

ПРОБЛЕМИ УПРАВЛІННЯ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАЧАНЬ У ТРАНСПОРТНІЙ ЛОГІСТИЦІ В УМОВАХ БОЙОВИХ ДІЙ

Мікуліна Марина Олександрівна

Кандидат економічних наук, доцент

Сумський національний аграрний університет

ORCID 0000-0002-6918-5192

e-mail: marinamikulina1@ukr.net

Клещ Олег Віталійович

Студент

Сумський національний аграрний університет

e-mail: marinamikulina1@ukr.net

Анотація. Логістична система України, понад 30 років долає складний шлях становлення та розвитку, поступово перетворюючись з історичної спадщини на сучасну та високотехнологічну мережу транспортних об'єктів та споруд, що не тільки обслуговують економіку нашої країни, а ще набувають особливого значення у міжнародній транспортній системі, прямо впливаючи на її діяльність. Пройшовши шлях від визначення прав та обов'язків власників транспортних засобів до однієї з найбільш розвинених галузей у нашій країні, логістика України пережила чотири економічні кризи у 1998, 2008, 2014 та 2022 роках, підлаштувалася під зміни, пов'язані з періодом епідеміологічних обмежень та продовжила своє функціонування в період повномасштабного вторгнення, щодня стикаючись з рядом викликів.

Ключові слова: логістика, процес транспортування, ланцюги постачання, міжнародна транспортна система, постачанні товарів.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Огляд літературних джерел стосовно функціонування логістики у воєнний час, показав, що проблеми

управління ланцюгами постачання та тенденції залежать від ряду проблем, що виникають внаслідок бойових дій.

Основні результати дослідження. Виходячи з поняття логістики, як окремої галузі, завдання якої полягає у постачанні товарів у найкоротші терміни за умови найменших фінансових витрат та ефективному управлінні товарно-матеріальними запасами, слід зауважити, що факту отримання кінцевим споживачем матеріального блага передують ланцюг постачання, в якому задіяно від трьох контрагентів. З цього випливає той факт, що чим більше учасників задіяно у механізмі постачання товару кінцевому споживачу, тим важче керувати ним при виникненні непередбачуваних проблем, спровокованих бойовими діями [1].

На прикладі наведеного на малюнку 1 ланцюгу постачання пропонуємо розглянути проблеми, що виникають у процесі транспортування товарів у військовий час.



Малюнок. 1

Першою проблемою з якою стикається існуючий ланцюг постачання є фізичне знищення шляхів сполучення між підприємствами, населеними пунктами та іншими регіонами країни. Відсутність наземних об'єктів інфраструктури, що забезпечують функціонування транспортної логістики, робить неможливим постачання товарів певними маршрутами, що призводить до їх перепланування або до неможливості здійснення безпосередньо процесу транспортування [2].

Друга проблема полягає у нестабільності в регіоні, що виникає внаслідок ведення бойових дій, обстрілів за допомогою далекобійної зброї та зброї з

дистанційним керуванням. Пошкодження об'єктів критичної інфраструктури призводить до відсутності електроенергії, без якої функціонування сучасної логістики, що активно використовує електричні пристрої, стає складним, в деяких випадках зовсім неможливим. Так як сучасні транспортні компанії, оптові та роздрібні фірми, підприємства, що виготовляють товар, сплачують за послуги один одного та здійснюють обмін документами за допомогою цифрових технологій, процес комунікації між ними теж страждає. Оскільки канали зв'язку пошкоджені або повністю знищені, окрім фізичних зустрічей, контрагенти не мають можливості замовляти товари та послуги один в одного.

Третя проблема, через яку страждають ланцюги постачання, полягає у дефіциті фахівців у вигляді менеджерів, логістів, механіків та водіїв, що спровоковано мобілізацією населення певних вікових рамок, передбачених законодавством країни. Відсутність досвіду у новачків, якими компанії компенсують втрату професійних кадрів, не дозволяє їм досягти попереднього рівня ефективності, що обумовлюється складністю роботи на кожному етапі функціонування ланцюгу постачання та набуття професійних навичок, які приходять виключно з досвіду роботи.

Четверта проблема полягає у дефіциті паливних ресурсів та запчастин для обслуговування обладнання та техніки. Це призводить до збільшення ціни на комплектуючі, мастила, паливо, запчастини та розхідники, що пояснюється великим значенням попиту відносно пропозиції на ринку.

Вищезазначені фактори породжують не тільки проблеми при управлінні ланцюгами постачань, а ще й призводять до тенденцій у цій галузі [3-5]. Таким чином популярності набула тенденція серед транспортних компаній України, що полягає у активному користуванні послугами логістів, що працюють віддалено. Це пояснюється тим, що через війну більшість компаній віддають перевагу накопиченню товарно-матеріальних запасів на своїх складах, оскільки транспортна мережа або ланцюг постачань у будь-який момент може перестати функціонувати через дії супротивника. За звичайних умов функціонування логістики відбувалося за допомогою штату менеджерів-

логістів у кожного контрагенту, що вимагає постійних витрат на заробітні плати, оренду приміщення та сплату комунальних послуг. Так як постачання товарів залежить від зовнішніх факторів і в будь-який момент може бути обмеженим, тримати повноцінний штат логістів стає невигідно, тому транспортні компанії та інші контрагенти ланцюгу постачань, віддають перевагу співпраці зі спеціалістам, які надають свої послуги дистанційно, що є для них вигідним, оскільки тоді компанії сплачують гроші за їхні послуги виключно тоді, коли їй потрібно здійснити операцію з транспортування.

Висновок. В умовах війни ціль логістики незалежно від виду транспорту змінилася зі створення транспортної мережі, мета якої найбільш ефективно при найменших витратах забезпечити функціонування підприємств, його партнерів та забезпечити безперебійне постачання певних товарів для кінцевого споживача; на ціль у будь-який спосіб забезпечити кожний населений пункт необхідним мінімумом життєвоважливих товарів, яких буде достатньо на якнайбільший період у часі.

ЛІТЕРАТУРА

1. Мікуліна М. О. Логістика як фактор забезпечення конкурентноздатності підприємства [Електронний ресурс] // Науковий журнал «Наукові інновації та передові технології» - 2022 - №11(13). – С. 200-208. – Режим доступу: [https://doi.org/10.52058/2786-5274-2022-11\(13\)-200-208](https://doi.org/10.52058/2786-5274-2022-11(13)-200-208)
2. Mikulina M. A., Polyvanyi A. D. STATE AND ECONOMIC REGULATION OF TRANSPORT AND LOGISTICS COMPLEXES IN UKRAINE // Proceedings of XIII International Scientific and Practical Conference Stockholm, Sweden. MODERN SCIENCE: INNOVATIONS AND PROSPECT. 2022. Pp. 61-67.
3. Мікуліна М. О., Богуславська В. С., Поливаний А. Д. Міжнародні аспекти транспортної логістики. Збірник тез по матеріалах міжнародної науково-практичної конференції “Автомобільний транспорт в аграрному секторі: проектування, дизайн та технологічна експлуатація” (8 грудня 2020 року, м. Харків): науковий збірник Харківський національний технічний університет

сільського господарства ім.. П.Василенка ХАРКІВ, Україна. Харків, 2020. С. 20-23

4. Мікуліна М. О., Поливаний А. Д. Проблеми та перспективи розвитку транспортної мережі України [Електронний ресурс] / М. О. Мікуліна, А. Д. Поливаний // Збірник тез доповідей по матеріалах 27-ї Міжнародної науковопрактичної конференції «Технології XXI сторіччя», (Суми, 24-26 листопада 2021 р.). – Суми : СНАУ, 2021. – Ч. 1. – С. 152-154.

5. Mikulina M., Polyvanyi A. International aspects of controlling of transport and logistics complexes [Electronic recurs] / M. Mikulina, A. Polyvanyi // The 2nd International scientific and practical conference «Modern directions of scientific research development», (August 4-6, 2021). – Chicago : BoScience Publisher, 2021. – P. 59-64.