуватися не лише про зберігання, обробку і доставляння вантажів, але й про митно-брокерське оформлення та представлення інтересів у дозвільних органах.

Знайти та організувати нові хаби для зберігання, облаштовані системами захисту та контролю. Заздалегідь убезпечити лінійних працівників, мати «про запас» додаткові локації для відвантаження.

Потрібна популяризація ідеї грамотної логістики. У нас в Україні нині існує, як явище, армія волонтерів. Ця волонтерська «москітна армія» діє

досить непогано, але буде ще краще, якщо відстежуватиметься її ефективність та буде можливість окремим волонтерам ділитися досвідом. Необхідно створити умови, коли оптимальні рішення ставатимуть частиною загального досвіду всього волонтерського руху. Це може бути досягнуто в разі співпраці з нашими українськими ЗМІ, свою роль можуть зіграти заклики вищих державних осіб, треба застосовувати соціальну рекламу.

Загалом, слід відмітити, що попри всі проблеми, які виникли в логістиці України з початку повномасштабного вторгнення Росії, українська транспортна система поступово стабілізується та стає більш гнучкою, готовою до альтернатив та нових викликів. Відновлення логістики у післявоєнний час розпочнеться з реорганізації системи зберігання та удосконалення розробки маршрутів. Потрібно розробляти нові альтернативні зв'язки з зовнішнім світом, які будуть корисні та необхідні при вступі України до ЄС, та таким чином формувати незалежність держави від зовнішніх збудників.

Отже, в сьогоденні умовах важливим завданням логістики є її розбудова та удосконалення основних функціональних підсистем забезпечення відповідно до військових потреб.

Основними завданнями уряду має стати підвищення якості транспортно-дорожньої інфраструктури та розвиток транспортних коридорів, покращення транспортного обслуговування, максимальне завантаження рухомого складу, страхування вантажу і транспортних засобів. Пріоритетними напрямками подальшого розвитку транзитного потенціалу можуть бути: постійне оновлення транспортної інфраструктури, приведення її до загальносвітових норм, підписання міжнародних договорів для збільшення транзитного потоку товарів територією країни, проведення внутрішнього ліцензування транспортних засобів.

### **Література**

1. Війна в Україні: економіка, бізнес, логістика, допомога. Веб-сайт URL: <https://trans.info/ru/viyna-v-ukrayini-ekonomika-biznes-logistika-dopomoga-279148>

2. Військова логістика. Веб-сайт URL: <https://gmk.center/posts/voennaya-logistika-problemy-ukrainskogo-eksporta-ostajutsya-nereshennymi/>
3. Кризова ситуація в логістиці. Веб-сайт URL: [http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/3\\_2020/56.pdf](http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/3_2020/56.pdf)
4. Логістика війни. Веб-сайт URL: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/perevezennya-v-ukrajini-pid-chas-viyni-gumanitarni-vantazhi-obmezhennya-na-perevezennya-50231625.html>
5. Як змінилась логістика в Україні за місяць війни в компанії Zammler. Веб-сайт URL: <https://logist.fm/publications/yak-zminilas-logistika-v-ukrayini-za-misyac-viyni>
6. Логістика під час війни: як українському бізнесу організувати транспортні потоки : Веб-сайт URL : [www.ukrinform.ua/rubric-other\\_news/3566470-logistika-pid-cas-vijni-akukrainskomu-biznesu-organizuvati-transportni-potoki.html](http://www.ukrinform.ua/rubric-other_news/3566470-logistika-pid-cas-vijni-akukrainskomu-biznesu-organizuvati-transportni-potoki.html)

## **ВИХОВНА РОБОТА У ЗАКЛАДАХ ПРОФЕСІЙНО-ТЕХНІЧНОЇ ОСВІТИ УКРАЇНИ**

**Іван РЯБУШКО**

магістрант

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

**Володимир БОНДАРЕНКО**

канд. пед. наук, проф., зав. кафедри філософії та

педагогіки професійної підготовки

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

У Законі України «Про професійну (професійно-технічну) освіту»  
(Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1998 р., N 32 зазначається: