

СТРАТЕГІЧНІ ТРАНСФОРМАЦІЇ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАННЯ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ У ПЕРІОД ПОВОЄННОГО ВІДНОВЛЕННЯ

Бойко Сергій Сергійович

*аспірант кафедри менеджменту, бізнесу і адміністрування,
Харківський національний економічний університет
імені Семена Кузнеця*

Період повоєнного відновлення в Україні супроводжується масштабними інфраструктурними втратами, перебудовою логістичних коридорів та зростанням невизначеності в економічному середовищі. У таких умовах автотранспортні підприємства стикаються з необхідністю радикальної адаптації своїх ланцюгів постачання. Дослідники стверджують, що саме в кризових та посткризових періодах логістичні системи виявляють найбільшу уразливість, що актуалізує потребу у стратегічних трансформаціях, спрямованих на підвищення стійкості, гнучкості та технологічної готовності підприємств [3; 4]. Актуальність теми зумовлена не лише необхідністю відновлення транспортної інфраструктури, а й формуванням нових вимог до ефективності та безперервності логістичних процесів, які відіграють ключову роль у забезпеченні економічної стабілізації країни [2; 4].

У науковій літературі підкреслюється, що традиційні моделі організації ланцюгів постачання, які базувалися на стабільності маршрутів та передбачуваності ринкового середовища, більше не здатні забезпечувати ефективність в умовах постконфліктної реконструкції [4]. Вони формувалися в контексті відносно сталих інститутів, прогнозованих транспортних потоків та мінімального рівня інфраструктурних ризиків. У воєнний та повоєнний періоди ці передумови виявилися зруйнованими, що призвело до масових збоїв у роботі автотранспортних ланцюгів постачання. Дослідники, такі як Бойченко та Гоменюк, стверджують, що особливо вразливими є ті моделі, які спираються на обмежену кількість маршрутів і ключових логістичних вузлів [1; 2]. Будь-яке порушення функціонування таких вузлів створює «ефект доміно», який поширюється на всі елементи ланцюга постачання [3; 4].

У цих умовах усе більшого значення набуває концепція стійкої (resilient) логістики, яка розглядається як відповідь на високий рівень невизначеності та турбулентності середовища [3; 4]. Сущенко та Ільченко зазначають, що resilient-логістика передбачає не лише відновлення працездатності після шоку, а й здатність системи адаптуватися та розвиватися в умовах нових обмежень. Ключовим елементом такої

трансформації є диверсифікація каналів постачання, що дозволяє уникнути критичної залежності від окремих маршрутів, перевізників або інфраструктурних об'єктів [2; 4]. Формування альтернативних напрямків перевезень та використання комбінованих видів транспорту знижує загальний рівень логістичних ризиків [3]. Важливою складовою є розроблення резервних сценаріїв транспортування, які заздалегідь опрацьовуються та можуть бути реалізовані у разі настання надзвичайних подій [3; 4].

Йдеться про сценарне планування, створення запасних маршрутних карт, а також визначення набору дій для різних типів порушень у ланцюзі [4]. Окремо у наукових роботах підкреслюється необхідність підвищення рівня координації між усіма учасниками ланцюга постачання – перевізниками, вантажовласниками, логістичними операторами та державними структурами. Без узгоджених дій, своєчасного обміну інформацією та спільного планування навіть найкращі технічні рішення не забезпечують бажаного ефекту [3; 4]. Саме тому дедалі більше уваги приділяється розвитку інтегрованих цифрових платформ управління логістикою [1; 5]. Такі платформи поєднують функції моніторингу транспорту в реальному часі, управління замовленнями, аналітики ризиків та підтримки управлінських рішень [5]. Інтегровані цифрові інструменти контролю дозволяють не лише відстежувати місцезнаходження та стан транспортних засобів, а й прогнозувати можливі затримки або перебої в поставках.

На основі зібраних даних формується більш точне та гнучке планування маршрутів і графіків руху. Крім того, цифрові рішення спрощують комунікацію між учасниками ланцюга постачання, забезпечуючи прозорість та підзвітність логістичних операцій [1; 4]. У підсумку перехід до resilient-логістики виступає не лише технічною модернізацією, а й глибинною стратегічною зміною логіки управління ланцюгами постачання [3; 4]. Саме така трансформація створює передумови для довгострокової стійкості автотранспортних підприємств у період повоєнного відновлення та в умовах потенційних майбутніх криз [2; 4].

Важливе місце у стратегічній трансформації займає цифровізація логістичних процесів. Дослідники стверджують, що впровадження телематичних систем, GPS-моніторингу, IoT-рішень і прогнозної аналітики суттєво підвищує прозорість та оперативність управління ланцюгами постачання [1; 5]. Застосування цифрових платформ дозволяє відстежувати стан автотранспорту, швидко реагувати на інциденти, оптимізувати маршрути та скорочувати невиробничі витрати. Окремі автори наголошують на необхідності розвитку центрів моніторингу та реагування (ЦМС), які стають ключовими елементами керованості та безпеки перевезень у період відбудови [1; 3].

Не менш важливим напрямом трансформації є організаційні зміни всередині автотранспортних підприємств. У дослідженнях підкреслюється, що формування стратегічної стійкості потребує посилення міжфункціональної взаємодії, стандартизації бізнес-процесів та розвитку професійних компетенцій персоналу [4]. Автотранспортні компанії мають переходити від реактивного до проактивного управління, будуючи систему не лише швидкого реагування, а й прогнозування ризиків та планування довгострокових сценаріїв.

Комплекс зазначених змін створює підґрунтя для підвищення конкурентоспроможності галузі. Стратегічна трансформація ланцюгів постачання дозволяє забезпечити безперервність логістичних операцій, мінімізувати втрати від повторних кризових факторів та сприяти інтеграції української транспортної системи у європейський логістичний простір [2; 4].

Таким чином, стратегічні трансформації ланцюгів постачання автотранспортних підприємств у період повоєнного відновлення є необхідною умовою їхньої стійкості та ефективності [2; 3; 4]. Результати досліджень доводять, що головними векторами змін виступають цифровізація, розвиток resilient-логістики та організаційна перебудова бізнес-процесів. Поєднання цих стратегічних підходів забезпечує формування більш гнучких, надійних і технологічно розвинених ланцюгів постачання, здатних ефективно функціонувати в умовах високої невизначеності та підтримувати економічне відновлення держави [2; 3; 4].

Список використаних джерел:

1. Гоменюк М. О. Розвиток логістики на основі впровадження процесів діджиталізації. *Ефективна економіка*. 2020. №2. URL: http://www.economy.nauka.com.ua/pdf/2_2020/53.pdf.
2. Бойченко М. В. Управління ланцюгами поставок у повоєнний період. *Вісник економічної науки України*. 2022. №1 (42). С. 148–152. DOI: [https://doi.org/10.37405/1729-7206.2022.1\(42\).148-152](https://doi.org/10.37405/1729-7206.2022.1(42).148-152).
3. Сущенко Р., Ільченко Н. Адаптація ланцюгів постачання до викликів воєнного стану. *The International Scientific and Practical Journal "Commodities and Markets"*. 2023. Т. 45. № 1. С. 4–16. DOI: [https://doi.org/10.31617/2.2023\(45\)01](https://doi.org/10.31617/2.2023(45)01).
4. Смерічевська С. В., Швець А. В. Стратегічне управління ланцюгами постачання : навч. посіб. Суми : Університетська книга, 2025. С. 378.
5. Зрибнева І. П. Аналіз новітніх технологій, методів та підходів у логістиці, їх вплив на оптимізацію ланцюгів постачання та підвищення продуктивності. *Економіка та суспільство*. 2024. № 60. DOI: <https://doi.org/10.32782/25240072/2024-60-60>.