

МІНІСТЕРСТВО ФІНАНСІВ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ПОДАТКОВИЙ УНІВЕРСИТЕТ

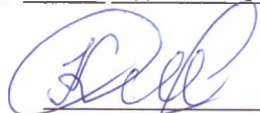
НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ/ФАКУЛЬТЕТ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ТА
МИТНОЇ СПРАВИ

КАФЕДРА МІЖНАРОДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

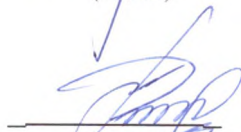
на тему: Розвиток міжнародної логістичної системи України в умовах
євроінтеграції

Здобувача вищої освіти 1 рівня, 4 курсу, групи МЕБ-19-1,
спеціальності ("Міжнародні економічні відносини"),
освітня програма ("Міжнародні економічні відносини")


(підпис)

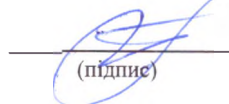
Куліненко Вероніка Віталіївна
(прізвище, ім'я, по батькові)

Науковий керівник


(підпис)

Лазаренко Дмитро Олександрович, д.е.н., професор
(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

Гарант освітньо-професійної програми

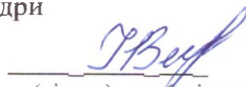

(підпис)

Белінська Яніна Василівна, д.е.н., професор
(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

Допущено до захисту за рішенням кафедри _____

протокол від «10» 05 2023 № 12

Завідувач кафедри


(підпис)

Стежко Надія Володимирівна, д.е.н., професор
(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

Ірпінь – 2023

Регистрація № 19 16.05.2023 [підпис]
(дата) (підпис відповідальної особи)

Результати перевірки 40 захисту 10.05.2023 [підпис]
(до захисту, на доопрацювання) (дата) (підпис)

Результат захисту 4 (с) 12.06.2023 [підпис]
(оцінка) (дата) (підпис)

Голова комісії: [підпис] А.А. Напелюк
(підпис) (ініціали, прізвище)

Члени комісії:

[підпис] М.В. Гемко
(підпис) (ініціали, прізвище)

[підпис] М.В. Белінська
(підпис) (ініціали, прізвище)

[підпис] О.В. Юмаш
(підпис) (ініціали, прізвище)

БЛАНК ОЦІНЮВАННЯ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ 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 РОБОТИ КЕРІВНИКОМ ТА РЕЦЕНЗЕНТОМ				
1. Якість кваліфікаційної роботи (якість теоретичного матеріалу, наявність зв'язку з практичним, вміння організувати матеріал в логічній послідовності, наявність висновків/рекомендацій)	від 0 до 30	22		12.06.2023 Харченко А.А. Степанюк Н.В. Бєлінська Н.В. Колесніченко О.В. Рибченко М.С.
2. Загальне враження щодо оформлення	від 0 до 10	7		
3. Вчасне виконання роботи на всіх етапах у встановлені кафедрами терміни	від 0 до 5	4		
4. Рецензент	від 0 до 5	4		
РАЗОМ БАЛІВ*	від 0 до 50	37		
ОЦІНЮВАННЯ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ КОМІСІЄЮ ПО ЗАХИСТУ				
1. Доповідь	від 0 до 10	6		
2. Роздатковий матеріал	від 0 до 5	4		
3. Знання теоретичного та практичного матеріалу, вміння відповісти на запитання	від 0 до 25	23		
5. Апробація (участь у конференціях)	від 0 до 10	0		
РАЗОМ БАЛІВ	від 0 до 50	33		
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	Оцінка за національною шкалою	Дата	П.І.П.: голови, членів комісії, секретаря, (підпис)
70	C	4	12.06.2023	Харченко А.А. Степанюк Н.В. Бєлінська Н.В. Колесніченко О.В. Рибченко М.С.

Правила переведення оцінок до національної шкали та шкали ЕКТС

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

Назва – науковий інститут/факультет економічної безпеки та митної справи

Кафедра міжнародних економічних відносин

Спеціальність “Міжнародні економічні відносини”

Назва програми “Міжнародні економічні відносини”

Затверджую

Завідувач кафедри Г.В.В.

« 18 » 08 2022

Завдання на кваліфікаційну роботу

здобувачу вищої освіти

Куліненко Вероніка Віталіївна

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема кваліфікаційної роботи – Розвиток міжнародної логістичної системи України в умовах євроінтеграції

2. Затверджена наказом ректора від «9» 11 2021 № 1187

3. Строк здачі закінченої роботи 04.05.2023

4. Цільова установка дослідити особливості розвитку міжнародної логістичної системи України в умовах євроінтеграції

Мета роботи – полягає у розвитку міжнародної логістичної системи України в умовах євроінтеграції.

Об'єкт дослідження – є міжнародні логістичні бізнес процеси в умовах євроінтеграції.

Предмет дослідження – є розвиток міжнародної логістичної системи України в умовах євроінтеграції.

База дослідження – У роботі використано сукупність методів, які дають змогу реалізувати системно-концептуальну єдність дослідження, зокрема, діалектичний метод наукового пізнання, синтезу, системний та інституційний підходи. Серед матеріалів – офіційні дані урядових сайтів Міністерства інфраструктури України, Представництва України при Європейському Союзі та Європейському Співтоваристві з атомної енергії.

4. Вибір даних до роботи наукові праці вітчизняних та зарубіжних вчених, ресурси Інтернет

5. Перелік графічного матеріалу схеми, рисунки, таблиці, діаграми та графіки за темою

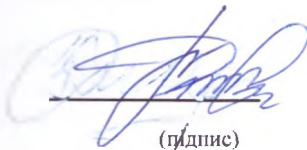
6. Зміст кваліфікаційної роботи (перелік питань за кожним розділом): титульна сторінка, бланк оцінювання кваліфікаційної роботи; завдання на дипломну роботу; анотацію та ключові слова (українською та англійською мовами); зміст кваліфікаційної роботи; вступ; критичний огляд літератури з теми дослідження; методику, інструментарію та джерела інформації за темою дослідження; практичні результати дослідження; пропозиції щодо удосконалення (впровадження) одержаних результатів; висновки; список використаних джерел; додатки.

7. Календарний план виконання кваліфікаційної роботи

№ п/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів роботи	
		За планом	Фактично
1	Вибір теми	до 01.11.2022р.	01.11.2022р.
2	Вивчення літературних джерел та складання плану роботи	до 10.12.2022 р.	10.12.2022 р.
3	Підготовка 1 розділу дипломної роботи та надання його керівнику	10.12.2022 р.	10.12.2022 р.
4	Підготовка 2 розділу дипломної роботи та надання його керівнику	01.02.2023 р.	01.02.2023 р.
5	Доопрацювання 1 та 2 розділу дипломної роботи та надання їх керівнику	10.02.2023 р.	10.02.2023 р.
6	Підготовка 3 розділу дипломної роботи та подання їх керівнику	10.03.2023 р	10.03.2023 р
7	Підготовка вступу та висновків до дипломної роботи та подання її керівнику	01.04.2023 р	01.04.2023 р
8	Доопрацювання дипломної роботи та подання її керівнику	01.05.2023р.	01.05.2023р.
9	Отримання відгуку керівника дипломної роботи	до 06.05.2023 р	до 06.05.2023 р
10	Допуск дипломної роботи до захисту (попередній захист)	6-10.05.2023р	6-10.05.2023р
11	Отримання зовнішньої рецензії на дипломну роботу	Орієнтовно до 10.05.2023р	Орієнтовно до 10.05.2023р
12	Захист дипломної роботи	Орієнтовно 10-15.06.2023 р	Орієнтовно 10-15.06.2023 р

к. Дата видачі завдання «25» жовтня 2022

к. Керівник кваліфікаційної роботи



(підпис)

Лазаренко Д.О.

(прізвище, ініціали)

м. Гарант освітньо-професійної програми

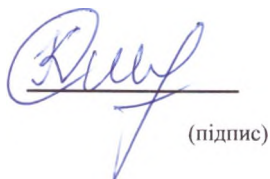


(підпис)

Белінська Я.В.

(прізвище, ініціали)

м. Завдання до виконання отримав здобувач вищої освіти



(підпис)

Куліненко В.В.

(прізвище, ініціали)

АНОТАЦІЯ

Розвиток міжнародної логістичної системи України в умовах євроінтеграції

(назва кваліфікаційної роботи)

Мета роботи – полягає у розвитку міжнародної логістичної системи України в умовах євроінтеграції.

Завданнями роботи є:

1. Надати теоретичні основи дослідження міжнародної логістичної системи.
2. Описати сутність міжнародної логістичної системи.
3. Сформулювати роль міжнародної логістичної системи в розвитку міжнародних економічних відносин.
4. Дослідити практичні аспекти розвитку міжнародної логістичної системи України в умовах євроінтеграції.
5. Проаналізувати тенденції розвитку міжнародної логістичної системи.
6. Оцінити транспортного потенціалу України.
7. Описати проблеми та перспективи розвитку міжнародної логістичної системи України в умовах євроінтеграції.

Предметом дослідження є розвиток міжнародної логістичної системи України в умовах євроінтеграції.

Об'єктом дослідження виступає міжнародні логістичні бізнес процеси в умовах євроінтеграції.

Базою дослідження виступає У роботі використано сукупність методів, які дають змогу реалізувати системно-концептуальну єдність дослідження, а саме, діалектичний метод наукового пізнання, синтезу, системний та інституційний підходи. Серед матеріалів – офіційні дані урядових сайтів Міністерства інфраструктури України, Представництва України при Європейському Союзі та

Європейському Співтоваристві з атомної енергії.

За результатами дослідження сформульовані відповідні висновки та пропозиції щодо розвитку міжнародної логістичної системи України в умовах євроінтеграції.

Одержані результати можуть бути використані в практичній діяльності збудованої та розвитку транспортно-логістичної системи України значною мірою визначається напрямком її євроінтеграції.

Кваліфікаційна робота містить 64 сторінок, 7 таблиць, 12 рисунків, список використаних джерел з 58 найменувань, 3 додатків.

Ключові слова: сутність міжнародної логістичної системи, поняття логістика, концепція маркетингу, логістичні бізнес-процеси, транспортна система України, розвиток міжнародної логістичної системи України в умовах євроінтеграції.

Рік виконання кваліфікаційної роботи – 2023

Рік захисту кваліфікаційної роботи – 2023

SUMMARY

Development of the international logistics system of Ukraine in the conditions of European integration (title of qualification work)

~~The purpose~~ of the work is to develop the international logistics system of ~~Ukraine~~ in the conditions of European integration.

~~The tasks~~ of the work are:

1. ~~To provide the~~ theoretical basis for the study of the international logistics system.
2. Describe the essence of the international logistics system.
3. ~~To form~~ the role of the international logistics system in the development of international economic relations.
4. ~~To investigate~~ the practical aspects of the development of the international logistics system of Ukraine in the conditions of European integration.
5. ~~To analyze~~ the development trends of the international logistics system.
6. Assess the transport potential of Ukraine.
7. Describe the problems and prospects of the development of the international logistics system of Ukraine in the conditions of European integration.

The subject of the study is the development of the international logistics system of Ukraine in the conditions of European integration.

The object of research is international logistics business processes in the conditions of European integration.

The research is based on a set of methods that make it possible to realize the systemic and conceptual unity of the research, in particular, the dialectical

method of scientific knowledge, synthesis, systemic and institutional approaches. Among the materials are official data from the government websites of the Ministry of Infrastructure of Ukraine, the Delegation of Ukraine to the European Union and the European Atomic Energy Community. Based on the results of the research, relevant conclusions and proposals regarding the development of the international logistics system of Ukraine in the conditions of European integration are formulated

The obtained results can be used in the practical construction and development of the transport and logistics system of Ukraine, which is largely determined by the direction of its European integration.

The qualification work contains 64 pages, 7 tables, 12 figures, a list of used sources with 58 names, 3 appendices.

Keywords: the essence of the international logistics system, the concept of logistics, the concept of marketing, logistics business processes, the transport system of Ukraine, the development of the international logistics system of Ukraine in the conditions of European integration.

The year of completion of the qualification work is - 2023

The year of protection of the qualifying work is - 2023

ЗМІСТ

ВСТУП.....	12
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ.....	15
1.1. Сутність міжнародної логістичної системи.....	15
1.2. Роль міжнародної логістичної системи в розвитку міжнародних економічних відносин.....	22
РОЗДІЛ 2. ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОЇНТЕГРАЦІЇ.....	34
2.1. Логістичні бізнес-процеси складського господарства і товарообігу.....	34
2.2. Оцінка транспортного потенціалу України.....	39
РОЗДІЛ 3. ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОЇНТЕГРАЦІЇ.....	47
3.1. Основні проблеми та перспективи та тенденції розвитку міжнародної логістичної системи України в умовах євроінтеграції.....	47
3.2. Рекомендації щодо покращення міжнародної логістичної системи України в умовах євроінтеграції.....	56
ВИСНОВКИ.....	60
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	62

ВСТУП

Актуальність теми. Сьогодні виробники в нашому світі швидко реагують на ринкову кон'юнктуру і прагнуть за короткий час адаптуватися до нових умов. Але логістичні цілі будь-якої компанії коригуються у зв'язку з розвитком інтеграційних процесів у світовому економічному просторі, де реалізуються міжнародні логістичні системи, характерною рисою яких є переміщення товарів через національні кордони. Стратегію і тактику створення таких макрологістичних систем називають «глобальною логістикою». Слід зазначити, що світова спільнота сприймає сучасну глобалізацію як закономірний, природний і неминучий історичний процес, який є досить неоднозначним і додатковим у своїх проявах.

Об'єднана Європа в особі Європейського Союзу інтенсивно працює над створенням загальноєвропейської транспортно-логістичної системи, яка має забезпечити зростання потоків вантажів і пасажирів у межах співтовариства, яке розширилося до 27 країн-учасниць. Україна відіграє значну роль у цих процесах насамперед завдяки своєму дуже вигідному транзитному положенню. Однією з ознак глобалізації торгівлі та транспортних ринків є організація міжнародних транспортних коридорів, у тому числі коридорів, що проходять територією України.

Стан і ступінь розробки проблеми. Проблеми формування транспортно-логістичних систем розглядаються в працях таких дослідників: О. Бойко, В. Брагінський, І. Єрмаков, Н. Ільченко, І. Іртищева, С. Мінакова, К. Михайличенко, Н. Попова, О. Соколова, О. Христенко, Т. Чернявська. Розвитку транспортно-логістичної системи України у зв'язку з євроінтеграцією присвячено праці І. Зайцевої, І. Садловської, О. Ткач та М. Устенко. Поза увагою дослідників у комплексі загальних проблем розвитку української ТЛС залишилися питання її розвитку шляхом участі в міжнародних транспортних проектах, особливо транспортних і регіональних проектах ЄС, та сама логістика.

Мета і завдання дослідження. Мета дослідження – полягає у розвитку міжнародної логістичної системи України в умовах євроінтеграції.

Завдання:

1. Надати теоретичні основи дослідження міжнародної логістичної системи
2. Описати сутність міжнародної логістичної системи
3. Сформулювати роль міжнародної логістичної системи в розвитку міжнародних економічних відносин
4. Дослідити практичні аспекти розвитку міжнародної логістичної системи України в умовах євроінтеграції
5. Проаналізувати тенденції розвитку міжнародної логістичної системи
6. Оцінити транспортного потенціалу України
7. Описати проблеми та перспективи розвитку міжнародної логістичної системи України в умовах євроінтеграції

Об’єктом дослідження є міжнародні логістичні бізнес процеси в умовах євроінтеграції.

База та методи дослідження. У роботі використано сукупність методів, які дають змогу реалізувати системно-концептуальну єдність дослідження, зокрема, діалектичний метод наукового пізнання, синтезу, системний та інституційний підходи. Серед матеріалів – офіційні дані урядових сайтів Міністерства інфраструктури України, Представництва України при Європейському Союзі та Європейському Співтоваристві з атомної енергії.

Предмет дослідження є розвиток міжнародної логістичної системи України в умовах євроінтеграції.

Наукове та практичне значення отриманих результатів. Побудова та розвиток транспортно-логістичної системи України (далі ТЛС) значною мірою визначається напрямком її євроінтеграції. Досвід країн Західної Європи та Північної Америки показує, що розвиток логістичної та транспортної сфери дозволяє скоротити загальні логістичні витрати майже на 12–35%, транспортні

витрати на 7–20%, витрати на вантажно-розвантажувальні роботи. і підтримання матеріального потоку на 15-30% і прискорення оборотності матеріальних ресурсів на 20-40% і зниження товарних запасів на 50-200%. Координація технологічної, технічної та організаційно-економічної взаємодії між усіма функціональними ланками в таких країнах відбувається за відповідної логістичної системи, яка забезпечує взаємодію всіх учасників транспортно-розподільного процесу в організаційно-економічному, техніко-технологічному та інформаційному плані. . аспекти руху вантажопотоків. Ці аспекти зумовлюють актуальність дослідження розвитку ТЛС в Україні

Особистий внесок здобувача. Особистий внесок у дане дослідження полягає у аналізі та виявленні проблем та перспектив розвитку міжнародної логістичної системи України в умовах євроінтеграції.

Апробація результатів роботи. Результати роботи обговорені на науково-практичних семінарах з питань міжнародних логістичних бізнес-процесів.

Структура та обсяг кваліфікаційної роботи — дипломна робота складається зі вступу, трьох розділів, які містять 7 таблиць та 12 рисунків, висновків, списку використаної літератури, додатків. Загальний обсяг роботи 64 сторінок.

В першому розділі висвітлюються теоретичні основи дослідження міжнародної логістичної системи. В другому розділі проаналізовано практичні аспекти розвитку міжнародної логістичної системи України в умовах євроінтеграції. В третьому розділі виявлено проблеми та преспективи розвитку міжнародної логістичної системи України в умовах євроінтеграції.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ

1.1. Сутність міжнародної логістичної системи

Міжнародну логістичну систему можна визначити як складну мережу заходів, ресурсів і технологій, які забезпечують ефективний рух товарів і послуг через кордони. Це передбачає координацію та інтеграцію різних функцій, таких як транспортування, складування, управління запасами, митне очищення та документація.

Суть міжнародної логістичної системи полягає в її здатності полегшувати потік товарів і послуг між країнами, одночасно мінімізуючи витрати та максимізуючи ефективність. Це вимагає високого рівня координації та співпраці між різними зацікавленими сторонами, включаючи вантажовідправників, перевізників, експедиторів, митних брокерів і регуляторні органи [1].

Однією з ключових особливостей міжнародної логістичної системи є використання технологій для оптимізації та раціоналізації різних процесів. Наприклад, постачальники послуг логістики використовують передові системи програмного забезпечення для відстеження та керування запасами, планування маршрутів транспортування та моніторингу відправлень у режимі реального часу. Це допомагає зменшити витрати, скоротити час доставки та покращити загальну видимість ланцюга поставок.

Іншим важливим аспектом міжнародної логістичної системи є необхідність дотримання різноманітних правил і стандартів. Це включає митні правила, торговельні угоди, а також вимоги безпеки та безпеки. Дотримання цих правил має важливе значення для забезпечення безперебійного та своєчасного переміщення товарів і уникнення затримок або збоїв у ланцюжку постачання [2].

Ефективні міжнародні логістичні системи також вимагають глибокого розуміння культурних, економічних і політичних факторів, які можуть впливати

на торгівлю між країнами. Це включає знання місцевих звичаїв, ділової практики та мови, а також усвідомлення геополітичних ризиків та економічних тенденцій.

Загалом суть міжнародної логістичної системи полягає в тому, щоб забезпечити ефективне, надійне та рентабельне переміщення товарів і послуг через кордони, дотримуючись правил і адаптуючись до мінливих умов ринку. Використовуючи технології, досвід і співпрацю, постачальники послуг логістики можуть допомогти організаціям будь-якого розміру досягти глобальних бізнес-цілей і конкурувати на світовому ринку.

Останнім часом з'явилося багато наукових досліджень і публікацій на тему міжнародної логістичної системи. Ось кілька прикладів:

Технологія блокчейн: нещодавнє дослідження, опубліковане в International Journal of Production Research, досліджує потенціал технології блокчейн для підвищення ефективності та прозорості міжнародної логістичної системи. Дослідження показало, що блокчейн можна використовувати для покращення видимості ланцюга поставок, зниження витрат і підвищення безпеки [3].

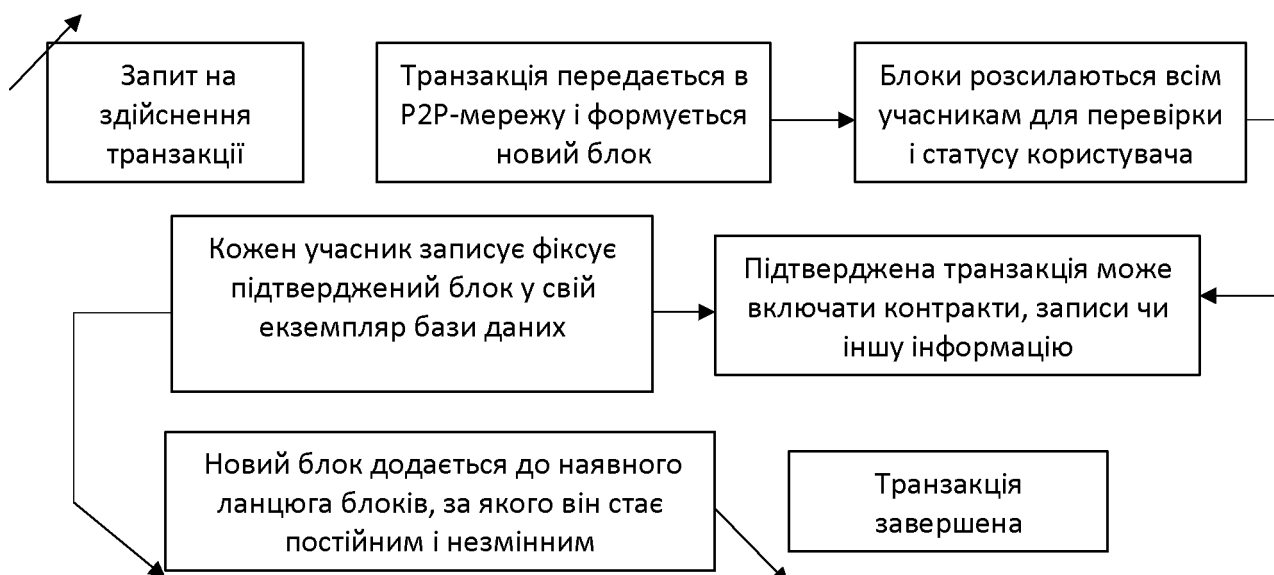


Рис.1.1 Технологія блокчейн

Екологічний розвиток: дослідження, опубліковане в Journal of Cleaner Production, досліджує роль сталого розвитку в міжнародній системі логістики. Дослідження показало, що стійкі практики, такі як скорочення викидів вуглецю,

мінімізація відходів і просування відновлюваної енергії, можуть позитивно вплинути на ефективність і результативність логістичної системи [4].



Рис.1.2 Екологічний розвиток

Цифровізація: звіт, опублікований Всесвітнім економічним форумом, досліджує вплив цифровізації на міжнародну логістичну систему. У звіті встановлено, що цифрові технології, такі як автоматизація, штучний інтелект та Інтернет речей, можуть покращити видимість ланцюжка поставок, зменшити витрати та покращити обслуговування клієнтів [5].



Рис.1.3 Цифровізація міжнародної логістики

Логістичні кластери: дослідження, опубліковане в Journal of Transport Geography, розглядає концепцію логістичних кластерів та їх роль у міжнародній логістичній системі. Дослідження показало, що логістичні кластери, які є зосередженням пов'язаних з логістикою діяльності та фірм у певному регіоні, можуть підвищити ефективність і конкурентоспроможність логістичної системи [6].

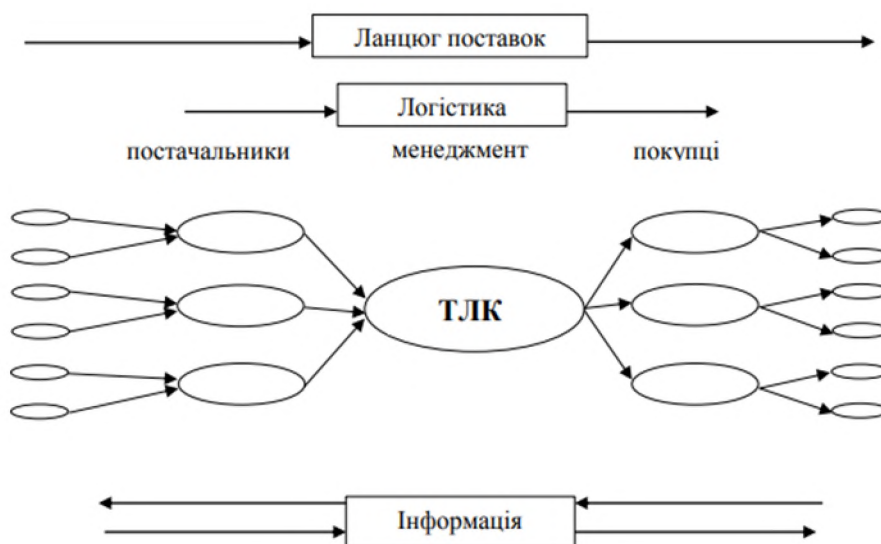


Рис.1.4 Логістичні кластери

Зворотна логістика: дослідження, опубліковане в Journal of Business Logistics, досліджує зростаючу важливість зворотної логістики в системі міжнародної логістики. Зворотна логістика передбачає управління поверненням, ремонтом і переробкою продуктів і може мати значний вплив на вартість і стійкість логістичної системи [7].

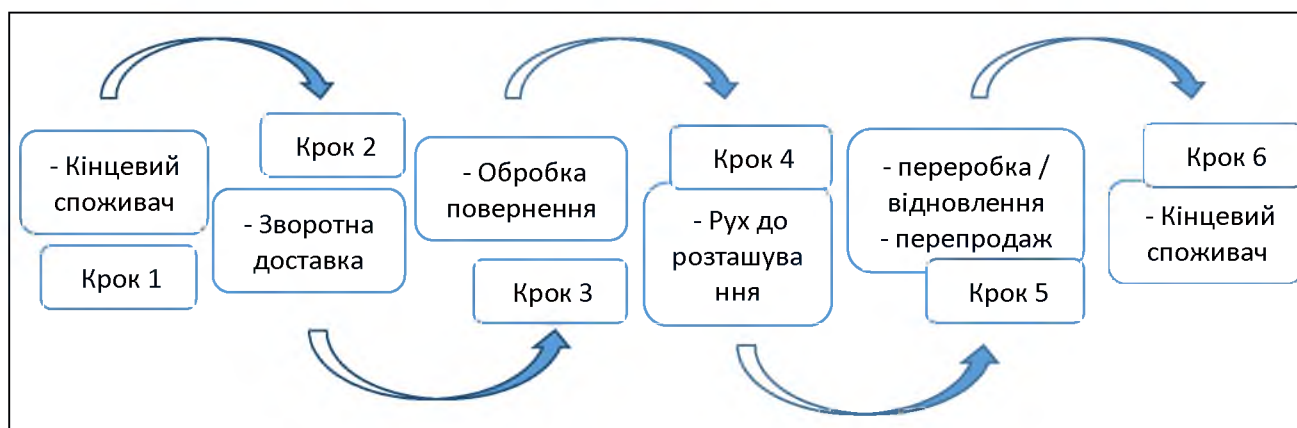


Рис.1.5 Зворотна логістика

Загалом ці дослідження та публікації висвітлюють постійну еволюцію та трансформацію міжнародної логістичної системи, оскільки нові технології, практики та тенденції продовжують формувати глобальний ринок.

Згадуючи про дослідження, варто також виділити науковців та дослідників, які формувати та формують досі значення та сутність міжнародної логістичної системи[8]:

Крістофер Танг: Крістофер Танг є професором Школи менеджменту Андерсона Каліфорнійського університету в Лос-Анджелесі та відомим фахівцем з управління глобальним ланцюгом поставок. Він активно досліджує роль технологій, співпраці та інновацій у підвищенні ефективності та результативності міжнародної логістичної системи. Він рекомендує організаціям ретельно аналізувати свої логістичні операції та використовувати нові технології для забезпечення більшої прозорості, ефективності та економії коштів.

Йоссі Шеффі: Йоссі Шеффі є професором інженерних систем Массачусетського технологічного інституту та директором Центру транспорту та логістики Массачусетського технологічного інституту. Він написав численні книги та статті про логістику та управління ланцюгами поставок і наголошує на важливості стійкості, цифровізації та управління ризиками в міжнародній логістичній системі. Він виступає за те, щоб організації ретельно аналізували свої логістичні операції та прагнули покращити сталість, зменшити витрати та підвищити ефективність.

Алан МакКіннон: Алан МакКіннон є професором логістики в Університеті логістики Кюне в Гамбурзі, Німеччина. Він проводить багато досліджень екологічного та соціального впливу логістики та наголошує на необхідності більш стійких та соціально відповідальних логістичних практик у міжнародній логістичній системі. Він виступає за використання екологічних методів логістики, таких як альтернативне паливо та види транспорту з низьким рівнем викидів, щоб зменшити вплив логістичних операцій на навколишнє середовище.

Мартін Крістофер: Мартін Крістофер є професором маркетингу та логістики в Кренфілдському університеті у Великобританії. Він написав численні книги та статті про логістику та управління ланцюгами поставок і

наголошує на важливості обслуговування клієнтів і співпраці в міжнародній системі логістики. Він виступає за те, що організації повинні тісно співпрацювати зі своїми клієнтами та постачальниками, щоб покращити потік товарів та інформації вздовж ланцюжка поставок.

Джон Ленглі молодший: Джон Ленглі молодший – професор управління ланцюгами поставок в Університеті штату Пенсільванія та директор Центру дослідження ланцюгів поставок Пенсільванія. Він проводить дослідження щодо інтеграції ланцюга постачання, управління ризиками та сталого розвитку та наголошує на необхідності більшої співпраці та інтеграції між усіма зацікавленими сторонами міжнародної логістичної системи. Він виступає за використання нових технологій і аналізу даних для покращення видимості та гнучкості ланцюга поставок.

Дональд Бауерсокс: Дональд Бауерсокс є почесним професором Університету штату Мічиган і піонером у галузі логістики та управління ланцюгами поставок. Він написав численні книги та статті з логістики та наголошує на важливості обслуговування клієнтів та інтеграції ланцюга постачання в міжнародну систему логістики. Він виступає за використання передових інформаційних систем і спільного планування для покращення ефективності ланцюга поставок і зниження витрат [9].

Суть міжнародної логістичної системи полягає в тому, щоб сприяти переміщенню товарів і матеріалів між різними країнами та регіонами шляхом координації різних видів діяльності, таких як транспортування, складування, управління запасами та обмін інформацією. Система спрямована на те, щоб продукти доставлялися в призначені пункти призначення вчасно, з найменшими можливими витратами та з найвищим рівнем ефективності та якості [10].

Щоб досягти цього, міжнародна логістична система спирається на мережу видів транспорту, включаючи повітряний, морський і наземний, а також передові технології, такі як відстеження GPS і програмне забезпечення для управління ланцюгом поставок. Крім того, система потребує співпраці та координації між різними зацікавленими сторонами, включаючи виробників,

постачальників, дистриб'юторів, роздрібних продавців та уряди, щоб забезпечити безперебійну та безперебійну роботу по всьому ланцюжку постачання.

1.2. Роль міжнародної логістичної системи в розвитку міжнародних економічних відносин

Однією з проблем міжнародної логістики є забезпечення надійної та ефективної роботи всього. Є так багато рухомих частин, що витрати легко підвищуються, особливо під час підключення систем, які для цього не призначені. Впроваджуючи ці найкращі практики у своїй діяльності та разом зі своїми партнерами, бізнес може протидіяти деяким із найпоширеніших і дорогих джерел неефективності [11].

Стандартизація:

Цей підхід успішно застосовувався протягом століть, від часів римської армії до сучасних глобальних франчайзингових компаній. Налаштування займає багато часу та викликає заплутаність, особливо коли компанія керує великою кількістю людей, транспортних засобів, об'єктів і операційних процесів[12].

В таблиці 1.1 представлено опис деяких ключових стандартів і угод, що стосуються міжнародної логістичної системи та їх ролі в розвитку міжнародних економічних відносин:

Таблиця 1.1

Ключові стандарти та угоди міжнародної логістичної системи та їх ролі в розвитку міжнародних економічних відносин

Стандарт/Договір	Опис	Роль у міжнародних економічних відносинах
Інкотермс	Набір стандартизованих торгових умов, опублікованих Міжнародною торговою палатою, які визначають зобов'язання та відповідальність покупців і продавців у міжнародних операціях.	Сприяє міжнародній торгівлі, встановлюючи спільну термінологію та правила тлумачення торговельних положень. Допомогає уникнути непорозумінь і суперечок між сторонами.

ISO 9001	Стандарт управління якістю, розроблений Міжнародною організацією стандартизації, який визначає вимоги до системи управління якістю.	Забезпечує основу для забезпечення стабільної якості та постійного вдосконалення логістичних операцій. Допомогає зміцнити довіру та впевненість серед клієнтів і партнерів.
ISO 14001	Стандарт екологічного менеджменту, розроблений Міжнародною організацією стандартизації, який визначає вимоги до системи екологічного менеджменту.	Допомогає логістичним компаніям визначати та керувати своїм впливом на навколишнє середовище, зменшувати кількість відходів і викидів, а також покращувати сталість. Може покращити репутацію та допомогти залучити екологічно свідомих клієнтів.
WTO Угода про спрощення процедур торгівлі	Міжнародна угода, підписана членами WTO для оптимізації та спрощення митних процедур і покращення транскордонної торгівлі.	Допомогає скоротити витрати та час, пов'язані з митними процедурами, підвищити ефективність та конкурентоспроможність логістичних операцій. Може стимулювати торгівлю та економічне зростання.
UNCTAD Автоматизована система митних даних	Комп'ютеризована система управління митними даними, розроблена Конференцією ООН з торгівлі та розвитку.	Спрощує міжнародну торгівлю шляхом автоматизації митних процедур, скорочення часу та витрат, пов'язаних з процесами очищення. Може підвищити прозорість і зменшити корупцію.
WCO Структура стандартів транскордонної електронної комерції	Набір інструкцій, розроблених Всесвітньою митною організацією для сприяння транскордонній електронній торгівлі.	Надає вказівки щодо митних процедур, обміну даними та інших аспектів логістики електронної комерції. Допомогає сприяти зростанню транскордонної електронної комерції та покращувати взаємодію з клієнтами.

Джерело: https://pdf.usaid.gov/pdf_docs/pnaeb036.pdf

Завдяки тому, що всі дані надаються однаковим чином і представляють ті самі речі, компанія може порівнювати частини своєї діяльності в принципі. Якщо всі використовують однакові форми та протоколи, вам не доведеться витрачати час на вивчення кожної з них, а співробітники зможуть швидко зібрати необхідну інформацію. Синхронізація словникового запасу та процесів означає, що кроки запам'ятовуються й можуть виконуватися швидше.

Іноді люди на місцях виступають проти стандартизації з причин, які здаються обґрунтованими — наприклад, універсальні рішення часто піддаються вдосконаленню на практиці. Але лише тому, що щось можна було покращити в одному місці або для однієї частини ланцюга постачання, не означає, що

економія буде варта витрат на введення винятків із інших стандартизованих процедур. Хороші лідери будуть звертати увагу та вдумливо розглядати ситуації, коли винятки приносять більше цінності, ніж вони забирають, додаючи тертя системі[13].

Одним із найкращих способів боротьби з неефективністю є підвищення якості, своєчасності та повноти інформації про відстеження. Знання того, де все з точністю до лічильника та хвилини, може бути величезною перевагою в управлінні динамічним ланцюжком поставок, особливо якщо задіяні партнери, які можуть отримати вигоду від передбачуваності та попереднього повідомлення про те, що ви робите.

В таблиці 1.2 викладено деякі стратегії та технології для покращення видимості міжнародної логістичної системи в розвитку міжнародних економічних відносин.

Таблиця 1.2

Стратегії та технології для покращення видимості міжнародної логістичної системи в розвитку міжнародних економічних відносин

Стратегія/Технологія	Опис	Переваги
Відстеження та відстеження	Система, яка дозволяє логістичним компаніям відстежувати місцезнаходження та статус відправлень у режимі реального часу за допомогою GPS, RFID або інших технологій.	Покращує видимість ланцюга постачання, дозволяючи компаніям швидко реагувати на збої та надавати клієнтам точні оцінки доставки. Може покращити задоволеність клієнтів і зменшити витрати, пов'язані з управлінням запасами та транспортуванням.
Аналітика даних	Використання програмних інструментів і алгоритмів для аналізу логістичних даних і отримання уявлень про продуктивність ланцюга постачання, тенденції та ризики.	Допомагає логістичним компаніям оптимізувати роботу, зменшити витрати та визначити можливості для зростання. Може підвищити ефективність ланцюга постачання та оперативність реагування, що призведе до кращого обслуговування клієнтів і підвищення конкурентоспроможності.
Блокчейн	Децентралізована цифрова книга, яка забезпечує безпечний, прозорий і захищений від фальсифікацій запис і обмін даними в мережі учасників.	Може покращити видимість і відстежуваність ланцюга постачання, зменшуючи ризик шахрайства та підробок. Також може оптимізувати транскордонну торгівлю, зменшивши потребу в посередниках і документообігу.
Інтернет речей (IoT)	Мережа фізичних	Може ввімкнути відстеження поставок

	пристроїв, транспортних засобів та інших об'єктів із вбудованими датчиками, програмним забезпеченням і з'єднанням для забезпечення обміну даними та автоматизації.	у режимі реального часу, контроль рівня запасів і прогнозне обслуговування обладнання. Може підвищити ефективність ланцюга постачання та зменшити витрати, пов'язані з оплатою праці та транспортуванням.
Хмарні обчислення	Використання віддалених серверів для зберігання, керування та обробки даних, що дозволяє користувачам отримувати доступ до програм і послуг через Інтернет.	Може забезпечувати співпрацю в режимі реального часу та обмін даними між партнерами з логістики, зменшуючи затримки та помилки, пов'язані з ручними процесами. Може також підвищити масштабованість і гнучкість, дозволяючи логістичним компаніям адаптуватися до мінливих умов ринку.

Джерело: створено автором

Дані, отримані за допомогою покращення видимості, можуть також допомогти бізнесу визначити та діагностувати інші джерела неефективності.

Елементи керування:

Оскільки операції поширюються між географічними регіонами, країнами та партнерами, впровадження засобів контролю може допомогти операціям функціонувати в рамках встановлених параметрів, особливо коли їх важко спостерігати безпосередньо (табл. 1.3). Покладання офіційної відповідальності за результати та показники на людей на місцях і проведення регулярних внутрішніх аудитів може забезпечити безперебійну роботу операцій відповідно до специфікацій. Аудиторам може бути доцільно прийняти мислення, що вони готові допомогти команді, оскільки офіційні аудити можуть лякати й створювати ворожий тон у важливих командах і партнерах, якщо до них не звертатися обережно [14].

Таблиця 1.3

Елементи керування міжнародною логістичною системою та їхню роль у розвитку міжнародних економічних відносин

Елемент керування	Опис	Роль у міжнародних економічних відносинах
Планування та координація	Систематична організація логістичних процесів, планування операцій та взаємодія з партнерами з	Забезпечує ефективне та ефективне керування логістичними процесами, зниження витрат та підвищення якості обслуговування клієнтів.

	метою досягнення спільних цілей.	
Транспортування	Фізичний перевізник вантажів з місця відправлення до місця призначення.	Забезпечує безперебійний та своєчасний перевіз вантажів через кордони, підвищує доступність та конкурентоздатність товарів та послуг.
Зберігання та управління запасами	Управління рухом товарів та матеріалів від місця виробництва до місця зберігання та підтримання оптимального рівня запасів.	Забезпечує підтримку продуктивності та ефективності виробництва, зменшення часу відгуку та витрат на запаси.
Інформаційний обмін	Обмін даними між різними учасниками логістичної системи з метою забезпечення ефективного та точного контролю над рухом товарів.	Забезпечує підвищення прозорості та відкритості логістичних процесів, зниження часу відгуку та покращення якості обслуговування клієнтів.

Джерело: створено автором

Зв'язок:

Важливість гарної комунікації між членами команди може здатися очевидною, але великі організації, які співпрацюють з іншими великими організаціями, часто мають реальні перешкоди для швидкого спілкування між людьми, які хочуть координувати зусилля, ставити запитання чи поширювати передовий досвід. Є історії з реальних компаній, коли двом людям потрібен був дозвіл від обох їхніх керівників (який лише іноді отримували), щоб провести 15-хвилинну розмову, щоб поставити одне одному запитання та узгодити логістичне завдання. Краще зробити навпаки: не дозволяйте своїм співробітникам просто спілкуватися з тими людьми, з якими їм потрібно; заохочуйте їх і полегшуйте це[15].

Тверді партнерські відносини:

Наявність відповідних партнерів може створити або зламати глобальний ланцюг поставок. Працюючи далеко один від одного в різних часових поясах, працюючи в різних бізнес-культурах, розмовляючи різними рідними мовами та володіючи різними сферами знань, деяким компаніям важко побудувати продуктивні, довірчі стосунки. Але це варте інвестицій. Хороші партнери знайомляться з бізнесом один одного, активно допомагають один одному та діляться інформацією, яка може бути корисною та підготувати до мінливих економічних умов. Різниця між партнером, яким ви повинні керувати агресивно,

і партнером, з яким ви можете будувати, може бути різницею між зростанням і стагнацією для міжнародного бізнесу[16].

В таблиці 1.4 описано тверді партнерські відносини міжнародної логістичної системи та їх роль у розвитку міжнародних економічних відносин:

Таблиця 1.4

Тверді партнерські відносини міжнародної логістичної системи та їх роль у розвитку міжнародних економічних відносин

Партнерські відносини	Опис	Роль у міжнародних економічних відносинах
Спільна стратегія	Організація спільної роботи та формування одної стратегії для досягнення спільної мети.	Забезпечує ефективну координацію та співпрацю між учасниками логістичної системи, зниження витрат та підвищення якості обслуговування.
Взаємна залежність	Створення взаємної залежності між учасниками логістичної системи на підставі спільних інтересів та цілей.	Забезпечує стабільність та надійність логістичних процесів, зниження ризиків та підвищення конкурентоспроможності.
Взаємна довіра	Розвиток відносин на основі взаємної довіри між учасниками логістичної системи.	Забезпечує ефективну комунікацію, зменшення ризиків та підвищення якості обслуговування клієнтів.
Довгострокові відносини	Формування відносин на довгостроковій основі з метою досягнення спільних цілей та інтересів.	Забезпечує стабільність та надійність логістичних процесів, підвищення конкурентоспроможності та зменшення витрат.
Взаємодія з постачальниками	Довгострокові та стабільні відносини зі стабільними постачальниками, що забезпечують сталі поставки продукції.	Дозволяє забезпечити стабільність виробництва, зменшення затрат на знаходження нових постачальників та підвищення якості товарів.
Взаємодія з клієнтами	Довгострокові та стабільні відносини зі стабільними клієнтами, що забезпечують сталі замовлення продукції.	Дозволяє забезпечити стабільність збуту, зменшення ризику несплати за товари та підвищення довіри до бренду.
Взаємодія з логістичними партнерами	Створення довгострокових відносин з іншими логістичними компаніями, що дозволяє забезпечити комплексні логістичні послуги та зменшення затрат на їх надання.	Дозволяє забезпечити комплексні послуги, зменшення ризику невиконання обов'язків з боку партнерів та збільшення обсягів бізнесу.
Взаємодія з державними органами	Взаємодія з урядовими органами для забезпечення дотримання митних та інших правил та норм.	Дозволяє забезпечити дотримання правил та норм, зменшення ризику штрафів та інших негативних наслідків

Джерело: створено автором

Зростаюче багатство торгівлі призвело до зростання національних і міжнародних ринків товарів і послуг. Тисячі нових товарів і послуг були представлені в минулому, і зараз вони продаються та поширюються серед споживачів у всіх регіонах світу. Щоб подолати виклики розширених ринків і збільшення кількості нових продуктів і послуг, бізнес збільшився в обсязі та ускладнився. Багатозаводські операції замінили окремі заводи [17].

Розподіл продуктів від місця походження до місця споживання став надзвичайно важливою складовою валового внутрішнього продукту (ВВП) розвинених країн. Враховуючи використання землі, праці та капіталу, а також вплив на рівень життя, логістика — це, очевидно, великий бізнес.

Як важливий компонент, логістика впливає на рівень інфляції, відсотки, продуктивність, витрати на енергію та доступність, а також інші аспекти економіки. Підвищення продуктивності країни позитивно впливає на ціни, що сплачуються за товари та послуги, національний платіжний баланс, оцінку валюти, здатність ефективно конкурувати на глобальних ринках, прибутки галузі (вища продуктивність передбачає нижчі витрати на виробництво та розповсюдження еквівалентну кількість продукту), наявність інвестиційного капіталу та економічне зростання, що веде до вищого рівня зайнятості [16].

Можливо, найкращим способом проілюструвати роль логістики в економіці є порівняння витрат на логістику з іншими спільними видами діяльності. Сума, витрачена на матеріально-технічне забезпечення, перевищує суму, витрачену на рекламу, вдвічі більше, ніж на національну оборону, і дорівнює сумі, витраченій на медичне обслуговування.

Логістика також підтримує рух і потік багатьох економічних операцій; це важлива діяльність у сприянні продажу практично всіх товарів і послуг. Щоб зрозуміти цю роль з точки зору системи, візьміть до уваги, що якщо товари не прибувають вчасно, клієнти не можуть їх купити.

Якщо товари не надходять у належне місце або в належному стані, продаж не буде здійснено, і, таким чином, постраждає вся економічна діяльність у всьому ланцюжку постачання.

В останні роки ефективне управління логістикою було визнано ключовим елементом у покращенні як прибутковості, так і конкурентоспроможності фірм. Наприкінці 1980-х і на початку 1990-х років обслуговування клієнтів посіло центральне місце в багатьох організаціях. Навіть організації, які раніше дотримувалися «маркетингової концепції», переосмислювали, що означає орієнтуватися на клієнтів. Тенденція до сильної орієнтації на клієнта зберігається й сьогодні. У поєднанні з операційною ефективністю та дієвістю маркетингова орієнтація надає організаціям можливості отримати конкурентну перевагу.

Концепція маркетингу — це «філософія управління маркетингом, яка стверджує, що досягнення організаційних цілей залежить від визначення потреб і бажань цільових ринків і надання бажаного задоволення ефективніше й ефективніше, ніж конкуренти. Іншими словами, концепція маркетингу стверджує, що бізнес існує для задоволення потреб клієнтів. Три найважливіші елементи концепції маркетингу - це «задоволення споживача», «інтеграція зусиль» і «прибуток компанії». Логістика відіграє ключову роль у досягненні успіху фірми. Будь-які маркетингові зусилля повинні об'єднувати ідеї наявності правильного продукту за правильною ціною в поєднанні з правильною рекламою та доступності в потрібному місці — це чотири Р маркетингове злиття [18].

Логістика відіграє вирішальну роль, особливо в доставці товару в потрібне місце. Варто зазначити щодо створення корисності, продукт або послуга задовольняють споживача лише в тому випадку, якщо вони доступні клієнту, коли і де це необхідно. Досягнення задоволеності споживачів вимагає комплексних зусиль як внутрішніх, так і зовнішніх (з постачальниками та кінцевими клієнтами).

Продукт відноситься до набору корисних властивостей або характеристик, які клієнт отримує в результаті покупки. Намагаючись знизити ціну, керівництво може прийняти рішення про зниження якості продукту, виключення функцій продукту, зменшення асортименту продуктів, скорочення

обслуговування клієнтів або гарантійної підтримки або збільшення часу між змінами моделі. Однак будь-яка з цих дій може зменшити привабливість продукту для споживачів, спричинивши втрату клієнтів і, таким чином, зменшення довгострокових прибутків. Щоб уникнути прийняття неправильних рішень, керівництво має розуміти компроміси та взаємозв'язки між логістикою та іншою маркетинговою діяльністю[19].

Сума грошей, яку клієнт платить за продукт або послугу, зазвичай називається ціною. Цінові фактори включають знижки за купівлю в кількості або за роль у кожному з цих елементів декількома способами, що належать до певного класу клієнтів, знижки за оперативну оплату, знижки, домовленості про консигнацію та витрати на доставку.

Постачальник може спробувати збільшити продажі, знизивши ціну на свій продукт або змінивши умови чи пропозицію послуг. Якщо попит на товар, про який йде мова, не є дуже еластичним (тобто продажі різко змінюються через зміни ціни), така стратегія може створити більший обсяг продажів одиниці, але не обов'язково більший прибуток — продажі можуть не зрости настільки, щоб компенсувати нижчу ціну. Це особливо актуально для розвинутих галузей, де попит споживачів є відносно постійним і конкуренція може слідувати за зниженням цін. У таких випадках продажі та прибутковість усієї галузі можуть постраждати[20].

Просування продукту або послуги охоплює як особистий продаж, так і рекламу. У той час як збільшення витрат на рекламу або чисельність прямих продажів може позитивно вплинути на продажі, є момент зменшення прибутку. На цьому етапі витрачені додаткові гроші не дають достатнього збільшення продажів та/або прибутку, щоб виправдати додаткові витрати. Для організацій важливо розуміти, коли вони досягають цього моменту, щоб вони могли уникнути неправильного розподілу коштів.

Наприклад, відділ продажів може бути навчений надавати клієнтам більше послуг з доданою вартістю або інформувати клієнта про додану вартість, яку наразі надає фірма завдяки передовій логістиці.

Обслуговування клієнтів є результатом логістичної системи. Витрати в складі місця маркетингового комплексу підтримують рівень обслуговування клієнтів, що надається організацією. Це включає своєчасну доставку, високі показники виконання замовлень і постійний час доставки. Обслуговування клієнтів є результатом логістичної системи і являє собою витрати фірми на логістику. З іншого боку, коли організація добре працює з усіма елементами комплексу маркетингу, виникає задоволеність споживачів [21;22].

Для багатьох організацій обслуговування клієнтів може бути ключем до отримання конкурентної переваги. Корируючи рівень обслуговування клієнтів відповідно до того, що клієнт бажає і за що готовий платити, організація може одночасно покращити рівень обслуговування та знизити витрати. Усі логістичні компроміси слід розглядати з точки зору їх впливу на обслуговування клієнтів. Щоб виконати цей аналіз, необхідно використовувати концепцію загальних витрат.

Виготовлені вироби мають певну цінність або корисність, тому що зібраний предмет коштує більше, ніж його незібрані компоненти чи сировина. Готовий автомобіль, наприклад, є набагато ціннішим для споживача, ніж його незібрані частини. Цінність або корисність надання матеріалів у завершеному стані називається корисністю форми. Однак для покупця продукт не тільки повинен мати форму корисності, але також повинен бути в потрібному місці, в потрібний час і бути доступним для покупки. Вартість, яка додається до продуктів, крім тієї, що додається шляхом виробництва (корисність форми), може називатися корисністю місця, часу або володіння. Логістична діяльність забезпечує корисність місця та часу, тоді як інша маркетингова діяльність забезпечує корисність володіння.

Керівництво дуже стурбоване доданою вартістю логістики, оскільки покращення корисності місця та часу в кінцевому підсумку відображається на прибутках фірми. Як економія витрат на логістику, так і сильніша маркетингова позиція завдяки вдосконаленій системі логістики можуть призвести до

покращення кінцевих результатів. Чим більше логістика впливає на вартість продукту, тим важливіше управління логістикою.

Корисність місця — це вартість, створена або додана до продукту, завдяки тому, що він доступний для покупки чи споживання в потрібному місці. Логістика безпосередньо відповідає за додавання корисності місця до продуктів, оскільки вона ефективно переміщує сировину, виробничі запаси, а корисність часу — це готові товари від точки походження до точки споживання.

Корисність часу — це цінність, створена шляхом надання чогось доступного в потрібний час. Продукти не такі цінні для клієнтів, якщо вони недоступні саме тоді, коли вони потрібні. Наприклад, компанія з переробки харчових продуктів повинна мати в наявності сировину (продовольчі товари), пакувальні матеріали та інші предмети до того, як розпочнеться виробничий процес або, якщо він уже розпочався, до того, як закінчатися наявні запаси.

Неспроможність отримати ці товари в належний час може призвести до дорогих зупинок виробництва та поставити фірму в не вигідне конкурентне становище. Як буде показано в наступних розділах цієї книги, логістична діяльність поєднується, щоб додати продуктам корисність місця та часу.

Логістика відіграє величезну роль у сучасній економіці. За оцінками, сектор логістики та пошти Великобританії коштує економіці 55 мільярдів доларів і становить 5% ВВП Великобританії. У галузі також зайнято 1,7 млн осіб.

Просто уявіть собі світ, де нічого не доставляється і не транспортується між місцями. Логістика не тільки життєво важлива для галузі дистрибуції, вона зробила дистрибуцію швидкою та ефективною. Насправді, за даними ФТА (Асоціації вантажних перевезень), у 2022 році 186 мільярдів тонно-км вантажів було перевезено вантажними автомобілями. На цьому дуже конкурентному ринку надзвичайно корисно, що компаніям більше не доводиться чекати того, що їм потрібно[24]

Багато компаній покладаються на транспорт і логістику, щоб підтримувати свій бізнес. Сьогодні компанії мають гарну інфраструктуру та

систему ведення записів, яка продовжує вдосконалюватися завдяки розвитку технологій. З часом зростає важливість логістики, фактично це зростання наблизило такі фактори, як складські та інші об'єкти до великих міст. Логістика впливає на підприємства в містах, створюючи більше робочих місць у цих місцях.

Логістика є важливою частиною ланцюжка поставок. Він контролює ефективний прямий і зворотний потік походження товарів і послуг до одержувача. Це означає, що логістика впливає на доставку товарів і на те, як швидко вони можуть дістатися до споживача, знову додаючи конкурентну перевагу іншим підприємствам.

Тренд сторонньої логістики (3PL) зростає. За останнє десятиліття галузь логістики в усьому світі суттєво зросла: 40% організацій зараз використовують 3PL, а вартість галузі становить 750 мільярдів доларів у всьому світі та 174 мільярди доларів у Європі. Це свідчить про збільшення робочих місць для перевізників, власників складських приміщень та брокерів у сфері вантажних перевезень[25]

Величезну частину економіки, яка отримує вигоду від збільшення логістики, становлять технології. Хороша логістична компанія інтегрує всі функції ланцюга постачання в цифрову стратегію. Вони відстежуватимуть замовлення, транспортні засоби та піддони, щоб отримати кращу видимість і вдосконалити свої методи. Ця краща видимість допомагає компаніям оптимізувати потік товарів, скоротити час очікування та керувати своїми витратами. Технологія є важливою частиною логістики, і її використання приносить користь сучасній економіці.

РОЗДІЛ 2. ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

2.1. Логістичні бізнес-процеси складського господарства і товарообігу

Логістичні бізнес-процеси складського господарства та товарообігу в Україні є важливою складовою економіки країни. Будучи ключовим гравцем у глобальному ланцюжку поставок, Україна значною мірою покладається на свої складські та дистриб'юторські мережі, щоб сприяти ефективному переміщенню товарів усередині та за її межами[26]

Ось таблиця з деякими загальними критеріями для логістичних бізнес-процесів управління складом та товарообігом:

Таблиця 2.1

Критерії для логістичних бізнес-процесів управління складом та товарообігом

Критерії	Опис
Критерії для бізнес-процесів управління складом	
Управління запасами	Можливість точного відстеження та управління рівнями запасів
Схема та дизайн складських приміщень	Проектування та планування складу для ефективного використання
Транспортно-розвантажувальне обладнання	Використання такого обладнання, як навантажувачі та конвеєрні системи
Комплектація та пакування замовлення	Процес комплектування та пакування замовлень акуратно та ефективно
Контроль якості	Забезпечення перевірки якості товарів перед виходом зі складу
Безпека	Заходи щодо попередження крадіжок і псування товарів
Екологічні умови	Підтримання відповідних умов, таких як температура та вологість, для певних видів товарів
Системи управління складом	Використання програмного забезпечення для управління складськими операціями та запасами
Навчання та розвиток персоналу	Забезпечення навчання та розвитку персоналу для ефективного виконання своїх обов'язків
Критерії для бізнес-процесів управління товарообігом	
Види і способи транспортування	Види транспорту, які використовуються для переміщення товарів на склад і зі складу, а також способи їх транспортування
Маршрутизація та	Планування та оптимізація маршрутів і графіків перевезення

планування	вантажів
Стеження та трасування	Можливість відстежувати вантажі в дорозі для забезпечення своєчасної доставки
Митні та прикордонні процедури	Дотримання митних та прикордонних процедур при імпорті та експорті товарів
Управління перевізником і постачальником	Управління відносинами з перевізниками та постачальниками для забезпечення своєчасної та ефективної доставки товарів
Експедирування та консолідація вантажів	Використання експедирування та консолідації вантажів для оптимізації транспортування та зниження витрат
Зворотна логістика	Управління поверненнями та зворотним потоком товарів від клієнтів назад на склад
Безпека та відповідність нормативним вимогам	Дотримання правил безпеки та стандартів, а також управління небезпечними матеріалами
Розташування та мережа складу	Розташування складу та мережа складів, що використовуються для зберігання та розподілу товарів
Моніторинг і звітність у реальному часі	Можливість моніторингу та звітування про логістичні операції в режимі реального часу для оптимізації та підвищення ефективності

Джерело: <https://assets.ctfassets.net>

Складське господарство в Україні передбачає прийом, зберігання та відправлення товарів на різних етапах ланцюга поставок. Це складний процес, який передбачає обробку різних видів товарів, включаючи сировину, готову продукцію та швидкопсувні предмети. Для забезпечення безперебійного руху товарів українські склади використовують складні системи управління запасами, включаючи автоматизовані системи зберігання та пошуку та технологію радіочастотної ідентифікації (RFID)[27].

Крім складського господарства, товарний обіг в Україні передбачає рух товарів по ланцюгу поставок — від місця виробництва до місця споживання. У цьому процесі беруть участь різні учасники, включаючи виробників, дистриб'юторів, оптовиків, роздрібних торговців і постачальників логістичних послуг. Для забезпечення ефективного переміщення вантажів українські логістичні компанії використовують цілий ряд видів транспорту, включаючи автомобільний, залізничний, авіаційний та морський.

Щоб полегшити ефективний обіг товарів, українські логістичні компанії використовують складні системи відстеження та моніторингу, такі як GPS-відстеження та управління запасами в режимі реального часу. Це дозволяє їм

оптимізувати свою роботу, скоротити час доставки та підвищити надійність доставки[28].

Проте логістичні бізнес-процеси складування та обігу товарів в Україні стикаються з кількома проблемами, включаючи недостатню інфраструктуру, бюрократичну тяганину та корупцію. Ці проблеми можуть спричинити затримки, збільшити витрати та знизити ефективність ланцюжка поставок.

Щоб подолати ці виклики, українські логістичні компанії інвестують у модернізацію своєї діяльності та розширення своїх мереж. Вони також співпрацюють з урядом, щоб оптимізувати митні процедури та покращити інфраструктуру, зокрема автомобільні, залізничні та портові споруди.

Логістичні бізнес-процеси складування та товарообігу в Україні є життєво важливими для економіки країни. Зіштовхнувшись із кількома викликами, українські логістичні компанії докладають значних зусиль для вдосконалення своєї діяльності та інфраструктури, що зрештою принесе користь усьому ланцюжку поставок[29].

Одним із основних факторів, що впливають на логістичні бізнес-процеси складського зберігання та товарообігу в Україні, є географічне розташування країни. Україна має стратегічне розташування між Європою та Азією, що робить її важливим транзитним вузлом для товарів, що переміщуються між двома регіонами. Це дає можливість українським логістичним компаніям отримати вигоду від свого розташування та розширити свою діяльність.

Ще однією проблемою, з якою стикається логістична галузь в Україні, є брак кваліфікованої робочої сили. Галузь потребує цілого ряду професіоналів, включаючи менеджерів складів, координаторів логістики та транспортних спеціалістів. Щоб вирішити цю проблему, українські логістичні компанії інвестують у навчальні програми та співпрацюють із навчальними закладами для розвитку кваліфікованої робочої сили.

Крім того, українська логістична галузь жорстко зарегульована, із суворими процедурами митного та прикордонного контролю. Це може призвести до затримок і збільшення витрат для компаній. Щоб вирішити цю

проблему, український уряд запровадив кілька ініціатив щодо спрощення митних процедур і зменшення бюрократії, включаючи впровадження системи «єдиного вікна» для митного оформлення[30].

Українська логістична галузь також стикається з проблемами, пов'язаними з інфраструктурою, зокрема у сфері транспорту. Дорожня інфраструктура, зокрема, часто є невідповідною, що призводить до вузьких місць і затримок у ланцюзі поставок. Щоб вирішити цю проблему, уряд розпочав програму розвитку інфраструктури, включаючи розширення автомобільних доріг і модернізацію залізничного транспорту.

Загалом, логістичні бізнес-процеси складування та товарообігу в Україні є складними та багатограними, що включають низку зацікавлених сторін та факторів. Зіштовхнувшись із кількома викликами, українські логістичні компанії докладають значних зусиль для вдосконалення своєї діяльності та інфраструктури, що зрештою принесе користь усьому ланцюгу постачання та сприятиме економічному зростанню країни.

За індексом ефективності логістики (LPI) Світового банку в 2021 році Україна посіла 64 місце серед 160 країн. LPI вимірює ефективність логістичних операцій у країнах за шістьма компонентами: митниця, інфраструктура, міжнародні перевезення, якість і компетентність логістики, відстеження і відстеження, і своєчасність. Оцінка України в 2021 році склала 2,93 з 5, що вказує на можливість покращення логістичних операцій[31].

Що стосується складських приміщень, то у звіті Colliers International, глобальної компанії з надання послуг у сфері нерухомості, загальний фонд сучасних складських приміщень в Україні досяг 4,6 мільйона квадратних метрів у 2020 році, що на 12% більше, ніж у 2021 році. Більшість з цього площі зосереджено в Київській області (36%), за нею йдуть Львівська та Харківська (по 11%).

Щодо товарообігу, то найбільшими експортними товарами України у 2020 році були залізо та сталь (23,5% від загального експорту), зернові (14,2%), мінеральне паливо (11,7%) та машини (6,7%), повідомляє Центр міжнародної

торгівлі. Найбільшими імпортними партнерами України в тому ж році були Китай (14,2%), Німеччина (9,8%)[32].

На рис. 2.1 представлено динаміку торгівлі України продукцією АПК в 2020 році (додаток А).

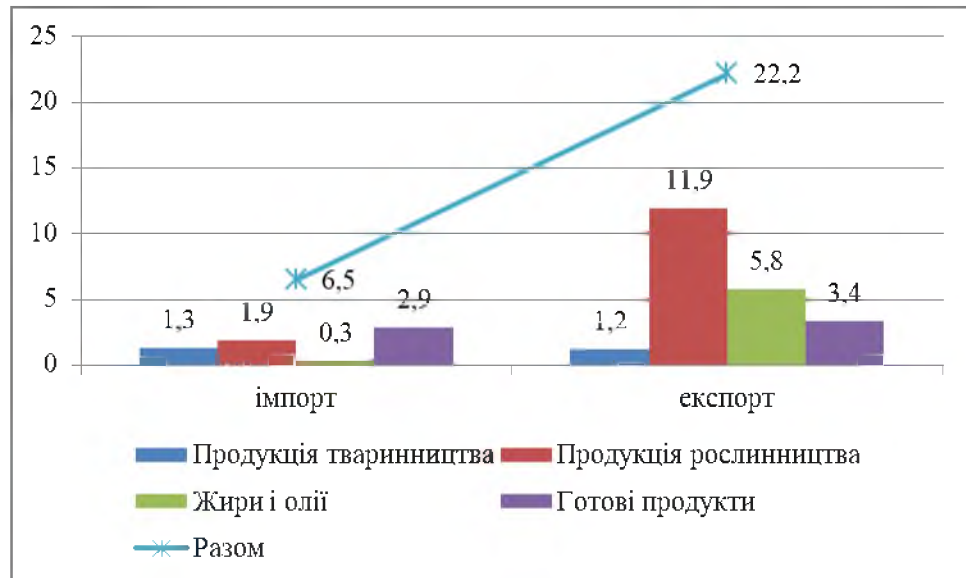


Рис.2.1 Найбільший експорт товарами України у 2020

Крім того, Україна є частиною Євразійського економічного союзу (ЄАЕС), який сприяє вільному переміщенню товарів і послуг між державами-членами, включаючи Вірменію, Білорусь, Казахстан, Киргизстан. Ця угода допомагає оптимізувати митні процедури та зменшити бюрократію для товарів, що переміщуються між державами-членами.

Звичайно, ось додаткова інформація про логістичні бізнес-процеси складського зберігання та товарообігу в Україні [33]:

Згідно зі звітом DHL, глобальної логістичної компанії, галузь логістики в Україні становить приблизно 7% ВВП країни та налічує близько 2,5 мільйонів людей.

Отже, пандемія COVID-19 суттєво вплинула на логістичні операції в Україні, спричинивши перебої в ланцюгах постачання та зниження попиту на деякі товари. Однак пандемія також прискорила впровадження цифрових технологій у логістичні операції, такі як електронна комерція та безконтактна доставка.

Український уряд реалізував кілька ініціатив щодо покращення логістичної інфраструктури та діяльності в країні, включаючи розробку національної логістичної стратегії та інвестиції в інфраструктурні проекти, такі як розширення автомобільних доріг і будівництво нових аеропортів і морських портів.

За видами транспорту автомобільний транспорт є найпоширенішим видом транспорту вантажів в Україні, на нього припадає близько 80% загального обсягу вантажоперевезень. Проте спостерігався поштовх до збільшення використання залізничного та водного транспорту, щоб зменшити вплив логістичних операцій на навколишнє середовище.

Українська логістична галузь стикається з кількома проблемами, включаючи корупцію, неефективні митні процедури та невідповідну транспортну інфраструктуру в деяких регіонах. Однак існують також можливості для зростання та розвитку, зокрема у сферах електронної комерції та логістичних технологій.

2.2. Оцінка транспортного потенціалу України

Україна має значний транспортний потенціал завдяки своєму стратегічному розташуванню на перехресті основних транзитних шляхів між Європою та Азією. Транспортна інфраструктура країни включає різноманітні види транспорту, включаючи автомобільний, залізничний, повітряний та водний транспорт. У цій оцінці ми будемо оцінювати транспортний потенціал України з точки зору її інфраструктури, видів транспорту та логістичних операцій[34].

Україна має розгалужену транспортну інфраструктуру, включаючи понад 169 тис. км доріг, понад 23 тис. км залізниць, 40 аеропортів і кілька морських портів. Однак якість і стан інфраструктури відрізняються в різних регіонах країни, причому деякі райони стикаються зі значними проблемами, такими як недостатня транспортна інфраструктура та неналежне обслуговування. Український уряд реалізував кілька ініціатив щодо покращення транспортної

інфраструктури країни, включаючи будівництво нових автомобільних доріг, модернізацію залізниць та інвестиції в портову інфраструктуру.

Автомобільний транспорт є найпоширенішим видом транспорту в Україні, на нього припадає близько 80% загального обсягу перевезень вантажів. Україна має добре розвинену мережу доріг, яка з'єднує великі міста країни. Залізничний транспорт також є важливим видом транспорту, оскільки кілька основних залізничних маршрутів з'єднують Україну з іншими країнами Європи та Азії. Водний транспорт переважно використовується для перевезення вантажів через морські порти країни, з яких найбільше значення мають порти Одеса і Чорноморськ. Україна також має зростаючий сектор повітряного транспорту, де кілька аеропортів здійснюють внутрішні та міжнародні рейси[35;36].

На ринку вантажних перевезень України станом на кінець 2021 р. частка автомобільного транспорту порівняно з іншими видами транспорту становила 73%, залізничного – 20%, морського – 0,12%, річкового – 0,22% (рис. 2.2).

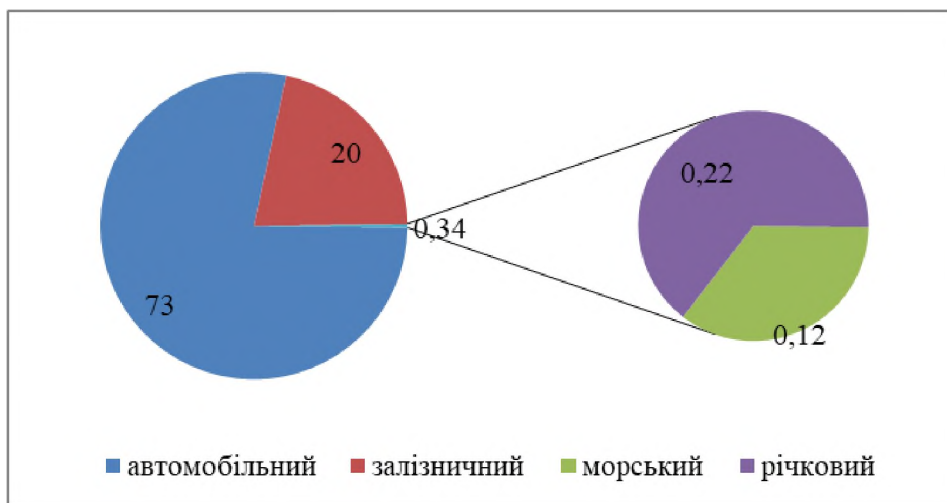


Рис 2.2 Розподіл перевезень вантажів за видами транспорту у 2021 р.

Україна посіла 66 місце зі 160 країн щодо логістичної ефективності, набравши 2,83 бала. Такі дані нового рейтингу Світового банку Logistics Performance Index (LPI) 2020. У порівнянні з попередньою версією рейтингу

(дослідження проводиться один раз на два роки) країна в загальному заліку піднялася на 14 позицій. Україна розташувалася між Сербією і Єгиптом, а на пострадянському просторі стала третьою після Естонії (3,31 бала і 36 місце) та Литви (3,02 бала і 54 місце). Всього рейтинг включає п'ять напрямків, за якими проведені дослідження. У розділі "митні процедури" Україна набрала 2,49 бала, по інфраструктурі — 2,22 бала, по міжнародному транспортуванню вантажів — 2,83 бала, по логістичній компетентності — 2,84 бала, з відстеження вантажів — 3,11 бала, по своєчасності доставки — 3,42 бала

Транспортна система України має низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та обмежує вихід української продукції на світовий транспортний ринок. Високі витрати на транспортування становлять близько 40 відсотків загальної вартості продукції.

Мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів займають в Україні не більше 0,5 відсотка транспортного ринку, за цим показником Україна відстає від держав — членів ЄС та інших розвинутих держав світу. Транспортна система України межує з Трансєвропейською транспортною мережею (TEN-T), але поки що спостерігається низький рівень її інтеперабельності та загальне технологічне відставання від TEN-T [1]. Для транспортної галузі наведене виражається, зокрема, у зменшенні транзитних перевезень через Україну, неспроможності надавати якісні транспортні послуги під час експортних перевезень, що також має негативний вплив на конкурентоспроможність та ефективність національної економіки.

Український ринок міжнародних транспортних перевезень, станом на кінець 2021р., поділений таким чином: ПАТ «КВК «РАПІД»» - 29,4%; DP Trans, Ltd - 28,3%; ARITransExpedition 14,2%; Eximp Ltd - 12,6%, DB Schenker - 11,2%, інші – 4,3%

Логістична галузь в Україні становить приблизно 7% ВВП країни, у ній працює близько 2,5 мільйонів людей. Сектор складського господарства зазнав значного зростання в останні роки: загальний запас сучасних складських

приміщень збільшився на 12% у 2020 році порівняно з попереднім роком. Більшість складських площ зосереджена в Київській області, але також є значні складські потужності в інших регіонах країни. Товарообіг в Україні в основному здійснюється за рахунок автомобільного транспорту, але спостерігається поштовх до збільшення використання залізничного та водного транспорту, щоб зменшити вплив логістичних операцій на навколишнє середовище.

Україна має значний транспортний потенціал завдяки своєму стратегічному розташуванню, різноманітності видів транспорту та розвитку логістичної галузі. Однак існує також кілька проблем, з якими стикається транспортна інфраструктура країни, наприклад, недостатнє технічне обслуговування та неадекватна транспортна інфраструктура в деяких регіонах. Незважаючи на ці виклики, ініціативи українського уряду щодо покращення транспортної інфраструктури та логістичних операцій допомагають стимулювати зростання та розвиток сектора[37].

Транспортний потенціал України додатково посилюється її стратегічним розташуванням між Європою та Азією, де країна є воротами до Кавказу та Центральної Азії. Транспортний сектор України також виграє від свого членства в кількох міжнародних організаціях, зокрема в Європейській економічній комісії ООН (ЄЕК ООН) та Міжнародному транспортному форумі (МТФ), які надають можливості для співпраці та співпраці з питань, пов'язаних з транспортом.

За останні роки український уряд реалізував кілька ініціатив щодо покращення транспортної інфраструктури країни та логістичних операцій. Однією з таких ініціатив є розробка національної логістичної стратегії, яка спрямована на підвищення ефективності транспортних і логістичних операцій і сприяння сталому зростанню в секторі. Уряд також інвестував у кілька інфраструктурних проектів, включаючи модернізацію залізниць і будівництво нових автомагістралей.

Повномасштабне вторгнення російської федерації 24 лютого змінило життя та призвело до складної економічної ситуації в Україні. У непростому становищі опинився бізнес, що надало розуміння негайного переходу підприємств в екстрений режим роботи. Сфера бізнесу зазнала більших втрат, чим за два роки пандемії. Більшість підприємств припинили роботу через декілька причин:

- територія окупована і ведуться військові дії;
- проблеми з логістикою та нестача запасів сировини.

Питання перебудови системи логістики є другим, після проблеми вторгнення російських військових. Війна призвела до відсутності морських перевезень, які поставляли за приблизними даними близько 65% всього експорту, блокування авіаперевезень, погіршення функціонування залізничних шляхів та ускладнення роботи автомобільного транспорту.

Крім того, розбомблено багато складів та логістичних центрів, обірвались поставки сировини з найбільших виробничих міст (Харкова, Запоріжжя, Маріуполя, Херсона, Одеси тощо) через проведення бойових дій на територіях. Такі умови призвели до наступних наслідків: втрата налагоджених логістичних маршрутів, збільшення часу доставки, значне підвищення ціни за перевезення, зменшення запасів товару на складах. У ситуації, що склалась актуальною проблемою виступає питання побудови та оптимізації нових маршрутів за мінімальних витрат та з найбільшою продуктивністю. Підприємства мають знаходити альтернативні варіанти побудови логістики, оскільки недосконалість логістичної діяльності може спричинити вимушене закриття компанії через відсутність можливості поповнювати запаси матеріальних ресурсів.

Незважаючи на ці виклики, транспортний сектор України залишається важливим рушієм економічного зростання та конкурентоспроможності. Сектор має значний потенціал для подальшого зростання та розвитку, зокрема в сферах цифровізації та сталого розвитку. Продовжуючи інвестувати в транспортну інфраструктуру та логістичні операції, Україна може отримати вигоду від свого

стратегічного розташування та транспортного потенціалу, щоб стати ключовим гравцем у світовій логістичній галузі.

Крім ініціатив та інвестицій уряду, транспортний сектор України також підтримується рядом приватних компаній та організацій. Наприклад, Українська асоціація міжнародних автомобільних перевізників (АсМАП) представляє інтереси автоперевізників і працює над сприянням розвитку автотранспортної галузі в Україні. Асоціація портів України (АУП) є платформою для співпраці та діалогу між портовими операторами, судноплавними компаніями та іншими зацікавленими сторонами у секторі морського транспорту[38].

Транспортний сектор в Україні також стикається з деякими проблемами, які необхідно вирішити, щоб повністю реалізувати свій потенціал. Одним із головних викликів є потреба покращити якість і безпеку транспортної інфраструктури, особливо в сільській місцевості, де дороги та інша транспортна інфраструктура часто є неадекватною або погано обслуговується. Ще одним викликом є необхідність вирішення проблем корупції та регулювання, які можуть перешкоджати зростанню та розвитку транспортного сектору.

Нарешті, транспортний сектор України також має значний потенціал для сталого розвитку, зокрема у сферах енергоефективності та захисту навколишнього середовища. Інвестуючи в екологічно чистіші та ефективніші види транспорту, такі як електромобілі та залізничний транспорт, Україна може зменшити свій вуглецевий слід і зробити внесок у глобальні зусилля по боротьбі зі зміною клімату. Крім того, заохочуючи практику сталої логістики, як-от використання інтермодального транспорту та впровадження принципів циклічної економіки, Україна може зменшити відходи та сприяти ефективному використанню ресурсів[39].

Загалом, транспортний потенціал України є значним, і за останні роки країна зробила значні кроки у покращенні транспортної інфраструктури та логістичних операцій. Незважаючи на те, що все ще існують деякі виклики, які потребують вирішення, майбутнє для транспортного сектору України виглядає

яскравим із можливостями для зростання та розвитку як на внутрішньому, так і на міжнародному ринках[40].

Варто також, формувати основні критерії оцінювання транспортного потенціалу в Україні, щоб бачити конкретніше:

Таблиця 2.2.

Основні критерії оцінювання транспортного потенціалу в Україні

Критерії оцінювання	Оцінка транспортного потенціалу України
Географічне положення	Україна має стратегічне розташування між Європою та Азією, слугуючи воротами до Кавказу та Центральної Азії.
Членство в міжнародних організаціях	Членство України в Європейській економічній комісії ООН (ЄЕК ООН) та Міжнародному транспортному форумі (МТФ) відкриває можливості для співпраці та взаємодії з питань, пов'язаних із транспортом.
Національна логістична стратегія	Розробка національної логістичної стратегії спрямована на підвищення ефективності транспортних і логістичних операцій і сприяння сталому зростанню в секторі.
Розвиток інфраструктури	Уряд інвестував у кілька інфраструктурних проєктів, включаючи модернізацію залізниць і будівництво нових автомагістралей.
Цифровізація	Пандемія COVID-19 прискорила впровадження цифрових технологій у транспортні та логістичні операції, такі як електронна комерція та безконтактна доставка.
Підтримка приватного сектора	Приватні компанії та організації, такі як Українська асоціація міжнародних автомобільних перевізників та Асоціація українських портів, підтримують розвиток транспортної галузі в Україні.
Виклики	Виклики включають необхідність покращення якості та безпеки транспортної інфраструктури, вирішення проблем корупції та регулювання, а також сприяння сталому розвитку.
Можливості	Можливості для зростання та розвитку існують як на внутрішньому, так і на міжнародному ринках, зокрема в сферах цифровізації та сталого розвитку.

Джерело: створено автором

Транспортний потенціал України підтримується різноманітністю видів транспорту, включаючи автомобільний, залізничний, повітряний та морський транспорт. Країна має добре розвинену мережу доріг — понад 170 тис. км доріг, у тому числі багато сучасних автошляхів. Залізнична система також є розгалуженою, має понад 23 000 км колій, і є важливим видом транспорту як для пасажирів, так і для вантажів.

В Україні є кілька міжнародних аеропортів, у тому числі міжнародний аеропорт «Бориспіль» у Києві та міжнародний аеропорт «Львів» імені Данила Галицького, які забезпечують пряме сполучення з великими містами Європи,

Близького Сходу та Північної Америки. Крім того, в Україні є кілька морських портів, у тому числі Одеський порт і Чорноморськ, які є важливими вузлами для морського транспорту та логістики[41;42].

За останні роки Україна досягла значного прогресу в підвищенні ефективності свого транспортного сектору, зосередившись на цифровізації та сталому розвитку. Наприклад, уряд реалізував низку ініціатив щодо сприяння використанню електромобілів і розвитку екологічно чистих джерел енергії на транспорті, таких як сонячні зарядні станції для електромобілів.

З точки зору міжнародної торгівлі, транспортний сектор України відіграє ключову роль у сприянні переміщенню товарів між Європою та Азією. Стратегічне розташування країни в поєднанні з добре розвиненою транспортною інфраструктурою та логістичними операціями робить її привабливою для компаній, які прагнуть отримати доступ до обох ринків[43].

Загалом, транспортний потенціал України є значним, з добре розвиненою транспортною інфраструктурою та логістичними операціями, які підтримуються як державою, так і приватним сектором. Незважаючи на те, що все ще існують деякі проблеми, які необхідно вирішити, країна досягла значних успіхів за останні роки, щоб підвищити ефективність і сталість свого транспортного сектору, позиціонуючи себе як ключового гравця в глобальній логістичній галузі.

РОЗДІЛ 3. ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОЇНТЕГРАЦІЇ

3.1. Основні проблеми та перспективи та тенденції розвитку міжнародної логістичної системи України в умовах євроінтеграції

Інтеграція України до Європейського Союзу (ЄС) призвела до значних змін у логістичній системі країни, створивши як виклики, так і можливості для її розвитку. Одним із головних викликів, з якими стикається Україна, є необхідність гармонізації транспортних та логістичних норм із правилами ЄС, що вимагає значних реформ та модернізації сектора.

Однією з головних проблем міжнародної логістичної системи України є стан транспортної інфраструктури. Незважаючи на нещодавні інвестиції в розвиток інфраструктури, дороги та залізниці країни потребують подальшої модернізації та вдосконалення. Це призводить до довшого часу транзиту та вищих транспортних витрат, що може стати перешкодою для торгівлі та інвестицій[44].

Іншою проблемою є відсутність стандартизації та координації в логістичній галузі. В Україні працює багато малих і середніх логістичних компаній, яким часто не вистачає ресурсів і досвіду, щоб відповідати міжнародним стандартам і надавати послуги високої якості. Як наслідок, існує потреба в більшій співпраці та координації між постачальниками логістичних послуг для підвищення ефективності та надійності логістичних операцій[45;46].

Крім того, корупція та бюрократія залишаються значними перешкодами для розвитку логістичного сектору України. Країна займає погане місце в міжнародних індексах корупції, а складність адміністративних процедур може створювати перешкоди для торгівлі та інвестицій.

Незважаючи на ці виклики, існує декілька перспектив і тенденцій, які вказують на потенціал зростання та розвитку міжнародної логістичної системи України. Стратегічне розташування країни на перехресті Європи та Азії в поєднанні з добре освіченою робочою силою та відносно низькою вартістю робочої сили роблять її привабливим місцем для логістичних операцій. Крім того, зростання впровадження цифрових технологій у логістиці, таких як електронна комерція та блокчейн, відкриває можливості для України модернізувати та покращити свої логістичні операції[47].

Зростання міжнародної торгівлі, зокрема з ЄС, також відкриває можливості для логістичного сектору України. Нещодавно підписана Угода про асоціацію між Україною та ЄС передбачає розширення співпраці та інтеграції у сферах транспорту та логістики, що може призвести до збільшення інвестиційних і торгових потоків.

Розбудова міжнародної логістичної системи України в контексті європейської інтеграції є складним і багатогранним питанням. Хоча є виклики, які необхідно вирішити, є також можливості для зростання та розвитку, які можна використати шляхом більшої співпраці та модернізації. Успішний розвиток українського сектору логістики вимагатиме постійної відданості реформам та інвестиціям, а також зосередженості на покращенні якості та надійності логістичних послуг[48;49].

Іншою важливою тенденцією розвитку української системи міжнародної логістики є посилення уваги до сталого розвитку та екологічних проблем. Оскільки глобальна увага зміщується в бік скорочення викидів вуглецю та досягнення вуглецевої нейтральності, зростає потреба в логістичних операціях використовувати більш стійкі практики.

В Україні реалізується кілька ініціатив для сприяння стійкій логістиці, включаючи розвиток зелених транспортних коридорів і впровадження практики зеленої логістики. Країна також підписала Паризьку угоду про зміну клімату та зобов'язалася скоротити викиди парникових газів на 40% до 2030 року[50].

Застосування практики сталої логістики не тільки допомагає зменшити вплив логістичних операцій на навколишнє середовище, але також може підвищити ефективність і знизити витрати. Наприклад, використання інтермодального транспорту, який передбачає поєднання різних видів транспорту, може зменшити вуглецевий слід логістичних операцій, а також зменшити час і витрати на транзит.

Ще одним трендом розвитку міжнародної логістичної системи України є все більше використання цифрових технологій. Запровадження таких технологій, як хмарні обчислення, штучний інтелект та Інтернет речей (IoT), може підвищити ефективність і надійність логістичних операцій, зменшити витрати та підвищити рівень задоволеності клієнтів.

Крім того, зростання електронної комерції змінює характер логістичних операцій в Україні та в усьому світі. Оскільки все більше і більше споживачів звертаються до онлайн-покупок, зростає потреба в логістичних операціях, які забезпечують швидку та надійну доставку. Це призвело до розробки нових моделей логістики, таких як доставка «останньої милі», і створило можливості для постачальників логістичних послуг виділитися за допомогою технологій та інновацій[51].

Розвиток міжнародної логістичної системи України є складним і динамічним процесом, який формується під впливом низки економічних, соціальних та екологічних факторів. Хоча є виклики, які необхідно вирішити, є також можливості для зростання та розвитку, які можна використати шляхом більшої співпраці, модернізації та інновацій. Оскільки Україна продовжує інтегруватися до Європейського Союзу та світової економіки, її логістичний сектор відіграватиме дедалі важливішу роль у сприянні торгівлі та інвестиціям, а також у сприянні сталому розвитку[52].

Звісно, ось таблиця зі статистичними даними, що стосуються логістичної галузі в Україні:

Таблиця 3.1

Статистичні дані логістичної системи в Україні

Статистика	Дані
Внесок у ВВП (2019)	5,5%
Логістичні витрати у відсотках від вартості товару	20%
Індекс ефективності логістики (2018)	2,79 з 5, займає 64 місце серед 160 країн
Рейтинг Doing Business «Trading Across Borders» (2020)	63 місце з 190 країн
Середній час транзиту з України до ЄС	16-20 днів в залежності від виду транспорту
Всього перевезено вантажів по Україні (2020)	1,5 млрд тонн, що на 6,3% менше, ніж у 2019 році
Обсяг вантажів, перевезених автомобільним транспортом (2020 р.)	Зменшення на 7,8% порівняно з 2019 роком
Обсяг вантажів, перевезених залізницею (2020)	5,5% менше, ніж у 2019 році
Кількість зареєстрованих логістичних компаній (2019)	Приблизно 8500
Зайнятість у секторі логістики (оцінка) (н.д.)	Приблизно 500 тис

Джерело: створено автором

Згідно офіційної вітчизняної статистики, питома вага транспорту, складування, поштової та кур'єрської діяльності склала 6,8 % від загальної вартості ВВП в 2019 році. Протягом десятирічного періоду вона не перевищувала 8 % (рис. 3.1).

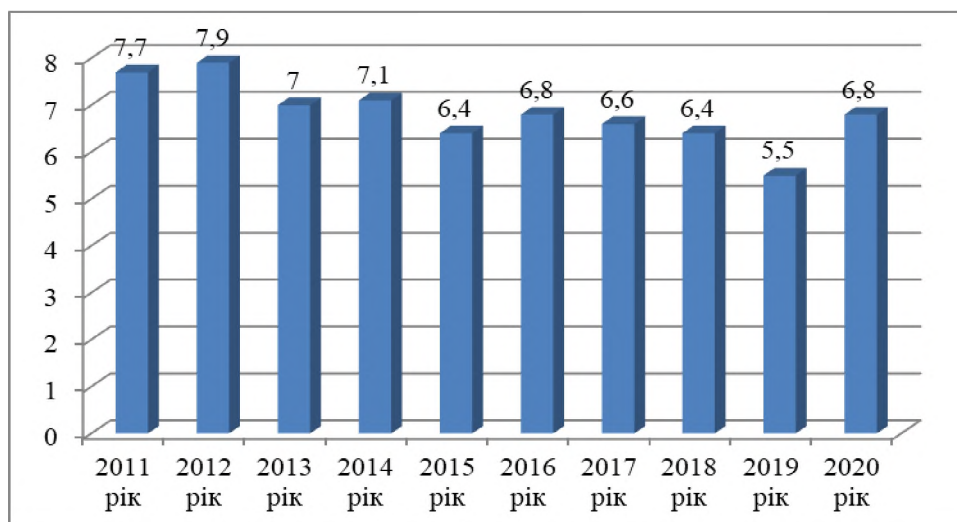


Рис. 3.1 Питома вага транспорту, складського господарства, поштових та кур'єрських послуг у ВВП України, %

Аналіз статистичних даних показав, що в період 2011-2015 рр. обсяги перевезень вантажів всіма видами транспорту мали чітко виражений тренд

спаду, а з 2016 обсяги перевезених вантажів поступово зростають, що говорить про відновлення ринку логістичних послуг (рис. 3.2).

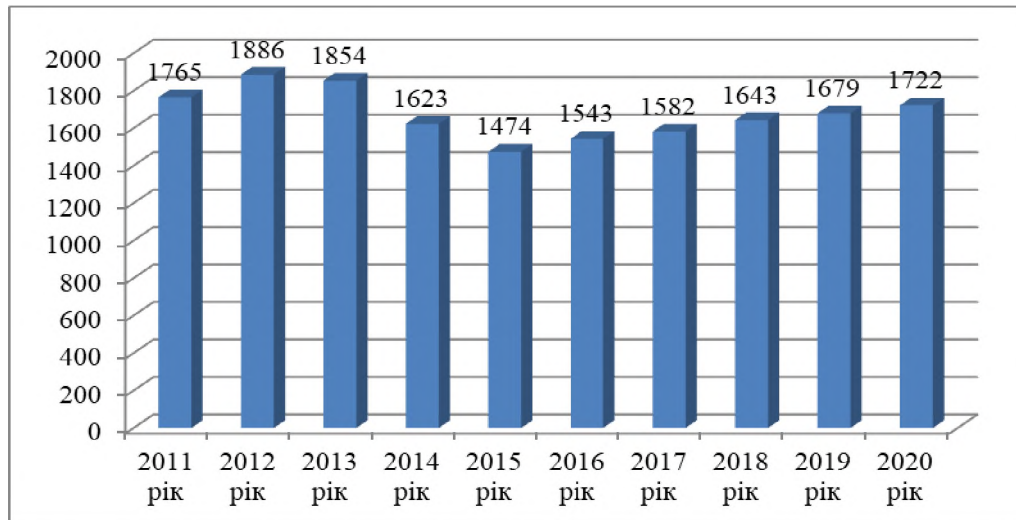


Рис. 3.2 Обсяги перевезень вантажів всіма видами транспорту в Україні, 2011-2020 рр., млн т.

Розмір ринку логістичних послуг також характеризується таким показником, як кількість постачальників логістичних послуг. В 2019 році на ринку України діяло 77,8 тис постачальників логістичних послуг, причому цей показник складає 86 % всіх підприємств економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність». Кількість постачальників логістичних послуг на ринку України постійно змінюється, за 2 роки в період з 2010 по 2012 рр їх кількість зменшилась з 101,2 тис од. до 61,8 тис. од. Потім спостерігалось відновлення, спад і знову збільшення кількості постачальників логістичних послуг на ринку України (рис. 3.3).

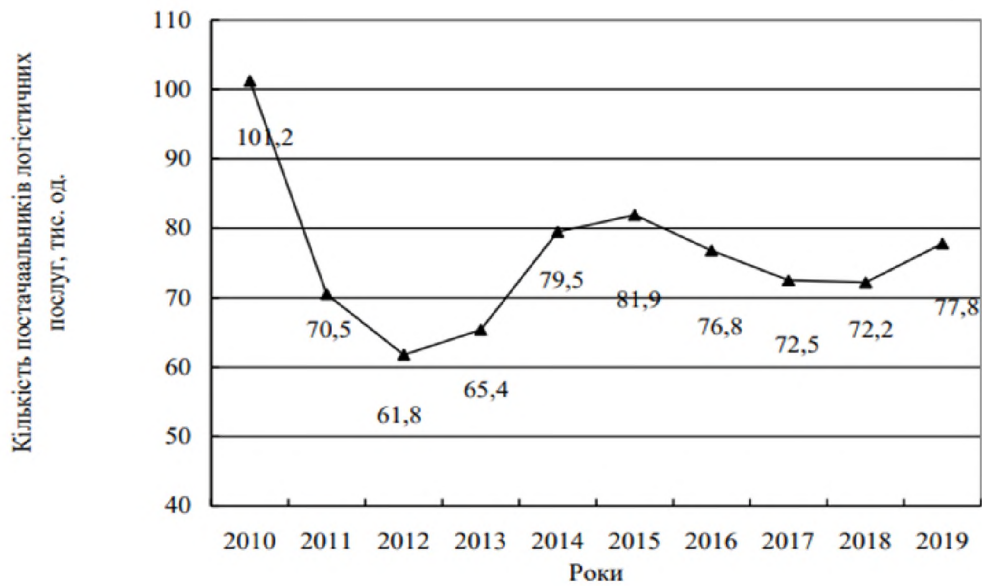


Рис. 3.3 Кількість постачальників логістичних послуг в Україні за 2010-2019 рр., тис. од.

Досліджуючи структурування ринку логістичних послуг України, чітко виокремлюється два сегменти: 55,2 % вантажоперевезення та експедирування та 44,8 % складське господарство та інша допоміжна діяльність в сфері транспорту (рис. 3.4). Це ще раз підтверджує специфіку ринку логістичних послуг України, а саме з точки зору оцінки обсягів транспортних перевезень та складської логістики.

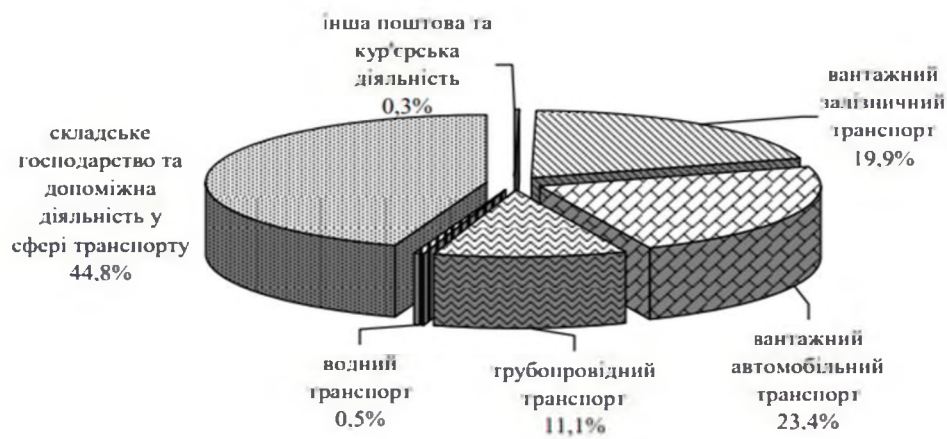


Рис. 3.4 Структура ринку логістичних послуг за обсягом реалізованих послуг суб'єктами господарювання за видами економічної діяльності у 2020 р., млрд грн

Реальний стан та місце транспортно-логістичної системи країни в глобальному середовищі достатньо об'єктивно визначається «Індексом

ефективності логістики» (Logistics Performance Index, LPI), який визначається Світовим Банком один раз на два роки (рис. 3.5)

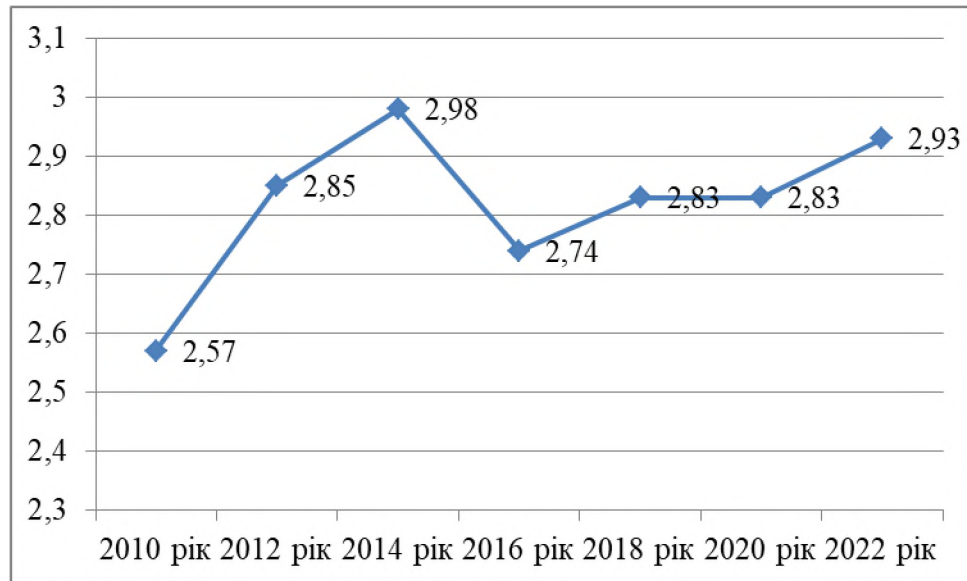


Рис. 3.5 Україна в рейтингу Всесвітнього банку – Logistics Performance Index (LPI)

Отже, Україна відстає від передових Європейських країні майже по всіх напрямкам. Для порівняння: в 2021 році перше місце зайняла Німеччина (4,20 бали), друге – Швеція (4,05 бали), третє – Бельгія (4,04 бали) тощо [19]. Найбільше відставання спостерігається за показником – інфраструктура, що свідчить про відсутність сучасних об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, які здатні задовольнити сьогоденним вимогам надання транспортних та логістичних послуг клієнтам.

Ось деякі додаткові статистичні дані щодо логістичної галузі в Україні[54]:

За даними Державної митної служби України, у 2020 році загальний обсяг експорту з України становив \$49,5 млрд, найбільшими напрямками експорту були Китай, Польща та Німеччина.

Головними експортними товарами з України у 2020 році були зерно, чорні метали та олійні культури.

Загальна вартість імпорту в Україну в 2020 році склала \$52,1 млрд, найбільшими партнерами з імпорту є Китай, Німеччина та Польща.

Основними товарами імпорту в Україну в 2020 році були машини, транспортні засоби та мінеральне паливо.

За даними Українського Логістичного Альянсу, середня вартість логістичних послуг в Україні в 2020 році становила приблизно \$150-200 за тонну при транспортуванні автомобільним транспортом, \$70-90 за тонну при транспортуванні залізницею і \$350-500 за TEU при транспортуванні морем.

У 2020 році загальна протяжність автомобільних доріг в Україні становила приблизно 169 тис. км, лише 42% мережі були в хорошому стані.

Український уряд реалізував кілька проектів з розвитку інфраструктури, включаючи будівництво нового глибоководного порту в Чорноморському регіоні та модернізацію залізничної мережі країни. Пандемія COVID-19 суттєво вплинула на логістичну галузь в Україні: збої в ланцюгах постачання та зміни в поведінці споживачів призвели до зміни попиту на певні продукти та види транспорту.

Отже, основними проблемами, з якими стикається міжнародна логістична система в Україні в контексті євроінтеграції, є слабка інфраструктура, бюрократичні бар'єри та корупція. Проте є також перспективи та тенденції розвитку, зокрема модернізація транспортної та логістичної інфраструктури, зростання електронної комерції та активізація співпраці з європейськими партнерами.

Інші потенційні можливості для розвитку включають розширення мережі українських вантажних повітряних перевезень, удосконалення митних процедур і прикордонного контролю, а також впровадження сучасних логістичних технологій. Незважаючи на ці виклики, галузь логістики в Україні продемонструвала стійкість і готова до зростання в найближчі роки[55].

Звісно, наведемо додаткові деталі щодо основних проблем та перспектив і тенденцій розвитку міжнародної логістичної системи України в умовах євроінтеграції:

Основні проблеми:

Погана інфраструктура: транспортна та логістична інфраструктура України потребує модернізації та оновлення. Багато доріг, залізниць і портів застаріли і не здатні впоратися з обсягом перевезень, необхідним для підтримки процвітаючої галузі логістики.

Бюрократичні бар'єри: складні правила та тривалі адміністративні процедури можуть ускладнити та зробити дорогою логістичним компаніям роботу в Україні.

Корупція: Корупція є серйозною проблемою в Україні та може збільшити витрати на логістичні операції.

Перспективи і тренди:

Модернізація інфраструктури: український уряд запустив кілька ініціатив, спрямованих на модернізацію інфраструктури країни, включаючи будівництво нових портів і автомагістралей, а також модернізацію залізниць.

Зростання електронної комерції: електронна комерція швидко розвивається в Україні, створюючи можливості для логістичних компаній розширювати свою діяльність і надавати інноваційні рішення для доставки «останньої милі».

Розширення співпраці з європейськими партнерами: у міру наближення України до повної інтеграції з Європейським Союзом для логістичних компаній з'являється все більше можливостей співпрацювати з європейськими фірмами та отримувати вигоду від транскордонної торгівлі.

Розширення мережі вантажних повітряних перевезень: Україна має значний потенціал для розширення мережі вантажних повітряних перевезень, зокрема за рахунок розвитку своїх аеропортів і створення нових вантажних хабів.

Запровадження сучасних логістичних технологій: українські логістичні компанії починають запроваджувати сучасні технології, такі як аналітика великих даних, Інтернет речей (IoT) і блокчейн, щоб оптимізувати роботу та підвищити ефективність.

Незважаючи на виклики, галузь логістики в Україні продемонструвала стійкість і готова до зростання в найближчі роки, зокрема, оскільки країна продовжує інтегруватися з Європейським Союзом і інвестує в модернізацію своєї інфраструктури.

3.2. Рекомендації щодо покращення міжнародної логістичної системи України в умовах євроінтеграції

Удосконалення міжнародної логістичної системи України в контексті європейської інтеграції потребує багатопланового підходу, що відповідає основним викликам, що постають перед галуззю. Ось кілька рекомендацій щодо вдосконалення системи логістики в Україні:

Розвиток інфраструктури: український уряд має віддати пріоритет інвестиціям в інфраструктуру для модернізації транспортних і логістичних мереж. Це має включати модернізацію доріг, залізниць і портів, а також розвиток сучасних логістичних центрів і інтермодальних об'єктів.

Регуляторна реформа: Уряд має спростити правила та адміністративні процедури, щоб зменшити бюрократичні бар'єри, з якими стикаються логістичні компанії. Це, зокрема, оптимізація митних процедур, спрощення ліцензійних вимог, скорочення часу та вартості отримання дозволів[56].

Боротьба з корупцією: український уряд повинен зайняти рішучу позицію проти корупції та працювати над усуненням практики, яка підриває ефективність і прозорість логістичних операцій. Це включає забезпечення послідовного та справедливого застосування нормативних актів, підвищення прозорості в процесах закупівель та сприяння етичній бізнес-практиці.

Інвестиції в технології: українські логістичні компанії повинні інвестувати в сучасні технології для підвищення ефективності, зниження витрат і підвищення конкурентоспроможності. Це включає впровадження аналітики великих даних, Інтернету речей (IoT) і блокчейну для оптимізації операцій,

оптимізації маршрутизації та доставки, а також покращення відстеження та відстеження[57].

Освіта та навчання: український уряд має інвестувати в освітні та навчальні програми для розвитку кваліфікованої робочої сили, здатної відповідати вимогам сучасної логістичної галузі. Це включає навчання з управління логістикою, управління ланцюгами поставок і міжнародної торгівлі.

Співпраця з європейськими партнерами: українські логістичні компанії повинні шукати партнерства з європейськими фірмами, щоб отримати вигоду від транскордонної торгівлі та доступу до європейських логістичних мереж. Це включає розвиток партнерства з постачальниками логістичних послуг, створення спільних підприємств та участь у транскордонних логістичних ініціативах.

Зосередженість на сталому розвитку: галузь логістики є основним джерелом викидів парникових газів і погіршення стану навколишнього середовища. Таким чином, українські логістичні компанії повинні надавати пріоритет стійкості, запроваджуючи практики екологічної логістики, такі як використання альтернативних видів палива, оптимізація транспортних маршрутів та впровадження програм переробки та скорочення відходів.

Підвищення безпеки: безпека вантажів і транспортних маршрутів є критичною проблемою для логістичних компаній. Таким чином, український уряд має вжити заходів для посилення заходів безпеки, таких як впровадження передових технологій відстеження та моніторингу, а також інвестування у заходи фізичної безпеки, такі як огороження, відеоспостереження та системи контролю доступу.

Розвивайте спеціалізовані логістичні можливості: українські логістичні компанії повинні зосередитися на розвитку спеціалізованих логістичних можливостей у сферах, де вони мають конкурентні переваги, наприклад, логістика холодового ланцюга, фармацевтична логістика або аерокосмічна логістика. Це дозволить їм відрізнитися від конкурентів і пропонувати клієнтам унікальні послуги.

Сприяти транскордонній торгівлі: український уряд має працювати над зменшенням торговельних бар'єрів з іншими країнами, особливо в контексті європейської інтеграції. Це включає виконання міжнародних торговельних угод, зниження тарифів та інших торговельних бар'єрів, а також покращення транскордонної логістичної інфраструктури[56]

Розробити національну логістичну стратегію: український уряд має розробити національну логістичну стратегію, яка окреслить довгострокове бачення країни логістичної галузі та надасть дорожню карту для досягнення цього бачення. Стратегія має включати чіткі цілі, показники ефективності та план моніторингу прогресу та внесення коригувань за потреби.

Посилення транскордонного співробітництва: щоб покращити транскордонні логістичні операції, український уряд має посилити співпрацю з сусідніми країнами, зокрема з Європейським Союзом. Це включає розвиток транскордонних логістичних коридорів та ініціатив, спрямованих на спрощення процедур перетину кордону та скорочення транзитного часу.

Збільшення державно-приватного партнерства: український уряд має сприяти тіснішій співпраці між державним і приватним секторами, щоб використовувати сильні сторони обох. Це включає розвиток державно-приватного партнерства для розвитку логістичної інфраструктури, а також для реалізації пов'язаних з логістикою ініціатив і проектів.

Покращення управління даними: щоб покращити логістичні операції, український уряд і логістичні компанії повинні інвестувати в системи управління даними, які надають інформацію в режимі реального часу про операції ланцюга поставок. Це включає в себе впровадження технологій відстеження та відстеження, а також розробку можливостей аналізу даних, які можуть визначити області для вдосконалення та оптимізації.

Вирішити проблему нестачі кадрів: щоб вирішити проблему нестачі кваліфікованих фахівців з логістики, український уряд має інвестувати в освітні та навчальні програми, спрямовані на логістику та управління ланцюгами поставок. Це включає розробку спеціалізованих навчальних програм для

ключових секторів логістики, а також надання стимулів для залучення та утримання талантів у галузі логістики[58].

Сприяти інноваціям: щоб залишатися конкурентоспроможними, українські логістичні компанії повинні зосередитися на інноваціях, таких як розробка нових логістичних технологій і впровадження нових бізнес-моделей. Це включає створення інноваційних центрів і сприяння підприємництву в логістичній галузі.

Впроваджуючи ці рекомендації, Україна може покращити свою логістичну інфраструктуру та процеси, зменшити бар'єри в торгівлі та підвищити конкурентоспроможність у контексті євроінтеграції.

ВИСНОВКИ

Розвиток міжнародної логістичної системи України в умовах євроінтеграції є критичним питанням економічного розвитку країни. Інтеграція України в європейський ринок створила нові можливості для торгівлі та економічного зростання, але також створила значні проблеми для логістичної інфраструктури та процесів країни.

Одним із головних викликів, які постають перед логістичною галуззю України, є необхідність вдосконалення логістичної інфраструктури. Транспортна мережа України характеризується застарілою інфраструктурою та обмеженим сполученням, що призвело до високих транспортних витрат і довших термінів доставки. Для підвищення ефективності логістичної системи Україна має інвестувати в модернізацію своєї транспортної інфраструктури, включаючи дороги, залізниці, порти та аеропорти.

Ще одним викликом, який стоїть перед українською логістичною галуззю, є необхідність оптимізації транскордонних логістичних операцій. Кордони країни з сусідніми країнами, зокрема з Європейським Союзом, характеризуються тривалими митними процедурами та адміністративними бар'єрами, що може значно збільшити транспортні витрати та терміни доставки. Щоб вирішити цю проблему, Україна має працювати над гармонізацією своїх митних процедур і правил із митними процедурами та правилами Європейського Союзу, а також покращити транскордонну логістичну інфраструктуру та зв'язок.

Розвиток спеціалізованих логістичних можливостей є ще одним важливим аспектом міжнародної логістичної системи України. Країна має конкурентну перевагу в певних секторах логістики, таких як логістика холодового ланцюга, завдяки своєму вигідному географічному розташуванню та сільськогосподарському сектору. Розвиваючи спеціалізовані логістичні можливості, Україна може виділитися серед конкурентів і пропонувати унікальні послуги клієнтам.

Крім того, інтеграція України в європейський ринок створює можливості для посилення торгівлі та економічного зростання. Щоб скористатися цими можливостями, українська логістична галузь має зосередитися на підвищенні своєї конкурентоспроможності за допомогою інновацій та впровадження нових логістичних технологій і бізнес-моделей.

Україні також необхідно зосередитися на покращенні людського капіталу в логістичній галузі. Це включає в себе інвестиції в програми навчання та освіти для фахівців з логістики, а також сприяння розвитку культури інновацій і постійного вдосконалення логістичних операцій.

Ще однією тенденцією розвитку міжнародної логістичної системи України є зростання значення електронної комерції та онлайн-роздрібної торгівлі. Із зростанням онлайн-покупок логістичні компанії повинні адаптуватися до мінливих потреб клієнтів, включаючи швидші терміни доставки та більш гнучкі логістичні рішення. Нарешті, питання сталого розвитку та екології стають все більш важливими в галузі логістики. Україна має зосередитися на зменшенні свого вуглецевого сліду та покращенні стійкості своїх логістичних операцій шляхом впровадження екологічно чистих транспортних технологій, таких як електромобілі та альтернативні види палива, а також розвитку стійких логістичних практик, таких як зелена логістика та циклічна логістика.

Підсумовуючи, розвиток міжнародної логістичної системи України в умовах європейської інтеграції вимагає багатопланового підходу, включаючи інвестиції в логістичну інфраструктуру, гармонізацію митних процедур, розвиток спеціалізованих логістичних можливостей, сприяння інноваціям і постійне вдосконалення, адаптацію до - тенденції комерції та роздрібної торгівлі в Інтернеті, а також зосередження на екологічності та проблемах екологічності. Вирішуючи ці виклики та тенденції, Україна може підвищити ефективність та конкурентоспроможність своєї логістичної системи та скористатися можливостями, які відкриває європейська інтеграція.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бабець І. Г. Розвиток міжнародного співробітництва регіонів України в умовах євроінтеграції : Theses. 2011. URL: <http://essuir.sumdu.edu.ua/handle/123456789/13627> (дата звернення: 07.02.2023).
2. Бережнюк І. Г. Розвиток системи митного регулювання України в умовах розширення міжнародного співробітництва : автореф. дис. ... д-ра екон. наук. Київ, 2010. 32 с.
3. Бережнюк І. Г. Розвиток системи митного регулювання України в умовах розширення міжнародного співробітництва : дис. ... д-ра екон. наук. Київ, 2010. 449 с.
4. БУДЗИК Б. В. Вагомість зарубіжного досвіду для реформування системи адміністративного судочинства України в умовах євроінтеграції. *Право.ua*. 2019. С. 196–200. URL: <https://doi.org/10.32782/law.2019.3.30> (дата звернення: 07.02.2023).
5. Відменко Ю. В. Розвиток фінансової системи України в умовах глобалізації : Masters thesis. 2020. URL: <https://essuir.sumdu.edu.ua/handle/123456789/81952> (дата звернення: 07.02.2023).
6. Євсєєва О. О. Розвиток освітнього комплексу України в умовах євроінтеграції. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2016. Вип. 53. С. 141–146.
7. Євсєєва О. О. РОЗВИТОК ОСВІТНЬОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2016. № 53. URL: <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i53.74434> (дата звернення: 07.02.2023).
8. Кузьмін О. Є., Пирог О. В. Економічний розвиток України в умовах євроінтеграції : Thesis. 2016.

- URL: <https://er.knutd.edu.ua/handle/123456789/4870> (дата звернення: 07.02.2023).
9. Лис І. М. Ризики банківської системи України в умовах міжнародної фінансової кризи : Theses. 2008. URL: <http://essuir.sumdu.edu.ua/handle/123456789/61480> (дата звернення: 07.02.2023).
 10. Михайлова І. Ю. Проблеми реформування пенсійної системи України в умовах євроінтеграції. *РОЗВИТОК ГРОМАДЯНСЬКОГО СУСПІЛЬСТВА ЯК НЕОБХІДНА СКЛАДОВА ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ*. 2022. URL: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-271-8-57> (дата звернення: 07.02.2023).
 11. Натрошвілі Г. Р. Розвиток системи вищої освіти України в умовах сучасних соціально-економічних трансформацій. *Науковий вісник Полісся*. 2016. Вип. 2 (6). С. 51–55.
 12. Наumenко У. Модернізація системи вищої освіти України в умовах євроінтеграції: проблеми та перспективи. *Молодь і ринок*. 2013. № 3 (98), берез. С. 154–159.
 13. Новікова І. Е. Розвиток банківської системи України в умовах становлення ринкового господарства (друга половина 19-початок 20 ст.) : дис. ... канд. екон. наук : 08.00.01. Київ, 2009. 238 с.
 14. Павленко Ю. О. Розвиток банківської системи України в сучасних умовах : Theses. 2010. URL: <http://essuir.sumdu.edu.ua/handle/123456789/60916> (дата звернення: 07.02.2023).
 15. Понеділко О. В. Концептуальні засади ефективного розвитку банківської системи України в умовах євроінтеграції. *Економіка та держава*. 2011. № 10. С. 37–39.
 16. Примєрова О. К. Розвиток банківської системи України в умовах фінансової глобалізації : автореф. дис. ... канд. екон. наук. Київ, 2010. 20 с.

- 17.Прімерова О. К. Розвиток банківської системи України в умовах фінансової глобалізації : дис. ... канд. екон. наук. Київ, 2009. 215 с.
18. ШИШАЦЬКА І. М. РОЗВИТОК ПАЛІАТИВНОЇ ТА ХОСПІСНОЇ ДОПОМОГИ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ОХОРОНИ ЗДОРОВ'Я УКРАЇНИ : Thesis. 2021.
URL: <https://repository.tdmu.edu.ua/handle/123456789/17207> (дата звернення: 07.02.2023)
19. Areas of small business development in Ukraine in the conditions of European integration / K. Pajak et al. *Entrepreneurship and sustainability issues*. 2021. Vol. 8, no. 4. P. 730–741. URL: [https://doi.org/10.9770/jesi.2021.8.4\(45\)](https://doi.org/10.9770/jesi.2021.8.4(45)) (date of access: 24.03.2023).
20. Dergachova V., Turchak I., Martynenko O. Development of export potential of enterprises in the processing industry of ukraine in conditions of implementation to international integration processes. *Efektivna ekonomika*. 2021. No. 9. URL: <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2021.9.6> (date of access: 24.03.2023).
21. Dotsiuk S. Retrospective analysis of theories of institutionalism in the functioning of agrarian entrepreneurship. *Socio-economic and ecological aspects of the development of the economy of ukraine in the conditions of european integration*. 2022. P. 161–178. URL: <https://doi.org/10.46299/979-8-88722-616-3.6> (date of access: 24.03.2023).
22. Hryhoriev O. Y., Berehovi V. S., Mykytyn O. Z. Analyzing the competitive position of the state-owned enterprise «international airport «boryspil» in the conditions of european integration of ukraine. *Business inform*. 2019. Vol. 3, no. 494. P. 176–181. URL: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2019-3-176-181> (date of access: 24.03.2023).
23. Hryshchuk N. Peculiarities of financial interaction of the banking sector of economy regarding financial support of agroformations in the conditions of european integration. *Global trends and prospects of socio-economic development of Ukraine*. 2022. URL: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26->

[193-0-4](#) (date of access: 24.03.2023).

24. Khaietska O., Feniak L. Formation of strategic principles of quality management at the enterprises of ukraine. *Socio-economic and ecological aspects of the development of the economy of ukraine in the conditions of european integration*. 2022. P. 27–73. URL: <https://doi.org/10.46299/979-8-88722-616-3.2> (date of access: 24.03.2023).
25. KhOMUTIaNSKYI V. V. International cooperation of ukraine on customs against customs offenses in the conditions of european integration processes. *Scientific journal of public and private law*. 2019. Vol. 1, no. 2. P. 116–124. URL: <https://doi.org/10.32844/2618-1258.2019.1-2.20> (date of access: 24.03.2023).
26. Kolesnik T., Mazur K. The research of the regional development trends in ukraine. *Management of marketing activities of agricultural formations in the conditions of european integration*. 2022. P. 205–219. URL: <https://doi.org/10.46299/979-8-88862-828-7.9> (date of access: 24.03.2023).
27. Kovalchuk S. Ecologization of agricultural production - the main vector of the green renewal of ukraine. *Socio-economic and ecological aspects of the development of the economy of ukraine in the conditions of european integration*. 2022. P. 9–26. URL: <https://doi.org/10.46299/979-8-88722-616-3.1> (date of access: 24.03.2023).
28. Kovalchuk S., Mazur K., Overkovska T. The impact of the european integration processes on the entry of ukraine's small agricultural producers in the international logistics systems. *Development of modern science: the experience of European countries and prospects for Ukraine*. 2019. URL: https://doi.org/10.30525/978-9934-571-78-7_9 (date of access: 24.03.2023).
29. Kovaleva I. V. Transport and logistics systems development under international integration conditions. *Socio-economic and humanitarian magazine Krasnoyarsk SAU*. 2022. No. 4. P. 74–82. URL: <https://doi.org/10.36718/2500->

[1825-2022-4-74-82](#) (date of access: 24.03.2023).

30. Kulish L. Institutional framework for the development of agricultural sphere of ukraine in the conditions of european integration. *Ekonomika ta derzhava*. 2019. No. 6. P. 79. URL: <https://doi.org/10.32702/2306-6806.2019.6.79> (date of access: 24.03.2023).
31. Livoshko T., Sevastyanov R. Features of strategy formation development of consumer cooperation of ukraine in the conditions of european integration. *Efektivna ekonomika*. 2021. No. 2. URL: <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2021.2.81> (date of access: 24.03.2023).
32. Marko I., Marko Y. Prospects for the development of the defense industry in the conditions of European and Euro-Atlantic Integration of Ukraine. *Visnyk taras shevchenko national university of kyiv. military-special sciences*. 2022. No. 1(49). P. 54–59. URL: <https://doi.org/10.17721/1728-2217.2022.49.54-59> (date of access: 24.03.2023).
33. Martseniuk O. Current state and directions of integration of ukraine's pension system into the european and world pension system. *Global trends and prospects of socio-economic development of Ukraine*. 2022. URL: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-193-0-6> (date of access: 24.03.2023).
34. Melnyk Y., Samosudov A. Export potential development of the dairy enterprises in the conditions of the european integration of ukraine. *Young scientist*. 2020. Vol. 3, no. 79. URL: <https://doi.org/10.32839/2304-5809/2020-3-79-50> (date of access: 24.03.2023).
35. Mitrany D. A working peace system: an argument for the functional development of international organization. *Debates on european integration*. London, 2006. P. 43–67. URL: https://doi.org/10.1007/978-0-230-20933-6_3 (date of access: 24.03.2023).
36. Myniv R. M. Modern tendencies of development of meat cattle breeding in Ukraine in conditions of European integration. *Scientific messenger of LNU of*

- veterinary medicine and biotechnologies*. 2019. Vol. 21, no. 92. P. 3–8. URL: <https://doi.org/10.32718/nvlvet-e9201> (date of access: 24.03.2023).
37. Nehoda Y., Klymenko M. Directions of reforming the ecological taxation system of ukraine in the conditions of development of european integration processes. *Ekonomika APK*. 2022. Vol. 29, no. 2. P. 40–50. URL: <https://doi.org/10.32317/2221-1055.202202040> (date of access: 24.03.2023).
 38. Palamarenko Y. Directions of improvement of ecological and economic development of the agricultural sector of the national economy in modern conditions of globalization. *Socio-economic and ecological aspects of the development of the economy of ukraine in the conditions of european integration*. 2022. P. 103–128. URL: <https://doi.org/10.46299/979-8-88722-616-3.4> (date of access: 24.03.2023).
 39. Prospects for the development of local self-government in ukraine in the conditions of european integration / A. I. Shevchenko et al. *Juridical scientific and electronic journal*. 2021. No. 12. P. 99–102. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2021-12/21> (date of access: 24.03.2023).
 40. Pushkar K. Modern problems of the higher education development of Ukraine in the conditions of European integration : thesis. 2020. URL: <https://er.knutd.edu.ua/handle/123456789/16686> (date of access: 24.03.2023).
 41. Rayevnyeva O., Stryzhychenko K. Autonomy of the system of higher education in the conditions of integration of Ukraine into the European educational area. *Problems and perspectives in management*. 2018. Vol. 16, no. 3. P. 501–510. URL: [https://doi.org/10.21511/ppm.16\(3\).2018.40](https://doi.org/10.21511/ppm.16(3).2018.40) (date of access: 24.03.2023).
 42. Sakhno A. Development of agriculture, forestry and fisheries of ukraine in the conditions of the economic and economic needs of society. *Socio-economic and ecological aspects of the development of the economy of ukraine in the*

- conditions of european integration.* 2022. P. 129–160.
URL: <https://doi.org/10.46299/979-8-88722-616-3.5> (date of access: 24.03.2023).
43. Shkurenko O., Savchenko M. Strategy of development of logistic infrastructure of ukraine in the conditions of european integration. *SHS web of conferences.* 2019. Vol. 67. P. 06046.
URL: <https://doi.org/10.1051/shsconf/20196706046> (date of access: 24.03.2023).
44. Shurpenkova R., Sarakhman O. Development of the national system of accounting and reporting in the conditions of european integration. *Herald UNU. international economic relations and world economy.* 2022. No. 44.
URL: <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2022-44-21> (date of access: 24.03.2023).
45. Shveda N. M., Shpylyk S. V., Pinyak I. L. The mechanisms of management of the transport and logistics system of the european union in pandemic conditions: experience for ukraine. *Business inform.* 2020. Vol. 11, no. 514. P. 43–48. URL: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-11-43-48> (date of access: 24.03.2023).
46. Shveda N. M., Shpylyk S. V., Pinyak I. L. The mechanisms of management of the transport and logistics system of the european union in pandemic conditions: experience for ukraine. *Business inform.* 2020. Vol. 11, no. 514. P. 43–48. URL: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-11-43-48> (date of access: 24.03.2023).
47. Smentyna N. Tools of local economic development to support business in the conditions of war and deepening European integration of Ukraine. *Scientific bulletin of odessa national economic university.* 2022. Vol. 7, no. 296. P. 80–87. URL: <https://doi.org/10.32680/2409-9260-2022-7-296-80-87> (date of access: 24.03.2023).
48. Socio-Economic and ecological aspects of the development of the economy of ukraine in the conditions of european integration / S. Kovalchuk et al. Primedia

eLaunch LLC, 2022.

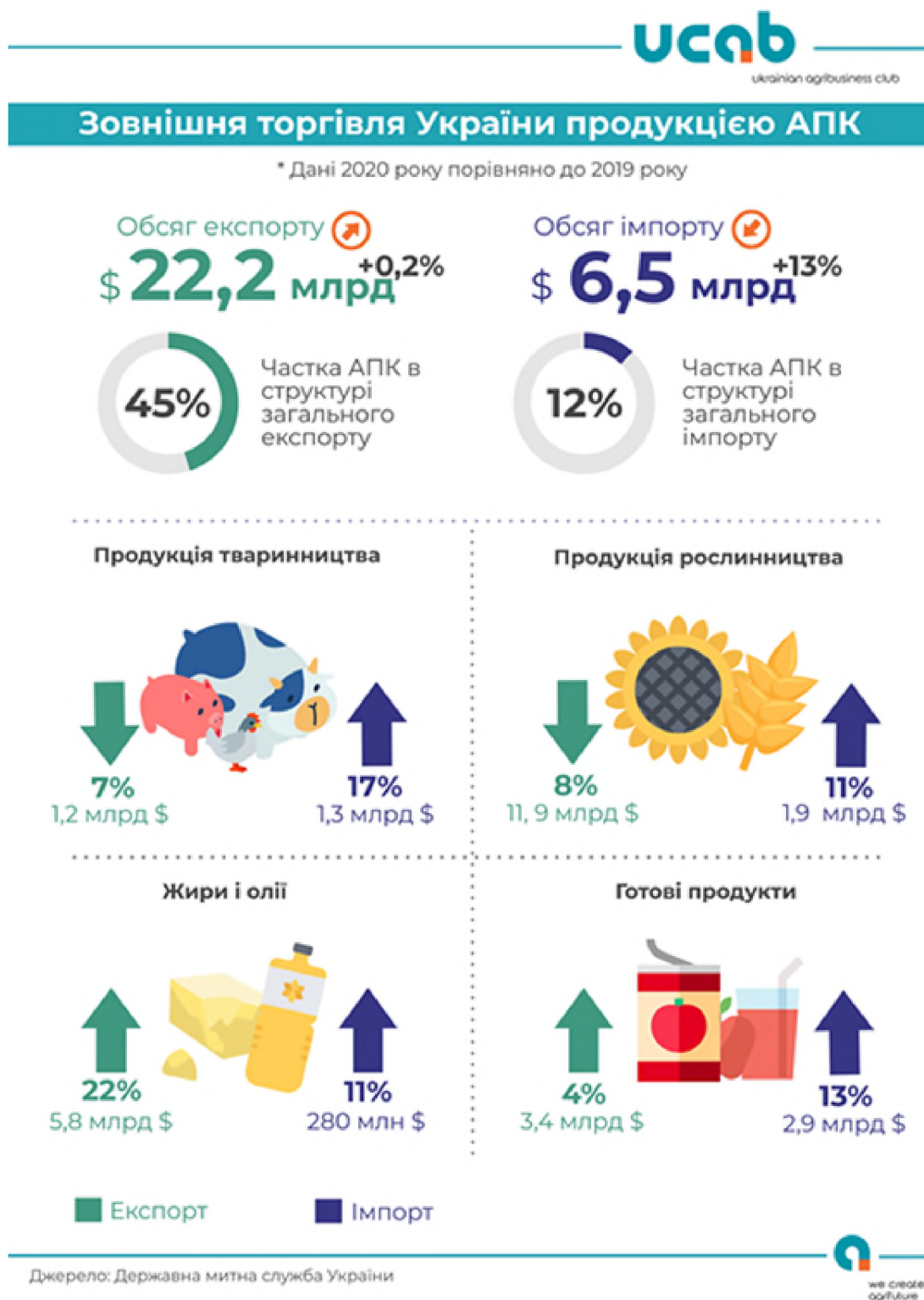
49. Syniura-Rostun N. European integration development of Ukraine: current section in conditions of martial status. *Galic'kij ekonomičnij visnik*. 2022. Vol. 76, no. 3. P. 30–41. URL: https://doi.org/10.33108/galicianvisnyk_tntu2022.03.030 (date of access: 24.03.2023).
50. The role of tax policy in development of investment in ukraine in the conditions of european integration / Z. Krykhovetska et al. *Investytsiyi: praktyka ta dosvid*. 2021. No. 20. P. 10. URL: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2021.20.10> (date of access: 24.03.2023).
51. Tkachenko O. Problems and prospects of the development of inclusive education in the conditions of European integration of Ukraine. *Lviv University Herald. Series: psychological sciences*. 2022. P. 102–109. URL: <https://doi.org/10.30970/ps.2022.spec.14> (date of access: 24.03.2023).
52. Tomashuk I., Baldynyuk V. Financial risk management as a component of the financial and economic activities of business entities. *Socio-economic and ecological aspects of the development of the economy of ukraine in the conditions of european integration*. 2022. P. 74–102. URL: <https://doi.org/10.46299/979-8-88722-616-3.3> (date of access: 24.03.2023).
53. Tomashuk I. Development of entrepreneurship in ukraine in the conditions of european integration. *Green, blue and digital economy journal*. 2022. Vol. 3, no. 2. P. 36–48. URL: <https://doi.org/10.30525/2661-5169/2022-2-5> (date of access: 24.03.2023).
54. Tomashuk I., Tomashuk I., Baldynyuk V. Development of rural territories of ukraine in the system of european integration processes. *"ECONOMY. FINANCES. MANAGEMENT: topical issues of science and practical activity"*. 2021. No. 4(58). P. 115–132. URL: <https://doi.org/10.37128/2411-4413-2021-4-8> (date of access: 24.03.2023).
55. Tomchuk O. Analytical information in the management of agricultural

- enterprises in the conditions of european integration. *Global trends and prospects of socio-economic development of Ukraine*. 2022. URL: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-193-0-12> (date of access: 24.03.2023).
56. Yakaytis I. Priorities of the state policy of development of the transport system of ukraine in the conditions of european integration. *Electronic scientific publication "public administration and national security"*. 2019. No. 4(6). URL: <https://doi.org/10.25313/2617-572x-2019-4-5197> (date of access: 24.03.2023).
57. Yehorycheva S., Lakhyzha M., Stetsenko N. Public management of public investment projects in ukraine under conditions of european integration. *Proceedings of the 6th international conference on strategies, models and technologies of economic systems management (SMTESM 2019)*, Khmelnytskyi, Ukraine, 4–6 October 2019. Paris, France, 2019. URL: <https://doi.org/10.2991/smtesm-19.2019.22> (date of access: 24.03.2023).
58. Zaverbnyj A., Salo K. Problems and prospects of the development of industry 4.0 in Ukraine under the conditions of European integration. *Management and Entrepreneurship in Ukraine: the stages of formation and problems of development*. 2022. Vol. 2022, no. 2. P. 374–382. URL: <https://doi.org/10.23939/smeu2022.02.374> (date of access: 24.03.2023).

ДОДАТКИ

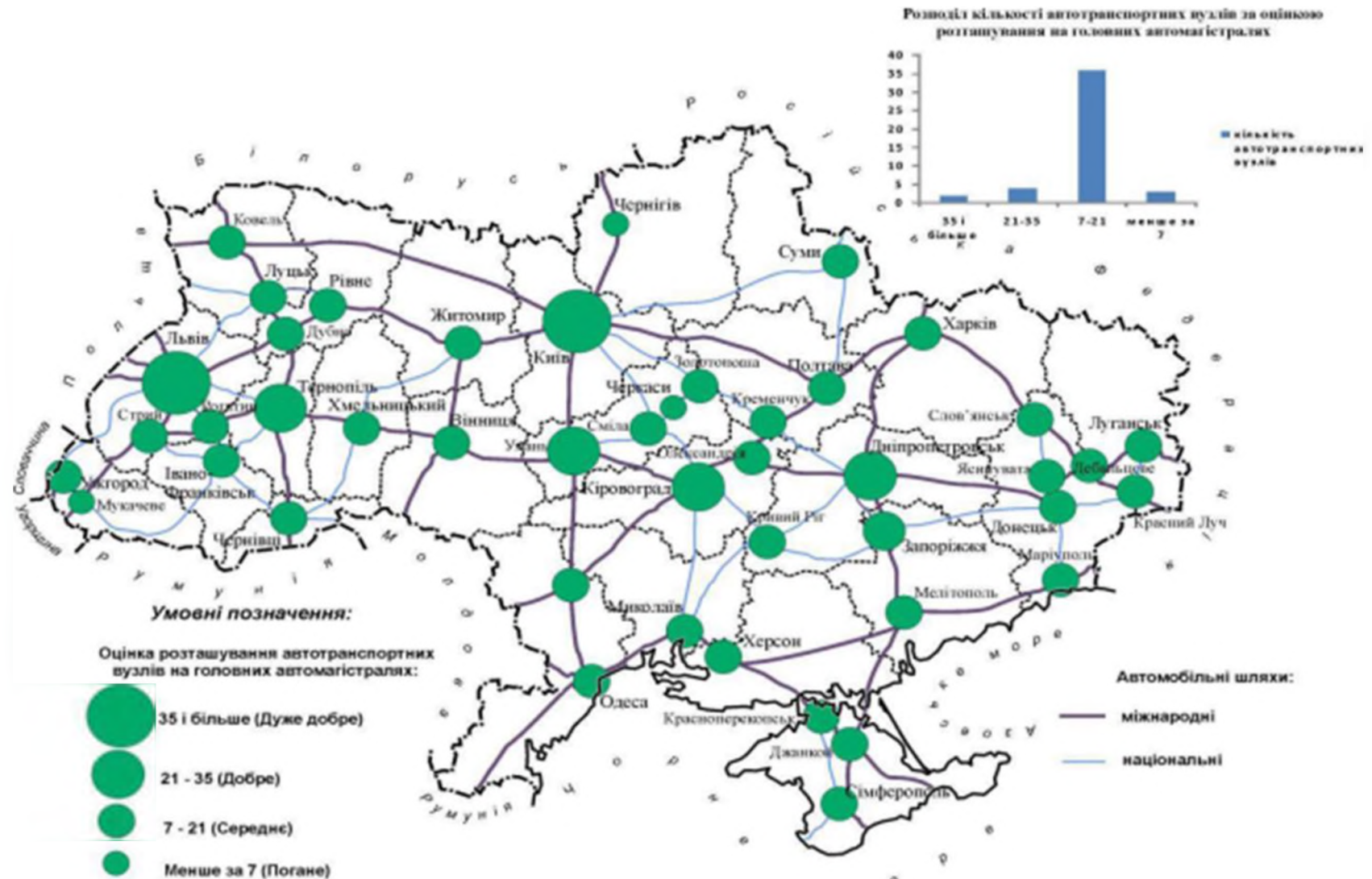
Додаток А

Товарна структура зовнішньої торгівлі України продукцією АПК в 2020 році



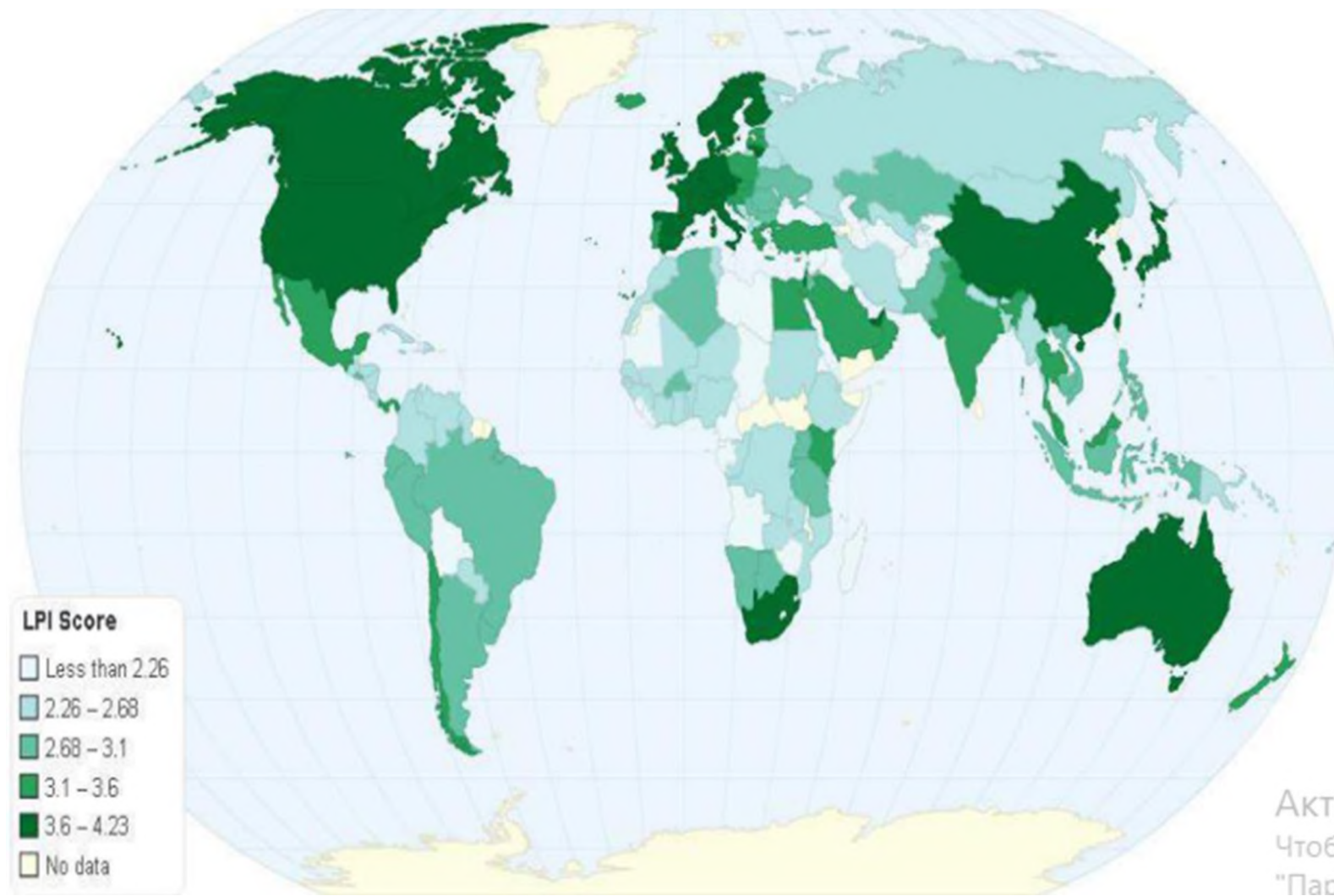
Додаток Б

Оцінка транспортно-географічного положення міст України на головних автомагістралях



Додаток В

Індекс ефективності логістики країн світу у 2021 році



Відгук
На дипломну роботу
здобувача вищої освіти Державного податкового університету
Куліненко Вероніки Віталіївни
Розвиток міжнародної логістичної системи України в умовах євроінтеграції

Логістичні цілі сучасної компанії коригуються у зв'язку з розвитком інтеграційних процесів у світовому економічному просторі, де реалізуються міжнародні логістичні системи, характерною рисою яких є переміщення товарів через національні кордони. Світові виробники мають швидко реагувати на ринкову кон'юнктуру і прагнуть за короткий час адаптуватися до нових умов. Стратегію і тактику створення таких макрологістичних систем називають «глобальною логістикою». Слід зазначити, що світова спільнота сприймає сучасну глобалізацію як закономірний, природний і неминучий історичний процес, який є досить неоднозначним і додатковим у своїх проявах.

Наукова новизна даної роботи полягає в представленні розвитку міжнародної логістичної системи України в умовах євроінтеграції, і аналізі побудови транспортно-логістичної системи України за напрямками євроінтеграції.

У роботі обґрунтовано висновки щодо розвитку міжнародної логістичної системи України в умовах євроінтеграції. Отже, тема бакалаврської роботи є досить актуальною та значущою.

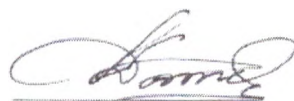
У роботі використано сукупність методів, які дають змогу реалізувати системно-концептуальну єдність дослідження, зокрема, діалектичний метод наукового пізнання, синтезу, системний та інституційний підходи. Текстовий та табличний матеріал містить поглиблену інформацію досліджуваної теми.

Обґрунтованість пропозицій і висновків та їх практична цінність у роботі після аналізу ролі міжнародної логістичної системи стає зрозумілим що одним із головних викликів, які постають перед логістичною галуззю України, є необхідність вдосконалення логістичної інфраструктури. Транспортна мережа України характеризується застарілою інфраструктурою та обмеженим сполученням, що призвело до високих транспортних витрат і довших термінів доставки. Для підвищення ефективності логістичної системи Україна має інвестувати в модернізацію своєї транспортної інфраструктури, включаючи дороги, залізниці, порти та аеропорти.

У роботі було детально розкрито роль обраного напрямку, описано наявні проблеми та надано практичні рекомендації щодо їхнього вирішення.

В цілому робота має позитивний характер, повністю завершений вигляд, має практичне значення і заслуговує на високу оцінку під час захисту перед ДЕК.

Науковий керівник д.е.н., професор,



Дмитро ЛАЗАРЕНКО

«3» червня 2023 р.

РЕЦЕНЗІЯ

на кваліфікаційну (дипломну) роботу

здобувача вищої освіти Державного податкового університету групи МEB-19-1

Куліненко Вероніка Віталіївна

На тему: “Розвиток міжнародної логістичної системи України в умовах євроінтеграції”, поданої на одержання першого (бакалаврського) рівня освіти за спеціальністю 292 “Міжнародні економічні відносини”

Суть міжнародної логістичної системи полягає в її здатності полегшувати потік товарів і послуг між країнами, одночасно мінімізуючи витрати та максимізуючи ефективність. Це вимагає високого рівня координації та співпраці між різними зацікавленими сторонами, включаючи вантажовідправників, перевізників, експедиторів, митних брокерів і регуляторні органи. Система спрямована на те, щоб продукти доставлялися в призначені пункти призначення вчасно, з найменшими можливими витратами та з найвищим рівнем ефективності та якості.

Щоб досягти цього, міжнародна логістична система спирається на мережу видів транспорту, включаючи повітряний, морський і наземний, а також передові технології, такі як відстеження GPS і програмне забезпечення для управління ланцюгом поставок. Крім того, система потребує співпраці та координації між різними зацікавленими сторонами, включаючи виробників, постачальників, дистриб'юторів, роздрібних продавців та уряди, щоб забезпечити безперебійну та безперебійну роботу по всьому ланцюжку постачання.

Структура даної випускної кваліфікаційної (дипломної) роботи обґрунтована логікою вирішених задач і дає змогу досить повно розкрити характер дослідження. Можна зробити висновок про те, що автором було правильно визначено актуальність теми, мету, напрямки та методи дослідження. Аналіз основних положень випускної кваліфікаційної (дипломної) роботи дає підставу для висновку про те, що це є закінчена наукова робота, виконана автором на високому теоретичному і практичному рівнях.

Робота включає вступ, три розділи з підрозділами, висновки, список використаних джерел та додатки.

Перший розділ роботи присвячено теоретичні основи дослідження міжнародної логістичної системи. У другому розділі проаналізовано

практичні аспекти розвитку міжнародної логістичної системи України в умовах євроінтеграції. У третьому розділі розглянено проблеми та перспективи розвитку міжнародної логістичної системи України в умовах євроінтеграції.

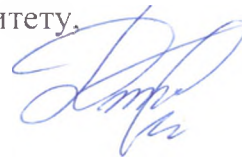
До важливих положень роботи слід віднести теоретичне обґрунтування сучасного стану логістики в Україні, вплив розвитку міжнародної логістичної системи України в умовах євроінтеграції (вдосконалення логістичної інфраструктури, підвищення ефективності логістичної системи України) та показників ефективності логістики країн світу

Поряд з позитивними сторонами дослідження робота має певні недоліки, а саме, _____.

На підставі викладеного, пропонується оцінити випускну кваліфікаційну (дипломну) роботу Куліненко Вероніки Віталіївни на "добре" 4.

Керівник випускної кваліфікаційної
(дипломної) роботи

Професор кафедри міжнародних економічних
відносин Державного податкового університету,
доктор економічних наук, професор



Д.О. Лазаренко

Висновок кафедри про випускну кваліфікаційну (дипломну) роботу

Випускна кваліфікаційна (дипломна) робота здобувача вищої освіти Куліненко Вероніки Віталіївни після попереднього захисту розглянута на засіданні кафедри, протокол від «10» 05 2023 № 2 допущена до захисту на екзаменаційній комісії.

Рецензент д.е.н., професор,
завідувач кафедри економіки,
підприємництва та економічної безпеки



Л.В. Слюсарева

«10» 05 2023 р.



ально-науковий інститут економічної безпеки та митної справи
дра міжнародних економічних відносин

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

3. автора роботи

енко Вероніка Віталіївна

група МЕБ-19-1

курсвої/випускної кваліфікаційної (дипломної) роботи
«Ток міжнародної логістичної системи України в умовах
теграції»

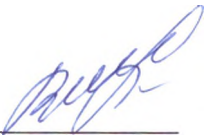
4. наукового керівника

захисту

26.10.23

За результатом перевірки оригінальний текст у роботі становить 85,7 %
гок схожості (складається з правомірних запозичень (посилання,
ання) і неправомірних запозичень (пояснення щодо відсотку тексту,
не є оригінальним (н/д, стаття або інші роботи автора, які є у базі, але
е зазначені в літературних джерелах) 14,3 %, цитат 0,03 %.

ний
ць



Рябенко М.С.