

УДК 658.7(100)

Миценко Н. Г.,

talami1412@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-0337-8346,

Researcher ID: F-7270-2019,

д.е.н., проф., завідувач кафедри економіки, Львівський торговельно-економічний університет, м. Львів

Мищук І. П.,

igmislog@ukr.net, ORCID ID: 0000-0001- 5661-0164,

Researcher ID: F-4185-2019,

д.е.н., проф., завідувач кафедри підприємництва, торгівлі та логістики, Львівський торговельно-економічний університет, м. Львів

СУТНІСТЬ ТА ПРОБЛЕМИ ФУНКЦІОНУВАННЯ СИСТЕМИ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИКИ В ЕКСТРЕМАЛЬНИХ УМОВАХ

Анотація. *Мета статті полягає у визначенні сутності системи міжнародної логістики, актуального стану і проблем здійснення нею основних завдань із логістичного забезпечення зовнішньоторговельних операцій суб'єктів ЗЕД, а також формулюванні деяких рекомендацій щодо трансформації зазначеної системи та підвищення ефективності комплексу здійснюваних логістичних процесів. Обґрунтовано актуальність дослідження процесів розвитку міжнародної торгівлі в контексті сучасних трендів світової економіки та місця і ролі міжнародної логістики в забезпеченні здійснення зовнішньоекономічної діяльності українських підприємств. Проведено сутнісно-логічний аналіз базисних термінів “міжнародна логістика”, “логістика”, “система міжнародної логістики”. На основі аналізу публікацій різних авторів встановлено неоднозначність та суперечливість підходів до трактування в спеціальній літературі терміна “міжнародна логістика”. Обґрунтовано доцільність тлумачення міжнародної логістики з позицій трактування її як комплексу господарської діяльності, пов'язаної з регулярним (протягом тривалого періоду часу), систематичним, організованим (на засадах договірної узгодженості – міжнародні контракти, угоди суб'єктів ЗЕД) виконанням процесів просторового та часового переміщення матеріальних і інших пов'язаних із ними логістичних потоків за умови перетину ними національних кордонів. Аргументовано доведено існування категорії “система міжнародної логістики” та визначено її сутність на мікро- та макроекономічному рівні. Проаналізовано сучасний стан і проблеми функціонування макроекономічної системи міжнародної логістики в Україні, зумовлені впливом екстремальних чинників, основними з яких є пандемічні обмеження в економіці та воєнні дії РФ з подальшою окупацією значної частини території України. Запропоновано окремі заходи з вирішення проблем міжнародної логістики в Україні та трансформації системи міжнародної логістики відповідно до актуальних вимог відновлення міжнародної торгівлі.*

Ключові слова: міжнародна торгівля, міжнародна логістика, суб'єкт зовнішньоекономічної діяльності, логістичні потоки, система міжнародної логістики, екстремальні чинники впливу, трансформація.

Mitsenko N. G.,

talami1412@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-0337-8346,

Researcher ID F-7270-2019,

Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of Economics, Lviv University of Trade and Economics, Lviv

Mishchuk I. P.,

igmislog@ukr.net, ORCID: 0000-0001- 5661-0164,

Researcher ID: F-4185-2019,

Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of Entrepreneurship, Trade and Logistics, Lviv University of Trade and Economics, Lviv

THE ESSENCE AND PROBLEMS OF THE FUNCTIONING OF THE INTERNATIONAL LOGISTICS SYSTEM IN EXTREME CONDITIONS

Abstract. The purpose of the article is to determine the essence of the international logistics system, the current state and problems of its implementation of the main tasks of logistical support of foreign trade operations of foreign trade entities, as well as formulating some recommendations regarding the transformation of the specified system and increasing the efficiency of the carried out logistics processes set. The relevance of the study of international trade development processes in the context of modern world economic trends and the place and role of international logistics in ensuring the implementation of foreign economic activities of Ukrainian enterprises is substantiated. An essential and logical analysis of the basic terms "international logistics", "logistics", "international logistics system" was carried out. Based on the analysis of the publications of various authors, the ambiguity and contradiction of the approaches to the interpretation of the term "international logistics" in the special literature have been determined. The expediency of interpreting international logistics from the standpoint of interpreting it as a mix of economic activities associated with regular (over a long period of time), systematic, organized (on the basis of contractual agreement - international contracts, agreements of foreign trade entities) implementation of processes of spatial and temporal movement of substantiated material and other logistics flows related to them, provided they cross national borders. The existence of the category "international logistics system" has been proven and its essence at the micro- and macro-economic level has been determined. The current state and problems of functioning of the international logistics macroeconomic system in Ukraine, caused by the influence of extreme factors, the main of which are pandemic restrictions in the economy and the military actions of the Russian Federation with the subsequent occupation of a large part of the territory of Ukraine are analyzed. Separate measures to solve the problems of international logistics in Ukraine and the transformation of the international logistics system in accordance with the current requirements of international trade restoration are proposed.

Key words: international trade, international logistics, subject of foreign economic activity, logistics flows, international logistics system, extreme factors of influence, transformation.

JEL Classification: F20, F49, L81

DOI: <https://doi.org/10.36477/2522-1205-2022-68-03>

Постановка проблеми. Успішний розвиток кожної національної економіки пов'язаний із її спроможністю розвиватися в контексті загальносвітових процесів, що характеризуються зростанням конкуренції на глобальних і регіональних ринках та ускладненням на цьому фоні умов провадження її суб'єктами зовнішньоторговельної діяльності.

Позитивним явищем у розвитку економіки України протягом 2016-2019 рр. слід вважати щорічне зростання обсягів експорту продукції як складової компоненти міжнародної торгівлі, яке, проте, супроводжувалося нарощуванням імпорту товарів за обсягами та його переважанням у загальній структурі зовнішньоторговельного обороту України (табл. 1).

Таблиця 1

Динаміка показників зовнішньої торгівлі України за 2016-2020 рр. [1]

(млн дол. США)

Показники	Роки					Темп зміни до 2016 р., %
	2016	2017	2018	2019	2020	
Обсяг експорту	46229,7	53979,1	58972,9	65683,5	49191,8	106,4
- частка в зовнішньоторговельному обороті, %	50,9	49,5	48,2	49,2	47,5	-3,4
Обсяг імпорту	44576,3	55083,3	63496,4	67742,4	54336,1	121,9
- частка в зовнішньоторговельному обороті, %	49,1	50,5	51,8	50,8	52,5	3,4
Зовнішньоторговельний оборот	90806,0	109062,0	122469,0	133426,0	103527,9	114,0
Сальдо зовнішньої торгівлі	1653,4	-1104,2	-4523,5	-2058,9	-5144,3	-3,1
Залежність економіки країни від експорту (експортна квота)	49,6	48,1	45,1	42,7	31,5	-18,1

З даних табл. 1 бачимо, що за 2016-2020 рр. обсяг експорту в Україні зріс на 6,4%, що значно нижче за темпами, ніж обсяг імпорту (121,9%) та загалом зовнішньоторговельного обороту (114,0%), при тому, що частка експорту за цей період у зовнішньоторговельному обороті скоротилася на 3,4%. Представлені в табл. 1 дані свідчать про зовнішньоторговельну відкритість економіки України, яка є результатом її інтеграції у світовий економічний простір, посилення співробітництва з іншими країнами, що об'єктивно вимагає адекватного логістичного забезпечення операцій міжнародної торгівлі за участю українських підприємств-учасників ЗЕД.

Разом з тим, саме система міжнародної логістики зазнала серйозного удару по своєму розвитку з настанням екстремальних змін у розвитку світової економіки, зумовлених негативним впливом пандемії Covid 19 та введенням карантинних обмежень практично у всіх країнах світу (наслідком чого для економіки України стало суттєве зниження обсягів експорту в 2020 р. порівняно з 2019 р. на 13,4 млрд дол. США і загальних обсягів зовнішньоторговельного обороту – на 29,9 млрд дол. США). Ще потужнішим ударом по національній економіці України та системі міжнародної логістики, яка забезпечувала міжнародну торгівлю України, стало масштабне розгортання військової агресії з боку Російської Федерації, яке призвело до окупації українських територій, захоплення більшості морських портів (які відігравали провідну роль у логістичному забезпеченні міжнародної торгівлі України), катастрофічних руйнувань логістичної інфраструктури практично на всій території України та порушення усталених логістичних ланцюгів і логістичних процедур. У цих умовах важливо не лише усвідомити наслідки практично синхронного впливу цих екстремальних факторів на поточну ситуацію та стан системи міжнародної логістики, яка функціонує у даний час в Україні, але й визначити деякі напрями відродження її потенціалу та трансформації відповідно до нових реалій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання сутності та розвитку логістики, змісту та вдосконалення логістичних процесів, теорії та практики управління логістичною діяльністю суб'єктів господарювання досліджували та розкривали у своїх наукових працях такі відомі зарубіжні вчені, як Д. Дж. Бауерсокс, Д. Дж. Клосс, Дж. Джонсон, Д. Вуд, Д. Вордлоу, Д. Мерфі-мол., М. Р. Ліндерс, Х. Е. Фірон, П. М. Крістофер, Х. Пек, Д. Бенсон, Дж. Уайтхед, Д. Р. Сток, Д. М. Ламберт, Н. Крумінш, К. Вітолінш та ін. Серед публікацій вітчизняних науковців із проблематики логістики (в т.ч. – міжнародної логістики), формування ланцюгів постачань, а також логістичного забезпечення міжнародної економічної діяльності можна виділити праці, авторами яких є В. Алькема, Є. Крикавський, О. Похильченко, М. Фертч, М. Григорак, Д. Дорошкевич, Л. Мельник, В. Сабодаш, І. Дегтярьова, І. Смирнов, М. Заєць, В. Баєва, О. Захарченко, Л. Мармуль, А. Сакун, Д. Малащук, Н. Гринчак, А. Юденко, О. Авраменко та ін. Проте практично всі ці

публікації, за винятком останньої з наведеного переліку, розглядали проблематику логістики в “доковідний” період, а тому не могли враховувати специфіки і проблематики сучасного розвитку системи міжнародної логістики, яка забезпечує міжнародну торгівлю України.

Постановка завдання. Мета статті полягає у визначенні сутності системи міжнародної логістики, актуального стану і проблем здійснення нею основних завдань із логістичного забезпечення зовнішньоторговельних операцій суб'єктів ЗЕД, а також формулюванні деяких рекомендацій щодо трансформації зазначеної системи та підвищення ефективності комплексу здійснюваних логістичних процесів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Необхідною передумовою реалізації задекларованого завдання цієї статті вважаємо з'ясування сутності терміну “система міжнародної логістики” та пов'язаних із ним понять “міжнародна логістика” і “логістика”, які в сучасній спеціальній літературі набули досить суперечливих трактувань різних авторів. Так, наприклад, П. Б. Шері і Т. С. Ларсон визначають міжнародну логістику як “...сукупність рішень у всіх пунктах міжнародного ланцюга поставок, що створює основу для здійснення діяльності у центрі прийняття рішень у глобальному масштабі”, П. А. Девід та Р. Д. Стюарт трактують її як “...менеджмент потоку товарів та послуг між місцем походження та місцем споживання для зустрічі з потребами користувачів у випадку, коли мова йде про поставки між суб'єктами різних країн чи при перетинанні національних кордонів” [2, с. 23], в той час, як у навчальній літературі вона характеризується як “...функціональна сфера логістики, спрямованої на оптимізацію товаропотоків, які виходять за межі національних економічних систем” [3, с. 472] або ж як “...наука про управління потоками (матеріальними, фінансовими, інформаційними, сервісними та ін.), що перетинають національні кордони” [4, с. 326].

У праці О. Хмелевського сутність міжнародної логістики аналізується в розрізі трьох відмінних ракурсів: міжнародна логістика як управління міжнародним ланцюгом поставок; міжнародна логістика як оптимізація та управління потоками, які виходять за межі національних економічних систем; комплексне сприйняття міжнародної логістики [5], в кожному з яких “...незаперечною особливістю є той факт, що виробник і споживач товару знаходяться в різних країнах, завдяки чому процес доставки товарів споживачеві включає у себе подолання державних кордонів і митниць” [там же]. Значно більше різноманіття підходів до трактування сутності міжнародної логістики відображено у статті Н. Трушкіної та Т. Сербіної [6]; результати проведеного на основі цієї та інших публікацій аналізу узагальнено в табл. 2.

Проведений аналіз засвідчує подальше поглиблення існуючого серед наукової спільноти протиріччя в трактуванні міжнародної логістики:

- як функціональної сфери логістики, в якій логістичні процеси виконуються поза межами національних економік;
- як науки про управління такими процесами;
- як процесу управління економічними системами, що охоплюють території кількох країн;
- як функції управління такими системами;
- як мистецтва управління потоками, що перетинають національні кордони; - як методу управління такими потоками;
- як стратегічного управління міжнародним ланцюгом поставок.

Зазначимо, що підсумком такого аналізу стала пропозиція Н. Трушкіної та Т. Сербіної щодо трактування міжнародної логістики як "...науки про управління потоками ресурсів (матеріальних, трудових, транспортних, інформаційних, фінансових тощо) при організації сукупності взаємопов'язаних, послідовно виконуваних логістичних процесів,

експортно-імпортних операцій та різноманітних логістичних послуг з метою скорочення витрат на зовнішньоекономічну логістичну діяльність і збитків за рахунок оптимізації потоків та удосконалення інформаційного забезпечення їх руху; зростання якості логістичного сервісу та рівня обслуговування споживачів, рентабельності від реалізації продукції та рівня конкурентоспроможності підприємств на світових ринках збуту" [6, с. 109-110].

На наш погляд, цей варіант тлумачення сутності міжнародної логістики не можна вважати вдалим для контексту задекларованого нами завдання щодо визначення системи міжнародної логістики як комплексного багатоаспектного поняття, що відображає не лише безперервний процес управління логістичними потоками при послідовному здійсненні всього переліку процесів міжнародної логістичної діяльності у системі зовнішньоекономічної діяльності підприємств, але й реалізацію самих процесів руху таких транскордонних логістичних потоків.

Таблиця 2

Узагальнення підходів до трактування терміну “міжнародна логістика” в спеціальній літературі
(систематизовано авторами на основі [3;4;5;6])

Автор(-и)	Варіант трактування терміну
О. Тридід та ін. [3]	Функціональна сфера логістики, яку спрямовано на оптимізацію товаропотоків, які виходять за межі національних економічних систем
Н. Тюріна, І. Гой, І. Бабій [4]	Особлива сфера логістики, яка охоплює логістичну діяльність підприємств та організації, що виконується на міжнародному рівні
Н. Тюріна, І. Гой, І. Бабій [4]	Наука про управління потоками (матеріальними, фінансовими, інформаційними, сервісними), що перетинають національні кордони
Сучасний термінологічний словниковідвідник (цитата – [5, с. 63])	Міжнародна логістика (логістика в міжнародному бізнесі): це планування, організація, контроль і управління рухом потоків (матеріальних, фінансових, інформаційних та ін.), які перетинають національні кордони, від точки їх виникнення до кінцевого споживача в просторі і в часі
Я. Олійник, І. Смірнов [7]	Знання з організації й управління системою товарно-інформаційно-фінансових потоків міжнародної фірми
Б. Холод, О. Зборовська [8]	Наука про управління матеріальними і пов'язаними з ними документальними, фінансовими та іншими інформаційними потоками в межах міжнародного обміну товарами з метою ефективного використання всіх видів ресурсів
Ж. Банзекуливахо [9]	Стратегічне управління міжнародним ланцюгом поставок, що розуміється як об'єднання логістичної діяльності організацій – ланок ланцюга поставок, а саме: операційної, фінансової та маркетингової функцій і контролю над матеріальним потоком товарів, грошових коштів та інформації через кордони і над межами різних держав
І. Стеценко [10]	Організація та забезпечення ефективного управління матеріальними, фінансовими та інформаційними потоками з метою мінімізації операційних витрат за досягнення основних завдань зовнішньоторговельної угоди з використанням механізмів та інструментів глобальної та національної логістичних систем

Наша позиція співпадає за змістом із визначенням фундаментального, базисного поняття “логістика”, запропонованого професійною спільнотою (Європейською логістичною асоціацією, яка у 2006 р. розробила Стандарти з логістики та доповнення до них - Глосарій до “Стандартів з логістики та управління ланцюгами постачань”), за яким:

1) логістика – “...це процеси планування, виконання і контролю руху та розміщування людей і (або) товарів, а також підтримуючі дії, пов’язані з таким рухом і розміщуванням, в межах економічної системи, створеної для досягнення своїх специфічних цілей. Це визначення включає вхідні, вихідні, внутрішні і зовнішні рухи”, тобто це комплекс логістичної діяльності включно з безпосереднім здійсненням руху матеріальних потоків;

2) категорією більш високого порядку відносно логістики є “Управління ланцюгами постачань (Supply Chain Management, SCM)” – “...це організація, планування, контроль та регулювання товарного потоку, починаючи з отримання замовлення і закупівлі сировини і матеріалів для забезпечення виробництва товарів, і подальше - через виробництво і розподіл – доведення його з оптимальними витратами ресурсів до кінцевого споживача відповідно до вимог ринку”;

3) в межах окремого суб’єкта господарювання має місце “управління логістикою” (Logistics management): “Управління логістикою є та частина управління ланцюгами поставок, яка планує, здійснює і контролює ефективний, дієвий рух прямого і зворотного потоку і зберігання товарів, послуг та пов’язаної інформації між точкою відправлення і пунктом споживання з метою задоволення вимог клієнтів” [11].

Зазначене у випадку здійснення відповідних дій та процесів за умови виходу логістичних потоків за межі окремої національної економіки означає можливість використання цих термінів щодо міжнародної торгівлі та її логістичного забезпечення. І тому вважаємо, що термін “міжнародна логістика” має і може позначати, перш за все, комплекс господарської діяльності, пов’язаної з регулярним (протягом тривалого періоду часу), систематичним, організованим (на засадах договірної узгодження – міжнародні контракти, угоди суб’єктів ЗЕД) виконанням процесів просторового та часового переміщення матеріальних і інших пов’язаних із ними логістичних потоків за умови перетину ними національних кордонів. Додатковим аргументом на користь такого трактування може послужити також тлумачення логістики у військовій сфері: згідно з визначенням НАТО (відповідно до АJP-4(A)) логістика “...охоплює виконання завдань щодо планування, здійснення переміщення та забезпечення військ (сил), що застосовується до аспектів військових операцій, пов’язаних із такими видами діяльності, як проєктування, розроблення (модернізація та модифікація), закупівля, зберігання, транспортування, розподіл, технічне обслуговування та ремонт, евакуація та утилізація ОБТ (озброєння та військової

техніки) і МтЗ (матеріально-технічних засобів); транспортування особового складу та ін.)” [12, с. 19].

Відповідно, при застосуванні такого підходу до трактування терміна “міжнародна логістика” очевидно стає логіка трактування її як діяльності з виконання завдань щодо планування, здійснення переміщення потоків матеріальних ресурсів, продукції, товарів та забезпечення потреб у них учасників ЗЕД в процесах міжнародної торгівлі. Об’єктивно необхідною умовою для здійснення міжнародної логістики в цьому випадку слід визнати комплекс логістичної інфраструктури (як внутрішньої, так і зовнішньої).

Зважаючи на те, що діяльність із виконання вказаних завдань потребує організаційно-управлінського впливу, керування *комплексом господарської діяльності учасників ЗЕД, пов’язаної з регулярним (протягом тривалого періоду часу), систематичним, організованим (на засадах договірної узгодження – міжнародні контракти, угоди суб’єктів ЗЕД) виконанням процесів просторового та часового переміщення матеріальних і інших пов’язаних з ними логістичних потоків за умови перетину ними національних кордонів* може бути визначене як управління міжнародною логістикою (або – менеджмент міжнародної логістики) підприємства-суб’єкта ЗЕД. До менеджменту міжнародної логістики як організаційно-управлінської системи на рівні окремих суб’єктів ЗЕД потрібно відносити персонал служби управління логістичною діяльністю підприємства (напр., департамент логістики), правові, організаційно-управлінські та методичні засади взаємодії всіх задіяних у логістичних процесах служб і підрозділів, сформовані на базі науково-теоретичного підґрунтя (теорії) управління міжнародною логістикою, засоби зв’язку та управління (елементи інформаційної підсистеми), а також комплекс діяльності зазначеного персоналу з т. зв. логістичного адміністрування, що включає безпосередньо управлінські процеси з прийняття управлінських рішень та передавання відповідної інформації, прогнозування, планування, управління, обліку, аналізу, контролю, коригування та координації транскордонних матеріальних, сервісних, інформаційних, фінансових потоків підприємства-учасника ЗЕД. Необхідною передумовою ефективного управління міжнародною логістикою підприємства-учасника ЗЕД слід вважати забезпечення менеджменту міжнародної логістики кадровими, інформаційними (нормативно-правова, довідкова документація, методичні розробки тощо), фінансовими ресурсами та інфраструктурними засобами (що В. Г. Алькема визначає як логістичне забезпечення міжнародної торгівлі) [13]. Більше того, для якісної реалізації управлінської функції персонал служби менеджменту логістики має володіти комплексом наукових знань, теорій, методик, необхідних для оптимізації логістичних процесів у сфері міжнародної логістики (“наукове підґрунтя логістики”), а також розуміти

особливості стратегії діяльності даного підприємства на відповідних ринках (“набір стратегій”).

Отже, поняття “система міжнародної логістики” на рівні окремих суб’єктів господарювання позначає сукупність логістичних процесів із безпосереднього виконання комплексу завдань міжнародної логістики разом із комплексом об’єктів логістичної інфраструктури в поєднанні з підсистемою управління міжнародною логістикою (менеджмент логістики) і засобами менеджменту міжнародної логістики, серед яких важливе місце займає “наукове підґрунтя логістики” та набір логістичних стратегій суб’єкта ЗЕД.

Формування цілісної системи міжнародної логістики суб’єктів ЗЕД має передбачати забезпечення ефективної взаємодії всіх служб системи менеджменту підприємства щодо реалізації процесів логістичної діяльності (які становлять зміст міжнародної логістики) та орієнтуватися на досягнення логістичних пріоритетів підприємства і підвищення ефективності його діяльності шляхом оптимізації процесів у сфері міжнародної логістики. Безпосередньо трансформацію відповідних логістичних (перш за все – матеріальних) потоків на підприємстві, залученому до процесів міжнародної торгівлі, покликана виконувати т. зв. логістична система підприємства (яку формують залучені до опрацювання логістичних потоків підрозділи, служби, окремі дільниці та робочі місця разом із наявними в них технічними засобами й обладнанням, що формують внутрішню інфраструктуру логістики, та комплекс дій, робіт, процесів, які виконуються над відповідними елементами зазначених логістичних потоків).

Оптимізація діяльності з формування системи логістики суб’єкта ЗЕД в аспектах функціонального, інституційного, правового, ресурсного забезпечення має досягатися завдяки застосуванню принципів комплексності, інтеграції, керованості, раціональності, ефективності, динамічності, адаптивності відносно формування системи логістики такого підприємства та її складових – підсистеми менеджменту міжнародної логістики і логістичної системи підприємства.

У той же час “система міжнародної логістики” на рівні підприємства (мікрологістика) є складовим елементом макрологістичної системи міжнародної логістики, яка формується завдяки об’єднанню в єдину економічну систему багатьох суб’єктів ЗЕД (кожний із яких володіє власною мікроекономічною системою міжнародної логістики), багаточисельних суб’єктів господарювання, які відносяться до категорії логістичних провайдерів, діяльність котрих базується на використанні наявної в країні логістичної інфраструктури (шляхи сполучення, транспортні вузли – залізничні станції, порти, термінали, складські об’єкти), яка у випадку використання її для транскордонних перевезень елементів матеріального потоку (партій імпортованих та/або експортованих товарів) також розглядається як компонент системи міжнародної логістики. Поряд із ними в склад макроекономічної системи міжнародної логістики країни включаються органи

управління транспортною галуззю разом із комплексом нормативно-правового регулювання всієї сукупності логістичних процесів (включно з процесами міжнародної торгівлі), що доповнюється власне управлінською діяльністю процесами міжнародної логістики, здійснюваною уповноваженим на це персоналом.

Ключову роль у функціонуванні системи міжнародної логістики в Україні відіграють транспортні і логістичні компанії, насамперед – Укрзалізниця та морські порти, які в докризовий період забезпечували основні обсяги перевезень зовнішньоторговельних вантажів. Але у 2020-2021 рр. вітчизняна економіка зіткнулася з руйнівним впливом антиковідних обмежень під час всесвітньої пандемії Covid 19, негативні наслідки яких проявилися у поглибленні кризових процесів у більшості галузей народногосподарського комплексу та катастрофічно доповнилися внаслідок великомасштабного вторгнення військ РФ на територію України та часткової окупації південних і східних регіонів. Саме в них зосереджувалася значна частина виробничого потенціалу економіки України та була розташована більшість морських портів, що раніше забезпечували імпортно-експортні операції вітчизняних учасників ЗЕД. До того ж, у ході бойових дій окупаційними військами було знищено велику кількість виробничих підприємств з їх основними фондами, чим підірвано експортний потенціал української економіки. Це отримало відображення в катастрофічному скороченні обсягів міжнародної торгівлі; зазнали руйнувань чисельні об’єкти складської мережі оптової торгівлі, загальної транспортної інфраструктури, паливно-енергетичного комплексу (який забезпечував діяльність транспортних засобів підприємств, задіяних у перевезеннях вантажів, зокрема – зовнішньоторговельних).

Наслідками руйнівного впливу на економіку України, спричиненого повною блокадою українських морських портів збройними підрозділами РФ, стала практично повна зупинка в першому півріччі 2022 р. експорту сільськогосподарської продукції: за даними Мінекономіки, в березні 2022 р. експорт продукції скоротився відносно лютого вдвічі ((\$2,7 порівняно з \$5,3 млрд), імпорт – більше ніж втричі ((\$1,8 млрд порівняно з \$5,9 млрд); щоденно, за експертними даними, внаслідок блокади морських портів Україна втрачала в цей період \$170 млн, якщо зважити на дані за 2021 р., коли всього з України було експортовано товарів на \$68,2 млрд, із яких морським транспортом було відвантажено товарів на \$47 млрд, натомість загалом у довоєнний період на морські перевезення припадало орієнтовно 30-40% вітчизняного експорту та імпорту [14]. Зазначимо, що саме в цьому аспекті ситуація зазнала позитивних зрушень завдяки досягненню угоди про організацію в 3 кварталі ц. р. т. зв. “зернових” коридорів, які забезпечують експорт саме зернових культур через морські порти Одеської обл.

Військова агресія Російської Федерації спричинила катастрофічні наслідки для експорту зернових культур: якщо традиційно Україна мала можливість

експортувати через морські порти близько 5 млн тонн зерна та 500-600 тис. тонн соняшникової олії в місяць, то в березні 2022 р. залізничним транспортом було вивезено лише 220 тис. тонн зерна і 15,8 тис. тонн олії, а це означає, що запаси такої продукції за умови максимального використання пропускної спроможності всіх альтернативних шляхів експорту потрібно вивозити протягом кількох років [15]. Практично припинився в 2022 р. експорт із України металопродукції, ускладнилися умови здійснення імпорту більшості видів товарів, загострилися проблеми проходження вітчизняних товарів через пункти митного пропуску в країни ЄС тощо.

Вирішити ці та інші проблеми організації міжнародної логістики з допомогою традиційних рішень, як вказують експерти, вже практично неможливо, тому вітчизняні товаровиробники разом із логістичними операторами повинні критично переглянути стратегію логістичного забезпечення міжнародної торгівлі, передбачивши можливості здійснення зовнішньоторговельних операцій найрізноманітнішими способами, в тому числі: - доставка експортних вантажів автомобільним або залізничним транспортом до західних кордонів України і далі – до морських чи річкових портів Європи; - транспортування експортних вантажів із Дунайських портів України (Рені, Кілія, Ізмаїл) баржами по Дунаю до морських портів Румунії (порт Констанца); - доставка імпортних вантажів із Китаю, Південної Кореї, інших країн Азії морським транспортом не в Одесу чи Миколаїв, а в порти Польщі – з подальшим транспортуванням автомобільним або залізничним транспортом у регіони України.

Перехід на оновлені логістичні схеми вимагає колосальних витрат зусиль та фінансів, оскільки потрібно вирішити питання незапланованого залучення транспортних можливостей, вантажівок і вагонів у країнах-сусідах (насамперед – Польщі та Румунії), барж – на Дунаї, вирішення проблем із перевантаженням української продукції на торговельні судна в позачерговому порядку в середземноморських портах Європи, подолання конструктивної проблеми неспівпадіння ширини колій в Україні та Європі (внаслідок чого доводиться перевантажувати продукцію або змінювати ширину коліс), неготовності залізничних операторів та інших учасників до збільшених у рази обсягів поставок аграрної продукції з України, невідповідності українських вантажівок чинним екологічним вимогам та ін. Для вирішення цих проблем рекомендуються зміни всієї схеми організації логістики, зокрема – шляхом побудови достатньої кількості перевантажувальних терміналів на стиках залізниці, організації “сухих портів”, елеваторів, логістичних хабів у глибині території Польщі або України (де прокладена колія зарубіжного стандарту), а також мережі складів та терміналів у прикордонних регіонах України, відкриття додаткових пунктів перетину кордону та перенесення всіх митних формальностей на внутрішню митницю країн Європи (що значно прискорило б перетин кордонів). У

цьому ж контексті вирішенню проблем міжнародної логістики повинна сприяти відміна мит і квот на продукцію, що завозиться в Україну або експортується з неї [16].

Висновки і перспективи подальших досліджень у даному напрямі. Проведений аналіз засвідчив наявність в Україні істотних проблем в організації системи міжнародної логістики як ключової умови провадження міжнародної торгівлі, зумовлених руйнівним впливом екстремальних чинників у вигляді всесвітньої пандемії та пов'язаних із нею обмежень у світовій економіці, а також – катастрофічними втратами експортного та логістичного потенціалу всіх учасників зовнішньоторговельної діяльності в Україні. Зруйнована внаслідок цього система міжнародної логістики України через об'єктивні причини недостатньо справляється з покладеними на неї функціями, а тому потребує кардинальної трансформації. Подальші дослідження мають зосереджуватися на визначенні можливих в умовах сучасних економічних реалій напрямів і механізмів реалізації такої трансформації.

ЛІТЕРАТУРА

1. Державна служба статистики України. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>
2. Pierre A. David, Richard D. Steward. International Logistics: The Management of International Trade. Cicero Books LLC; 4th edition (July 29, 2013). 2013. 721 p.
3. Тридід О. М. Логістика. Київ : Знання, 2008.
4. Тюріна Н. М., Гой І. В., Бабій І. В. Логістика. Київ : Центр учбової літератури, 2015.
5. Хмелевський О. В. Міжнародна логістика у ключових трендах її розвитку. *Інфраструктура ринку*. 2019. 38, 61-67.
6. Трушкіна Н., Сербіна Т. Міжнародна логістика у системі зовнішньоекономічної діяльності підприємства. *International Science Journal of Management, Economics & Finance*. 2022. Vol. 1. No. 3. Pp. 101-114.
7. Олійник Я. Б., Смирнов І. Г. Міжнародна логістика. Київ : Обрії, 2011.
8. Холод Б., Зборовська О. Глобалізація як фактор впливу на процеси логістичного управління зовнішньоекономічною діяльністю підприємств. *Європейський вектор економічного розвитку*. 2014. 2(17), 261-270.
9. Банзекуливахо Ж. М. Международная логистика. Полоцк : Б.и., 2014.
10. Стеценко І. До питання сутності сучасної міжнародної логістики. *Ринок цінних паперів України*. 2016. 7-8, 53-57.
11. Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP) SUPPLY CHAIN and LOGISTICS TERMS and GLOSSARY. URL : www.logistics-service-locator.com/resources/glossary03.pdf.
12. Дурач В. М., Осипенко С. М., Ніколайчук Л. Г. Закупівлі у військову установу як важлива складова логістики. *Підприємництво і торгівля*. 2021. 32, 17-25.

13. Алькема В. Г. Логістичне забезпечення міжнародної торгівлі. *Вчені записки Університету "КРОК"*. 2017. 46, 82-92.

14. Ежедневно Украина недополучает \$170 млн из-за блокады портов. Как увеличить экспорт. URL : https://biz.liga.net/ekonomika/transport/article/ejednevno-ukraina-nedopoluchaet-170-mln-iz-za-blokady-portov-kak-velichit-eksport_

15. Экспорт зерна. Как вывезти за рубеж продовольствие. URL : <https://focus.ua/economics/513618-kak-voyna-ostanovila-torgovlyu-ukrainy-s-mirom>.

16. Комісія відкриває "Шляхи солідарності", щоб допомогти Україні експортувати сільськогосподарські товари. URL : https://www.eeas.europa.eu/delegations/ukraine/komisija-vidkryvaie-«shliakhy-solidarnosti»-shchob-dopomohy-ukraini-eksportuvaty_uk?s=232.

REFERENCES

1. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy, available at : <http://www.ukrstat.gov.ua>.

2. Pierre A. David, Richard D. Steward. (2013), *International Logistics: The Management of International Trade*. Cicero Books LLC; 4th edition (July 29, 2013). 721 p.

3. Trydid, O. M. (2008), *Lohistyka, Znannia*, Kyiv.

4. Tiurina, N. M., Hoi, I. V. and Babii, I. V. (2015), *Lohistyka, Tsentri uchbovoi literatury*, Kyiv.

5. Khmelevskiy, O. V. (2019), *Mizhnarodna lohistyka u kliuchovykh trendakh yii rozvytku, Infrastruktura rynku*, 38, 61-67.

6. Trushkina, N. and Serbina, T. (2022), *Mizhnarodna lohistyka u systemi zovnishnoekonomichnoi diialnosti pidpriemstva, International Science Journal of Management, Economics & Finance*. Vol. 1, No. 3, pp. 101-114.

7. Oliinyk, Ya. B. and Smyrnov, I. H. (2011), *Mizhnarodna lohistyka, Obrii*, Kyiv.

8. Kholod, B. and Zborovska, O. (2014), *Hlobalizatsiia yak faktor vplyvu na protsesy lohystychnoho upravlinnia zovnishnoekonomichnoi diialnosti pidpriemstv, Yevropeiskyi vektor ekonomichnoho rozvytku*, 2(17), 261-270.

9. Banzekulivaho, Zh. M. (2014), *Mezhdunarodna ja logistika, B.i., Polock*.

10. Stetsenko, I. (2016), *Do pyttannia sutnosti suchasnoi mizhnarodnoi lohistyky, Rynok tsinnykh paperiv Ukrainy*, 7-8, 53-57.

11. Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP) SUPPLY CHAIN and LOGISTICS TERMS and GLOSSARY, available at : www.logisticsservicelocator.com/resources/glossary03.pdf.

12. Durach V. M., Osypenko S. M. and Nikolaichuk L. H. (2021), *Zakupivli u viiskovu ustanovu yak vazhlyva skladova lohistyky, Pidpriemnytstvo i torhivlia*, 32, 17-25.

13. Alkema, V. H. (2017), *Lohistychno zabezpechennia mizhnarodnoi torhivli, Vcheni zapysky Universytetu "KROK"*, 46, 82-92.

14. Ezhednevno Ukraina nedopoluchaet \$170 mln iz-za blokady portov. Kak uvelichit' jeksport, available at : https://biz.liga.net/ekonomika/transport/article/ejednevno-ukraina-nedopoluchaet-170-mln-iz-za-blokady-portov-kak-velichit-eksport_

15. Jeksport zerna. Kak vyvezti za rubezh продовольствие, available at : <https://focus.ua/economics/513618-kak-voyna-ostanovila-torgovlyu-ukrainy-s-mirom>.

16. Komisiia vidkryvaie "Shliakhy solidarnosti", shchob dopomohy Ukraini eksportuvaty silskohospodarski tovary, available at : https://www.eeas.europa.eu/delegations/ukraine/komisija-vidkryvaie-«shliakhy-solidarnosti»-shchob-dopomohy-ukraini-eksportuvaty_uk?s=232.

Стаття надійшла до редакції 01 липня 2022 року