МІНІСТЕРСТВО ФІНАНСІВ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ПОДАТКОВИЙ УНІВЕРСИТЕТ

ФАКУЛЬТЕТ ПОДАТКОВОЇ СПРАВИ ОБЛІКУ ТА АУДИТУ

КАФЕДРА ЕКОНОМІЧНОЇ ПОЛІТИКИ, МАРКЕТИНГУ ТА БІЗНЕС-АНАЛІТИКИ

КВАЛІФІКАЦІЙНА МАГІСТЕРСЬКА РОБОТА

на тему: «ВПЛИВ ВІЙНИ НА ЛОГІСТИКУ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ ТОВАРАМИ В УКРАЇНІ»

Здобувача вищої освіти другого (магістерського) рівня, II курсу, МЕМ 23-1 групи,
спеціальності (292 «МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ»),
освітня програма («МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ» «INTERNATIONAL ECONOMIC RELATIONS»)

Джуса Дениса Олеговича
(підпис) (прізвище, ім'я, по батькові)

Науковий керівник Коляда Олена Володимирівна к.е.н доцент
(підпис) (прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

Керівник освітньо-професійної програми Коляда Олена Володимирівна к.е.н доцент
(підпис) (прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

Допущено до захисту за рішенням кафедри _____
протокол від «7» 09 2025 № 1

Завідувач кафедри Паянок Тетяна Миколаївна к.е.н. доцент
(підпис) (прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

Ірпінь – 2025

Реєстрація №37 24.01.25.

(дата) (підпис відповідальної особи)

Результати перевірки до захисту 15.12.24

(до захисту, на доопрацювання) (дата) (підпис)

Результат захисту 80 ; 14.02.25

(оцінка) (дата) (підпис)

Голова комісії: Дерлог А. В.

(підпис) (ініціали, прізвище)

Члени комісії:

(підпис) Лазаренко Д. О.

(ініціали, прізвище)

(підпис) Кашуба О. З

(ініціали, прізвище)

(підпис) Бессмертко І. В

(ініціали, прізвище)

БЛАНК ОЦІНЮВАННЯ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ МАГІСТЕРСЬКОЇ РОБОТИ

Об'єкти контролю	Діапазон оцінки в балах	Фактична кількість балів	Примітки	Дата, П.І.П.: керівника, голови комісії членів комісії, секретаря, (підписи)
ОЦІНЮВАННЯ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ МАГІСТЕРСЬКОЇ РОБОТИ КЕРІВНИКОМ ТА РЕЦЕНЗЕНТОМ				
I.Зміст кваліфікаційної магістерської роботи (якість теоретичного матеріалу, його зв'язок з практичним, вміння представляти матеріал в логічній послідовності, наявність висновків та пропозицій)	від 0 до 30	22		15.12.24. Кочерга О.З.
2.Дотримання вимог щодо оформлення	від 0 до 10	5		
3.Вчасне виконання роботи на всіх етапах у встановлені кафедрою терміни	від 0 до 5	5		
4. Рецензент	від 0 до 5	3		
РАЗОМ БАЛІВ*	від 0 до 50	35		
ОЦІНЮВАННЯ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ МАГІСТЕРСЬКОЇ РОБОТИ КОМІСІЄЮ ПО ЗАХИСТУ				
I.Доповідь	від 0 до 10	10		Бессмертна І.В. Кочерга О.З. Борисенко А.В. Корнієнко Л.О. Кириченко О.В.
2. Роздатковий матеріал	від 0 до 5	5		
3. Знання теоретичного та практичного матеріалу, вміння відповідати на запитання	від 0 до 25	20		
5. Апробація (участь у конференціях)	від 0 до 10	0		
РАЗОМ БАЛІВ	від 0 до 50	35		
ЗАГАЛЬНА КІЛЬКІСТЬ БАЛІВ	від 0 до 100	70		

ПЕРЕВЕДЕННЯ ОЦІНКИ ЗА 100-БАЛЬНОЮ ШКАЛОЮ ДО НАЦІОНАЛЬНОЇ ШКАЛИ ТА ШКАЛИ

Оцінка за 100-бальною шкалою	Оцінка за шкалою ЕКТС	ЄКТС Оцінка за національною шкалою	Дата	П.І.П.: голови, членів комісії, секретаря, (підпис)
70	4/	C	14.02.25	Борисенко А.В. Кочерга О.З. Бессмертна І.В. Корнієнко Л.О. Кириченко О.В.

Правила переведення оцінок до національної шкали та шкали ЕКТС

Оцінка за 100-бальною шкалою	Оцінка за шкалою ЄКТС	Оцінка за національною шкалою
90-100	A	5 (відмінно)
80-89	B	4 (добре)
70-79	C	
60-69	Б	3 (задовільно)
50-59	E	
35-49	ЄХ	2 (незадовільно)

Факультет податкової справи, обліку та аудиту
Кафедра економічної політики, маркетингу та бізнес-аналітики
Спеціальність 292 «Міжнародні економічні відносини»
Освітня програма «Міжнародні економічні відносини» «International economic relations»

Затверджую
Завідувач кафедри
№19 «20» 11 2024 Васіщевська І.В

Завдання на кваліфікаційну магістерську роботу

здобувачу вищої освіти

Джуса Дениса Олеговича

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема кваліфікаційної магістерської роботи
   «Вплив війни на логістику зовнішньої торгівлі товарами в Україні»

Затверджена наказом ректора від «08» 01 2024 № 3

2. Строк здачі закінченої роботи 10.12.24
3. Цільова установка виявлення особливостей, тенденцій і перспектив розвитку логістики зовнішньої торгівлі товарами в Україні в умовах воєнного стану, а також розробка рекомендацій щодо її вдосконалення, з урахуванням актуальних логістичних викликів та досвіду реалізації ключових проектів.

Мета роботи дослідити вплив війни на логістику зовнішньої торгівлі товарами в Україні.

Об'єкт дослідження логістика зовнішньої торгівлі товарами України

Предмет дослідження вплив війни на логістику торгівлі товарами та методи майбутнього покращення стану України

База дослідження в дослідженні використовувалися дані НБУ, зарубіжних сайтів та статей, вітчизняні прогнози та аналізи ситуації

4. Вихідні дані до роботи дані НБУ, зарубіжних сайтів та статей, вітчизняні прогнози та аналізи ситуації.

5. Перелік графічного матеріалу 1 таблиця, 6 рисунків, 1 додаток

6. Зміст кваліфікаційної магістерської роботи (перелік питань за кожним розділом)

1.1. Сутність, функції та завдання логістики зовнішньої торгівлі товарами.

1.2. Вітчизняні та зарубіжні підходи до організації логістики зовнішньої торгівлі товарами

2.1. Тенденції зовнішньої торгівлі товарами в України з урахуванням логістичних викликів воєнного часу

2.2 Оцінка впливу війни в Україні на зміну логістичних ланцюгів в зовнішній торгівлі товарами

3.1. Характеристика ключових логістичних проектів у сфері зовнішньої торгівлі товарами, реалізованих в Україні під час повномасштабної війни

3.2. Ключові напрями трансформації зовнішньоторговельної логістики в умовах воєнного стану в Україні склади цільову установку орієнтуючись на дані розділи

7. Календарний план виконання кваліфікаційної магістерської роботи

№ п/п	Назва етапів кваліфікаційної магістерської роботи	Строк виконання етапів роботи	
		За планом	Фактично
1	2	3	4
1	Вибір теми	до 01.11.2023 р.	29.10.2023 р.
2	Вивчення літературних джерел та складання плану роботи	до 30.01.2024р	25.01.2024 р.
3	Підготовка 1 розділу дипломної роботи та подання його керівнику	12.03.2024 р.	12.03.2024 р.
4	Підготовка 2 розділу дипломної роботи та подання його керівнику	4.06.2024 р.	4.06.2024 р.
5	Підготовка 3 розділу дипломної роботи та подання його керівнику	01.11.2024 р.	01.11.2024 р.
6	Підготовка вступу та висновків до дипломної роботи та подання	04.12.2024 р.	04.12.2024 р.

	їх керівнику		
7	Доопрацювання дипломної роботи та подання його керівнику	до 9.12.2024р.	8.12.2024 р.
8	Отримання відгуку керівника дипломної роботи	9-10.12.2024р.	9.12.2024 р.
9	Допуск дипломної роботи до захисту (попередній захист)	10-15.12.2024 р.	10.12.2024 р.
10	Отримання зовнішньої рецензії на дипломну роботу	15-25,01,.2025 р.	15-25,01,.2025 р.
11	Захист дипломної роботи	10-14. 02.2025 р.	10-14. 02.2025 р.

8. Дата видачі завдання «20» 11 2023

9. Керівник кваліфікаційної магістерської роботи _____ Коляда О. В.
(підпис) (прізвище, ініціали)

10. Керівник освітньо-професійної програми _____ Белінська Я. В.
(підпис) (прізвище, ініціали)

11. Завдання до виконання отримав здобувач вищої освіти _____ Джус Д. О.
(підпис) (прізвище, ініціали)

АНОТАЦІЯ

«ВПЛИВ ВІЙНИ НА ЛОГІСТИКУ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ ТОВАРАМИ В УКРАЇНІ»

Мета роботи полягає в дослідженні впливу війни на логістику зовнішньої торгівлі товарами в Україні

Завданнями роботи є

1 визначити сутність, функції та завдання логістики зовнішньої торгівлі товарами.

2 дослідити вітчизняні та зарубіжні підходи до організації логістики зовнішньої торгівлі товарами

3 проаналізувати тенденції зовнішньої торгівлі товарами в України з урахуванням логістичних викликів воєнного часу

4 оцінити вплив війни в Україні на зміну логістичних ланцюгів в зовнішній торгівлі товарами

5 дати характеристику ключових логістичних проектів у сфері зовнішньої торгівлі товарами, реалізованих в Україні під час повномасштабної війни

6 розробити ключові напрями трансформації зовнішньоторговельної логістики в умовах воєнного стану в Україні

Предметом дослідження є. дослідження впливу війни на логістику торгівлі товарами та методи майбутнього покращення стану України

Об'єктом дослідження виступає дослідження логістики зовнішньої торгівлі товарами України

Базою дослідження виступає дані НБУ, зарубіжних сайтів та статей, вітчизняні прогнози та аналізи ситуації

За результатами дослідження сформульовані. загальні висновки щодо подальшого розвитку логістики торгівлі зовнішніми товарами в Україні

Одержані результати можуть бути використані.при дослідженні впливу війни на логістику торгівлі зовнішніми товарами в Україні

Кваліфікаційна магістерська робота містить 50 сторінок, 1 таблиця, 6 рисунків, список використаних джерел з 38 найменувань, 1 додаток.

Ключові слова: логістика зовнішньої торгівлі, вітчизняний та зарубіжний досвід, логістичні виклики, вплив війни на торгівлю.

Рік виконання кваліфікаційної магістерської роботи .2024

Рік захисту кваліфікаційної магістерської роботи.2025

ABSTRACT

"THE IMPACT OF THE WAR ON THE LOGISTICS OF FOREIGN TRADE IN GOODS IN UKRAINE"

The purpose of the work is to study the impact of the war on the logistics of foreign trade in goods in Ukraine
The objectives of the work are
1 to determine the essence, functions and tasks of foreign trade logistics in goods.
2 to investigate domestic and foreign approaches to the organization of foreign trade logistics in goods
3 to analyze the trends of foreign trade in goods in Ukraine taking into account the logistical challenges of wartime
4 to assess the impact of the war in Ukraine on the change in logistics chains in foreign trade in goods
5 to characterize key logistics projects in the field of foreign trade in goods implemented in Ukraine during a full-scale war
6 to develop key areas of transformation of foreign trade logistics under martial law in Ukraine
The subject of the study is. research on the impact of war on the logistics of trade in goods and methods for the future improvement of the state of Ukraine
The object of the research is the study of the logistics of foreign trade in goods of Ukraine
The basis of the research is data from the NBU, foreign sites and articles, domestic forecasts and analyses of the situation
According to the results of the research, general conclusions are formulated regarding the further development of logistics of trade in foreign goods in Ukraine
The results obtained can be used. when studying the impact of war on the logistics of trade in foreign goods in Ukraine
The qualification master's thesis contains 50 pages, 1 tables,
6 figures, a list of sources used from 38 items, 1 appendix. Keywords: foreign trade logistics, domestic and foreign experience, logistical challenges, the impact of war on trade.
Year of completion of the qualification master's thesis .2024
Year of defense of the qualification master's thesis.2025

ЗМІСТ

ВСТУП

Розділ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ЛОГІСТИКИ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ ТОВАРАМИ В УКРАЇНІ

1.1. Сутність, функції та завдання логістики зовнішньої торгівлі товарами.

1.2. Вітчизняні та зарубіжні підходи до організації логістики зовнішньої торгівлі товарами

Розділ 2. АНАЛІЗ ТЕНДЕНЦІЙ ЛОГІСТИКИ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ ТОВАРАМИ В УКРАЇНІ ПІД ЧАС ПОВНОМАСШТАБНОЇ ВІЙНИ

2.1. Тенденції зовнішньої торгівлі товарами в України з урахуванням логістичних викликів воєнного часу

2.2 Оцінка впливу війни в Україні на зміну логістичних ланцюгів в зовнішній торгівлі товарами

Розділ 3. ПЕРСПЕКТИВИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ЛОГІСТИКИ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ ТОВАРАМИ В УКРАЇНІ ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ

3.1. Характеристика ключових логістичних проектів у сфері зовнішньої торгівлі товарами, реалізованих в Україні під час повномасштабної війни

3.2. Ключові напрями трансформації зовнішньоторговельної логістики в умовах воєнного стану в Україні

ВИСНОВОК

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

ДОДАТКИ

ВСТУП

Актуальність: Міжнародна логістика відіграє ключову роль у забезпеченні ефективного переміщення товарів і послуг у глобальному масштабі, сприяючи економічному розвитку країн. Оптимізація логістичних процесів дозволяє знизити витрати, скоротити терміни доставки та підвищити якість обслуговування клієнтів. Розвинена інфраструктура в цій сфері сприяє залученню прямих іноземних інвестицій, створенню нових робочих місць і розвитку пов'язаних галузей. Злагоджена взаємодія між різними видами транспорту, митними службами та постачальниками логістичних послуг забезпечує безперебійний рух товарів, що є критично важливим для міжнародної торгівлі. Країни, які інвестують у модернізацію своїх логістичних систем, отримують конкурентні переваги на глобальному ринку, сприяючи диверсифікації економіки та покращенню добробуту населення.

Через жорстоку російську агресію Україна зіштовхнулася з численними викликами у сфері міжнародної логістики. Руйнування транспортної інфраструктури, нестабільність поставок і складнощі з митним оформленням значно ускладнили ситуацію. Відновлення ефективної логістичної системи має вирішальне значення для економічного відновлення країни та її інтеграції у світову економіку в повоєнний період, що робить це питання надзвичайно актуальним.

Мета роботи: дослідити вплив війни на логістику зовнішньої торгівлі товарами в Україні.

Завдання:

1 визначити сутність, функції та завдання логістики зовнішньої торгівлі товарами.

2 дослідити вітчизняні та зарубіжні підходи до організації логістики зовнішньої торгівлі товарами

3 проаналізувати тенденції зовнішньої торгівлі товарами в України з урахуванням логістичних викликів воєнного часу

4 оцінити вплив війни в Україні на зміну логістичних ланцюгів в зовнішній торгівлі товарами

5 дати характеристику ключових логістичних проектів у сфері зовнішньої торгівлі товарами, реалізованих в Україні під час повномасштабної війни

6 розробити ключові напрями трансформації зовнішньоторговельної логістики в умовах воєнного стану в Україні

Об'єктом роботи є логістика зовнішньої торгівлі товарами України

Предметом роботи є вплив війни на логістику торгівлі товарами та методи майбутнього покращення стану України

База досліджень: в дослідженні використовувалися дані НБУ, зарубіжних сайтів та статей, вітчизняні прогнози та аналізи ситуації.

РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ЛОГІСТИКИ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ ТОВАРАМИ В УКРАЇНІ

1.1 Сутність, функції та завдання логістики зовнішньої торгівлі товарами.

Зміна управлінських підходів сприяла створенню нової концепції управління матеріальними потоками, яка отримала назву «логістика». Основна ідея цієї концепції полягає в інтеграції всіх функціональних зон, пов'язаних із переміщенням матеріальних потоків від виробника до кінцевого споживача, в єдину систему, що називається логістичним комплексом.

Дана концепція містить значний потенціал для зниження корпоративних витрат. Згідно з дослідженнями Національної ради фізичного управління розподілом (США), впровадження інтегрованих логістичних систем здатне забезпечити економію 10–20% загальних витрат компанії.

Сучасні підходи до підвищення ефективності управління матеріальними потоками мають значний практичний інтерес для української економіки. Їх впровадження дозволить підприємствам України успішно конкурувати як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках[1].

Термін «логістика» походить із грецької мови, де він означає «мистецтво обліку», і вживається у багатьох мовах світу: logistic — англійською, logistik — німецькою, logistique — французькою, logistica — італійською тощо. На думку Т. Павеллеки, логістика отримала науковий статус завдяки військовій сфері. Візантійський імператор Лев VI (865–912 рр.) визначав матеріально-технічне забезпечення як систему, що включає оплату війська, його озброєння, забезпечення всім необхідним, своєчасне задоволення потреб, належну підготовку операцій, управління рухом і розподілом власних збройних сил під час військових кампаній.

Тільки в 60-х роках 20 століття ці принципи логістики стали застосовуватися не тільки в системі постачання армії, але і в промисловості деяких країн Західної Європи.

Активний розвиток логістики у цивільному секторі розпочався з енергетичної кризи початку 1970-х років. Саме в цей період експерти почали розглядати логістику як один із ефективних підходів до інтеграції виробництва, транспортування, розподілу та реалізації продукції із застосуванням сучасних технічних рішень [2].

На сьогодні існує багато визначень логістики, оскільки цей науковий напрямок ще перебуває на стадії формування. Складнощі у визначенні поняття також зумовлені широким спектром її розділів, про що свідчать численні функції логістики (рис. 1).



Рис. 1. Функції логістики.

Одне з найбільш загальних визначень логістики описує її як теорію та практику управління матеріальними потоками. З позиції менеджера логістика

розглядається як процес організації та управління цілеспрямованою підготовкою і раціональним використанням ресурсів і послуг, необхідних для виконання конкретних завдань.

Логістика виступає як певна виробнича інфраструктура економіки. Він базується на чіткій взаємодії попиту, пропозиції, виробництва, транспортування та розподілу продукції. Логістика починається з первинних джерел сировини або виробництва напівфабрикатів, продовжується в кругообігу матеріалів і напівфабрикатів у виробничому процесі підприємства і закінчується доставкою готової продукції споживачеві для досягнення економічні цілі підприємця[3].

З точки зору маркетингу, логістика являє собою процес управління виробництвом, транспортуванням і зберіганням матеріалів і товарів, а також супутніми інформаційними потоками через організацію каналів товароруху. При цьому досягається мінімізація поточних і майбутніх витрат за умови високої ефективності виконання та доставки замовлень.

Основні функції макрологістики включають:

- контроль якості продукції та її розподіл між виробничими підрозділами підприємства;

- обробку вантажів, управління запасами, моніторинг їх руху, а також організацію та підтримку інформаційних потоків;

- пакування, зберігання, складування продукції та виконання вантажно-розвантажувальних робіт;

- маркетинг, який охоплює фінансування, взаєморозрахунки, планування попиту на основі ринкових досліджень, організацію постачання та збуту;

- забезпечення споживачів, обробку замовлень, формування запасів і фінансування замовлень [4].

Таким чином, на сучасному етапі логістика є ключовим компонентом конкурентної стратегії підприємства, що забезпечує його конкурентні переваги та визначає пріоритетні напрямки діяльності.

1.2 Вітчизняні та зарубіжні підходи до організації логістики зовнішньої торгівлі товарами

Українські підприємства, які працюють на світовому ринку, зіштовхуються як із матеріально-технічними обмеженнями, так і з новими можливостями. У 2020–2021 роках ринок транспортно-логістичних послуг зазнав значного негативного впливу через пандемію COVID-19.

Світовий банк регулярно публікує рейтинг розвитку логістики в різних країнах світу — Logistics Performance Index (LPI). Цей рейтинг, сформований на основі опитувань міжнародних логістичних компаній, оцінює роботу митниці, швидкість і вартість доставки, затримки під час транспортування та рівень інфраструктури. Лідерами за індексом LPI є Німеччина, Швеція, Бельгія, Австрія та Нідерланди.

Ефективність логістичної системи України, за оцінками експертів, демонструє поступове покращення. Згідно з останніми даними, Україна посідає 61 місце серед 160 країн світу [5]. Найбільш розвиненою складовою української логістики є відстеження вантажів, тоді як найслабшим місцем залишається якість торгово-транспортної інфраструктури.

У контексті нашого дослідження ключовими поняттями є «міжнародна логістика» та «міжнародний ланцюг поставок».

Рада фахівців з управління ланцюгами поставок США визначає «міжнародну логістику» як процес планування, реалізації та контролю фізичних і інформаційних потоків, пов’язаних із матеріалами та готовою продукцією, що переміщуються від місця походження до місця використання.

У книзі «Міжнародна логістика» авторський колектив виокремлює такі ключові функції міжнародної логістики:

1) управління рухом;

2) управління складськими процесами;

3) управління розподільчими центрами [6].

П'єр А. Девід і Річард Д. Стюарт у своїй праці «Міжнародна логістика: управління міжнародними торговими операціями» визначають міжнародну логістику як управління потоками товарів і послуг між точками походження і споживання для задоволення потреб користувачів у разі перетину національних кордонів або взаємодії суб'єктів із різних країн [7].

Джоші Д. у статті «Міжнародна логістика: відчуття успіху в IMPEX» описує її як мистецтво управління потоком матеріалів і кінцевими потоками від джерела до кінцевих споживачів [8].

А. Шімонік пропонує розглядати міжнародну логістику в контексті чотирьох сфер управління всередині компанії: операційної, фінансової (яка безпосередньо пов'язана з логістичними витратами), маркетингової та інформаційної. Вчений вважає, що ці сфери, діючи в рамках мережевих компаній, розташованих у різних країнах і задіяних хоча б в одному з цих аспектів, формують основу міжнародної логістики [9].

Таким чином, міжнародна логістика, з одного боку, є процесом організації та управління відповідними потоками, а з іншого – це знання про управління системою товарно-операційних, інформаційних і фінансових потоків міжнародних компаній.

Науковці визначають «міжнародний ланцюг поставок» як сукупність послідовних процесів та інформаційних потоків, що забезпечують переміщення товарів від постачальників до кінцевих споживачів через етапи виробництва та розподілу [10].

Варто зазначити, що експортно-імпортні операції в Україні за останні п'ять років демонструють стабільну динаміку змін.

Згідно з аналізом, за підсумками 2023 року у структурі експорту товарів і послуг порівняно з 2020 роком спостерігався такий розподіл: Європа – 40,4%, Азія – 31,4%, Америка – 9,1%, зокрема США – 6,3%, Африка – 7,2%.

Також варто зазначити, що на кінець 2023 року баланс: зовнішньоторговельний баланс товарів і послуг табл. 1

Таблиця 1

Країна	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Польща	-1186	-405	-1028	-130	-1133
Румунія	-2064	-3166	-4129	-1295	-1760
Німеччина	-830	-134	0	-83	1076
Італія	459	1452	0	0	39
Словаччина	419	345	768	686	0
Болгарія	53	617	985	-655	0
Чехія	290	562	674	995	0
Угорщина	463	291	132	617	0
Литва	-453	-549	-584	-681	0
Латвія	117	79	25	48	0

За підсумками 2023 року найбільше українського експорту становили:

- Харчові продукти та матеріали для їх створення:
- Харчові продукти та сировина: 12497 млн дол.
- Мінеральні продукти: 1939 млн дол.
- Продукція хімічної та суміжних галузей: 6454 млн. грн. доларів
- Деревина та предмети діяльності: 740 мільйонів доларів.
- кольорові та чорні метали та вироби з них: 3008 млн дол.
- Машини та обладнання, транспортні засоби, прилади: 2492 млн дол.

За підсумками 2023 року найбільшу питому вагу імпорту мають:

- Харчові продукти та сировина: 3629 млн дол.
- Мінеральні продукти: 6624 млн дол.
- Продукція хімічної та суміжних галузей: 6454 млн. грн. доларів
- Машини та обладнання, транспортні засоби, прилади: 8225 млн. доларів

Дослідження управління логістичними операціями у зовнішньоекономічній діяльності дозволяє визначити основні проблеми, які гальмують розвиток міжнародної логістики в Україні. Серед міжнародних викликів виділяють непередбачувані ризики, пов’язані зі зміною кліматичних умов, та відсутність єдиного реєстру транспортних засобів, що ускладнює координацію та призводить до випадків одночасного бронювання одного і того ж автомобіля на різних маршрутах різними диспетчерами. Також значною проблемою є порушення термінів доставки автотранспорту до пунктів навантаження.

На економічному рівні труднощі пов’язані зі зростанням транспортних витрат через підвищення цін на нафту, паливо, мастильні матеріали та енергоносії, що створює затримки в управлінні ланцюгами поставок. Нерівні умови оплати за використання інфраструктури, зокрема послуг Укрзалізниці, також негативно впливають на логістичну діяльність. Крім того, системна криза в економіці України та низький рівень ефективності транспортної системи значно стримують розвиток галузі.

Фінансові проблеми включають брак капітальних інвестицій у розвиток флоту, а також недостатність фінансування для реконструкції автомобільних доріг, оновлення рухомого складу, модернізації систем сигналізації та зв’язку, а також для покращення якості обслуговування.

Екологічний аспект теж викликає занепокоєння через забруднення навколишнього середовища та відсутність додаткових платежів за екологічний збиток і шумове забруднення. Усі ці фактори ускладнюють розвиток ефективної міжнародної логістичної системи в Україні.

Вирішення зазначених проблем потребує комплексного підходу. Для подолання міжнародних викликів необхідно адаптувати національну законодавчу базу до вимог міжнародних конвенцій, угод і європейського законодавства. Важливим кроком є залучення додаткових обсягів транзитних вантажопотоків через територію України та розширення мережі міжнародних транспортних коридорів, зокрема за рахунок нових маршрутів. Співпраця з

країнами ЄС у розвитку транс'європейських мереж (TEN-T) і транскордонних осей також є важливим аспектом. Додатково необхідно створити спільний авіаційний простір між Україною та Європейським Союзом[11].

Економічні проблеми можна вирішити за допомогою повернення до методики розрахунку собівартості перевезень, яка враховує індивідуальну рентабельність кожного перевезення, а не лише ринкову вартість за кілометр. Доцільним є впровадження комплексного обліку логістичних витрат та відмова від практики перехресного фінансування пасажирських перевезень.

Фінансові труднощі потребують розробки програм, спрямованих на придбання основних фондів і лізинг рухомого складу. Також необхідно запровадити цільові програми фінансування та залучення інвестицій для модернізації, реконструкції та оновлення транспортної інфраструктури.

Екологічні проблеми слід вирішувати шляхом зменшення забруднення атмосферного повітря, ґрунтів і захисту водних ресурсів від забруднення. Зниження рівня транспортного шуму та вібрації, а також захист рослинного і тваринного світу від негативного впливу транспорту мають стати пріоритетними заходами для збереження екології. Такий підхід забезпечить сталий розвиток логістичної галузі в Україні та підвищить її конкурентоспроможність на міжнародному ринку.

Міжнародна логістика являє собою як процес організації та управління різноманітними потоками, так і знання про управління системою продуктово-операційних, інформаційних та фінансових потоків міжнародної компанії. Дослідження управління логістичними процесами у сфері зовнішньоекономічної діяльності дозволяє виокремити ключові проблеми, що стримують розвиток міжнародної логістики, зокрема ті, з якими стикаються вітчизняні підприємства. Основними з них є міжнародні, економічні, фінансові та екологічні виклики.

РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ ТЕНДЕНЦІЙ ЛОГІСТИКИ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ ТОВАРАМИ В УКРАЇНІ ПІД ЧАС ПОВНОМАСШТАБНОЇ ВІЙНИ

2.1. Тенденції зовнішньої торгівлі товарами в України з урахуванням логістичних викликів воєнного часу

Попри побоювання щодо можливості майже повної втрати Україною позицій на зовнішніх ринках, фактичне зниження вартості товарообігу у першому півріччі 2022 року склало 21,3% у порівнянні з аналогічним періодом 2021 року. При цьому спад експорту виявився значнішим (24%), ніж імпорту (18,6%).

Зменшення вартісного товарообігу на 21,3% супроводжувалося скороченням його фізичних обсягів майже на 36%, що свідчить про підвищення світових цін на основні експортні товари України. У першому півріччі 2021 року товарообіг становив 61 млрд доларів США з фізичним обсягом 106,4 млн тонн, тоді як за аналогічний період 2022 року ці показники знизилися до 48 млрд доларів США та 68,2 млн тонн відповідно.

Починаючи з другого кварталу 2022 року, імпорт поступово почав відновлюватися, і вже в червні майже досяг рівня 2021 року (4,7 млрд доларів США проти 5,5 млрд доларів США). Натомість ситуація з експортом залишається складнішою. Зростання експорту на 36,9% у перші два місяці 2022 року не змогло компенсувати його суттєве падіння у березні-червні на 48,1%. Попри це, експорт демонструє поступове відновлення, хоча й на значно нижчому рівні порівняно з попереднім роком.

У період кризових явищ традиційно посилюються позиції експорту продовольства та сільськогосподарської продукції. Їх частка в товарній структурі експорту зросла з 36,1% до 44,5%. Водночас значна потреба України в паливно-енергетичних ресурсах спричинила зростання їхньої частки в імпорті з 16,2% до 25,4%, майже зрівнявшись із провідними

позиціями імпорту машин, обладнання та транспорту (27,8% загального імпорту України).

Військові дії суттєво обмежили географічні напрямки торгівлі. Північний маршрут був заблокований через Білорусь, східний – через Росію. Крім того, блокада українських морських портів з боку Росії унеможливила використання південного маршруту через Чорне море для зовнішньої торгівлі. У зв'язку з цим єдиним доступним напрямком залишився західний.

Це призвело до зростання частки ЄС у географічній структурі зовнішньої торгівлі України товарами, яка за підсумками першого півріччя 2022 року досягла 52,2% порівняно з 40,8% за аналогічний період 2021 року. Водночас частка країн Євразійського економічного союзу (ЄАЕС) скоротилася з 11,7% до 8,3%, що не мало істотного впливу на економіку України, підтверджуючи відсутність критичної залежності від торгівлі з цим регіоном.

Втрати морського сполучення значно вплинули на торговельні відносини України з іншими країнами. У першому півріччі 2022 року товарообіг з цими державами зменшився на 34,5% порівняно з аналогічним періодом 2021 року, а їх частка в загальному обсязі торгівлі скоротилася з 47,5% до 39,5%. Найбільше це торкнулося торгівлі з Китаєм (зниження на 42,6%), Індією (на 33%) і Туреччиною (на 19,1%). Це скорочення стало основним фактором зменшення обсягів торгівлі з країнами Азії на 36,1%. Крім того, торгівля з країнами Північної та Південної Америки зменшилася на 40%, а з країнами Африки – на 32,6%.

Вищі темпи скорочення експорту товарів порівняно з імпортом призвели до подвоєння від'ємного сальдо зовнішньої торгівлі – з 1,2 млрд до 2,6 млрд дол. США, хоча за результатами першого кварталу 2022 року спостерігалося позитивне сальдо в 120 млн дол. США.

За даними Світової організації торгівлі, військові дії в Україні завдали значного удару світовій економіці. Це зумовило зростання цін на

продовольство та зниження доступності товарів, які традиційно експортувала Україна.

Виробництво напівпровідників значною мірою залежить від постачання неону, значна частина якого надходить з України. Однак найбільший глобальний вплив військових дій в Україні спостерігається на ринку зернових. Скорочення поставок зернових та інших продовольчих товарів призвело до зростання цін на сільськогосподарську продукцію, що посилило ризики продовольчої безпеки у менш розвинених регіонах світу.

У першому півріччі 2022 року порівняно з відповідним періодом 2021 року середнє значення індексу світових цін на енергетичні товари зросло на 83,1%, а на неенергетичні – на 21,5%. Значне підвищення цін на неенергетичні товари, зокрема зернові, спричинило зростання індексу цін на зернові культури на 23,3%, що в основному обумовлено підвищенням вартості пшениці. Середня ціна м'якої пшениці зросла на 43,6% (з $274 до $393 за тонну), а твердої пшениці – на 59% (з $286 до $455 за тонну). Роль України у світовій торгівлі соняшниковою олією (36,4% світового експорту у 2021 році) та кукурудзою (10,8%) стала однією з причин підвищення їхніх цін. Так, середня світова ціна соняшникової олії зросла на 32,3%, а кукурудзяної – на 21,5%. Індекс цін на добрива також перевищив подвоєння.

Міжнародні логістичні операції мають стратегічне значення для економіки України[15]. Ефективна логістика сприяє безперебійному руху експортно-імпортних товарів, забезпечуючи інтеграцію країни у глобальні ланцюги поставок[19]. Розвинена логістична інфраструктура також сприяє залученню прямих іноземних інвестицій, створенню нових робочих місць і стимулюванню розвитку пов'язаних галузей.

Оптимізація логістичних процесів сприяє зниженню витрат, скороченню термінів доставки та покращенню якості обслуговування, що підсилює конкурентоспроможність українських експортерів на світових ринках [16]. Ефективна міжнародна логістика є важливим чинником

економічного зростання, диверсифікації експорту та підвищення добробуту українських громадян [13].

Глобалізаційний та євроінтеграційний курс розвитку України обумовлює необхідність трансформації системи міжнародних економічних відносин та управління зовнішньоекономічною діяльністю підприємств. Це передбачає вирішення низки важливих завдань, таких як модернізація транспортної, логістичної та митної інфраструктури, розвиток мережі міжнародних транспортних коридорів, створення сприятливих інституційних умов для реалізації експортної та митної політики. Крім того, потрібне вдосконалення митних і транзитних режимів для підвищення пропускної спроможності українських пунктів пропуску [19].

Логістика у світовій економіці відіграє важливу роль, виконуючи функції підтримки та супроводу зовнішньої торгівлі, а також сприяючи формуванню і розвитку бізнес-середовища країн-учасниць. Ефективне функціонування сучасної економіки залежить від зростаючої активності торговельних операцій, яка забезпечується обміном товарами та послугами на внутрішніх і зовнішніх ринках. Логістичне обслуговування міжнародної торгівлі є важливим інструментом формування конкурентних переваг, таких як висока якість послуг, адаптивність, ефективність, надійність і можливість вибору альтернативних рішень.

Інтеграція України в глобальний економічний простір прискорила впровадження логістичних підходів для підвищення конкурентоспроможності на міжнародних ринках. Таким чином, логістичне забезпечення міжнародної торгівлі стало сучасним інструментом досягнення її цілей завдяки ефективному, результативному та комплексному управлінню матеріальними, інформаційними та фінансовими потоками [14].

Враховуючи предмет дослідження, доцільно проаналізувати зміни у сфері міжнародних логістичних операцій України в умовах війни, порівнюючи динаміку експортно-імпортних потоків у галузі транспортних

послуг. Звернемося до діаграми, яка демонструє зміни обсягів експорту та імпорту транспортних послуг у 2021-2022 роках. (рис. 2).

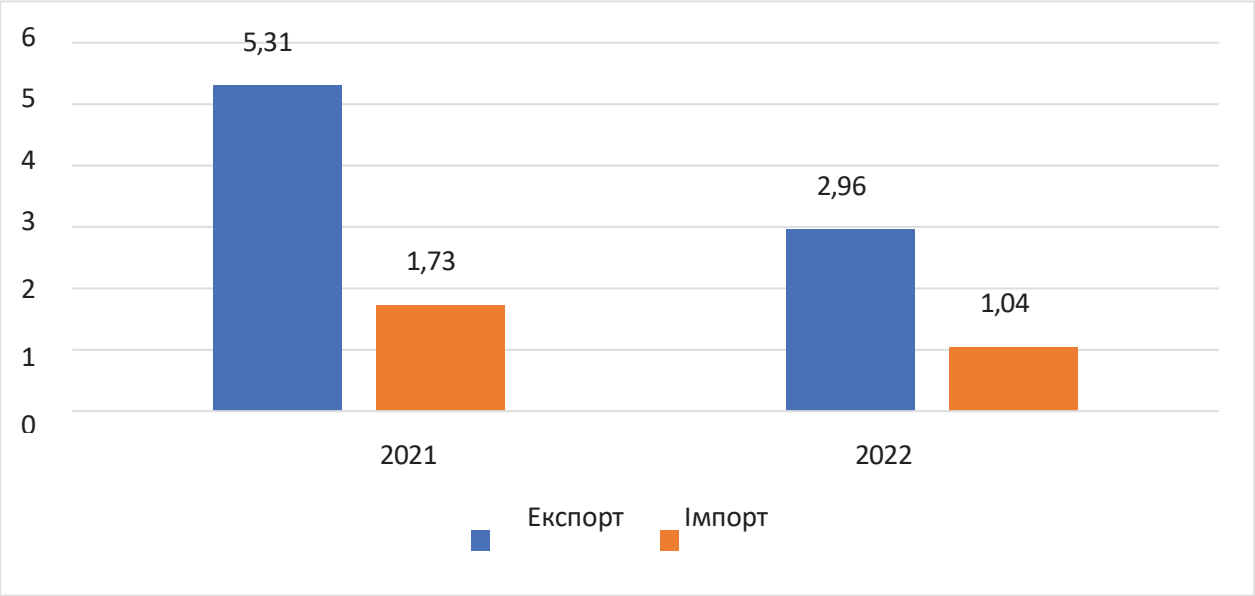


Рис. 2. Динаміка експорту та імпорту транспортних послуг України у 2021 та 2022 роках: порівняльний аналіз (млрд дол. США).

Згідно з даними на рис. 2, обсяг експорту транспортних послуг з України через війну зменшився на 44,2%, або на 2,35 млрд доларів США, скоротившись з 5,31 млрд до 2,96 млрд доларів США. Таке значне падіння стало наслідком повномасштабної агресії Російської Федерації, що спричинила серйозні проблеми у сфері вантажоперевезень. Зокрема, Росія заблокувала Чорноморські шляхи для українських вантажів (хоча часткове розблокування морського експорту відбулося влітку 2022 року в межах «Ініціативи щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів»). Також атаки на енергетичну та транспортну інфраструктуру суттєво ускладнили автомобільні та залізничні перевезення.

У 2022 році, через неможливість гарантувати безпеку польотів, було запроваджено заборону на польоти транспортної авіації над територією України, що серйозно обмежило участь країни в міжнародній авіаційній логістиці, зокрема у перевезенні спеціалізованих та специфічних вантажів.

Детальніший аналіз структури експорту окремих видів транспортних послуг України у 2021–2022 роках представлено на рис. 3.

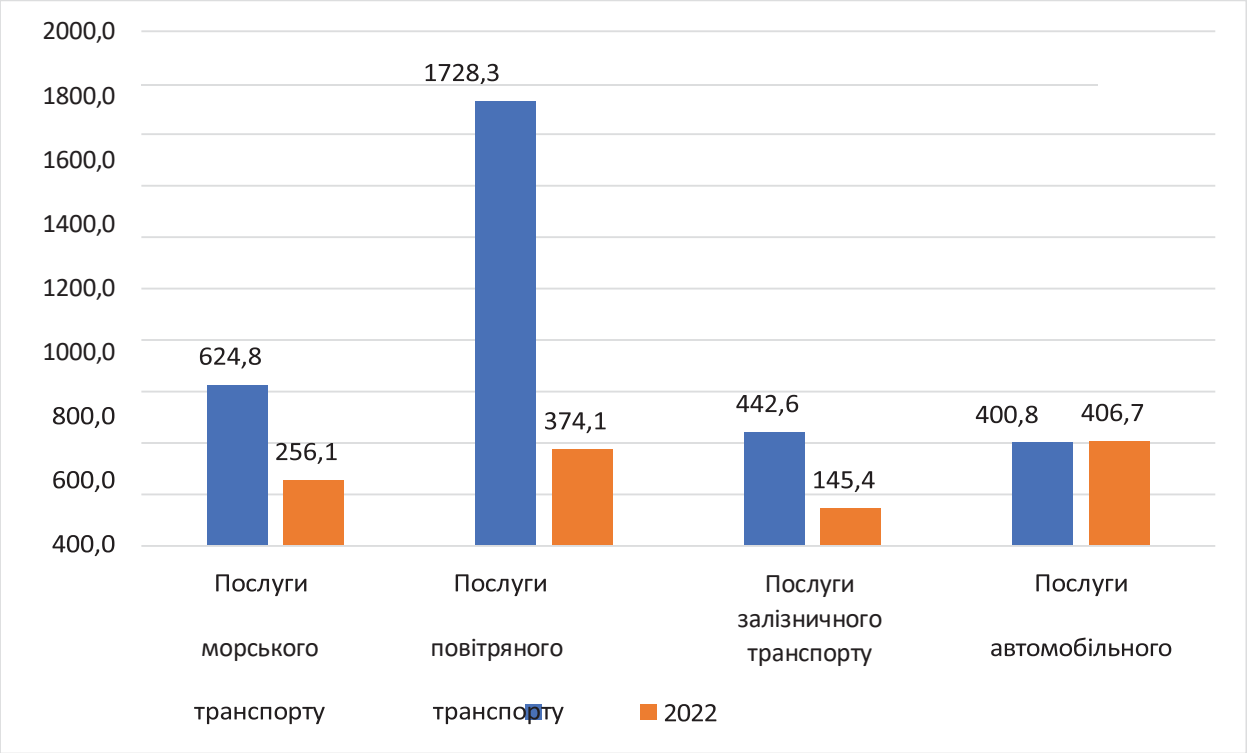


Рис. 3. Порівняльна динаміка експорту окремих видів транспортних послуг з України у 2021 та 2022 роках (млн дол. США)

Згідно з представленими даними, у 2022 році порівняно з 2021 роком відбулися наступні зміни:

- Експорт послуг морського транспорту знизився на 59% (на 368,7 млн дол. США) — з 642,8 млн дол. США у 2021 році до 265,1 млн дол. США у 2022 році. Основною причиною стала морська блокада українських портів з боку РФ. Незважаючи на відкриття «зернового коридору» у другій половині 2022 року, цей показник зменшився більш ніж удвічі.

- Обсяг експорту послуг авіаційного транспорту впав на 78,4% (на 1354,1 млн дол. США) — з 1728,3 млн дол. США у 2021 році до 374,1 млн дол. США у 2022 році. Це стало результатом заборони польотів над територією України через повномасштабне вторгнення РФ.

- Експорт послуг залізничного транспорту зменшився на 67,1% (на 297,1 млн дол. США) — з 442,6 млн дол. США у 2021 році до 145,4 млн дол. США у 2022 році.

- Водночас експорт послуг автомобільного транспорту зріс на 1,5% (на 5,9 млн дол. США) — з 400,8 млн дол. США у 2021 році до 406,7 млн дол.

США у 2022 році, що пояснюється найменшим рівнем пошкоджень транспортно-логістичної інфраструктури в цьому сегменті [12].

Динаміка структури імпорту окремих видів транспортних послуг Україною у 2021–2022 роках представлена графічно (рис. 4).

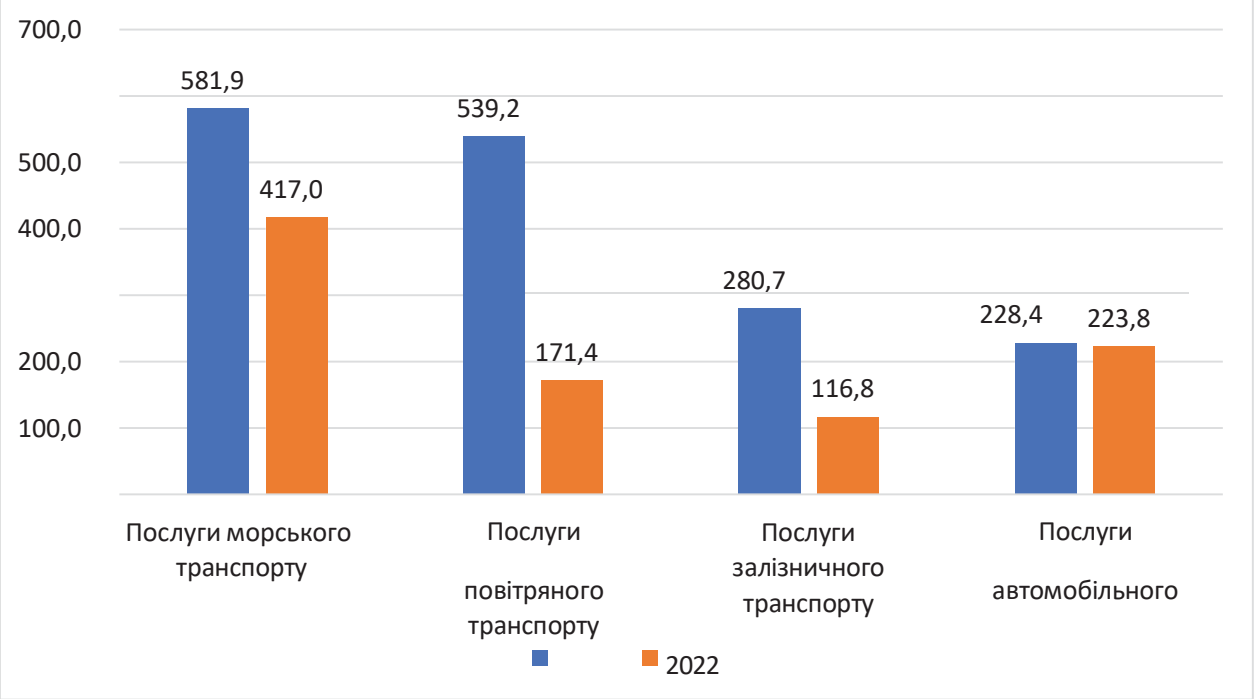


Рис. 4. Динаміка структури імпорту окремих видів транспортних послуг Україною у 2021 та 2022 роках (млн дол. США)

Згідно з даними Державної служби статистики України, у перший рік російсько-української війни спостерігалися наступні зміни:

- обсяг імпорту послуг морського транспорту скоротився на 28,3%, або на 164,9 млн дол. США, з 581,9 млн дол. США у 2021 році до 417 млн дол. США у 2022 році;
- імпорт послуг авіаційного транспорту зменшився на 68,2%, або на 367,8 млн дол. США, з 539,2 млн дол. США у 2021 році до 171,4 млн дол. США у 2022 році;
- обсяг імпорту послуг залізничного транспорту скоротився на 58,4%, або на 163,9 млн дол. США, з 280,7 млн дол. США у 2021 році до 116,8 млн дол. США у 2022 році;

- імпорт послуг автомобільного транспорту знизився на 2%, або на 4,6 млн дол. США, з 400,8 млн дол. США у 2021 році до 406,7 млн дол. США у 2022 році [18].

Узагальнюючи теоретичні та методологічні основи дослідження й економічного аналізу міжнародних логістичних операцій в Україні на сучасному етапі, можна виділити наступне:

1. Роль міжнародних логістичних операцій. Вони мають визначальне значення для ефективного функціонування економіки держави, охоплюючи комплексне управління матеріальними, товарними, інформаційними та фінансовими потоками на глобальному рівні. Ефективна логістика сприяє оптимізації витрат, скороченню термінів доставки, розширенню ринків збуту та залученню іноземних інвестицій. Також вона забезпечує інтеграцію національної економіки у світову торговельну систему, підвищуючи конкурентоспроможність країни на міжнародній арені.

2. Наслідки російсько-української війни. Повномасштабна війна Росії проти України суттєво погіршила стан експорту та імпорту транспортних послуг. Пошкодження транспортної інфраструктури, порушення логістичних ланцюгів і закриття повітряного простору призвели до значного зменшення обсягів перевезень. Блокада морських портів також обмежила експортні можливості України. Додаткові витрати на логістику та страхування вантажів підвищили вартість транспортних послуг для експортерів і імпортерів. Відновлення галузі потребує значних інвестицій, міжнародної підтримки та, передусім, завершення війни.

2.2 Оцінка впливу війни в Україні на зміну логістичних ланцюгів в зовнішній торгівлі товарами

До початку війни 75% зовнішньої торгівлі України здійснювалося через морські порти. Проте з 24 лютого 2022 року всі вони опинилися під

блокадою. Це, однак, не стало вироком. Навпаки, компанії активно почали шукати альтернативні способи організації логістичних ланцюгів.

З початком війни країна втратила доступ до моря, що унеможливило перебудову морської логістики на наземну, адже вона була орієнтована на порти. У зв'язку з цим виникла нагальна потреба перенаправити експортно-імпортні потоки на сухопутні кордони.

На початку війни контейнерний бізнес в Україні зіткнувся з низкою значних викликів. Одним із першочергових завдань стало забезпечення альтернативних маршрутів для доставки імпортних контейнерів, що прямували в Україну. На жаль, у перші тижні тисячі контейнерів залишилися заблокованими. Однак до середини березня більшість учасників галузі мобілізувалися для пошуку рішень, і було визначено кілька маршрутів доставки через порти Констанца, Гданськ і Гдиня.

На початку основний акцент робили на автомобільні перевезення, оскільки маршрутні потяги між цими портами і Західною Україною були відсутні. Проте компанії зіткнулися з дефіцитом транспортних засобів і водіїв. Завдяки підтримці Міністерства інфраструктури ситуацію вдалося покращити, і на сьогодні серйозних проблем із автотранспортом немає.

Щодо залізничного транспорту, контейнерні перевізники зіткнулися з відсутністю регулярних потягів із Констанци, а також з технічними труднощами, такими як різниця у ширині залізничних колій між Україною та Європою. Незважаючи на це, було знайдено рішення: Західний термінал організував регулярний поїзд за маршрутом Тернопіль – Констанца. Це дозволило вивезти значну кількість контейнерів, зокрема критично важливий імпорт і товари першої необхідності.

Наступною проблемою стало перевантаження порту Констанца, який не був підготовлений до таких обсягів вантажів. Наприклад, термінал «DP World» працює на 80% вище своєї пропускної здатності, і компанії протягом кількох тижнів намагаються знайти рішення цієї ситуації. Додаткове навантаження виникло також на митну службу. Проте є підстави для

оптимізму, адже компанії-члени Європейської Бізнес Асоціації продовжують шукати альтернативні рішення та працювати, незважаючи на всі труднощі.

Відбувається активна співпраця з різними партнерами для розробки альтернативних маршрутів. Серед них було обрано кілька терміналів, здебільшого розташованих на Західній Україні, зокрема у Тернополі. Крім того, частково використовується порт Ізмаїл з баржовим сполученням із Констанцею, а також розглядається можливість виходу до Адріатичного моря через порт Трієст. Це дозволяє з'єднати логістику з Одеським портом через Словаччину чи Угорщину, де наразі зберігається велика кількість експортних контейнерів, які потрібно доставити одержувачам.

Прогнозується, що найближчим часом постане проблема дефіциту залізничної інфраструктури, особливо регулярних маршрутних потягів до портів Гданська, Гдині та Констанци. Щодо експорту, через різке зменшення імпорту в контейнерах виникають додаткові труднощі, зокрема нестача експортного обладнання.

За даними АТ «Укрзалізниця», з початком війни в Україні припинили діяльність понад 80 виробничих підприємств, а також зупинилися внутрішні залізничні вантажоперевезення. Другим серйозним ударом для залізничної галузі стало блокування морських портів. Наразі функціонує лише чотири порти: Усть-Дунайський, Кілійський, Ізмаїльський та Ренійський, які забезпечують лише 10% довоєнної пропускної здатності перевалки вантажів. Це спричинило суттєві втрати у зовнішніх перевезеннях.

Порти «Рені» та «Ізмаїл» працюють із максимальною завантаженістю, проте доступ до Ізмаїльського порту ускладнений, оскільки маршрут пролягає через територію Молдови. До того ж у портах виникають затримки через нерівномірне навантаження, і портові термінали не завжди справляються з обсягами. Щоб дістатися до Ізмаїла залізницею, необхідно перетнути Дністровський міст, який агресор уже п'ять разів пошкоджував. Незважаючи на ці труднощі, «Укрзалізниця» докладає максимум зусиль для забезпечення портів вантажами за допомогою залізничної інфраструктури.

Як альтернативу активно використовуються прикордонні залізничні переходи. Їх наразі 13: чотири з Польщею, два зі Словаччиною, два з Угорщиною, три з Румунією та два з Молдовою. Наразі через ці переходи транспортується 3–4 мільйони тонн вантажів. Якщо оцінювати їх пропускну здатність, найпотужніші переходи розташовані на кордоні з Польщею, на другому місці — переходи зі Словаччиною, а за ними йдуть Угорщина та інші країни.

Щодо транспортування агропродукції, у квітні «Укрзалізниця» досягла обсягів перевезень на рівні 640–650 тисяч тонн на місяць.

Попри наявність численних прикордонних пунктів пропуску, бізнес досі використовує їх нерівномірно. Здебільшого компанії надають перевагу тим переходам, які традиційно мали значний обсяг перевезень і відпрацьовану логістику. У зв'язку з цим перед бізнесом стоїть важливе завдання: швидко адаптуватися до нових умов, будувати нові логістичні ланцюги та максимально ефективно використовувати всі доступні прикордонні переходи.

З боку «Укрзалізниці» забезпечено достатній локомотивний і вагонний парк для доставки експортних вантажів до кордону. Проте подальше транспортування залежить від готовності іноземних перевізників приймати ці вантажі. Ситуацію ускладнюють бюрократичні процедури, зокрема подвоєний контроль (прикордонний, митний, фітосанітарний, ветеринарний) з обох боків кордону. Наразі ведеться активна робота з вирішення цих питань на законодавчому рівні.

Зернові вантажі переважно транспортуються через західні прикордонні переходи, такі як Ізмаїл, Вадул-Сірет (Румунія) тощо. Однак залізнична інфраструктура наразі здатна забезпечити перевезення лише обмежених обсягів вантажів з України до ЄС. Для підвищення пропускної здатності переходів відповідно до потреб економіки необхідні системні зусилля, зокрема: модернізація існуючих терміналів, будівництво нових, створення мобільних пересадочних пунктів, розширення вузькоколійної

інфраструктури, залучення додаткового парку вагонів вузькоколійних перевізників, а також спрощення процедур перетину кордону.

Війна суттєво вплинула на експортні можливості України. До початку бойових дій через чорноморські порти щомісячно експортувалося близько 6 мільйонів тонн вантажів. Наразі, за рахунок залізничних переходів і Дунаю, обсяги експорту скоротилися до трохи більше ніж 1 мільйона тонн, що в шість разів менше. Альтернативні шляхи експорту, які Україна розвиває спільно з Польщею та країнами Балтії, також мають свої обмеження. Європейська логістична інфраструктура не пристосована до таких масштабів перевезень: не вистачає плавкранів, а пірси не здатні обслуговувати настільки великі вантажопотоки.

У цих умовах вкрай важливо переглянути підходи до промислової торгівлі, орієнтуючись на доставку максимальної кількості продукції безпосередньо до кінцевих споживачів у Європі. Завдяки співпраці Міністерства економіки, Міністерства аграрної політики, а також рекомендаціям Європейської Бізнес Асоціації (ЄВА) та Української зернової асоціації (УЗА), зростає ефективність рішень, які приймаються в умовах війни.

Європейський Союз працює над створенням плану підтримки українського зернового експорту, спрямованого на подолання бюрократичних і технічних бар'єрів на кордонах із країнами ЄС. Щодо розблокування чорноморських портів, очікується, що це може статися не раніше кінця 2022 року. Ця тема активно обговорюється на всіх рівнях, і єдиним можливим рішенням залишається організація міжнародного конвою для розблокування портів України.

Обговорення питання розблокування українських портів активно триває за участі ООН, Міжнародної морської організації, Всесвітньої продовольчої програми ООН та Європейського Союзу. Щодня з'являються новини, які свідчать про потенційні можливості політичного впливу та

ведення діалогу з цього приводу. Проте конкретні терміни реалізації цього процесу поки не визначені.

Філіпп Джозеф Свінс, керуючий директор HHLA GmbH, під час вебінару EBA Global Outlook: The Economic Front висловив думку, що розблокування портів до кінця 2022 року малоймовірне. Також постає питання морської безпеки: необхідно вирішити, хто буде відповідальним за розмінування акваторій та супровід суден. Україні самотужки забезпечити безпечний супровід суден буде неможливо.

Проблеми з вантажами, які прямують до або з України, можна умовно поділити на дві категорії: труднощі, пов'язані з логістикою, та виклики, спричинені запровадженням низки обмежувальних постанов. У перші дні війни заходи суден до українських портів було скасовано, а вантажопотоки перенаправлено до портів Румунії та Туреччини, які не були готові до такого навантаження. Це призвело до затримок у митному оформленні вантажів і збільшення витрат на зберігання.

Окрім того, кожна країна має власні локальні правила щодо перевезення та оформлення транзитних вантажів, які часто відрізняються від звичних процедур в Україні. Через це виникала потреба у коригуванні товарно-транспортних накладних, зміні вантажоотримувачів на місцевих логістичних партнерів, з якими раніше не було встановлено співпраці.

Навіть через кілька місяців після початку війни експедитори продовжують скаржитися на непрозорість лінійного ціноутворення, а також на рахунки з незрозумілими тарифами за послуги. Окремі претензії стосуються низької оперативності роботи агентів перевізників у портах. Наприклад, зміна порту призначення, яка нині може тривати кілька тижнів, змушує вантажовласників додатково витрачатися на зберігання товарів.

У середині березня Головнокомандувач Збройних Сил України видав наказ про примусове відчуження майна (вантажів) низки юридичних осіб, що зберігалися на контейнерних терміналах. Це викликало занепокоєння серед терміналів та експедиторів, які відповідали за розміщення цих вантажів.

Однак у умовах воєнного стану така процедура є цілком законною. Головним завданням експедиторів і терміналів є захист від можливих претензій з боку власників вантажів та забезпечення чіткого дотримання процедури відчуження.

Щодо законодавчих обмежень, які ускладнюють експортно-імпортні операції, було запроваджено низку нормативних актів, що встановлюють нові правила для зовнішньої торгівлі. Зокрема, 29 лютого Кабінет Міністрів України затвердив перелік товарів, експорт яких підлягає ліцензуванню та квотуванню. Для деяких сільськогосподарських продуктів, таких як овес, гречка, цукор, сіль, а також певних видів добрив, встановлено нульові квоти, що фактично означає заборону їх експорту. Для інших товарів, які дозволено експортувати, обов'язковим є отримання ліцензій.

Окрім цього, було введено обмеження на валютні розрахунки, що значно вплинуло на можливості імпорту, за винятком товарів критичного імпорту.

В умовах блокування морських шляхів російськими окупантами Україна продовжує активно працювати над розширенням можливостей експорту за допомогою наземного транспорту, щоб забезпечити торгівлю з міжнародними партнерами. Основне завдання зараз — знайти дієві альтернативи в поточних умовах, підтримуючи та стимулюючи економіку навіть у складний воєнний час[20].

При побудові логістичних ланцюжків в Україні використовуються різні види транспорту в залежності від характеристик товарів, вантажів і маршрутів, якими вони повинні транспортуватися. Нижче наведені деякі з поширених видів транспорту, які зазвичай входять в українські логістичні ланцюги:

1. Автомобільний транспорт є одним із найбільш широко використовуваних видів транспорту в Україні. Автомобільний транспорт можна використовувати для перевезення відносно легких вантажів до великовагових вантажів і великогабаритних транспортних засобів.

Використання вантажівок також є ефективним підходом до вирішення проблем, пов’язаних з доставкою вантажів у віддалені населені пункти, які не мають розвиненої залізничної чи авіаційної інфраструктури.

2. Залізничний транспорт: Залізниця є поширеним видом транспорту в Україні. Це дозволяє перевозити великі обсяги вантажів за вигідними цінами, а також досягати більшої відстані, ніж це можливо в рамках автомобільного транспорту. Крім того, залізниця може бути більш ефективним варіантом транспортування, оскільки вона може обслуговувати частину місцевості, до якої зазвичай важко дістатися.

3. Морський транспорт: Україна має розкішний вихід до Чорного та Азовського морів, а відповідно має порти, які забезпечують експорт та імпорт різних категорій товарів. Оскільки океанські вантажні судна мають велику вантажопідйомність, вони часто підходять для перевезення великих обсягів вантажів, які необхідно доставити на середні та великі відстані.

4. Повітряний транспорт. Повітряний транспорт можна використовувати для доставки невеликих вантажів, які повинні прибути з одного кінця країни в інший якомога швидше. Часто такий стиль доставки використовується для розширення діяльності в сфері продажів мережевих продуктів.

Україна є країною, яка має значний потенціал для експорту різноманітних товарів. Основні експортні напрямки та товари України на сьогодні можна представити так:

Сільськогосподарська продукція: Україна є одним із провідних експортерів зернових та олійних культур, таких як пшениця, кукурудза, соняшникова олія, ячмінь, бобові, соєві боби та ін. Агропереробна та харчова промисловість, яка експортує збагачені зернові продукти, цукор, м’ясо велике народногосподарське значення мають молочні продукти та ін.

Продукція металургії: Україна є одним із найбільших у світі виробників металургійної продукції. Серед основних експортних товарів

металургійної промисловості можна виділити вироби з чорної сталі, прокат, листи, арматуру тощо.

Хімічна промисловість: Важливим експортним напрямком України є хімічна промисловість, яка включає елементи пестицидів, добрив, барвників та промислових хімікатів.

Машинобудування: Машинобудування є однією з основних галузей, що формують експортний потенціал України. Серед ключових експортних товарів можна виділити літаки, морські судна, обладнання важкої промисловості, а також машини та обладнання різних типів.

Деревообробна промисловість: Україна має значні лісові ресурси, завдяки яким експортує значну кількість деревини, пиломатеріалів, паперу та іншої продукції деревообробної промисловості.

Це далеко не вичерпний список експортних напрямків і товарів України, однак вони належать до ключових. Завдяки своєму географічному розташуванню та розвиненій транспортній інфраструктурі, Україна має значний потенціал для подальшого розвитку експорту та диверсифікації економіки. Зокрема, Україна залишається одним із провідних світових експортерів зерна. Проте через російську агресію основний шлях доставки цього продукту — Чорне море — виявився заблокованим.

За оцінками експертів та міжнародних організацій, неможливість експорту українського зерна загрожує посиленням продовольчої кризи у багатьох країнах, особливо в Африці та Азії. Це питання вже виходить за межі локальної логістики, адже запропоновані рішення можуть стати прецедентом для глобального ринку. Основна проблема полягає у відсутності ефективної альтернативи морським перевезенням. Використання залізничного транспорту ускладнене через різницю у ширині колій між Україною та Європою. Крім того, пропускна здатність прикордонних переходів між Україною та ЄС є обмеженою, що сповільнює транспортування і зменшує обсяги експорту зерна.

Деякі європейські країни, зокрема Румунія, Польща та країни Балтії, погодилися надати свої порти для перевалки зерна з подальшим транспортуванням морем. Проте це лише часткове вирішення проблеми, яке не здатне кардинально змінити ситуацію на глобальному рівні.

Одним із можливих рішень є залучення підтримки наднаціональних об'єднань, таких як Єврокомісія. Організація заявила про намір звернутися до окремих країн з проханням надати пріоритет експорту зерна над іншими вантажами, а також тимчасово дозволити збільшити кількість українських і молдовських перевізників, що працюють у Євросоюзі. Одночасно українська влада оголосила про плани поступового переходу на стандартні вузькі залізничні колії, які відповідатимуть європейським, для спрощення логістики між Україною та ЄС.

Це проєкт із довгостроковою перспективою, проте його політичне схвалення та подальша реалізація можуть кардинально трансформувати як українську, так і європейську логістику. Крім того, війна також спричинила втрати, руйнування та пошкодження інфраструктури, що призвело до збільшення часу доставки, ефективності процесів, скорочення експорту та імпорту та спричинило додаткові технічні проблеми, вирішення яких вимагало великих витрат.

В цілому військовий конфлікт в країні свідчить про необхідність впровадження новітніх технологій і підходів до управління логістичними ланцюгами, щоб забезпечити ефективне функціонування та уникнути подібних ускладнень напередодні розвитку ринку. Зміни в логістичних ланцюгах України після початку війни в країні мали певний вплив на економічний стан інших країн світу. Одним із основних негативних наслідків для зовнішньої торгівлі стало зменшення обсягів експорту та імпорту. Це призвело до того, що багато країн, які тісно співпрацювали з Україною, зазнали серйозних фінансових втрат. З іншого боку, початок використання нових альтернативних способів транспортування вантажів може призвести до появи нових форм міжнародних економічних зв'язків. Наприклад, деякі

європейські країни, які раніше не мали тісних торговельних відносин з Туреччиною, почали активніше вивчати можливості співпраці з нею як новим транзитним партнером, що може бути вигідним для всього європейського ринку.

Подібним чином інші країни мають більше можливостей для розвитку своєї транспортної інфраструктури та логістичного бізнесу, якщо вони зможуть прийняти новітні технології та логістичні інструменти, які можуть скоротити час доставки та зменшити витрати на різних етапах транспортування. Водночас розвиток нових транспортних коридорів може надати додаткові можливості для експорту товарів для країн, через які ці коридори проходять. Зміни в логістичних ланцюгах України можуть спричинити низку труднощів для окремих країн, але вони також відкривають нові можливості для покращення економіки країн-партнерів, що вимагає більш активного та творчого осмислення проблем світової торгівлі та шляхів їх вирішення[21].

РОЗДІЛ 3 ПЕРСПЕКТИВИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ЛОГІСТИКИ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ ТОВАРАМИ В УКРАЇНІ ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ

3.1 Характеристика ключових логістичних проектів у сфері зовнішньої торгівлі товарами, реалізованих в Україні під час повномасштабної війни

У сучасних умовах глобалізації та інтенсивного розвитку зовнішньоекономічних операцій логістика набуває особливого значення [27]. Це питання є надзвичайно актуальним для України, яка дедалі гостріше відчуває необхідність ефективного матеріально-технічного забезпечення міжнародної торгівлі. Логістична стратегія впливає на низку факторів: від організації та координації поставок до забезпечення потреб клієнтів, власників та акціонерів підприємства.

Аналізуючи індекс ефективності логістики (LPI), можна отримати важливу інформацію про стан логістичної системи України. Згідно з даними Світового банку, у 2012 та 2018 роках Україна посідала 66-те місце серед 160 країн світу в рейтингу LPI [30]. Однак динаміка 2023 року демонструє погіршення ситуації: позиція України знизилася з 66-го на 79-те місце. Ще більш значне падіння відбулося в рейтингу інфраструктури: з 70-го місця у 2012 році до 89-го у 2023 році.

Однією з найбільших логістичних проблем залишається блокада морських портів, яка почалася 24 лютого 2022 року та значно ускладнила логістичні можливості країни. До цієї події 75% зовнішньої торгівлі України здійснювалося через морські порти [26]. Подібні обставини суттєво вплинули на позицію України в міжнародному рейтингу, що свідчить про критичний стан логістичної інфраструктури. Це питання потребує негайного вирішення, про що наголошують як науковці, так і експерти у сфері логістики, а також міжнародна спільнота.

Для кращого розуміння ситуації систематизуємо перелік основних проблем матеріально-технічного забезпечення міжнародної торгівлі.

1) Блокада морських портів: починаючи з 24 лютого 2022 року всі порти залишаються заблокованими, що спричинило серйозний логістичний колапс.

2) Авіаційні вантажоперевезення: через закриття повітряного простору у зв'язку з війною [29] цей сектор міжнародної транспортної логістики зазнав найбільш драматичного удару.

3) Вразливість логістичної системи: особливо ризикованими стали процеси, що були організовані в районах поблизу прифронтових територій.

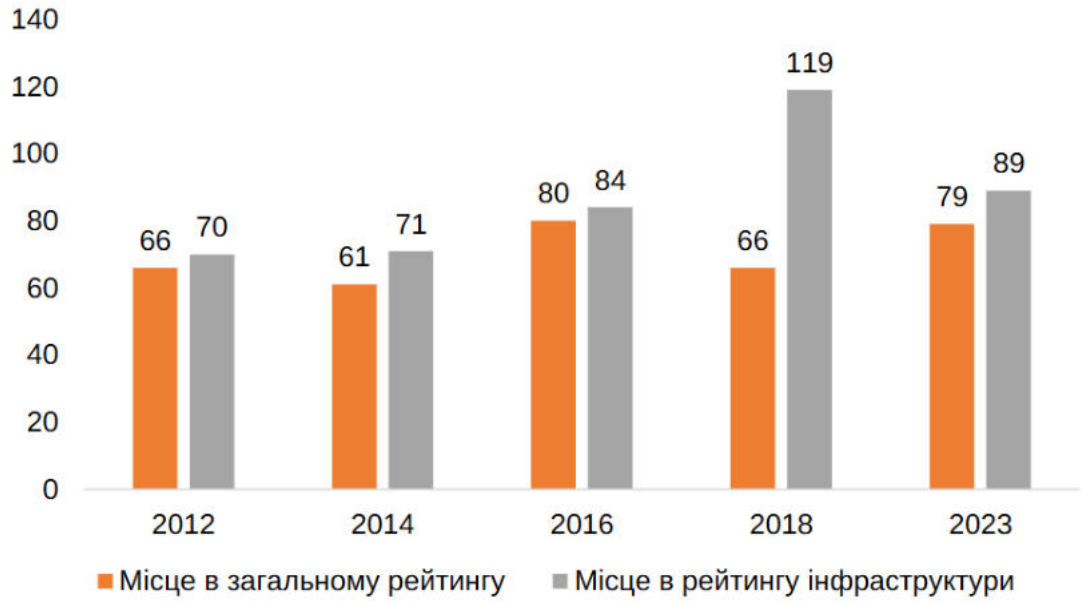


Рис. 5. Місце України у світовому рейтингу логістики серед 160 країн:

4) Нестабільність вартості доставки: значні коливання цін, а в окремих випадках – повна неможливість здійснення транспортування.

5) Часта зміна маршрутів: постійна необхідність перегляду логістичних шляхів без можливості довгострокового планування.

6) Зміна попиту на товари: зрослий попит на продукти тривалого зберігання та товари першої необхідності, що впливає на логістичні потреби.

7) Дефіцит водіїв і персоналу: багато водіїв та працівників тилового забезпечення приєдналися до лав Збройних Сил або втратили працездатність через бойові дії.

8) Ускладнена координація: збільшення адміністративних та бюрократичних завдань, які ускладнюють взаємодію між логістичними партнерами.

9) Технічні труднощі: перебої в роботі систем зв'язку, а також проблеми з надійністю транспортних засобів через брак запасних частин або ремонтних можливостей.

10) Проблеми з енергопостачанням: високі ціни на енергоносії, їх нестача або перебої з електропостачанням, що суттєво вплинули на складську логістику [24].

11) Відсутність альтернативних транспортних шляхів: обмежена можливість перенаправлення вантажопотоків через нерозвиненість альтернативної транспортної інфраструктури [31].

Через військову агресію Росії та введення воєнного стану в Україні відбулося суттєве скорочення обсягів логістичних перевезень. Ось показники зниження за окремими видами транспорту:

- автомобільний транспорт: -19,7%;
- залізничний транспорт: -43,7%;
- авіаційний транспорт: -63,8%;
- річковий та морський транспорт: -90% [24].

Таке значне зменшення перевезень різними видами транспорту призвело до серйозних наслідків у сфері міжнародної торгівлі. Обсяги імпортних операцій України впали на 20-40% у ключових галузях, таких як хімічна, фармацевтична, полімерна, машинобудівна та транспортна. Подібне скорочення спостерігалося й у галузі рослинництва, текстилю та виробництва одягу, хоча в цих сферах падіння було менш відчутним.

Експорт з України зазнав ще більшого скорочення. Обсяги експорту полімерів, продукції хіміко-фармацевтичної промисловості та металургії

зменшилися на 50–60%. Експорт продуктів харчування та машинобудівної продукції скоротився на 30–40%. Виробництво олії та продукція рослинництва також постраждали від значного зниження обсягів [24].

Ці зміни призвели до загального скорочення обсягів перевезень, що безпосередньо впливає на економічну стабільність і може мати довгострокові наслідки для міжнародної торгівлі загалом.

Експерти зазначають, що стандартні методи вирішення проблем міжнародної логістики більше не є ефективними. У зв'язку з цим українські виробники та логістичні компанії повинні переглянути свої підходи до логістики в контексті міжнародної торгівлі, включаючи всебічний аналіз усіх доступних варіантів здійснення торговельних операцій [25].

Одним із перспективних рішень є створення сухих портів. Цю концепцію запропонувала Укрзалізниця, яка планує використати свою інфраструктуру для створення мультимодальних логістичних центрів на кордоні з Польщею, Словаччиною, Угорщиною та Румунією. Такі сухі порти будуть надавати широкий спектр послуг: від обробки та зберігання вантажів до митного оформлення та банківського обслуговування.

Крім того, Укрзалізниця пропонує використовувати свої невикористовувані виробничі приміщення для тимчасового зберігання товарів і співпрацювати з Мінагрополітики для забезпечення аграріїв матеріально-технічними ресурсами. Ці ініціативи мають потенціал стати вирішальними для подолання логістичних викликів в Україні [28].

Розвиток контейнерних перевезень є важливим напрямком у вдосконаленні логістики, про що зазначають у своїх дослідженнях В. Берестенко [22], Варналій З. С., Бондаренко С. М. [23], а також Ніцевич А. і Ткачов В. [26].

Україна може значно виграти від партнерства з провідними світовими судноплавними компаніями. Наприклад, датська MAERSK, яка контролює близько 18% світового ринку контейнерних перевезень, володіє флотом із 600 суден загальною вантажопідйомністю 2,6 млн TEU. Французька CMA

CGM, з часткою ринку 11,5%, має флот із 121 судна загальною місткістю майже 970 000 TEU. Ізраїльська компанія ZIM line спеціалізується на міжнародних вантажних перевезеннях і управляє флотом із 80 суден, тоді як німецька Hapag Lloyd (HPL), яка посідає п'яте місце у світі за обсягами вантажоперевезень, має 236 суден вантажопідйомністю 1,707 млн TEU.

Співпраця з цими компаніями може сприяти розвитку фідерних контейнерних перевезень в Україні, що створить додаткові можливості для зростання, зокрема, ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт» [23]. Крім того, це матиме позитивний вплив на реалізацію проектів Укрзалізниці у сфері контейнерних перевезень, таких як створення сухих портів.

Розблокування портів і повне відновлення судноплавства є стратегічно важливим завданням для України. У цьому контексті можна виділити кілька ключових напрямків, які потребують уваги:

- Страхування ризиків. Планується запровадження механізмів страхування ризиків для судновласників, що може підвищити зацікавленість у використанні українських портів для транзиту.

- Міжнародна підтримка. Значну роль у розблокуванні портів може відіграти допомога міжнародних організацій та країн. Зокрема, підтримка з боку Туреччини має важливе значення для забезпечення безпеки в Чорноморському регіоні.

- Військова присутність. Міністерство національної оборони Туреччини наголошує, що для гарантування безпеки судноплавства може знадобитися посилення військової присутності.

- Дипломатичний і санкційний тиск на Росію. Створення симетричних умов для українського та російського експорту може стати дієвим кроком. Такий підхід здатний змусити Росію дотримуватися міжнародних норм і зобов'язань.

- Контроль і огляд суден. Судна, що заходять у російські порти, повинні піддаватися такому ж ретельному контролю, як і українські, зокрема з урахуванням можливості перевезення військових або сумнівних вантажів.

- Співпраця з міжнародними організаціями. Для забезпечення безпеки та відновлення експорту необхідна активна взаємодія з міжнародними організаціями, такими як ООН.

Військова агресія Росії проти України суттєво ускладнила логістичні аспекти міжнародної торгівлі. Блокада морських портів, закриття повітряного простору, нестабільність витрат на транспортування, вразливість логістичних мереж у прифронтових регіонах та інші виклики вимагають впровадження нових моделей і стратегій у сфері логістики.

Передусім, необхідно активно розробляти альтернативні маршрути та використовувати нові транспортні рішення, такі як сухі порти та контейнерні перевезення, для оптимізації експортних потоків. Це не лише знизить навантаження на основні шляхи, але й зменшить залежність від регіонів, що постраждали від війни.

Наступним кроком має стати оперативна адаптація логістичних систем до змін у військово-політичній ситуації. Це передбачає гнучке планування, підготовку до можливих непередбачених обставин і здатність швидко реагувати на нові виклики як на локальному, так і на глобальному рівнях. У контексті, коли традиційні маршрути можуть раптово стати недоступними через бойові дії, ключовою стає здатність до швидкої перебудови логістичних процесів, що гарантуватиме їхню безперервність.

Для подолання проблем, спричинених російсько-українською війною, потрібен комплексний підхід. Важливо створювати нові логістичні моделі та стратегії, які враховуватимуть як поточні реалії, так і можливі виклики в майбутньому. Такий підхід забезпечить більшу стійкість та ефективність міжнародної логістики навіть у складних умовах воєнного часу.

3.2. Ключові напрями трансформації зовнішньоторговельної логістики в умовах воєнного стану в Україні

Після 24 лютого 2022 року українська логістика зазнала кардинальних змін та суворих випробувань. Щонайменше 20% компаній, які успішно працювали в галузі до війни, змушені були припинити діяльність. Інші підприємства опинилися в умовах, коли традиційні, перевірені часом процеси більше не забезпечували очікуваних результатів. Війна суттєво вплинула на всі сектори економіки України, зокрема на логістику. Серед основних викликів, з якими зіткнувся бізнес на початку військового вторгнення, можна виділити чотири ключові проблеми [32]:

- Відмова від накопичення запасів на складах через ризики втрати товарів внаслідок ракетних ударів і можливе заморожування фінансів.

- Перенесення складів: до війни більшість складських площ (70–80%) розташовувалася в Київській області. З початком війни підприємства масово переміщували товари на захід України, де складські потужності не були розраховані на такі обсяги зберігання та обробки.

- Ускладнення закупівель: обмеження асортименту товарів і доступних постачальників, блокада морських портів, закриття повітряного простору, а також підвищене навантаження на залізничну інфраструктуру.

- Загальне ускладнення логістичних операцій через блокпости, перевірки, обмеження, пов'язані з комендантською годиною, і необхідність ретельного планування маршрутів для уникнення ризиків атак.

Згідно з дослідженням KPMG, близько 60% компаній прогнозують негативний вплив геополітичної нестабільності на їхні ланцюжки постачання. У відповідь бізнес має розвивати стійкість до ризиків та адаптуватися до нових викликів, що стало звичним підходом ще під час пандемії. За даними Deloitte, 90% підприємств планують продовжувати інвестувати у виробництво за принципом nearshoring [33].

Стан логістичного бізнесу тісно пов’язаний із попитом на транспортно-складські послуги, однак в Україні спостерігається скорочення обсягів виробництва до 60%. Найбільше постраждали нафтопереробна галузь, виробництво гуми та пластмас, металургія, а також машинобудування, деревообробна, фармацевтична, легка, гірничодобувна та харчова промисловості.

Імпортні операції зменшилися на 20–40% у ключових галузях, таких як хіміко-фармацевтична, полімерна, тваринницька та транспортна. Експорт полімерів, продукції хіміко-фармацевтичної промисловості та металургії скоротився на 50–60%, а експорт продуктів харчування та машинобудування — на 30–40%. Таке падіння обсягів виробництва та експорту спричинило значне зниження обсягів перевезень [34].

Військова агресія Росії спричинила значні втрати у сфері вантажних перевезень, зокрема через блокаду морських портів, які протягом перших семи місяців війни залишалися закритими. Після часткового відновлення роботи вони змогли обслуговувати лише експорт сільськогосподарської продукції в межах «Зернового коридору». Це змусило підприємства змінити канали експорту та імпорту.

Повітряний простір залишається закритим до завершення воєнного стану, тому основне навантаження припало на автомобільний і залізничний транспорт. Це призвело до створення нових сухопутних маршрутів до сусідніх країн ЄС, але водночас викликало нову проблему – довгі черги на кордонах. У результаті спостерігалося порушення термінів поставок під час експортно-імпортних операцій, що негативно вплинуло на багато галузей економіки. Загалом український логістичний ринок втратив близько половини обсягів перевезень (рис. 6) [35].

Крім того, знищення приблизно 400 тисяч квадратних метрів складських площ поблизу Києва, що складало близько 20% усієї професійної складської нерухомості України, стало значним ударом по логістичній інфраструктурі. Хоча наразі попит на складські приміщення знизився через

перенесення логістичних процесів на захід України та загальне скорочення вантажопотоку, цей негативний досвід показав ризики надмірної концентрації інфраструктури в одному регіоні. До війни до 80% складських площ знаходилося в Київській області. При плануванні нових об'єктів варто враховувати ці ризики та передбачати можливі загрози [36].

Ринок транспортно-логістичних послуг тісно пов'язаний з економічним розвитком, і саме розвиток логістичної інфраструктури відіграє ключову роль у відновленні та подальшому економічному зростанні країни. За попередніми оцінками, для відновлення логістичної інфраструктури України необхідно приблизно 74 мільярди доларів США. Водночас ще до початку повномасштабної війни експерти оцінювали потребу у фінансуванні модернізації української логістики та транспортної інфраструктури на рівні 200 мільярдів доларів США [37].

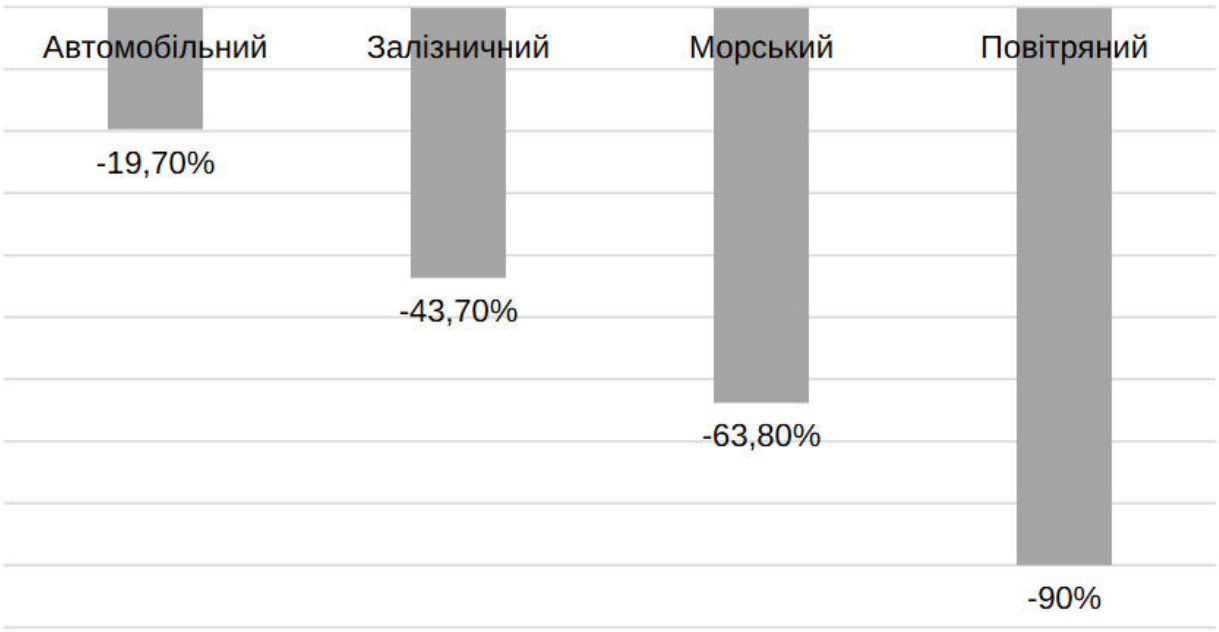


Рис. 6. Зниження обсягів перевезень за видами транспорту

Сучасні світові тенденції розвитку логістики можуть бути актуальними й для України в умовах війни. Серед ключових напрямів варто виділити такі [35]:

І. Стан малого та середнього бізнесу.

Малий і середній бізнес створює значний попит на транспортні та складські послуги, впливаючи на формування договірних відносин із логістичними операторами. Стабільність цього сектору, зокрема його фінансова спроможність, визначає стан ринку логістики. Для підтримки клієнтів варто пропонувати вигідні умови співпраці.

II. Використання зеленої енергії.

Останніми роками важливим трендом стало впровадження відновлюваних джерел енергії у бізнесі, як для виробництва, так і для транспортування. Це зменшує ризики, пов'язані з коливаннями цін на енергоносії, та знижує залежність від них. З огляду на те, що логістична галузь генерує близько 20% світових викидів CO_2, екологічна стійкість стає не менш важливою, ніж фінансова або технологічна.

III. Розвиток регіональних логістичних центрів.

Після початку війни зросла потреба в невеликих регіональних хабах, які забезпечують розподіл продукції всередині країни. Це зумовлено зміною шляхів постачання через західний кордон України та відмовою від накопичення товарів у великих центральних складах.

IV. Забезпечення безпеки.

В умовах воєнного стану безпека залишається критично важливою. Це впливає на вартість транспортування та безперебійність поставок, особливо до прифронтових регіонів. Зростає попит на надійне страхування вантажів, яке часто є дорогим.

V. Інновації та автоматизація.

За даними KPMG, близько 60% підприємств збільшують інвестиції в цифровізацію виробничих і бізнес-процесів для вдосконалення доставки, збору й аналізу даних. Автоматизація та роботизація складів набирає обертів і, за прогнозами, до 2026 року буде впроваджена у трьох із чотирьох компаній.

Прикладні рішення для збереження функціональності логістики українського бізнесу в сучасних умовах [38]:

1. Формалізація ефективних процесів.

Закріпити та документувати виробничі процеси, які залишаються успішними й дієвими. Працівники, від яких залежить функціонування важливих процесів, повинні розробити детальні інструкції. Це дозволить швидко навчати нових співробітників у разі мобілізації ключових кадрів.

2. Оптимізація навчання персоналу.

Створити ефективну систему навчання на робочому місці для адаптації нових працівників. Це знизить вплив плинності кадрів. Для цього слід призначити відповідальних працівників, які займуться підготовкою новачків.

3. Розширення автоматизації.

Відмовитися від російського програмного забезпечення та впроваджувати сучасні системи, наприклад, WMS (системи управління складом). Використання хмарних рішень, які вимагають лише абонентської плати, може значно знизити витрати на утримання IT-інфраструктури. Такі системи забезпечують до 90-95% необхідного функціоналу.

4. Зменшення залежності від «носіїв знань».

Перехід на хмарні рішення дозволить зберігати знання та забезпечити безперебійну роботу, навіть у разі мобілізації чи переїзду співробітників. Якщо заміна фахівця неможлива, варто розглянути тимчасову відмову від старих процесів із впровадженням нових.

5. Перегляд кадрової політики.

Через ризик мобілізації чоловіків доцільно збільшити частку жінок у складі персоналу. Жінки часто демонструють більшу дисциплінованість і стійкість, що позитивно впливає на роботу. Для усунення обмежень, пов’язаних із фізичним навантаженням, можна застосовувати сучасні механізми та обладнання.

Ідея об’єднання є ключовою для швидкого відновлення та модернізації України. Бізнесу необхідно посилювати співпрацю як на горизонтальному, так і на вертикальному рівнях, створювати сучасні інноваційні індустріальні парки та переходити до нових форматів роботи, трансформуючи операторів

3RL у 4RL, а згодом і 5RL. Це дозволить вивести українську економіку на якісно новий рівень [37].

У нинішніх складних умовах воєнного стану успіху досягнуть ті компанії, які здатні впроваджувати швидкі та економічно ефективні рішення. Важливо, щоб такі рішення були системними, а їх впровадження — оперативним і комплексним, адже в логістиці всі процеси взаємопов'язані.

До війни український бізнес орієнтувався на великі склади та дорогі автоматизовані системи, оскільки масштабування забезпечувало високу ефективність. Однак в умовах воєнного часу цей підхід втратив свою актуальність через ризики знищення об'єктів під час ракетних атак. Тепер пріоритетом стала надійність, а не максимальна ефективність.

Основне завдання — забезпечити безперервність виробничих процесів і уникати рішень, які потребують великої концентрації ресурсів. Також важливо виключити надлишкові процеси, які спричиняють додаткові витрати, але приносять невеликий прибуток.

Попри те, що війна ще триває, учасники логістичного ринку України вже змогли адаптуватися та трансформувати свої процеси. Бізнеси навчилися зберігати свої команди, оптимізувати маршрути, ефективно співпрацювати з міжнародними партнерами, враховувати ризики та спрямовувати зусилля на найважливіші процеси.

ВИСНОВКИ

Логістика як сучасна концепція управління матеріальними потоками об'єднує всі функціональні сфери, пов'язані з рухом товарів від виробника до споживача з метою мінімізації витрат і підвищення ефективності. Він заснований на взаємодії попиту, пропозиції, виробництва, транспортування та розподілу продукції, охоплюючи процеси від постачання сировини до доставки готової продукції споживачеві. Зародившись у військовій сфері, логістика була індустріалізована з 1960-х років і стала ключовою для економіки під час енергетичної кризи 1970-х років. Його функції включають управління запасами, транспортування, пакування, складування, маркетинг і організацію інформаційних потоків. Сьогодні логістика є важливим елементом ринкової стратегії підприємств, спрямованої на забезпечення конкурентних переваг.

Міжнародна логістика — це процес управління потоком товарів, інформації та фінансів між країнами для забезпечення ефективного постачання, включаючи транспортування, складування та розподіл. Україна посіла 61 місце за індексом LPI, де відстеження вантажів є сильним, а якість інфраструктури – слабкою. Основні проблеми логістики в Україні поділяються на міжнародні (ризики, перебої з постачанням), економічні (зростання витрат, криза), фінансові (відсутність інвестицій) та екологічні (забруднення навколишнього середовища). Для їх подолання пропонуються заходи, серед яких адаптація законодавства до міжнародних стандартів, розвиток інфраструктури, залучення інвестицій та екологічні ініціативи.

Внаслідок повномасштабного вторгнення Росії Україна зіткнулася зі значними проблемами у зовнішній торгівлі, зокрема скороченням фізичних обсягів товарообігу на 36% та експорту транспортних послуг на 44,2%. Основними причинами стали блокада портів, пошкодження інфраструктури та заборона польотів над Україною. Водночас відбулося підвищення ролі ЄС у структурі товарообігу (до 52,2%), зміна товарної структури експорту на

користь сільськогосподарських товарів та імпорту на користь енергоносіїв. Незважаючи на виклики, відновлення окремих напрямків логістики, зокрема автомобільного транспорту, підкреслює важливість модернізації транспортної інфраструктури для підвищення конкурентоспроможності української економіки.

Через блокаду українських морських портів з лютого 2022 року зовнішня торгівля зазнала значних труднощів, оскільки морська логістика становила 75% товарообігу. Компанії адаптувалися, розвиваючи наземні маршрути через порти Румунії, Польщі та інших країн, використовуючи залізничний, автомобільний та річковий транспорт. Основні проблеми включають перевантаженість портів, відсутність залізничної інфраструктури, бюрократичні процедури на кордонах і технічні обмеження. Експорт скоротився вшість разів, але Україна активно працює над покращенням логістики, розширенням пропусків на кордоні, залученням міжнародної підтримки та адаптацією законодавства для стимулювання економіки в умовах воєнного часу.

Війна в Україні значно погіршила логістичні можливості країни, зокрема через блокаду морських портів, закриття повітряного простору та пошкодження інфраструктури, що зменшило обсяги міжнародних перевезень на 20–90% залежно від виду транспорту. Це вплинуло на експортно-імпортні операції, спричинивши падіння в таких ключових галузях, як хімічна, фармацевтична, машинобудівна та сільське господарство. Відновлення стабільності потребує розробки нових стратегій, включаючи запровадження сухих портів, контейнерних перевезень, дипломатичних зусиль і міжнародної підтримки для подолання викликів і адаптації до мінливих умов.

З початку повномасштабного вторгнення Росії логістика в Україні зазнала значних змін, включаючи втрату значної частини складських площ, перенесення бізнесу, блокаду портів, закриття повітряного простору та ускладнення наземного транспорту. Це призвело до зниження обсягів перевезень на 50%, зменшення вантажообігу та значних втрат транспортно-

логістичної інфраструктури. Українські компанії адаптувалися до нових умов, застосовуючи автоматизацію, хмарні технології, змінюючи структуру персоналу, оптимізуючи процеси та співпрацюючи з міжнародними партнерами. Розвиток регіональних хабів, інвестиції в екологічні технології та підвищення стійкості бізнесу стають ключовими напрямками відновлення галузі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Johnson James C., Wood Donald F. Contemporary Logistics. - N. -Y., 1990.

2. Ринок та логістика / Кер. Г. Гордона. - 1993

3. Смехов А. Нове научне направлення або нова панацея // Материально-техничне забеспечення. - 1990. - № 1

4. Соколенка С.И. Сучасні світові ринки та Україна. - К., 1995

5. Авраменко О.В. Міжнародна логістика: місце України на світовому ринку транспортно-логістичних послуг. Ефективна економіка. 2021. № 9. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/9_2021/72.pdf

6. Wood, D.F., Barone, A.P., Murphy, P.R., Wardlow, D.L. International Logistics. New York : Amacom, etc., 2002. 9 p.

7. Pierre A. David, Richard D. International Logistics: The Management of International Trade. Steward, 2015. 23 p.

8. Joshi D. International logistics: the essence of success in IMPEX, 2015. URL: https://www.bookrix.com/-xsa506b37531155.

9. Szymonik A. International Logistics. 2014. 8 p.

10. Крикавський Є., Люльчак З., Циран Я., Петецький І. Партнерські відносини на ринку B2B та B2C : монографія. Львів : Вид-во Львівської політехніки, 2015. 232 с.

11. Гришко В.В., Болдирєва Л.М. Управління транспортною логістикою в умовах євроінтеграції. Економіка і регіон. 2016. № 1(56). С. 31–37.

12. Динаміка зовнішньої торгівлі послугами за видами (2000-2021). Державна статистична служба України. URL:https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2008/zd/dseip/dseip2021_ue.xls.

13. Кузяк В., Баляк У., Хрещак М. Оптимізація логістичного забезпечення аграрної продукції в умовах війни. Bulletin of Lviv National Environmental University. Series «AIC Economics». 2023. № 30. С. 157–162. URL: https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/1949741.

14. Кушнір Ю. Б., Блага М. М., Поп М. В., Поп Ю. В. Логістика та міжнародна торгівля України в умовах війни. Науковий вісник

Ужгородського університету. Серія «Економіка». 2023. № 1 (61). С. 23–25. URL: http://visnyk-ekon.uzhnu.edu.ua/article/view/278292.

15. Мороз С., Левченко С. Логістична галузь України: економічне значення галузі, втрати та перспективи розвитку в умовах війни. Development Service Industry Management. 2023. № 3. С. 75–82. URL: https://dsim.khmnu.edu.ua/index.php/dsim/article/view/40.

16. Прокопишин О. С., Трушкіна Н. В., Сербіна Т. В. Щодо організації зовнішньоекономічної логістичної діяльності аграрних підприємств в умовах війни. Вісник економічної науки України. 2022. № 1 (42). С. 209–217. URL: http://dspace.nbuv.gov.ua/handle/123456789/186660?show=full.

17. Структура зовнішньої торгівлі послугами за видами у 2022 році. Державна статистична служба України. URL: https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2023/zd/ztp_kv/arh_ztp_kv2022_u.html.

18. Трушкіна Н., Сербіна Т. Міжнародна логістика у системі зовнішньоекономічної діяльності підприємства. International Science Journal of Management, Economics & Finance. 2022. № 1(3). С. 101–114. URL: https://isg-journal.com/isjmef/article/view/54

19. Сігаєва Т., Місюкевич В., Тимченко А. Логістичне забезпечення міжнародної торгівлі: необхідність та стан в сучасних умовах. Економіка та суспільство. 2023. № 54. URL: https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/2726.

20. https://eba.com.ua/zaproshuyemo-vzyaty-uchast-v-shhorichnomu-indeksi-nastroyiv-malogo-biznesu/ Щорічний індекс національного малого бізнесу

21. https://www.wunu.edu.ua/pdf/rmv/zb%D1%96rnik_rmv_23.pdf ЗБІРНИК ПРАЦЬ XX Мжнародної науково-практичної конференці молодих вчених «Економчний соцальний розвиток України в XXI столття: нацональна візія та виклики глобалзації»

22. Берестенко В. Як логістика адаптувалася до війни. Економічна правда. 2023. URL:https://www.epravda.com.ua/columns/2023/07/24/702529/.

23. Варналій З.С., Бондаренко С.М. Річкова логістика в умовах війни та повоєнного відновлення України: стан та перспективи. Економічний вісник університету. 2023. № 56. С. 113125. DOI: https://doi.org/10.31470/2306-546X-2023-56-113-125.

24. Логістика під час війни: нові правила та альтернативні коридори. Zammler. 2023. URL:https://www.zammler.com.ua/news/logistyka-pid-chas-vijny-novi-pravyla-ta-alternatyvni-korydory/.

25. Міценко Н. Г., Мішук І. П. Сутність та проблеми функціонування системи міжнародної логістики в екстремальних умовах. Вісник ЛТЕУ. Економічні науки. 2022. № 68. DOI: https://doi.org/10.36477/2522-1205-2022-68-03.

26. Ніцевич А., Ткачов В. Логістика та міжнародна торгівля в Україні в умовах війни. European BusinessAssociacion, 2022. URL:https://eba.com.ua/logistyka-ta-mizhnarodna-torgivlya-v-ukrayini-v-umovah-vijny/.

27. Романчук К. В., Саакян А. Д. Логістичне забезпечення зовнішньої торгівлі України. Вісник Житомирської політехніки. 2019. № 6. URL: https://conf.ztu.edu.ua/wp-content/uploads/2019/06/304.pdf.

28. Тодуров О. Сухий порт: як забезпечити оперативну логістику в умовах війни. Mind, 2022. URL:https://mind.ua/openmind/20238657-suhij-port-yak-zabezpechiti-operativnu-logistiku-v-umovah-vijni.

29. Шевчук А. Л. Система логістичного забезпечення міжнародного товароруху. Innovation and Sustainability.2022. № 2. С. 155162. URL: https://ins.vntu.edu.ua/index.php/ins/article/view/40/60.

30. Logistics Performance Index (LPI). The World Bank. URL: https://www.worldbank.org/en/home.

31. Кушнір Ю. Б., Блага М. М., Поп М. В., Поп Ю. В. Логістика та міжнародна торгівля України в умовах війни. Науковий вісник Ужгородського Університету. 2023. № 1 (61). С. 2325. URL: http://visnyk-ekon.uzhnu.edu.ua/article/view/278292.

32. Мащак Н.М. Логістика в умовах воєнного стану. Проблеми підготовки професійних кадрів з логістики в умовах глобального конкурентного середовища: збірник доповідей XX МНПК, м. Київ 28–29 жовтня 2022 р. / НАУ, 2022 р. С. 134–137

33. Як виглядатиме індустрія логістики та перевезень у 2023 році. URL: https://logist.fm/publications/yak-viglyadatime-industriya-logistiki-ta-perevezen-u-2023-roci.

34. Логістика в умовах війни. Як зберегти та підтримувати експортні поставки. URL:https://www.mikhailenko.com.ua/24-05-2023/logistyka-v-umovah-vijny-yak-zberegty-ta-pitrymuvaty-eksportnipostavky/.

35. Мокряков А. Підсумки 2022 року для української логістики та прогноз на 2023 рік. URL: https://logist.fm/publications/pidsumki-2022-roku-dlya-ukrayinskoyi-logistiki-ta-prognoz-na-2023-rik.

36. Ісаченко О. Зберегти та забезпечити: як змінилася логістика в Україні під час війни. URL: https://mind.ua/openmind/20241674-zberegti-ta-zabezpechiti-yak-zminilasya-logistika-v-ukrayini-pid-chas-vijni.

37. Економіка України та логістичний сектор під час війни: проблеми модернізації та перспективи. URL:https://logist.fm/publications/ekonomika-ukrayini-ta-logistichniy-sektor-pid-chas-viyni-problemi-modernizaciyi-ta.

38. Барановський В. Трансформація і адаптація логістики до нових обставин в умовах змінних процесіві кризових ситуацій. URL:https://logist.fm/publications/transformaciya-i-adaptaciya-logistiki-do-novih-obstavin-vumovah-zminnih-procesiv-i.

ДОДАТКИ

Додаток 1

Географічний розподіл зовнішньої торгівлі товарами та послугами за період 2019–2023 років, млн дол. США (згідно з КПБ6)

Експорт

№	Країна	2019	2020	2021	2022	2023
1	Польща	2,539	5,983	4,118	5,983	4,118
2	Румунія	1,490	1,563	2,004	1,563	2,004
3	Іспанія	1,490	1,563	2,004	1,563	2,004
4	Німеччина	2,185	3,340	1,521	1,581	1,521
5	Італія	2,286	3,340	1,581	1,581	1,521
6	Нідерланди	1,713	2,116	1,450	1,450	1,479
7	Словаччина	924	1,055	805	1,055	805
8	Болгарія	487	1,417	905	1,417	905
9	Чехія	495	1,045	725	1,045	725
10	Угорщина	804	1,357	724	1,357	724
11	Литва	420	644	592	592	420
12	Австрія	660	869	763	763	553
13	Франція	400	463	471	463	471
14	Бельгія	224	442	382	442	382
15	Латвія	202	271	278	278	202
16	Греція	225	238	225	225	221
17	Португалія	132	126	139	139	107
18	Данія	125	107	139	139	129
19	Кіпр	68	60	60	60	91
20	Естонія	36	72	87	87	36
21	Хорватія	36	72	87	87	36
22	Швеція	40	48	67	67	74
23	Мальта	49	35	67	67	74
24	Словенія	58	74	84	84	115
25	Фінляндія	45	103	102	45	35
26	Ірландія	94	96	45	45	35
27	Люксембург	3	9	3	3	3

Імпорт

Країна	2019	2020	2021	2022	2023
Польща	3725	3 815	4 622	5 230	6 347
Німеччина	5 576	4 956	5 890	4 305	4 842
Болгарія	355	286	394	2 030	2 219
Італія	1 910	1 988	2 500	1 678	2 162
Франція	1 611	1 434	1 730	1 208	1740
Чехія	1 085	888	1 326	1 339	1 682
Словаччина	636	1 127	894	966	1 652
Румунія	514	546	653	1 413	1 503
Литва	1 139	809	1 281	1 315	1 294
Греція	309	315	495	756	1 374
Угорщина	894	1 066	1 225	740	1 089
Нідерланди	745	726	980	1 056	1 015
Іспанія	830	722	958	690	875
Швеція	484	421	717	506	748
Бельгія	525	505	731	525	648
Австрія	597	513	803	456	486
Латвія	158	153	196	227	288
Фінляндія	254	232	294	228	278
Словенія	241	250	285	244	238
Данія	247	189	268	210	219
Ірландія	169	209	231	147	196
Естонія	140	176	166	92	127
Хорватія	51	52	67	67	82
Португалія	63	57	75	52	62
Кіпр	23	19	38	15	48
Люксембург	53	17	20	10	13
Мальта	5	14	116	8	8

ННІ економічної безпеки та митної справи

Кафедра економіки та економічної безпеки

ДОВІДКА

про перевірку курсової/випускної кваліфікаційної (дипломної) роботи на академічний плагіат

П. І. Б. автора роботи

Джус Денис Олегович

Курс/група _____ МЕМ-23-1_____

Тема курсової/випускної кваліфікаційної (дипломної) роботи

«Вплив війни на логістику зовнішньої торгівлі товарами в Україні»

П. І. Б. наукового керівник

Коляда Олена Володимирівна к.е.н., доцент.

Дата захисту

За результатом перевірки оригінальний текст у роботі становить 84,81%
Відсоток схожості (складається з правомірних запозичень (посилання, цитування) і неправомірних запозичень (пояснення щодо відсотку тексту, який не є оригінальним (н/д, стаття або інші роботи автора, які є у базі, але вони не зазначені в літературних джерелах) 15,19% цитат 0,59%, вилучень %.

Провідний фахівець відділу
внутрішнього забезпечення
якості освіти

Олена СПАСІЧЕНКО

Відгук керівника кваліфікаційної роботи

Випускна кваліфікаційна робота студента гр МЕМ 23-1 Джуса Дениса Олеговича на тему: «Вплив війни на логістику зовнішньої торгівлі товарами в Україні» виконана вчасно та на належному теоретичному та практичному рівнях; має необхідну кількість аналітичного матеріалу для дослідження проблематики. Відповідає встановленим, до таких видів робіт, нормам.

До недоліків можна віднести: відсутність розробки прогнозу розвитку логістичної ситеми в подальшому, а також незначні порушення при оформленні роботи, зокрема при посиланнях на джерела інформації та оформленні літературних джерел та описовість. Однак, дані зауваження суттєво не впливають на якість випускної кваліфікаційної роботи студента групи МЕМ 23-1 Джуса Д. О.

Випускна кваліфікаційна робота Д. О.Джуса рекомендується до захисту з позитивною оцінкою .

Керівник кваліфікаційної роботи О. В.Коляда

Висновок кафедри про кваліфікаційну роботу
Кваліфікаційна робота здобувача вищої освіти

після попереднього захисту розглянута на засіданні кафедри економічної політики, маркетингу та бізнес-аналітики, протокол від «07»01 2025 №1 допущена/не допущена до захисту на екзаменаційній комісії.

Завідувач кафедри Т. М. Паянок

РЕЦЕНЗІЯ

на випускну кваліфікаційну (магістерську) роботу

здобувача вищої освіти ДПУ
Джуса Дениса Олеговича
на тему: «Вплив війни на логістику зовнішньої торгівлі товарами в Україні»

Актуальність теми. Посилення глобалізації, диверсифікація ринків та розширення зовнішньоекономічних зв'язків між країнами є трендом сучасного світу. Значення зовнішньої торгівлі для розвитку економіки країни неухильно підвищується, оскільки дана сфера впливає на економічне зростання та створення конкурентоспроможного ринкового середовища. Однак, для розвитку зовнішньої торгівлі товарами країні необхідна ефективна логістика. Все це визначає актуальність теми дослідження.

Наукова новизна. Проведено теоретичне дослідження впливу війни в Україні на логістику зовнішньої тогрвлі.

Якість проведеного аналізу проблеми, текстового та табличного матеріалу. Проведений аналіз теоретичного та статистичного матеріалу відповідає встановленим вимогам та в достатній мірі розкриває поставлені у вступі завдання. У випускній роботі в достатній мірі наочно зображені тенденції та динаміка розвитку предмету дослідження.

Обґрунтованість пропозицій і висновків та їх практична цінність у роботі підприємства, установи, організації, МФУ України. В роботі описаний сучасний стан догістики в Україні. Теоетичні висновки та узагальнення, які викладені в роботі Джуса Д.О.. можуть бути використаня для подальших досліджень з даного напрямку.

Наявність недоліків. До недоліків можна віднести, зокрема, описовість та, можливо, було б більш детально дослідити перспективи розвитку зовнішньої торгівлі в України. Однак зазначені недоліки суттєво не впливають на якість випускної кваліфікаційної роботи Джуса Д.О..

Загальний висновок і оцінка роботи. Випускна кваліфікаційна робота студента групи Мем 23-1 Джуса Дениса Олеговича на тему: «Вплив війни на логістику зовнішньої торгівлі товарами в Україні» відповідає встановленим вимогам та рекомендується до захисту (кількість балів за роботу -4).

Рецензент

Г. С. Мельничук, к.е.н., доцент,
заступник декана факультету
фінансів та цифрових технологій ДПУ