

**Меліховець Г.А.**

*викладач економічних дисциплін,  
Відокремлений структурний підрозділ  
«Вінницький фаховий коледж  
Національного університету харчових технологій»*

**Рожко З.П.**

*викладач економічних дисциплін,  
Відокремлений структурний підрозділ  
«Вінницький фаховий коледж  
Національного університету харчових технологій»*

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-294-7-14>

## **ЛОГІСТИЧНІ РИЗИКИ ТРАНСПОРТУВАННЯ ПРОДУКЦІЇ ПІД ЧАС ВІЙНИ**

У світовій практиці до 50% комерційних операцій зазнають невдачі через недостатню увагу до проблеми ризиків. Дослідження з метою виявлення та ідентифікації ризиків, пов'язаних з транспортуванням, показують, що 75% всіх виникаючих ризиків викликані людськими помилками – недостатньою підготовкою, втомою, індивідуальними психоемоційними якостями, порушеннями правил і вимог роботи на певних робочих місцях або за виконання певних логістичних функцій. Виникнення ризикових ситуацій з ускладненням логістичного процесу неминуче привертає пильну увагу до проблем управління логістичними ризиками, оскільки одним із принципів логістики є надійність. Це означає, що ризик функціонування логістичної системи повинен бути зведений до мінімуму або взагалі нейтралізований.

При логістичному обслуговуванні товари зазнають безліч впливів в результаті виробничо-технологічних операцій, а загальне число операцій в логістиці збільшується в багато разів – збільшуються кількість і розмір ризиків, різноманітних за своєю природою, але всі вони за місцем виникнення і характером класифікуються як логістичні. У кожній функціональній сфері бізнесу є власний «набір» специфічних ризиків, але в логістичній

системі, крім традиційного набору, виникають особливі логістичні види ризиків. Зниження їх величини, скорочення видів залежить від вирішення низки прагматичних проблем, таких, як, наприклад, визначення виду ризиків, які можуть виникнути при виконанні логістичних операцій або функціонуванні логістичної системи (ЛС).

При розгляді питань управління функціонуванням і розвитком ЛС істотна увага повинна приділятися одній з характеристик зовнішнього середовища – невизначеності. Ризики в ЛС можуть походити від внутрішніх та зовнішніх чинників. До внутрішніх (ендогенних) чинників можна зарахувати технологічні ризики при виконанні таких логістичних функцій, як зберігання, транспортування, сортування та агрегування матеріальних і нематеріальних потоків. Рівень ризику при виконанні цих функцій пов'язаний із виробничим потенціалом та організацією технологічних операцій комплектування, сортування, передпродажної підготовки, рівня предметної та технологічної спеціалізації, наявності кваліфікованого адміністративного та виробничого персоналу, кооперативних зв'язків, рівня техніки безпеки тощо. До зовнішніх (екзогенних) чинників належать ризики, до яких відкрита ЛС. До зовнішніх систем можна зарахувати транспортну, фінансову, демографічну, геополітичну системи та споживчі уподобання. Це, наприклад, обсяг попиту, дефіцит запасів на складі через затримки транспортних засобів, зупинки виробництва постачальників, інфляційні процеси, дії конкурентів, політичні та економічні кризові явища, екологічні вимоги, митні пільги, режим найбільшого сприяння, можливість діяти у вільних економічних зонах, зміни в податковій політиці держави. [1, с. 56] Проте, даний перелік ризиків є невичерпним та може доповнюватися такими ризиками як: воєнні ризики, репутаційні ризики, техногенні і природно-кліматичні ризики, науково-технічні та технологічні ризики.

Слід зазначити, що для ЛС України перелік всіх ризиків «очолює» воєнний ризик або ризик війни. Головним та визначальним ризиком повномасштабної війни для України стала втрата людського капіталу. Війна призвела до значного

руйнування житла та соціальної / комунальної інфраструктури, скорочення виробництва, зростання собівартості, збільшення дефіциту державного бюджету (31,7 % ВВП) та державного боргу. Ознакою воєнних ризиків стало різке порушення ланцюгів постачання та збуту через фактичне руйнування частини транспортної інфраструктури, погіршення якості транспортних комунікацій (перевантаження напрямів), унеможливлення транспортування переважної більшості товарів морським шляхом, втрата сегментів, пов'язаних з ринками Росії та Білорусі [2]. Зокрема, внаслідок воєнних дій в Україні пошкоджено чи зруйновано понад 25 тисяч км доріг та 340 штучних споруд [3].

Якщо говорити про ключові зміни та фактори впливу на українську логістику під час воєнного стану, то варто згадати наступні явища й процеси:

1. Вразливість логістичної системи, наближеної до прифронтових регіонів.

2. Нестабільність вартості доставки та подекуди її неможливість, коли йдеться про небезпеку.

3. Перебудова логістичних маршрутів, яка відбувається з певною періодичністю (деякі маршрути залишаються більш усталеними, а інші, навпаки, змінюються під впливом динамічної ситуації).

4. Більший попит на продукти тривалого зберігання, оскільки вони оптимальні для запасів їжі та не несуть великого ризику збитків, якщо трапилася вимушена затримка доставки.

5. Нестача водіїв, частина яких поповнила ряди ЗСУ.

6. Подорожчання затрат на експорт та зменшення цін на доставку імпорту (така глобальна тенденція пов'язана з тим, що багато вантажів, які йдуть з України, є гуманітарними).

7. Тренд на відмову від тривалого зберігання вантажів на складах, орієнтування українського ритейлу на роботу «з коліс», що допомагає звести до мінімуму залишки.

8. Більш лояльні умови співпраці логістичних компаній та клієнтів, адже зараз більшість людей усвідомлює те, що може бути затримка у дорозі до доби, зумовлена об'єктивними причинами.

9. Попит на доставку української продукції закордон, що зумовлено переїздом туди кількох мільйонів українців, які евакуювалися від війни.

10. Нестача автотранспорту в прифронтових регіонах, оскільки іноземний транспорт не в'їжджає до України, а нашого фізично не вистачає, аби у повній мірі покривати потреби логістичної галузі.

11. Додатковий бар'єр у вигляді вимоги отримання депозитів контейнерними лініями за обладнання від 5 до 25 тисяч доларів. Це бюрократична та довга процедура – як для отримання, так і для повернення цих коштів.

12. Питання до оперативності роботи іноземних партнерів – усіх без винятку (експедиторів, логістів, контейнерних ліній, терміналів, митників та контролерів). [ 4]

Проте, незважаючи на всі труднощі та ризики, понад 30 млн тонн імпортованих товарів за минулий рік було доставлено в Україну. Вартість імпорту склала понад 54,5 млрд дол. З них близько 11 млн тонн за допомогою вантажівок. За допомогою залізниці було завезено 9,89 млн тонн, 7,16 млн тонн за допомогою морського транспорту.

Лідируючу позицію в експорті товарів посів морський транспорт. За допомогою нього було експортовано 53,86 млн тонн товарів. Друге місце посіла залізниця, з показником у 33,73 млн тонн. Автомобільний транспорт опинився на третьому місці з результатом у 12 млн тонн. Загалом 2022 року Україна експортувала майже 99,8 млн тонн товарів, вартість експорту склала майже 44,2 млрд. дол. [5]

Отже, війна стала випробуванням для бізнесу. Складнощі з вантажоперевезенням спонукали негайно трансформувати та оптимізувати бізнес-процеси, а саме, переформатувати логістику. Логістична система постійно буде змінюватися та пристосовуватися до нових умов аби товари були вчасно доставлені до споживачів, а ризик їх доставки був зведений до мінімуму.

## Література:

1. Ревенко В.Л., Євченко Є.В. Операційний хеджінг ризиків у логістичних системах. *Економіст*. 2006. № 9. С. 56–58.
2. Ярослав Жаліло. Підсумки 2022 року та очікування щодо 2023 року. Національний інститут стратегічних досліджень. URL: [https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/pidsumky-2022-roku-ta-ochikuvannya-shchodo-2023roku?cf\\_chl\\_tk=tP5HHK1FSofktiulroTzgz7FHSccmY6ASE5Ymo7xlLg-1679153342-0-gaNycGzNC2U](https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/pidsumky-2022-roku-ta-ochikuvannya-shchodo-2023roku?cf_chl_tk=tP5HHK1FSofktiulroTzgz7FHSccmY6ASE5Ymo7xlLg-1679153342-0-gaNycGzNC2U) (дата звернення: 18.03.2023).
3. Анна Скрипаль. Удар по дорогах України: 25 тис. км зруйновано, більшість об'єктів доведеться будувати з нуля. Портал trans.iNFO. URL: <https://trans.info/ua/udar-po-dorogah-ukrayini-25-tis-km-zruynovano-bilshist-obyektiv-dovedetsya-buduvati-z-nulya-324170> (дата звернення: 18.03.2023).
4. Віктор Берестенко Як змінилася логістика під час війни та що буде з експортом та імпортом URL: [https://cfts.org.ua/blogs/yak\\_zminilasya\\_logistika\\_za\\_pivroku\\_viyuni\\_ta\\_scho\\_bude\\_z\\_importom\\_i\\_eksportom\\_651](https://cfts.org.ua/blogs/yak_zminilasya_logistika_za_pivroku_viyuni_ta_scho_bude_z_importom_i_eksportom_651) (дата звернення: 17.03.2023).
5. Artur Lysionok. Рік війни: як конфлікт в Україні вплинув на транспортний сектор Європи? Портал trans.iNFO. URL: <https://trans.info/ua/rik-viyny-yak-konflikt-v-ukrayini-vplynuv-na-transportnyi-sektor-yevropy-328130> (дата звернення: 18.03.2023).