

Держава та регіони

Серія:
Економіка та підприємництво
2023 р., № 3 (129)



Науково-виробничий журнал

Голова редакційної ради: О. В. Покатаєва,
доктор економічних наук, доктор юридичних наук, професор

Головний редактор:
О. І. Трохимець, доктор економічних наук, професор

Редакційна колегія:
К. М. Жиленко, доктор економічних наук, доцент
О. В. Козирева, доктор економічних наук, професор
Г. Ю. Кучерова, доктор економічних наук, професор
С. П. Кучин, доктор економічних наук, професор
Н. Г. Метеленко, доктор економічних наук, професор
І. М. Ненно, доктор економічних наук, доцент
А. А. Олешко, доктор економічних наук, професор
М. М. Фесенко, доктор економічних наук, професор
В. О. Ткач, доктор економічних наук, доцент
С. М. Халатур, доктор економічних наук, професор
Н. С. Шалімова, доктор економічних наук, професор
Н. В. Якименко-Терещенко, доктор економічних наук, професор

Іноземні члени редакційної колегії:
Аміт Кумар, доктор фінансів, доцент (м. Лакнау, Індія)
Ян Польцин, доктор економічних наук, професор (м. Піна, Польща)
Anna Sobczyk-Kolbuch, Ph.D., Associate Professor (Katowice, Poland)

Технічний редактор: О. В. Петрова
Дизайнер обкладинки: Я. В. Зоська

Журнал включено до переліку наукових фахових видань України
в галузі економічних наук (Категорія «Б»)
на підставі Наказу МОН України
від 17 березня 2020 року № 409 (Додаток № 1).

Галузь науки: економічні.
Спеціальності: 051 – Економіка; 071 – Облік і оподаткування;
072 – Фінанси, банківська справа та страхування; 073 – Менеджмент;
075 – Маркетинг; 076 – Підприємництво, торгівля та біржова діяльність;
292 – Міжнародні економічні відносини.

Журнал включено до міжнародної наукометричної бази Index
Cordicus International (Республіка Польща)

Усі права захищені. Повний або частковий передрук і переклади
дозволено лише за згодою автора і редакції.
При передрукуванні посилання на журнал "Держава та регіони."
Серія: Економіка та підприємництво" обов'язкове.

Редакція не обов'язково поділяє думку автора і не відповідає
за фактичні помилки, яких він припустився.

Редакція залишає за собою право редагувати та скорочувати
авторські оригінали, в тому числі змінювати назву та рубрикацію.
В статті можуть вноситися зміни редакційного характеру
без згоди автора (авторів).

Засновник:

Класичний приватний університет
Свідоцтво Державного комітету
інформаційної політики, телебачення
та радіомовлення України про державну
реєстрацію друкованого засобу
масової інформації
Серія KB № 14178-3149 ПР від 24.04.2008 р.

Видавець:

Класичний приватний університет
Свідоцтво Державного комітету
інформаційної політики, телебачення
та радіомовлення України
про внесення суб'єкта видавничої справи до
Державного реєстру видавців, виготівників
і розповсюджувачів видавничої продукції
Серія ДК № 3321 від 25.11.2008 р.

Журнал ухвалено до друку вченою радою
Класичного приватного університету
25.10.2023 р., протокол № 3

Адреса редакції:

Класичний приватний університет
69002, м. Запоріжжя, вул. Жуковського, 70Б.
Телефон: +38 (050) 050 2012
Електронна пошта: ebitda@helvetica.ua
Офіційний сайт:
www.econom.stateandregions.zp.ua

Підписано до друку 27.10.2023
Формат 60×84/8. Ризографія. Тираж 300 пр.
Замовлення № 1023/660.



Надруковано: Видавничий дім «Гельветика»
69002, Україна, м. Запоріжжя,
вул. Олександрівська, 84, оф. 414
Телефони: +38 (095) 934 48 28,
+38 (097) 723 06 08
E-mail: mailbox@helvetica.ua
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи
ДК № 7623 від 22.06.2022 р.

ISSN 1814-1161 (Print)
ISSN 2707-0719 (Online)

© Класичний приватний університет, 2023



ВЧЕНІ ЄДИНІ

Разом ми сильніші!

Науково-виробничий журнал

ДЕРЖАВА та РЕГІОНИ

Серія "Економіка та підприємництво"



Редколегія

Авторам

Контакти



Випуск №3 (129), 2023

Архів номерів

2024	1					
2023	1	2	3	4		
2022	1	2	3			
2021	1	2	3	4	5	6
2020	1	2	3	4	5	6
2019	1	2	3	4	5	6
2018	1	2	3	4	5	6
2017	1	2	3	4	5	6
2016	1	2	3	4	5	6
2015	1	2	3	4	5	6

Титульна сторінка

Зміст

СВІТОВЕ ГОСПОДАРСТВО І МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ

Бабич О.А.

ЦИФРОВІЗАЦІЯ ФІНАНСОВИХ РИНКІВ, СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ ТА ВИКЛИКИ

Костишин Н.С., Дереш В.М.

ГЕНЕЗИС ДЕТЕРМІНАНТИ «МИТНИЙ ПРОСТІР»: ТЕОРЕТИЧНІ ТА КОНЦЕПТУАЛЬНІ АСПЕКТИ

Марущак С.М., Почерніна Н.В., Голомша Н.Є.

ЛОГІСТИЧНА СКЛАДОВА МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ: ЗНАЧЕННЯ ТА ПОРЯДОК ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ

Лісніченко М.О., Плинокос Д.Д., Трохимець О.І.

ВПРОВАДЖЕННЯ ТРАНСФЕРУ ЗНАЇ ТА КОНЦЕПЦІЇ ФЛЕКСІКЮРІТІ ДЛЯ УДОСКОНАЛЕННЯ
ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЦИФРОВОЇ ЗАЙНЯТОСТІ

Маслій О.А., Бурак А.А.

ЗМІСТ

СВІТОВЕ ГОСПОДАРСТВО І МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ

<i>Бабич О.А.</i> ЦИФРОВІЗАЦІЯ ФІНАНСОВИХ РИНКІВ, СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ ТА ВИКЛИКИ.....	6
<i>Костишин Н.С., Дереш В.М.</i> ГЕНЕЗИС ДЕТЕРМІНАНТИ «МИТНИЙ ПРОСТІР»: ТЕОРЕТИЧНІ ТА КОНЦЕПТУАЛЬНІ АСПЕКТИ.....	11
<i>Марущак С.М., Почерніна Н.В., Голомша Н.Є.</i> ЛОГІСТИЧНА СКЛАДОВА МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ: ЗНАЧЕННЯ ТА ПОРЯДОК ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ.....	16

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ

<i>Лісниченко М.О., Плинокос Д.Д., Трохимець О.І.</i> ВПРОВАДЖЕННЯ ТРАНСФЕРУ ЗНАНЬ ТА КОНЦЕПЦІЇ ФЛЕКСІК'ЮРІТІ ДЛЯ УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЦИФРОВОЇ ЗАЙНЯТОСТІ.....	22
<i>Маслій О.А., Буряк А.А.</i> ТРАНСФОРМАЦІЯ ЗАГРОЗ ЕКОНОМІЧНІЙ БЕЗПЕЦІ ТА БЕЗПЕЦІ ІНФОРМАЦІЙНОГО СЕРЕДОВИЩА УКРАЇНИ В УМОВАХ ПОВНОМАСШТАБНОЇ ВІЙНИ.....	28
<i>Сачовський І.М.</i> ДО ПИТАНЬ РОЗВИТКУ ФЕРМЕРСЬКИХ ГОСПОДАРСТВ У ЛЬВІВСЬКІЙ ОБЛАСТІ.....	33

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ

<i>Атаманчук Ю.М.</i> ВПЛИВ ДЕРЖАВИ НА РОЗВИТОК ІНФОРМАЦІЙНОГО ПРОГРАМНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ В СИСТЕМІ ОСВІТИ УКРАЇНИ.....	40
<i>Гуржий П.О.</i> НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УПРАВЛІННЯ ГОСПОДАРСЬКОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ ЗАКЛАДІВ ОХОРОНИ ЗДОРОВ'Я.....	44
<i>Єрко І.В.</i> ГНОСЕОЛОГІЯ КОНКУРЕНТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ СУБ'ЄКТІВ ТУРИСТИЧНОЇ ІНДУСТРІЇ.....	50
<i>Кобеля-Звір М.Я., Звір Ю.В.</i> ОСОБЛИВОСТІ ЕКСПЕРТНОГО ВІДБОРУ ГРАНТОВИХ ЗАЯВОК.....	55
<i>Кравець Д.Д.</i> АНАЛІЗ ВПЛИВУ ФІНАНСОВИХ АКТИВІВ НА ЕФЕКТИВНІСТЬ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ХАРЧОВОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ.....	62
<i>Кустріч Л.О.</i> ІННОВАЦІЇ В СФЕРІ ЛОГІСТИЧНОГО МЕНЕДЖМЕНТУ.....	68

ГРОШІ, ФІНАНСИ І КРЕДИТ

Ананьєва Ю.В.

ГЛОБАЛІЗАЦІЯ ЕКОНОМІКИ: НОВІ ВИКЛИКИ ТА СТРАТЕГІЇ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВИМИ РИЗИКАМИ.....	74
---	----

МЕНЕДЖМЕНТ

Калініченко Л.Л., Мельник Л.Г., Дорошенко Г.О., Ковальов Б.Л., Чужданова М.В.

ДРАЙВЕРИ ТА ІНСТРУМЕНТИ ЦИФРОВИХ ТРАНСФОРМАЦІЙ В УПРАВЛІННІ.....	80
---	----

ОСОБЛИВОСТІ ЕКОНОМІЧНОЇ ТЕРМІНОЛОГІЇ

Жовнір-Василенко К.В., Пєтухова О.В., Саламаха І.В.

ТЕРМІНОЛОГІЧНА ЛЕКСИКА ЯК СКЛАДНИК ПРОФЕСІЙНОЇ ПІДГОТОВКИ ЗДОБУВАЧІВ ЕКОНОМІЧНИХ СПЕЦІАЛЬНОСТЕЙ.....	90
---	----

УДК 339

DOI: <https://doi.org/10.32782/1814-1161/2023-3-3>

Марущак С.М.

кандидат економічних наук,
доцент кафедри економічної політики та безпеки
Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0760-4427>

Почерніна Н.В.

кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри економіки і бізнесу
Таврійського державного агротехнологічного університету
імені Дмитра Моторного
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6109-6099>

Голомша Н.Є.

кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри адміністративного менеджменту та
зовнішньоекономічної діяльності
Національного університету біоресурсів і природокористування України
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3719-9968>

Marushchak Svitlana

Candidate of Economic Science,
Senior Lecturer at the Department of Economic Policy and Security
Admiral Makarov National University of Shipbuilding

Pochernina Nataliia

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Senior Lecturer at the Department of Economics and Business
Dmytro Motornyi Tavria State Agrotechnological University

Golomsha Nataliia

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Senior Lecturer at the Department of Administrative Management
and Foreign Economic Activity
National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine

ЛОГІСТИЧНА СКЛАДОВА МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ: ЗНАЧЕННЯ ТА ПОРЯДОК ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

LOGISTICS COMPONENT OF INTERNATIONAL TRADE: VALUE AND ORDER OF SECUREMENT

Логістична галузь з кожним роком все більше зміцнює свої позиції, як невіддільний елемент міжнародної торгівлі. Під впливом глобалізації, міжнародні кордони стираються, що також підвищує важливість логістичного сектору та перетворює його на один із найбільш динамічних у світі. У науковій статті визначено вплив логістичного забезпечення на порядок ведення міжнародної торгівлі, встановлено місце логістики в ній. Досліджено які процеси вплинули на підвищення потреби в ефективному логістичному забезпеченні, встановлено відмінні риси між логістичним забезпеченням на міжнародному та національному рівні. Проведено оцінку Індексу ефективності логістики у 2016, 2018, 2023 роках із визначенням тенденцій зміни лідерів рейтингу за значенням даного індексу. Проаналізовано значення даного індексу для України, із встановленням взаємозв'язків між отриманим значенням та подіями, які його зумовили. Відображено складові логістичного забезпечення міжнародної торгівлі із деталізацією кожного із них. Визначено значення принципу інтермодальності для логістичного забезпечення. Розглянуто вплив карантинних обмежень та війни в Україні на логістичні ланцюги. Проаналізовано можливі варіанти забезпечення логістичної підтримки на міжнародному рівні у сучасних умовах.

Ключові слова: логістичне забезпечення, ланцюги постачання, міжнародна торгівля, інтермодальність, індекс ефективності логістики, міжнародні перевезення.

Every year, the logistics industry is increasingly strengthening its position as an integral element of international trade. Under the influence of globalization, international borders are being erased, which also increases the importance of the logistics sector and turns it into one of the most dynamic in the world. Logistics services are gaining even more relevance, as countries strive to occupy leading positions in the market, and in the conditions of the complication and progression of production processes, this is not possible without logistics. The scientific article defines the impact of logistics support on the order of conducting international trade, and establishes the place of logistics in it. The processes that influenced the increase in the need for effective logistics support were investigated, and the distinctive features between logistics support at the international and national level were established. An indicator based on which companies can draw conclusions about the degree of development of logistics in a particular country is presented, the procedure for its calculation and interpretation of the obtained results is determined. The Logistics Efficiency Index was evaluated in 2016, 2018, and 2023, with the determination of trends in the ranking leaders based on the value of this index. The value of this index for Ukraine was analyzed, with the establishment of relationships between the obtained value and the events that caused it. The components of logistical support of international trade are reflected: regulatory, organizational, infrastructural, informational, financial-economic, scientific-methodical, personnel support. Each of them is detailed. The importance of the principle of intermodality for logistics support is determined. The impact of quarantine restrictions and the war in Ukraine on permanent logistics chains is considered. The procedure for replacing logistics chains with the use of other types of transport is given. Possible options for providing logistical support at the international level in modern conditions were analyzed, and the key role of road and rail transport in this process was determined.

Keywords: logistics support, supply chains, international trade, intermodality, logistics efficiency index, international transportation.

Постановка проблеми. Критерієм ефективності економіки країни у сучасних умовах є ступінь її залучення до сфери міжнародної торгівлі. Розвиток торгових відносин між країнами, своєю чергою, диктує товаровиробникам вимогу щодо пошуку нових механізмів реалізації продукції. Виключною характеристикою сучасних ефективних відносин є наявність добре налагодженої системи міжнародних вантажних та товарних перевезень – логістичних ланцюгів. У глобалізованому середовищі логістичні ланцюги є елементом конкурентоздатності на рівні з самими товарами. Вони вимагають забезпечення тісної взаємодії між виробниками, дистриб'юторами й логістичними операторами для досягнення найвищої ефективності при найнижчій вартості доставлення кожного продукту з забезпеченням принципів доступності та гнучкості.

Наявність налагоджених логістичних ланцюгів сприяє активізації міжнародної торгівлі й, як наслідок, значно сприяє розвитку місцевої економіки. Відсутність логістичної інфраструктури іноді може бути суттєвою перешкодою для інтеграції у світову торгівлю. З іншого боку, удосконалена торгова логістика може створити передумови для збільшення обсягів торгівлі та забезпечення масштабів виробничої та дистрибуційної діяльності в поєднанні з наданням доступу до відкритого економічного середовища [1].

У сучасних умовах на структуру логістичних ланцюгів суттєво впливають нові бізнес-моделі, використання яких пов'язане з розвитком електронної комерції та цифровою революцією. Для покращення ефективності продаж ці моделі включають більше операцій всередині та між компаніями (пов'язаними з інформаційними, фінансовими та фізичними потоками). Розширення меж дистрибуції через розвиток інфраструктури та зростання цінності транспортних послуг є ключовим кроком для створення транспортних систем в країнах, які розвиваються, і як наслідок зростання ступеня їх включення в міжнародну торгівлю.

При цьому логістичне забезпечення міжнародної торгівлі є досить чутливим до змін, які відбуваються у середовищі його функціонування. Зокрема, таке явище, як пандемія коронавірусної інфекції COVID-19 та війна в Україні суттєво вплинули на швидкість та вартість доставки товарів в певних регіонах. На фоні цього, високої актуальності набуває необхідність оцінки логістичного забезпечення міжнародної торгівлі та з'ясування тенденцій, яким воно піддається в умовах сьогодення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання сутності та розвитку логістики, змісту логістичних процесів та їх вдосконалення, управління логістичною діяльністю суб'єктів господарювання досліджували такі відомі вчені, як Клосс Дж., Ліндерс Р., Фірон П., Ламберт Д. Вагомий внесок у розкриття питань розвитку та ролі логістичного забезпечення в міжнародній економічній діяльності здійснили такі вчені, як Джонсон Дж., Вуд Д., Вордлоу Д., Кристофер П., Мерфі-мол. Д. тощо.

Проблеми розвитку транспортно-логістичних систем висвітлюються у роботах таких вчених як Андерсон В., Вілла Дж. К., Брагінський В., Бауерсокс Д., Гаджинський А., Крикавський Є., Лебідь І., Сирийчук Т., Бобровик Т., Даниленко В., Алькема В., Романчук К. та ін.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття. Проте, не применшуючи вклад зазначених авторів, вважаємо, що динамічність тенденцій у сферах, які прямо впливають на логістичне забезпечення, формують необхідність до додаткових розвідок у зазначеному напрямку.

Мета статті. На основі вищенаведеного, метою наукового дослідження виступає аналіз складових та особливостей логістичного забезпечення міжнародної торгівлі, крізь призму вивчення впливу форсмажорних обставин на діючі логістичні ланцюги.

Виклад основних результатів дослідження. В умовах переорієнтації попиту з ринків виробників до ринків покупців, ключовим фактором конкурентної боротьби стає вміння поєднувати вироб-

ництво з індивідуальними перевагами кінцевих споживачів продуктів та послуг. Мінливість вимог споживачів спричиняють необхідність зниження строків і обсягів постачання, зменшення запасів матеріалів у резервах тощо. Окрім цього, щорічне посилення інтеграційних процесів між країнами, із подальшим приєднанням до спрощених умов ведення транскордонного бізнесу, в тому числі в рамках Світової організації торгівлі (СОТ), все більшої кількості нових учасників, частішають випадки розміщення власного виробництва в країнах, де дешевша робоча сила, лояльніше податкове законодавство, наявний доступ до дешевших ресурсів, що своєю чергою зумовлює створення широкої мережі транспортно-логістичних ланцюгів, які обслуговують як процес перевезення результатів виробництва, так і активний товаро- та пасажирообмін між країнами.

Водночас від побудови ефективної транспортно-логістичної системи у сучасних умовах глобалізації та посилення співробітництва між країнами залежить ефективність участі країни в міжнародному поділі праці, показники формування активного платіжного балансу, об'єми товарообороту та вантажних перевезень, що в підсумку позитивно впливає на Валовий внутрішній продукт країни (ВВП). Логістичне забезпечення також є важливим інструментом для формування конкурентних переваг, серед яких висока якість обслуговування, оперативність, гнучкість надійність, соціальна відповідальність, забезпечення альтернативності вибору тощо [2, с. 84].

Більшість науковців розглядають логістичне забезпечення, як сучасний інструмент, який стимулює досягнення цілей міжнародної торгівлі через ефективність, раціональність, оперативність та комплексність управління матеріальними, сервісними, а також інформаційними та фінансовими потоками. При цьому варто зазначити, що логістичне забезпечення міжнародної торгівлі значно відрізняється від національного. Його не варто сприймати як звичайну сукупність операцій, метою здійснення яких є переміщення товарних потоків з одного місця в інше [3].

Відокремленою рисою в першу чергу є те, що міжнародна торгівля, як правило, пов'язана із великими об'ємами замовлень, що при правильно організованому логістичному забезпеченні дозволяє суттєво зекономити кошти. Діяльність на міжнародних ринках характеризується вищим ступенем невизначеності, значними коливаннями попиту і важливістю охоплення будь-якого з ринків. У більшості компаній, які виходять на міжнародні ринки, відсутні базові компетенції щодо діяльності у сфері логістичного забезпечення міжнародної торгівлі. Саме тому у цій сфері здійснюють діяльність багато посередників в особі вантажних експедиторів та митних агентів.

З початку активного виходу на міжнародні ринки компанії прагнули утримувати логістичний процес повністю під своїм контролем. Такий підхід вимагав залучення великого обсягу активів та наявності широкого набору компетенцій для забезпечення

якісного та своєчасного виконання логістичних операцій. Проте фактично повне виконання логістичних функцій компаніями не дозволило суттєво підвищити їх прибутковість. Стало очевидно, що для забезпечення високої рентабельності активів, залучених в логістиці, критично необхідно скоротити обсяги залученого капіталу через передачу логістичних функцій окремим компаніям. Зараз же, залучення третіх учасників для виконання логістичних операцій стало загальноприйнятою практикою [4].

Проте якщо проблему з рентабельністю капіталу вдалось вирішити, наявність третіх осіб, великі відстані та культурні відмінності при комунікації між учасниками з різних країн стало причиною виникнення іншої проблеми, яка полягає в ускладненні процесу формування тісних ділових відносин з кінцевим споживачем. Саме наявність таких труднощів змушує виробників і великих дистриб'юторів все більше орієнтувати бізнес на логістичні ланцюги.

Перш ніж перейти безпосередньо до розгляду особливостей побудови системи логістичного забезпечення міжнародної торгівлі, пропонуємо розглянути показник-індикатор, який є ключовим в оцінці логістичної мережі країни – Індекс ефективності логістик. Основною метою його створення є надання інформації для розробників політики (policy makers), продавців та інших зацікавлених сторін, про роль логістики в процесі зростання та стабільності, які необхідні для підтримки розвитку логістичних принципів в таких сферах, як надання послуг, планування інфраструктури, транскордонне співробітництво, а також транспортне сполучення. Даний індекс виступає одним із джерел інформації для аналітиків під час формування стратегії розвитку компанії, в частині аналізу наявного транспортного сполучення, інфраструктури, а також оцінки можливості виходу на ринки тієї чи іншої країни зі своїм пакетом послуг з урахуванням наявного попиту та пропозиції. У 2023 році даний індекс був розрахований для 140 країн світу, на противагу 167 країнам у 2018 році. Проаналізуємо тенденції зміни лідерів рейтингу протягом 2016-2023 років, а також визначимо місце України в рейтингу на основі таблиці 1.

Аналізуючи дані в таблиці 1, можемо побачити, що індекс ефективності логістики протягом 2016–2023 років зазнав значних коливань, що впливало на склад лідерів рейтингу. Для прикладу у 2023 році суттєво понизився рейтинг Німеччини, Швеції, Японії, США, Нової Зеландії, Канада, Республіки Чехія, Португалії, Люксембурга, в той час, як суттєво зміцнилось положення в рейтингу Сінгапуру, Фінляндії, Данії та Канади. Це свідчить про значне покращення останніми складових Індексу ефективної логістики. Якщо провести паралель з Україною, то можемо відстежити суттєве покращення значення Індексу у 2018 порівняно із 2016, а потім стрімке погіршення до 88 позиції в рейтингу. При цьому числове вираження Індексу ефективності логістики залишилось на рівні 2016 року. Така ситуація спричинена повномасштабною війною з російською федерацією та тотальним руйнуванням інфраструктури, в тому числі транспортної.

Таблиця 1

Індекс ефективності логістики у 2016, 2018 та 2023 роках

2016		2018		2023	
Країна	Значення індексу	Країна	Значення індексу	Країна	Значення індексу
1. Німеччина	4,2	1. Німеччина	4,2	1. Сінгапур	4,3
2. Люксембург	4,2	2. Швеція	4,1	2. Фінляндія	4,2
3. Швеція	4,2	3. Бельгія	4,0	3. Данія	4,1
4. Нідерланди	4,2	4. Австрія	4,0	4. Німеччина	4,1
5. Сінгапур	4,1	5. Японія	4,0	5. Нідерланди	4,1
6. Бельгія	4,1	6. Нідерланди	4,0	6. Швейцарія	4,1
7. Австрія	4,1	7. Сінгапур	4,0	7. Австрія	4,0
8. Об'єднане королівство	4,1	8. Данія	4,0	8. Бельгія	4,0
9. Гонг Конг, ПАР, Китай	4,1	9. Об'єднане королівство	4,0	9. Канада	4,0
10. США	4,0	10. Фінляндія	4,0	10. Гонг Конг, ПАР, Китай	4,0
11. Швейцарія	4,0	11. ОАЕ	4,0	11. Швеція	4,0
12. Японія	4,0	12. Гонг Конг, ПАР, Китай	3,9	12. ОАЕ	4,0
13. ОАЕ	4,0	13. Швейцарія	3,9	13. Франція	3,9
14. Канада	4,0	14. США	3,9	14. Японія	3,9
15. Фінляндія	4,0	15. Нова Зеландія	3,9	15. Іспанія	3,9
16. Франція	4,0	16. Франція	3,8	16. Тайвань	3,9
17. Данія	3,8	17. Іспанія	3,8	17. Республіка Корея	3,8
18. Ірландія	3,8	18. Австралія	3,8	18. США	3,8
19. Австралія	3,8	19. Італія	3,7	19. Австралія	3,7
20. Південна Африка	3,8	20. Канада	3,7	20. Китай	3,7
21. Італія	3,8	21. Норвегія	3,7	21. Греція	3,7
22. Норвегія	3,7	22. Республіка Чехія	3,7	22. Італія	3,7
23. Іспанія	3,7	23. Португалія	3,6	23. Норвегія	3,7
24. Республіка Корея	3,7	24. Люксембург	3,6	24. Південна Африка	3,7
25. Тайвань	3,7	25. Республіка Корея	3,6	25. Об'єднане королівство	3,7
...83. Україна	2,7	...69. Україна	2,83	...88. Україна	2,7

Джерело: розроблено авторами на основі [5]

Важливість оцінки зазначеного індексу полягає у тому, що інфраструктурним базисом міжнародної логістики є мережа транскордонних транспортних коридорів, у рамках яких відбувається наскрізне транспортування, а саме на LPI ми можемо отримати інформацію про стан транспортного сполучення в тій чи іншій країні. Окрім того, інші складові логістичного забезпечення міжнародної торгівлі представлені на рис. 1.

Розглянемо їх детальніше. Механізм нормативно-правового забезпечення передбачає реалізацію положень чинних міжнародних, регіональних та національних нормативно-правових актів і стандартів щодо здійснення логістичної діяльності в міжнародній торгівлі.

Організаційне забезпечення є основою формування міжнародних та впровадження національних логістичних систем у ланцюги та мережі міжнародного постачання. Його вихідним результатом є забезпечення скоординованих в просторі та часі сукупних логістичних потоків, які забезпечують комплексну користь для споживачів логістичних послуг.

Інформаційне забезпечення передбачає проектування та організацію комплексу інформаційних систем логістики компанії, до яких відносять системи планування ресурсів компанії та функціональні інформаційні системи (ERP) – системи взаємодії з клієнтами, управління товарними запасами, транспортними перевезеннями тощо.

Кадрове забезпечення полягає у формуванні та вдосконаленні кадрового потенціалу логістичних компаній через залучення висококваліфікованого персоналу, забезпечення умов його адаптації та розвитку, формуванню механізмів контролю діяльності тощо.

Фінансово-економічне забезпечення втілюється в економічній оцінці ресурсів та здійсненні заходів логістичного забезпечення через оцінку повних витрат на виконання логістичних операцій, в рамках виконання укладених міжнародних угод, а також їх раціоналізацію.

Науково-методичне забезпечення ґрунтується на значному комплексі знань, механізмів, методів, алгоритмів та практичного інструментарію ведення міжнародної діяльності, включно зі стратегіч-

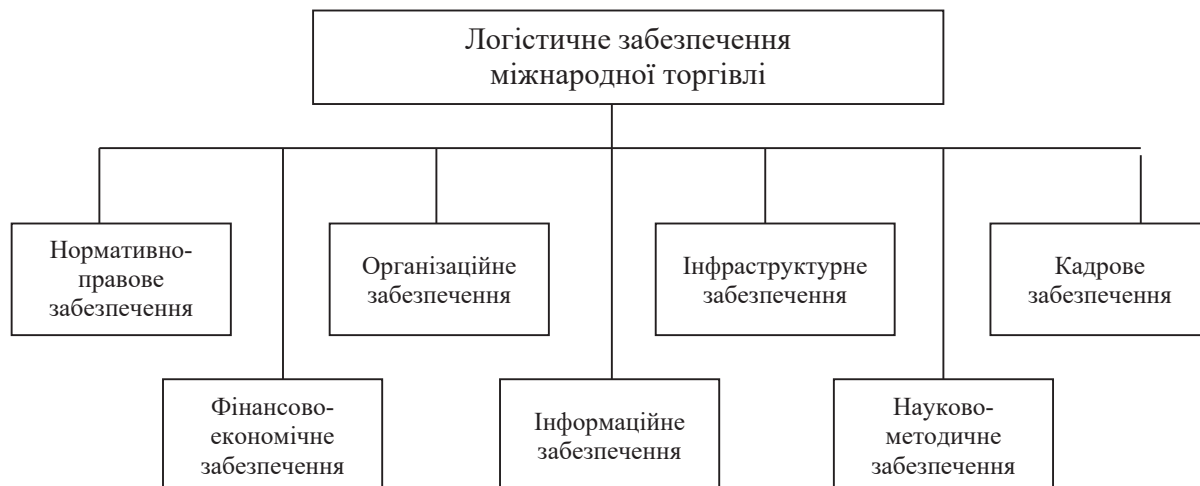


Рис. 1. Складові логістичного забезпечення міжнародної торгівлі

Джерело: розроблено авторами на основі [6]

ним, фінансовим, операційним, інвестиційним менеджментом, теоріями управління проектами, ризиками тощо.

При цьому, передові позиції у логістичному забезпеченні міжнародної торгівлі відводяться принципу «інтермодальності», який виражається у використанні різних видів транспорту в рамках однієї системи міжнародних перевезень. У світових масштабах інтермодальність почала поширюватись з 70-х років XX століття, що було зумовлено потребою до формування єдиного вектору удосконалення міжнародних автомобільних магістралей у Європі, через значне підвищення потоку вантажних та пасажирських автомобільних перевезень. Відтак, для розв'язання проблеми країнами Європейського Союзу було створено та офіційно затверджено план будівництва автомобільних доріг, який в майбутньому трансформувався у Європейську угоду про міжнародні автомагістралі. Однак, навіть зараз проблема невідповідності запитів світової торгівлі та логістичних можливостей певних держав залишається відкритою [7].

Ситуація щодо логістичних можливостей часто може погіршуватись і під впливом форс-мажорних обставин. Яскравим прикладом цього є закриття європейських кордонів на час карантину, пов'язаного з поширенням коронавірусної інфекції COVID-19. Надалі руйнівний вплив порушення логістичного забезпечення на міжнародну торгівлю відстежується на досвіді України, коли повна блокада морських портів практично повністю зупинила експорт сільськогосподарської продукції. Деяко покращити ситуацію вдалось внаслідок укладення так званої «зернової угоди», в рамках якої забезпечувався експорт зернової продукції через морські порти в Одеській області. Проте експорт інших груп товарів все ще залишається питанням відкритим.

Розв'язати ці проблеми традиційним способом, на думку експертів, вже практично неможливо, тому вітчизняні товаровиробники разом із логістичними операторами повинні критично підійти

до перегляду стратегії логістичного забезпечення міжнародної торгівлі, передбачивши можливість ведення експортної діяльності всіма доступними способами: автомобільним, залізничним транспортом – по території України, і морським та річковим за її межами. Крім того, можливо транспортування експортних вантажів з Дунайських портів в Україні баржами по Дунаю в морські порти Румунії. Проблеми щодо імпорту вантажів з Китаю, Південної Кореї, чи інших країн Азії морським транспортом вирішується при прийнятті їх в порти Польщі та Румунії з подальшим транспортуванням в Україну автомобільним та залізничним транспортом [8, с. 25].

Відтак, можемо побачити, що ключова роль у логістичному забезпеченні міжнародної торгівлі України належить зараз автомобільному та залізничному транспорту. Проте, згідно з оцінками експертів, саме сектор автомобільних перевезень насичений великою кількістю обмежень для доступу на ринок ЄС, на відміну від інших видів перевезень. До основних обмежень відносять: нестачу дозволів на здійснення перевезень в країнах ЄС, великі черги на кордонах, незадовільний стан дорожньої та прикордонної інфраструктури, складний механізм митних та зважувальних процедур тощо [7]. Все це в ситуації з Україною постало вкрай гостро і потребує негайного вирішення. Крім того, зазначена ситуація зайвий раз підкреслює, що без відповідного логістичного забезпечення, міжнародна торгівля повністю зупиняється, що робить удосконалення цієї сфери одним із пріоритетних напрямків розвитку економіки держави у сучасному світі.

Висновки. Підсумовуючи проведене дослідження, можемо впевнено стверджувати, що логістичне забезпечення є основою міжнародної торгівлі. Без нього можливості для її здійснення практично повністю зникають. Закономірно, що більшість розвинутих країн докладають максимум зусиль для розвитку логістичної сфери. Це під-

тверджується індексом ефективності логістики, який показує тенденції щодо активного розвитку логістики у таких країнах як Сінгапур, Фінляндія, Данія та Канада.

Логістичне забезпечення є складним процесом, який включає такі складові як нормативно-правове, інформаційне, інфраструктурне, кадрове, фінансово-економічне, правове та науково-методичне забезпечення. Всі логістичні дії повинні базуватись на використанні принципу інтермодальності, який передбачає використання різних видів транспорту в рамках однієї системи міжнародних перевезень, адже це дозволяє суттєво знизити вартість та строки доставки. Карантинні обмеження, а надалі – війна в Україні, ще більше підкреслили роль наявності сталого логістичного забезпечення для ведення торговельної діяльності. При цьому ми спостерігаємо загострення наявних проблем щодо використання в системі міжнародного постачання автомобільного транспорту. Перспективами для подальших розвідок є вивчення заходів з усунення наявних перешкод для активного використання автомобільного транспорту як джерела постачання товарів для Європи, а також оцінка перерозподілу обсягів постачання різними видами транспорту після початку війни в Україні.

Бібліографічний список:

- Боровик Т., Даниленко В. Транспортна логістика як фактор забезпечення зовнішньоекономічної діяльності вітчизняних підприємств. *Економіка та управління національним господарством*. 2022. № 177. С. 35–39. DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/177-6>
- Алькема В. Логістичне забезпечення міжнародної торгівлі. *Вчені записки Університету «КРОК»*. 2017. № 46. С. 84.
- Zaninovic P.A., Zanoiovic V., Skender H.P. The effects of logistics performance on international trade: EU15 vs CEMS. *Economic Research*. 2021. Vol. 34. Issue 1. DOI: <https://doi.org/10.1080/1331677X.2020.1844582>
- Yekini O. Salawu, Seyed M. Ghadiri. Roles of trade logistics to the development of international trade: A perspective of Nigeria. *Journal of transport and supply chain management*. 2022. Vol. 16. URL: <https://jtsm.co.za/index.php/jtsm/article/view/764/1371> (дата звернення: 31.08.2023).
- Logistic Performance Index (LPI). 2023. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/aggregated-ranking> (дата звернення: 31.08.2023).
- Shikur Z.H. The role of logistic performance in international trade: f developing country perspective. *Word Review of International Transporting Research*. 2022. Vol. 11(1). P. 53–69.
- Шевчук А. Система логістичного забезпечення міжнародного товароруку. *Innovation and Sustainability*. 2022. № 2. С. 155–162.
- Миценко Н., Міщук І. Сутність та проблеми функціонування системи міжнародної логістики в екстремальних умовах. *Вісник Львівського торговельно-економічного університету. Економічні науки*. 2022. № 68. С. 25.

References:

- Borovyk T., Danylenko V. (2022) Transportna loghistryka jak faktor zabezpechennja zovnishnjoeekonomichnoji dijalnosti vitchyznjanykh pidpryemstv [Transport logistics as a factor in ensuring the foreign economic activity of domestic enterprises.]. *Ekonomika ta upravlinnja nacionalnym ghospodarstvom*, no. 177, pp. 35–39. DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/177-6>
- Aljkema V. (2017) Loghistrychne zabezpechennja mizhnarodnoji torghivli [Logistics support of international trade]. *Vcheni zapysky Universytetu «KROK»*, no. 46, pp. 84.
- Zaninovic P.A., Zanoiovic V., Skender H.P. (2021) The effects of logistics performance on international trade: EU15 vs CEMS. *Economic Research*, vol. 34, no. 1. DOI: <https://doi.org/10.1080/1331677X.2020.1844582> (in English)
- Yekini O. Salawu, Seyed M. Ghadiri (2022) Roles of trade logistics to the development of international trade: A perspective of Nigeria. *Journal of transport and supply chain management*, vol. 16. Available at: <https://jtsm.co.za/index.php/jtsm/article/view/764/1371> (accessed August 31, 2023). (in English)
- Logistic Performance Index (LPI) (2023). Available at: <https://lpi.worldbank.org/international/aggregated-ranking> (accessed August 31, 2023). (in English)
- Shikur Z.H. (2022) The role of logistic performance in international trade: f developing country perspective. *Word Review of International Transporting Research*, vol. 11, no. 1, pp. 53–69. (in English)
- Shevchuk A. (2022) Systema loghistrychnogho zabezpechennja mizhnarodnogho tovarorukhu [System of logistic support of international goods movement]. *Innovation and Sustainability*, no. 2, pp. 155–162.
- Micenko N., Mishhuk I. (2022) Sutnistj ta problemy funkcionuvannja systemy mizhnarodnoji loghistryky v ekstremal'nykh umovakh [The essence and problems of functioning of the international logistics system in extreme conditions]. *Visnyk Ljvivskogho torghoveljno-ekonomichnogho universytetu. Ekonomichni nauky*, no. 68, pp. 25.