

ПРОБЛЕМИ ОРГАНІЗАЦІЇ АВІАЦІЙНИХ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАННЯ ДЛЯ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ВІДСУТНОСТІ АВІАЦІЙНОГО СПОЛУЧЕННЯ В УКРАЇНІ ПІД ЧАС ВІЙНИ

Позняк Оксана
кандидат економічних наук, доцент
Державний університет «Київський авіаційний інститут», Україна, м.Київ
oksana.pozniak@npp.kai.edu.ua

Гордійчук Руслана
здобувачка першого освітнього рівня «бакалавр»
Державний університет «Київський авіаційний інститут», Україна, м.Київ
7372587@stud.kai.edu.ua

В умовах тривалої відсутності авіаційного сполучення в Україні, викликаній війною, підприємства різних галузей опинилися перед необхідністю суттєвої трансформації логістичних процесів. За понад три роки нових реалій бізнес адаптувався до обмежень авіап перевезень, проте питання оптимізації авіаційних ланцюгів постачання залишається актуальним через динамічність змін у глобальних логістичних системах та необхідність забезпечення стійкості постачання в умовах невизначеності. Сьогодні виклики організації ланцюгів постачання стосуються не лише підприємств, що здійснюють перевезення критично важливих вантажів, а й усіх суб'єктів господарювання, що інтегровані у міжнародні транспортно-логістичні мережі. Зміни у транспортній інфраструктурі, зростання витрат на альтернативні шляхи доставки, а також потреба в нових стратегічних підходах до управління постачанням визначають необхідність комплексного дослідження цієї проблеми.

На рис.1. представлено ключові проблеми з якими зіштовхуються підприємства при організації ланцюгів постачання з використанням авіаційного сполучення.

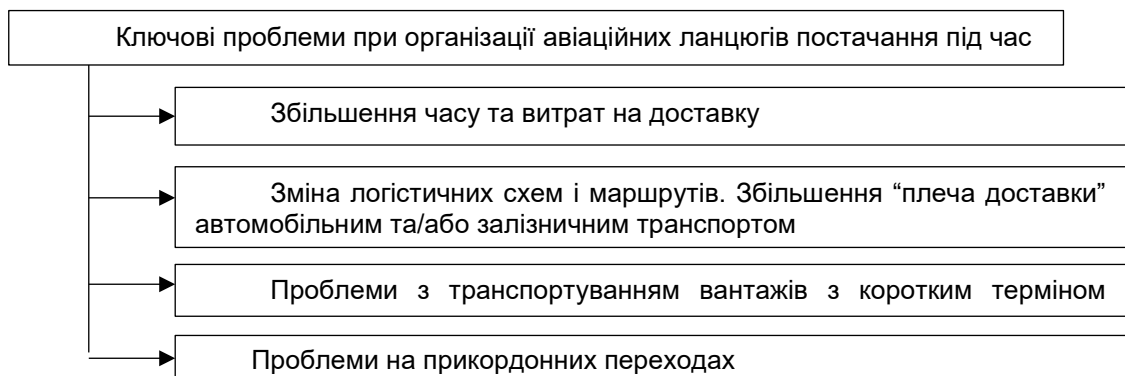


Рис.1. Ключові проблеми при організації авіаційних ланцюгів постачання в Україні під час війни
Джерело: складено автором на основі [1,2,3]

Однією з ключових проблем при організації авіаційних ланцюгів постачання в умовах війни є суттєве збільшення часу та витрат на доставку. Якщо раніше вантажі доставлялися безпосередньо до українських аеропортів для подальшого авіап перевезення, то тепер підприємствам доводиться будувати складні мультимодальні маршрути, які включають попередню доставку вантажу до аеропортів сусідніх країн [1]. Наприклад, щоб організувати міжнародне авіапостачання, вантаж спочатку транспортується автомобільним або залізничним транспортом до Польщі, Румунії чи Угорщини, а вже звідти здійснюється авіап перевезення до кінцевої точки призначення. Це не лише збільшує час на організацію кожного етапу логістичного ланцюга, але й підвищує вартість доставки через додаткові витрати на наземний транспорт, логістичні хаби та міжнародне оформлення вантажів. Крім того, підприємства змушені укладати нові договори з іноземними перевізниками та орендувати склади в транзитних країнах, що також впливає на кінцеву вартість логістичної операції.

В умовах відсутності авіасполучення всередині України підприємства змушені докорінно переглядати свої логістичні схеми та маршрути. Раніше авіаційні ланцюги були побудовані таким чином, що вантажі доставлялися безпосередньо до українських аеропортів для швидкого

міжнародного відправлення. Зараз же компанії змушені розробляти нові маршрути з урахуванням транзитних країн. Ланцюги постачання стали значно довшими та складнішими [2]. Наприклад, замість прямого рейсу з Києва до Берліна вантаж спочатку доставляється автомобілем до Варшави, де проходить митне оформлення та завантаження на літак. Це потребує ретельної координації на всіх етапах, включаючи вибір надійних партнерів у країнах транзиту, оптимізацію розкладу та забезпечення безперебійності логістичних операцій.

Відсутність авіап перевезень усередині України особливо гостро відчувається при транспортуванні вантажів з коротким терміном зберігання. Такі вантажі, як медичні препарати, продукти харчування або біологічні матеріали, потребують не лише швидкої доставки, а й відповідних умов транспортування. В нових умовах логістичні ланцюги передбачають попередню доставку вантажу до транзитного аеропорту в сусідній країні (наприклад, Польщі або Угорщини), що значно збільшує час перебування вантажу в дорозі. Це створює ризики втрати якості продукції, адже на кожному етапі транспортування необхідно забезпечувати відповідний температурний режим та контроль вологості [3]. Крім того, при мультимодальних перевезеннях важко уникнути ризиків порушення умов зберігання при перевантаженнях на кордоні. Організація таких постачань потребує чіткої координації між автомобільними, залізничними та авіап перевізниками, використання рефрижераторного транспорту для автомобільних ділянок маршруту та оптимізації часу на прикордонних переходах.

Ще однією важливою проблемою є затримки на прикордонних переходах при транспортуванні вантажу до аеропортів сусідніх країн. Оскільки логістичні маршрути тепер включають перетин кордонів України з Польщею, Угорщиною, Румунією та іншими державами, виникають додаткові труднощі, пов'язані з митним контролем та оформленням документів. Зростання обсягів автомобільних перевезень призвело до черг на пунктах пропуску, що спричиняє непередбачувані затримки. Особливо це стосується перевезень критично важливих вантажів, які потребують швидкого транспортування. Крім того, на прикордонних переходах нерідко виникають проблеми з узгодженням митних документів та різних стандартів транспортування, що збільшує час очікування. Для мінімізації затримок компанії змушені заздалегідь планувати маршрути з урахуванням можливих черг, домовлятися з митними службами про пріоритетне оформлення вантажів та організовувати документообіг ще до виїзду транспорту.

Для покращення організації авіаційних ланцюгів постачання в умовах відсутності авіасполучення підприємствам доцільно впроваджувати комплексний підхід до оптимізації логістичних процесів. Перш за все, важливо застосовувати цифрові платформи для управління ланцюгами постачання, які дозволяють автоматизувати планування маршрутів, відстежувати місцезнаходження вантажу в реальному часі та прогнозувати можливі затримки. Використання сучасних систем управління транспортом дозволить інтегрувати всі етапи мультимодального перевезення, що сприятиме підвищенню точності планування та скороченню часу на організацію перевезень [4]. Окрім того, варто розвивати партнерські відносини з міжнародними логістичними операторами, що володіють мережею транзитних хабів у сусідніх країнах. Це забезпечить можливість попереднього накопичення вантажів поблизу кордонів для подальшого швидкого авіап перевезення. Додатково, варто розглянути можливість укладання угод з транспортно-логістичними компаніями, які мають досвід організації мультимодальних маршрутів за участю автомобільного, залізничного та авіатранспорту. Крім того, важливим аспектом є підготовка кваліфікованих логістичних фахівців, здатних оперативно адаптувати ланцюги постачання до змінних умов, що дозволить зберегти гнучкість та оперативність навіть у складних обставинах. Такий комплексний підхід дозволить мінімізувати вплив воєнних обмежень на процеси доставки та зберегти стабільність логістичних операцій підприємств.

Отже, організація авіаційних ланцюгів постачання в умовах відсутності авіасполучення в Україні під час війни потребує від підприємств стратегічного переосмислення логістичних підходів та гнучкості у виборі маршрутів і способів доставки. Замість традиційних прямих авіарейсів компанії змушені враховувати багатоступеневі логістичні процеси, що поєднують наземний та авіатранспорт через транзитні аеропорти сусідніх країн. Така зміна логістичних схем не лише ускладнює організаційний процес, але й вимагає додаткових ресурсів, нових партнерських угод та швидкої адаптації до нестабільних умов. Успішне управління авіаційними ланцюгами постачання в цих реаліях залежить від здатності компаній оперативно реагувати на виклики, оптимізувати мультимодальні маршрути та забезпечувати надійність постачання навіть за відсутності авіаційного сполучення на національному рівні.

1. Паливода, О. М., Кириленко, О. М., Гапонов, А. Л. (2024). Стратегії підвищення гнучкості ланцюгів постачання: практики європейських компаній. *Проблеми сучасних трансформацій. Серія: економіка та управління*, 2024 (16). URL:<https://doi.org/10.54929/2786-5738-2024-16-04-12> (дата звернення: 01.04.2025).
2. Огренич Ю. О., Діброва В. О. Логістична діяльність підприємств в умовах невизначеності: особливості, проблеми, напрямки вдосконалення. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2023. №55. С. 20–28.
3. Ковалишин С. В. Стратегії розвитку логістичних компаній в умовах глобалізації. *Наукові записки львівського університету бізнесу та права*. 2023. № 37. С. 96–104.
4. Кирилюк, І., Сокур, А. Організація логістичних процесів підприємства в умовах війни: проблеми та рішення. *Економіка та суспільство*, 2024. (61) URL:<https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-61-54> (дата звернення: 01.04.2025).