

УДК 656.2

ВПЛИВ РИЗИКІВ ВІЙСЬКОВОГО ЧАСУ НА ОРГАНІЗАЦІЮ ЛОГІСТИЧНИХ ЛАНЦЮГІВ ЗА УЧАСТІ МОРСЬКИХ ПОРТІВ

Губін Ігор Миколайович, аспірант

e-mail: IMGubin@gmail.com

Окороков Андрій Михайлович, к.т.н., доцент

Український державний університет науки і технологій

e-mail: andrew.okorokoff@gmail.com

Для оцінки ризиків, з якими стикається морський порт у військовий час, спочатку необхідно визначити основні загрози. Це можуть бути фізичні небезпеки, такі як атаки на інфраструктуру, що призводять до руйнування причалів, складів чи кранів. Логістичні загрози включають блокаду судноплавства, коли доступ до порту обмежується, або затримки через перевантаження в інших портах. Економічні ризики пов'язані зі зростанням витрат, наприклад, на страхування суден, яке може різко подорожчати через небезпеку.

Наступний крок – оцінка ймовірності таких подій. Це робиться шляхом аналізу частоти інцидентів: якщо за певний період сталося кілька атак чи блоkad, можна визначити, наскільки часто подібне може повторитися. Наприклад, якщо за рік було кілька серйозних інцидентів на тлі тисяч суднозаходів, ймовірність залишається низькою, але значущою.

Далі, необхідно оцінити вплив цих подій. Це залежить від того, скільки вантажів порт не зможе обробити через зупинку роботи, і скільки коштує втрата цього обсягу. Наприклад, якщо порт не може відправити значну кількість зерна, це призводить до прямих фінансових втрат для експортерів. Загальний рівень ризику визначається як поєднання ймовірності та масштабу можливих втрат, що дозволяє зрозуміти, наскільки серйозною є загроза.

Ризики військового часу суттєво впливають на рівень запасів у порту. Через небезпеку атак чи блокади судна можуть затримуватися, не встигаючи забрати вантаж. Це призводить до накопичення запасів на складах порту, адже вантажі, які мали бути відправлені, залишаються на місці. Наприклад, якщо судно не може зайти в порт через обстріли, зерно, яке вже доставлене до порту, чекає своєї черги, і обсяг запасів зростає.

Таке накопичення тягне за собою додаткові витрати на зберігання. Порт змушений витратити кошти на утримання вантажів, адже зерно потребує спеціальних умов, щоб не зіпсуватися. Якщо затримки тривають довго, виникає ризик псування вантажу. Зерно, яке зберігається понад місяць-два, може почати псуватися, що призводить до значних втрат – як у фізичному обсязі, так і у фінансовому еквіваленті, адже зіпсований вантаж втрачає свою цінність.

Порушення роботи порту через військові ризики мають масштабний вплив на весь ланцюг постачання зернових вантажів. Якщо порт зупиняє свою діяльність, наприклад, через атаку чи блокаду, обсяг експорту різко падає. Це означає, що значна частина зерна, яка мала бути відправлена на міжнародні ринки, залишається нереалізованою, що завдає прямих збитків експортерам.

Щоб уникнути повної зупинки, вантажі перенаправляються на обхідні маршрути, наприклад, через інші порти чи залізничні коридори. Однак це значно збільшує час доставки. Якщо раніше судно могло доставити зерно за кілька діб, то через обхідні маршрути цей час зростає в рази, що ускладнює планування для покупців і підвищує ризик зриву контрактів.

Перенаправлення також впливає на витрати. Обхідні маршрути зазвичай дорожчі через більшу відстань, перевантаження в інших портах і додаткові логістичні операції, такі як перевезення автотранспортом до кордону. Це підвищує загальну собівартість доставки зерна, що знижує конкурентоспроможність на ринку.

Ланцюг постачання змушений перебудовуватися: частину вантажів перевозять залізницею чи автотранспортом, що потребує додаткових ресурсів і координації. Наприклад, перевезення через кордон автотранспортом чи залізницею розподіляє вантажопотік між кількома маршрутами, але кожен із них має обмежену пропускну спроможність. У підсумку економічні втрати від таких порушень величезні, адже скорочення експорту та зростання витрат впливають на доходи країни в цілому.

Оцінка ризиків для порту передбачає аналіз загроз (фізичних, логістичних, економічних), визначення ймовірності їхнього виникнення та оцінку можливих втрат. Ризики призводять до накопичення запасів у порту через затримки суден, що збільшує витрати на зберігання та створює загрозу псування вантажу. Для ланцюга постачання зернових вантажів порушення роботи порту означають

скорочення обсягу експорту, зростання часу доставки, підвищення витрат і необхідність перебудови маршрутів, що в підсумку завдає значних економічних збитків.

Міністерство
освіти і науки
України



Міністерство освіти і науки України

Національний університет біоресурсів і
природокористування України

Механіко-технологічний факультет

Кафедра транспортних технологій та засобів у АПК

Академія прикладних наук Університету
управління та адміністрування в Ополі

Академія інженерних наук України
Українська асоціація аграрних інженерів



**ЗБІРНИК ТЕЗ
доповідей
VIII Міжнародної
науково-практичної конференції
«Автомобільний транспорт та інфраструктура»**



AutoTransport and Infrastructure

**17-19 квітня 2025 року
м. Київ**

УДК 631.17+62-52-631.3

Рекомендовано до друку рішенням вченої ради механіко-технологічного факультету Національного університету біоресурсів і природокористування України від 20 травня 2025 р., протокол №. 12

Збірник тез доповідей VIII Міжнародної науково-практичної конференції «Автомобільний транспорт та інфраструктура» (17–19 квітня 2025 року). Національний університет біоресурсів і природокористування України. Київ. 2025. 242 с.

ISBN 978-617-8530-21-1

В збірнику представлені тези доповідей науково-педагогічних працівників, наукових співробітників, докторантів і аспірантів, студентів, фахівців транспортної галузі, учасників VIII Міжнародної науково-практичної конференції «Автомобільний транспорт та інфраструктура», в яких розглядаються нинішній стан та шляхи розвитку автотранспортної галузі.

ISBN 978-617-8530-21-1

© НУБіП України, 2025.

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ:

Тонха О.Л., проректор з наукової роботи та інноваційної діяльності НУБіП України – голова організаційного комітету;

Отченашко В.В., начальник науково-дослідної частини НУБіП України – заступник голови організаційного комітету;

Братішко В. В., декан механіко-технологічного факультету НУБіП України – заступник голови організаційного комітету;

Киричок П.О., президент Академії інженерних наук України – заступник голови організаційного комітету (за згодою);

Тадеуш Покуса, проректор Академії прикладних наук Університету управління та адміністрування в Ополь (Польща) – співголова організаційного комітету (за згодою);

Ілесалієв Д. І., ректор Ташкентського Перфектного університету (Узбекистан) – співголова організаційного комітету (за згодою);

Дашдаміров Ф.С., директор Інституту логістики і транспорту Азербайджанського технічного університету (Азербайджан) – співголова організаційного комітету (за згодою);

Загурський О.М., професор кафедри транспортних технологій та засобів у АПК НУБіП України – секретар організаційного комітету.

Дьомін О.А., доцент кафедри транспортних технологій та засобів у АПК НУБіП України;

Калінін Є. І., завідувач кафедри тракторів та автомобілів НУБіП України;

Мацюк В. І., професор кафедри транспортних технологій та засобів у АПК НУБіП України;

Умідулла Абдураззоков, завідувач кафедри транспортної техніки Ташкентського державного університету транспорту (Узбекистан);

Роговський І. Л., завідувач кафедри технічного сервісу та інженерного менеджменту імені М. П. Момотенка НУБіП України;

Павло Навицький, професор університету Орала Робертса (США);

Савченко Л.А., завідувачка кафедри транспортних технологій та засобів у АПК НУБіП України;

Софі Лю, професор Університету Орала Робертса (США);

Степанов О.В. заступник декана з наукової роботи механіко-технологічного факультету НУБіП України.