

рівні якості. Сучасні вимоги підвищення якості продукції у різних секторах економіки засвідчують більш високий рівень ефективності системи виробничого менеджменту та високий рівень науково-обґрунтованої стратегії розвитку компанії. Отже, система управління якістю у виробничих компаніях включає усі процеси виробництва і менеджменту, а саме, вимоги до сировини, матеріалів, напівфабрикатів, увесь технологічний процес, виробниче середовище, інфраструктури компанії, вимоги до персоналу, врахування потреб зацікавлених сторін та стейкхолдерів тощо.

Активну роль у системі управління якістю, імплементації системи та постійного її вдосконалення відіграє вище керівництво, його лідерська позиція. Саме вони підтримують систему управління якістю в компанії на належному рівні, сприяють формуванню команди, зацікавленості персоналу. Саме керівництво проводить моніторинг системі управління якістю з метою визначення можливостей для постійного вдосконалення самої системи, виробничих та інших процесів у компанії, та продукції.

Проведені дослідження у цьому напрямку довели, що імплементація системи управління якістю з метою підвищення міжнародної конкурентоспроможності вимагає підтвердження якості процесів менеджменту, виробництва у відносності до міжнародних стандартів, що гарантуватиме високий рівень якості виробленої продукції на кожному етапі її виробництва та безпечність її для споживачів. Імплементація міжнародних стандартів якості та забезпечення системи управління якістю надасть вітчизняним компаніям усіх секторів економіки ряд конкурентних переваг як на національних, так і міжнародних ринках та впевненість у виробництві безпечної та якісної продукції, що відповідає міжнародним стандартам. За таких умов вітчизняні компанії отримують переваги серед конкурентів та посядуть належне місце у конкурентній боротьбі на міжнародних ринках.

Хоменко І. О., д.е. н., професор

Національний університет «Чернігівська політехніка»

Волинець Л. М., к.е.н., доцент

Національний транспортний університет

Сопоцько О. Ю., к.е. н., доцент

Національний транспортний університет

ОСОБЛИВОСТІ ЛОГІСТИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ

Початок воєнних дій в Україні вплинув на багато секторів економіки, в тому числі й на перевезення вантажів. Перед учасниками логістичного ринку виникли нові проблеми, які потребують вирішення. В Україні ефективного логістичного забезпечення має залишатись на високому рівні, особливо у умовах воєнного стану.

Перше, на що необхідно звернути увагу, на те що частина шляхів сполучення виявилась зруйнованою, або заблокованою – морські порти. Також, став ускладнений доступ до складів на яких зберігаються товари та частина складів була знищена. Відповідно, це все вплинуло на вартість доставки, багато маршрутів стали довгими та дорожчими через об'їзди.

Підприємства були змушені перебудувувати маршрути доставки, здійснювати пошук нових постачальників, на зміну тих, із якими співпраця стала неможливою через їх повне знищення або неможливістю організувати доставку із певного регіону. Таким чином, на полицях магазинів з'явилися нові товари, можливість яких була доставити. Наслідком цього стала поява нових маршрутів перевезення та вимог до логістичного обслуговування таких маршрутів.

Частина підприємств-перевізників понесла збитки через те, що підприємства почали перебудувувати свої ланцюги постачань. За умов нестабільної ситуації в країні,

ефективним є поєднання наявності власного автопарку на підприємстві та і використання послуг підприємств, що здійснюють перевезення.

Слід зазначити і про подорожчання паливно-мастильних матеріалів, що теж суттєво вплинуло на собівартість перевезень [1].

На сьогодні, швидкість перевезення вантажів в Україні стала повільнішою, ніж у довоєнний період. Якщо у довоєнний період оператори логістичного ринку намагались доставити вантаж швидко, протягом доби, для підтримання рейтингу підприємства, то зараз це довший термін. Це зумовлено тим, що будуть більші витрати на логістику, витрати на паливо та побудова нового маршруту.

Частина водіїв підприємств-перевізників залишилась на окупованих територіях, була призвана до лав Збройних Сил України або виїхала закордон. Таким чином, виникла проблема пошуку персоналу для здійснення перевезень. Слід зазначити, що частина логістичних перевезень здійснюється на територію прифронтових дій, що пов'язано із ризиком як для життя водія, так і схоронності вантажу. Особливо, це актуально для доставки гуманітарних вантажів [2]. Тому, для підприємств-перевізників, не останнього значення набуло кадрове забезпечення [3] та [4].

Особливу увагу слід звернути й на складське зберігання. Наприклад, у Київській області було знищено 440 000 кв. м складської площі. Так, як Київ опинився у зоні бойових дій, то здійснити перевезення продукції стало досить проблематичним, тому активізувалась робота через регіональні склади. Значні втрати складських площ стали причиною того, що підприємства почали орендувати практично всі вільні площі, зокрема у Львівській області та Польщі.

Україні потрібні нові складські приміщення на західній Україні та у Київській області. У зв'язку з цим виникла тенденція відмовитись від зберігання товарів на складах для запобігання ризику знищення товару та понесення збитків. Підприємства-виробники намагаються одразу відправити виготовлену продукцію, а не зберігати її на складах – перевозити або власним транспортом або залучати перевізників [5].

На сьогодні спостерігається тенденція до перевезень вантажів безпечними маршрутами, а такий фактор як швидкість доставки відіграє меншу роль. Під час воєнного стану маршрути перевезень вантажів плануються більш детально та індивідуально під кожного клієнта в залежності від ситуації в регіону та вантажу, що доставляється. Підприємства-виробники намагаються не складувати виготовлену продукцію, а одразу перевозити споживачу або замовнику.

Список використаних джерел

1. Родак Н. Автомобільна логістика у воєнний час: ціни, стан доріг та перетин кордону. Latifundist.com – головний сайт про агробізнес. Електронне джерело: <https://latifundist.com/spetsproekt/968-avtomobilna-logistika-u-voyennij-chas-tsini-stan-dorig-ta-peretin-kordonu>.
2. Постанова КМУ «Деякі питання пропуску гуманітарної допомоги через митний кордон України в умовах воєнного стану» від 01.03.2022 р. №174. Електронне джерело: <https://www.kmu.gov.ua/npas/deyaki-pitannya-propusku-gumanitarnoyi-dopomogi-cherez-mitnij-kordon-ukrayini-v-umovah-voyennogo-stanu-174>.
3. Шевченко В. Логістика війни. Як змінились вантажні перевезення в Україні. Журнал «Новое время» від 07.04.2022 р. Електронне джерело: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/perevezennya-v-ukrajini-pid-chas-viyni-gumanitarni-vantazhi-obmezheniya-na-perevezennya-50231625.html>.
4. Як змінилося законодавство для водіїв під час війни. Журнал «АвтоСвіт». Електронне джерело: <https://www.avtomir.ua/autolife/autolow/yak-zminylosya-zakonodavstvo-dlya-vodiyiv-pid-chas-vijn>.
5. Складне питання: як український рітейл переживає втрату частини складів, та як це змінює логістику. Асоціація рітейлерів України. Електронне джерело: <https://rau.ua/novyni/sklad-ritejl-vtratu-logistiku/>.
6. Хоменко І.О., Волинець Л.М., Халацька І.І., Божок Ю.О., Пенківська К.С. Формування системи управління ризиками в логістичній діяльності підприємств. Вісник НТУ. К.: НТУ, 2021. Серія «Економічні науки». Випуск 2 (49), 2021. С.22-31.
7. Khomenko I. O., Gurnak V.M., Volynets L.M. Imperatives of multimodal transport development in accordance with the trends of the transformational changes of the national economy in the conditions of european integration. Economics. Ecology. Socium. Odessa, 2018. 2 (1). P. 75-88.