

екосистемами. Університети в цілому розглядаються як двигун розвитку та суб'єкти створення міжнародних багаторівневих партнерств. А знання потенціалу кожної області у подальшому дозволяє експортувати місцеві продукти та посилювати місцеві бренди, з яких за підтримки в інноваційній екосистемі, за міжнародним досвідом, розвиваються глобальні бренди.

Відтак, одним з завдань сьогодення і найближчого майбутнього для українського бізнесу і держави з точки зору протистояння кризі і формування стійкості постає збереження інтеграції в глобальні ланцюги постачання, зокрема, продовольства. А на додачу, з точки зору забезпечення економічної безпеки, вже зараз необхідно проектувати шляхи інтеграції підприємств різних галузей української економіки до міжнародних ланцюгів постачання. При цьому необхідністю виступає пов'язування інноваційного розвитку, цілей сталого розвитку і децентралізації, та визначення перспективних напрямів позиціонування різних регіонів України. З огляду на ці завдання, постає актуальним нарощення взаємозв'язків, знань і досвіду на всіх рівнях (як бізнесу, так і наукової спільноти, держави та територіальних громад) щодо перспективних напрямів розвитку, нарощення інноваційного потенціалу, а також очікувань інвесторів та бізнесу (в першу чергу з країн ЄС) від партнерів у ланцюгах постачання, та випереджальна адаптація до цих вимог з урахуванням пріоритетів та потреб як локальних громад, так і загальнодержавної стратегії розвитку.

Література

1. Feingold, S. Ukraine's food exports by the numbers. World Economic Forum. 2022. URL: <https://www.weforum.org/agenda/2022/07/ukraine-s-food-exports-by-the-numbers/>
2. Future Competitiveness Based upon the GFCC Foundational Global Competitiveness Principles. Global Federation of Competitiveness Councils. 2021. URL: https://www.thegfcc.org/files/ugd/f344ed_e4f6b2ac59544ef9eabe744842bf9dd.pdf
3. Fidanoski, F. et al. The triple helix in developed countries: when knowledge meets innovation? *Heliyon*, Volume 8, Issue 8, e10168. 2022. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2022.e10168>. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2405844022014566>
4. Thomakis, Z., Daskalopoulou, I. Entrepreneurial Views and Rural Entrepreneurial Potential: Evidence from Greece. *J Knowl Econ* 13, 1611–1634. 2022. <https://doi.org/10.1007/s13132-021-00784-z>

УДК: 338.658

Людмила Калініченко

*д.е.н., професор, професор кафедри економіки і менеджменту,
Харківський національний університет ім. В.Н. Каразіна, Україна
dkll1905@gmail.com*

Алевтина Пакуліна

*к.е.н., доцент, доцент кафедри економіки та бізнесу
Харківський національний університет будівництва та архітектури, Україна
alevtina.pakulina@gmail.com*

УКРАЇНА У НОВИХ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМАХ

UKRAINE IN NEW LOGISTICS SYSTEMS

Анотація. Визначені фактори, виходу українського бізнесу на світовий логістичний ринок, та шляхи приєднання до європейських логістичних систем. Означені умови інтеграції національних транспортних систем до міжнародних логістичних ринків.

Ключові слова: світовий логістичний ринок, міжнародні транспортні коридори.

Abstract. Designated factors the entry of Ukrainian business into the global logistics market, and the path to access European logistics systems. Significance of the integration of national transport systems to international logistics markets.

Key words: light logistics market, international transport corridor

Розвиток і відновлення економіки України, що невідмінно відбудеться після перемоги над рашистською навалою, вимагає пошуку нових можливостей сталого зростання. Однією з таких можливостей є «вбудування» національного бізнесу в логістичні системи Європи на макроекономічному рівні. Активне впровадження міжнародної логістики є одним із стратегічних шляхів виходу з післявоєнної кризи та підвищення конкурентоспроможності народного господарства. Цей процес потребує зламу традиційних національних торговельних, фінансових, митних, транспортних та інших бар'єрів на шляху пересування товарної маси та капіталу. Конкурентоспроможність економіки України в значній мірі залежить від того, чи вдасться стати надійною ланкою в нових логістичних системах.

Тенденції глобалізації українського бізнесу простежуються у приєднанні його до європейських макрологістичних систем. Українські виробники мають підключатися до глобальних ринків збуту готової продукції, виробництва, постачання матеріальними ресурсами, робочої сили, капіталу.

Фактори, які спонукають українські компанії долати всі перешкоди до виходу на світовий логістичний ринок, це:

- прагнення до зростання і виживання в конкурентній боротьбі як найважливіший стимул для розвитку міжнародних стосунків;
- вихід на європейські ринки, що дасть поштовх до розвитку технологій, виробничих потужностей і підвищення конкурентоспроможності господарської діяльності.

Конкуренція підбурює підприємства до необхідності управляти не лише власним бізнесом, але і всім ланцюгом постачань. Стратегія звичайного виживання примушує брати участь в управлінні мережею виробництв, що розташовані на всіх ланках виробничо-збутового ланцюгу. Ланки, що розташовані вище по ланцюгу, забезпечують логістичну систему підприємства матеріальними потоками – сировина, матеріали, комплектуючі та ін. Ланки, що розташовані нижче по ланцюгу відповідають за доставку товару до споживача, а також післязбутове обслуговування.

Місце, яке займає країна в системі міжнародної логістики цілком залежить від її стану у міжнародному розподілу праці. Україна – країна з великою територією. У довоєнний період Україна по населенню була більша за Польщу, за територією – більша за Францію, але за ВВП вона вдвічі була менша ніж Румунія. Низький платоспроможний попит населення помножений на компрадорський характер бізнесу, не зацікавленого в довгострокових інвестиціях став причиною незначного валового внутрішнього продукту при високих потенційних можливостях країни. Це системні фактори, що суттєво гальмували розвиток економіки і створювали труднощі у приєднанні українського бізнесу до європейських логістичних систем.

Протягом останнього десятиліття інтенсивно формуються міжнародні транспортні коридори (МТК), що забезпечують логістичну інфраструктуру міжнародної торгівлі в азіатсько-європейському просторі. Очевидно, що для повного використання переваг географічного положення України необхідно включення до них залізничного та автомобільного комплексу. У післявоєнний час обсяги зовнішньоторговельної діяльності українського бізнесу мають зростати, що примусить бізнес до формування і розвитку МТК на території України. Поступово, після перемоги над рашистами, українські залізничні потужності стануть важливим елементом міжнародної та європейської транспортної інфраструктури. Слід відзначити, що міжнародний ринок логістичних послуг оцінюється більше ніж 1 трильйон доларів на рік і продовжує зростання. В Європейському Союзі одна Німеччина має щорічний дефіцит логістичних послуг в 25-26 мільярдів доларів, що відкриває для нових гравців ринку широкі можливості [3].

Однією з ключових ланок розвитку вітчизняної економіки має стати вдосконалення транспортної системи України та реалізація її транзитного потенціалу. Формування міжнародних транспортних коридорів на території України виходить далеко за рамки національного транспортного комплексу. Щільне приєднання залізничних та автомобільних маршрутів до міжнародних сполучень забезпечить сприятливі умови інтеграції на ринки ЄС

з одного боку і Китаю – з іншого [2]. Така стратегія розвитку національної логістики забезпечить більш вигідні умови інтеграції України у світову економічну систему.

Таким чином, місце українського бізнесу в логістичних системах Європейського союзу визначається двома факторами: географічним становищем та експортною спеціалізацією. Природне місце України на шляху між Азією та Європою надає можливість включити її до ефективної системи міжнародних транспортних коридорів. Приєднання до Балтійсько-Чорноморського та Китайсько-Європейського МТК є нагальною потребою підвищення конкурентноспроможності української економіки.

Література

1. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>. (дата звернення: 26.10.2022).
2. Кіщак І.Т., Шевчук С.П. Транспортні коридори в системі транскордонного співробітництва України. *Актуальні проблеми міжнародних відносин*. 2018. Випуск 119. (частина II) С.23-30.
3. Стратегія сталої логістики та План дій для України. URL: <http://www.mtu.gov.ua>. (дата звернення: 26.10.2022).

УДК: 339.5

Ірина Москвиченко

*к.е.н., доцент, доцент кафедри менеджмент і маркетинг на морському транспорті
ДВНЗ «Одеський національний морський університет», Україна
moskvira@gmail.com*

Аліна Коросан

*здобувач другого (магістерського) рівня вищої освіти
спеціалізація «Логістичний менеджмент»
ДВНЗ «Одеський національний морський університет», Україна
korosan@ukr.net*

ОСНОВНІ ТРУДНОЩІ ЕКСПОРТУ УКРАЇНСЬКОЇ АГРОПРОДУКЦІЇ АЛЬТЕРНАТИВНИМИ ЄВРОПЕЙСЬКИМИ МОРСЬКИМИ ПОРТАМИ

THE MAIN DIFFICULTIES OF EXPORTING UKRAINIAN AGRICULTURAL PRODUCTS THROUGH ALTERNATIVE EUROPEAN SEA PORTS

Анотація. В даній роботі виокремлено основні проблеми з якими стикаються українські транспортно-логістичні компанії при організації експорту агропродукції через морські порти Румунії, Болгарії та Польщі. Були наведені пропозиції щодо їх значного послаблення та усунення для подальшого налагодження зворотного зв'язку з клієнтами та агентами, а також для розробки ефективного логістичного ланцюга в умовах військового часу.

Ключові слова: експорт, агропродукція, складнощі, європейські морські порти.

Abstract. An article presents the main difficulties faced by Ukrainian transport and logistics companies organizing the export of agricultural products through the seaports of Romania, Bulgaria and Poland. Suggestions were made for their significant relaxation and elimination to further improve customer and agent feedback, and to develop an effective logistics chain in wartime reality.

Key words: export, agricultural products, difficulties, European sea ports.

Логістика є однією із ключових аспектів, які посилюють економіку країни та безпосередньо впливає на рівень життя населення суспільства. Дана теза являлася беззаперечною та не потребувала доказів у мирний час, а у стані війни стала майже аксіомою, адже економіка відрізана від міжнародних ланцюгів постачання зазнає збитків у геометричній прогресії в залежності від рівня залученості країни у глобальний логістичний ланцюг. Зважаючи на те, що Україна є ключовим експортером пшениці, кукурудзи та ячменю, а також найбільшим у світі експортером соняшникової олії [3, 22], можна уявити всю складність ситуації у якій опинилися наша економіка, українські аграрії, логістичні компанії та в цілому міжнародний продовольчий стан, адже, за повідомленнями Міністерства сільського