



POLTAVA UNIVERSITY OF
ECONOMICS AND TRADE

НАУКА І МОЛОДЬ У ХХІ СТОРІЧЧІ

ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ

ІХ Міжнародної молодіжної науково-практичної
інтернет-конференції

(м. Полтава, 30 листопада 2023 року)



Полтава
2023

ПОЛТАВСЬКИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЕКОНОМІКИ І ТОРГІВЛІ (ПУЕТ)

НАУКА І МОЛОДЬ У ХХІ СТОРІЧЧІ

ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ

**ІХ Міжнародної молодіжної науково-практичної
інтернет-конференції**

(м. Полтава, 30 листопада 2023 року)

**Полтава
ПУЕТ
2023**

3. Краморенко Н. В. Електронна комерція: підходи до визначення сутності. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/43283168.pdf> (дата звернення 10.10.2023).
4. Циброва А. В. Роль електронної комерції в розвитку національної економіки. *Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2019. С. 143–144.
5. Червона О. Ю. Тенденції розвитку електронної комерції. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2020. С. 65–66.
6. Щербак О. Електронна торгівля. Українська та світова практика правового регулювання. URL: https://uz.ligazakon.ua/ua/magazine_article/EA016163 (дата звернення 10.10.2023).

ПОБУДОВА ЕФЕКТИВНОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ ДЛЯ УКРАЇНИ В УМОВАХ БАР'ЄРІВ ВОЄННОГО СТАНУ

А. В. Заїка, спеціальність *Міжнародні економічні відносини, студентка групи МЕВ МБ 6-11*

В. Ю. Стрілець, *д-р екон. наук, доцент, завідувач кафедри міжнародної економіки та міжнародних економічних відносин Полтавський університет економіки і торгівлі*

Блокада частини території України та морських портів ворогом порушила систему логістики для експорту сільськогосподарської продукції до інших країн. Під час військового конфлікту Україна активізувала свій внутрішній потенціал і використовує раніше невикористані резерви для забезпечення продовольчої безпеки. Військові дії призвели до порушення всіх ланцюжків поставок всередині країни і спричинили дисбаланс у логістиці експорту. Це також мало негативний вплив на постачання сільськогосподарської продукції та створило проблеми для глобальної продовольчої безпеки.

Питання побудови ефективної логістичної системи знаходиться у полі наукових досліджень як українських, так і зарубіжних вчених. Так, Гринів Н. та Равліковська А. проводять дослідження можливостей перебудови логістики в умовах воєнного стану в Україні та визначають необхідність оперативно перебудувати логістичну систему, сформувані нові ланцюги доставки вантажів, змінити напрямки торговельних потоків через блокаду українських морських портів та часткову втрату залізничної мережі [1]. Кузяк В. розглядає управління логістичними процесами в Україні в умовах воєнного стану [6]. Григор'як М. досліджує інтелектуалізацію ринку логістичних послуг [5].

Під час військового конфлікту обсяг експорту сільськогосподарської продукції з України значно зменшився. У 2022–2023 роках внаслідок військових дій експорт сільськогосподарської продукції з України скоротився вдвічі. Особливо у товарній структурі аграрного експорту України найбільше зменшилися поставки жита та ячменю (табл. 1).

Таблиця 1 – Експорт сільськогосподарської продукції з України, 2020–2023 МР, тис. тонн

Сільськогосподарська продукція	2021 рік	2022 рік	2023 рік
Зернові та зернобобові культури, всьог	43 939	48 508	22 746
– пшениця	16 413	18 741	8 411
– ячмінь	4 210	5 752	1 626
– жито	15,8	161,5	12,5
– кукурудза	22 596	23 535	12 624
Пшеничне борошно	123,7	69,4	65,6
Інше борошно	1,1	1,5	3,4
Всього борошна	124,8	70,9	69,0
Загальний експорт	44 105	48 579	22 815

Джерело: [4].

Дослідження показало, що експорт кукурудзи становить найбільшу частку українського аграрного експорту. Внаслідок блокади морських портів, країни, такі як Польща, Литва та Румунія, розвинули різноманітні логістичні маршрути для експорту української аграрної продукції до своїх портів у Балтійському та Чорному морях. Незважаючи на скорочення обсягів експорту сільськогосподарської продукції через порти, цей сектор залишається найбільш важливим у структурі транспортування за видами транспорту [2].

Міжнародна підтримка сприяла створенню альтернативних логістичних ланцюжків для експорту сільськогосподарської продукції за кордон. Скасування ряду експортних обмежень для української агропродукції до країн ЄС та укладання плідної співпраці з потенційними сусідніми країнами сприяло оптимізації транспортних процесів, включаючи автомобільний, залізничний, морський та поромний транспорт для експорту та транзиту. Розробка та впровадження щоденних заходів для розширення логістичних маршрутів сприяло успішному експорту сільськогосподарської продукції та зміцненню продовольчої безпеки.

Мета логістики і в мирний, і у військовий час полягає в тому, щоб необхідні вантажі були доставлені у необхідне місце в потрібний час. При порівнянні класичного правила «7R» або місії комерційної логістичної системи та логістики кризових ситуацій можна зазначити наступне: в кризовій логістиці пріоритетом має бути надання допомоги для пришвидшення доставки необхідних вантажів. Під час гуманітарних операцій задоволення потреб і швидке реагування завжди мають бути пріоритетом перед отриманням прибутку. Тобто матеріальні та супутні потоки в кризових ситуаціях дещо відрізняються залежно від принципів формування ланцюга поставок, час є основним фактором успіху логістичної операції, тому що це відіграє головну роль.

Незважаючи на те, що логістичні послуги зазвичай складні та дорогі, деякі українські компанії пропонують логістичні послуги абсолютно безкоштовно. Прикладом є «Укрзалізниця», яка відразу з початку війни перевозила населення з окупованих територій та гуманітарні вантажі. Сьогодні, крім того, ланцюги поставок постійно потребують перебудови, необхідно бути готовими до постійного зростання витрат у цих ланцюгах. Наприклад, вартість доставки в Україні в даний час в 5 разів вища, ніж до війни. Вартість перевезення визначається такими факторами, як швидкість транспортування (особливо при евакуації підприємств), відсутність вільного транспорту на ринку, небезпечність маршрутів, обмеження на можливість заправити паливе в областях близько до фронту та нестача водіїв. Брак водіїв головним чином пов'язаний з тим, що багато працівників транспортних компаній нині служать в Збройних Силах України та беруть участь у захисті країни. Інша частина водіїв залишилась на окупованих територіях. Уряд дозволив водіям з правами класу В у період війни керувати вантажівками (тобто транспортними засобами класу С, С1 вагою 7,5 тон) [3]. Водіям призовного віку також дозволено перетинати кордон за умови реєстрації та отримання спеціальних документів. Ці дії влада вживає для подолання дефіциту водіїв вантажних транспортних засобів та забезпечення стабільного перевезення вантажів для різних галузей економіки, зокрема гуманітарних та військових вантажів. Аналіз збитків і розмірів руйнувань у логістичній галузі важко провести на повному масштабі, оскільки війна триває. Велика кількість складів була зруйнована внаслідок конфлікту. Ворог намагається завдати шкоди складам свідомо, оскільки вони є важли-

вами не лише для продовольчої безпеки, але і для підтримки українського бізнесу та економіки. Також ворог використовує склади в окупованих районах для своїх потреб. Під час війни в Україні значно зросла орендна плата за складські приміщення, в середньому на 10–15 %. Це обумовлено нестачею та переміщенням бізнесу в межах окремих регіонів. Ситуація з орендою складських приміщень наразі регулюється індивідуально зі спеціальним підходом до кожного орендаря: від повної сплати орендної плати до її розтермінування.

Україна зазнала значних економічних збитків внаслідок великої війни, що вразила країну. Загальні збитки досягли 100 млрд доларів протягом лише трьох місяців повномасштабного конфлікту, що становить половину ВВП України у 2021 році.

Для відновлення країни і полегшення логістики України, важливим рішенням може стати інтеграція її економіки в систему Європейського Союзу. Україна веде переговори з ЄС про лібералізацію вантажного транзиту, створення «Шляхів солідарності» та підтримку українського експорту. Після завершення конфлікту можливі нові формати співпраці, такі як «френдшоринг», спрямовані на відновлення логістики. Важливо враховувати не лише оптимізацію логістичних процесів, але й уникати ризику корупції, об'єднуючи зусилля держави, громадськості та вибираючи найбільш ефективні методи організації.

Список використаних джерел

1. Гринів Н. Т., Равліковська А. А. Перебудова логістики в умовах воєнного стану в Україні. URL: <https://academy-vision.org/index.php/av/article/download/84/74> (дата звернення: 25.10.2023).
2. Україна організувала шляхи експорту зерна через Румунію та Польщу. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3505319-ukraina-organizovala-slahi-eksportu-zerna-cerez-rumuniu-ta-polsu.html> (дата звернення: 25.10.2023).
3. На час воєнного стану водії з посвідченням категорії В можуть керувати вантажівками. URL: [https://suspilne.media/220714-u-period-voennogo-stanu-keruvati-vantazivkami-zmozut-vodii-z-posvidcennam-kategorii-v-urad/](https://suspilne.media/220714-u-period-voennogo-stanu-keruvati-vantazivkami) (дата звернення: 25.10.2023).
4. Експорт з України зернових, зернобобових та борошна. Міністерство аграрної політики та продовольства України. URL: <https://minagro.gov.ua/investoram/monitoring-stanu-apk/eksport-z-ukrayini-zernovih-zernobobovih-ta-boroshna> (дата звернення: 25.10.2023).