



Хмельницький національний університет
Кафедра міжнародних економічних відносин

Збірник тез доповідей

**міжнародної науково-практичної
конференції молодих вчених та студентів**

**«МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ
ВІДНОСИНИ:
СТАЛИЙ РОЗВИТОК
ТА ДІДЖИТАЛІЗАЦІЯ»**

22 травня 2025 р.

Хмельницький 2025

Хмельницький національний університет
Кафедра міжнародних економічних відносин

Збірник тез доповідей
міжнародної науково-практичної
конференції молодих вчених та студентів

**«Міжнародні економічні відносини:
сталій розвиток та діджиталізація»**

22 травня 2025 р.

Хмельницький 2025

УДК 339.9:330.341.1:004

Міжнародні економічні відносини: сталий розвиток та діджиталізація : Матеріали міжнародної науково-практичної конференції молодих вчених та студентів (м. Хмельницький, 22 травня 2025 року). – Хмельницький: ХНУ, 2025. – 193 с.

Редакційна колегія:

Мельник А.О. – завідувач кафедри міжнародних економічних відносин ХНУ, д.е.н., професор.

Харун О.А. – доцент кафедри міжнародних економічних відносин ХНУ, к.е.н., доцент.

Збірник тез доповідей укладено за матеріалами міжнародної науково-практичної конференції молодих вчених та студентів «Міжнародні економічні відносини: сталий розвиток та діджиталізація», яка відбулась в Хмельницькому національному університеті 22 травня 2025 року. Матеріали присвячено дослідженню перспективних напрямів вдосконалення шляхів та механізмів міжнародних економічних відносин України в світовому бізнес-середовищі за умов посилення інтеграційних та глобалізаційних процесів, розвитку міжнародної логістики, організації міжнародних перевезень та митному супроводу товарів в рамках СОТ, диверсифікації міжнародних відносин у післявоєнній відбудові економіки України, напрямів забезпечення економічної безпеки та розвитку економічної дипломатії за умов євроінтеграції, інноваційно-інвестиційному розвитку економіки України та її інтеграції у світовий економічний простір, діджиталізації соціально-економічних, митно-логістичних процесів, розвитку галузей вітчизняної економіки для забезпечення їх конкурентоздатності на регіональному та світовому ринку, перспектив та проблем розвитку національного бізнесу в умовах переформатування глобального середовища, основних тенденцій розвитку глобальних та локальних процесів в національній економіці.

Матеріали друкуються в авторській редакції мовами оригіналів.
За виклад, зміст і достовірність відповідають автори.

© Хмельницький національний університет

Світова економічна інтеграція та глобалізаційні процеси в XXI столітті

Буденко Олександр

ст. гр. МЕВ-23-1 Хмельницького національного університету

Мудра Ярослава

кандидат економічних наук,

доцент кафедри міжнародних економічних відносин

Хмельницького національного університету

МІЖРЕГІОНАЛЬНІ ДИСПРОПОРЦІЇ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ У ГЛОБАЛЬНОМУ КОНТЕКСТІ

Міжрегіональні диспропорції економічного розвитку є однією з найгостріших проблем сучасної глобальної економіки. Ці диспропорції проявляються на різних рівнях: від нерівномірності розвитку регіонів всередині країн до масштабних асиметрій між різними макрорегіонами світу.

Міжрегіональні диспропорції економічного розвитку можна визначити як суттєві соціально-економічні відмінності між регіонами, що проявляються у різних рівнях якості життя населення, доступі до інвестицій, стані інфраструктури, рівні зайнятості та доходів. Сучасна економічна теорія пропонує декілька підходів до аналізу цього явища: теорія «центр-периферія» (Дж. Фрідман) пояснює нерівномірність розвитку через зосередження економічної активності у полюсах зростання з поступовим посиленням диспропорцій між центром та периферією; теорія кумулятивного зростання (Г. Мюрдаль) акцентує увагу на процесах, які посилюють початкові регіональні відмінності через механізм кумулятивної причинності; теорія «зростаючої віддачі» (П. Кругман) обґрунтовує концентрацію економічної діяльності в окремих регіонах через економію від масштабу та агломераційні ефекти [1].

Міжрегіональні диспропорції формуються під впливом комплексу факторів, серед яких можна виділити: історичні передумови; рівень індустріалізації та технологічного розвитку; доступ до природних ресурсів; політична структура та інституційне середовище; географічне положення; демографічні чинники; інвестиційна привабливість. Взаємодія цих факторів створює своєрідну «пастку нерівномірного розвитку», коли початкові переваги одних регіонів поступово накопичуються, а відставання інших – посилюється. Особливо виразно ця тенденція проявляється у процесі формування так званого «ядра» і «периферії», де

центральні регіони концентрують ресурси, інвестиції та людський капітал на шкоду периферійним територіям.

На глобальному рівні економічні диспропорції між регіонами світу залишаються надзвичайно глибокими, незважаючи на декларовані цілі сталого розвитку та численні міжнародні програми допомоги. Про це свідчать суттєві відмінності у показниках ВВП на душу населення, що відображають асиметричність глобального економічного простору табл.1.

Таблиця 1

ВВП в поточних цінах, млрд дол

Country Group Name	2022	2023	2024
World	101,409366	105,685121	110,064915
Advanced economies	58,806.296	62,129.487	64,681709
Euro area	14,387732	15,682849	16,370212
Major advanced economies (G7)	44,635745	47,346463	49,300856
European Union	16,992230	18,579.215	19,403162
ASEAN-5	3,125132	3,224.286	3,372027
Emerging market and developing economies	42,603070	43,555634	45,383206

Джерело: International Monetary Fund, World Economic Outlook Database, October 2024

Світова економіка демонструє стабільне зростання з 101,4 трлн доларів у 2022 році до 110,1 трлн доларів у 2024 році (зростання на 8,5%). Однак це зростання розподілене нерівномірно між різними групами країн: розвинені економіки: зростання з 58,8 трлн до 64,7 трлн доларів (10%); економіки, що розвиваються: зростання з 42,6 трлн до 45,4 трлн доларів (6,5%).

Ця різниця у темпах зростання (10% проти 6,5%) свідчить про посилення глобальних диспропорцій, причинами яких можна визначити:

1) різна швидкість відновлення після пандемії: розвинені країни мали більше фінансових можливостей для стимулювання економіки, кращий доступ до вакцин та меншу залежність від найбільш постраждалих секторів;

2) нерівний доступ до капіталу: підвищення відсоткових ставок у 2022-2023 роках призвело до відтоку капіталу з ринків, що розвиваються, до безпечніших активів у розвинених країнах;

3) інфляційний тиск: країни, що розвиваються, сильніше постраждали від інфляції, особливо від зростання цін на продовольство та енергоносії;

4) геополітична напруженість: конфлікти, включаючи війну в Україні, спричинили порушення ланцюгів постачання, що непропорційно вплинуло на економіки, що розвиваються [2].

Регіональні диспропорції: Євразія та ЄС демонструють потужне зростання (13,8% та 14,2% відповідно), що свідчить про успішне відновлення після пандемії та енергетичної кризи. АСЕАН-5 зростає повільніше (7,9%), що вказує на труднощі деяких азіатських економік у подоланні глобальних викликів. G7 залишається домінуючою економічною силою, представляючи майже половину світової економіки. Аналіз даних свідчить про поглиблення глобальних економічних диспропорцій. Розвинені економіки не лише зберігають своє домінування (59% світової економіки), але й нарощують перевагу завдяки швидшому зростанню. Це створює ризики для стабільного глобального розвитку та підкреслює необхідність більш інклюзивних економічних стратегій на міжнародному рівні.

Література:

1. Global trade explorer. *McKinsey & Company*. URL: <https://www.mckinsey.com/mgi/our-research/global-trade-explorer?sector=0ag> (date of access: 18.05.2025).

2. Sustainable Development Knowledge Platform. URL: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf> (дата звернення: 18.05.2025).

Галушко Ірина

ст. гр. МЕВ-23-І Хмельницького національного університету

Харун Олена

кандидат економічних наук,

доцент кафедри міжнародних економічних відносин

Хмельницького національного університету

РОЗВИТОК МІЖНАРОДНОГО СТРАХУВАННЯ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Глобалізація світової економіки супроводжується глибокими трансформаціями фінансових ринків, посиленням міжнародної торгівлі, зростанням мобільності капіталу, робочої сили та інформаційних потоків. У цих умовах міжнародне страхування перетворюється на один із

ключових інструментів забезпечення економічної стабільності, фінансової безпеки та безперервності міжнародних господарських зв'язків. Воно відіграє вирішальну роль у мінімізації ризиків, що супроводжують міжнародну торгівлю, інвестиційну діяльність, транспортні перевезення та транснаціональні фінансові операції [1].

Сучасний етап розвитку світової економіки характеризується одночасним впливом кількох потужних дестабілізаційних чинників: пандемічних загроз, кліматичних змін, кіберзлочинності, геополітичної напруженості та повномасштабної війни в Україні. Це істотно посилює потребу у вдосконаленні міжнародних страхових механізмів та формуванні нової моделі глобального страхового захисту [2].

Міжнародне страхування є системою фінансово-економічних відносин між суб'єктами різних країн, що виникають у процесі формування, розподілу та використання страхових фондів з метою захисту майнових та фінансових інтересів від ризиків міжнародної діяльності [3]. Його специфікою є транскордонний характер страхових операцій, участь іноземних страховиків, перестраховиків і міжнародних фінансових інституцій.

Функціональне призначення міжнародного страхування реалізується через такі основні функції:

- ризикорозподільну, що забезпечує транснаціональний перерозподіл фінансових втрат;
- компенсаційну, яка полягає у відшкодуванні збитків суб'єктам зовнішньоекономічної діяльності;
- акумуляційну, що проявляється через накопичення значних страхових резервів;
- інвестиційну, оскільки страхові компанії є важливими учасниками міжнародних фінансових ринків;
- стабілізаційну, яка забезпечує зниження рівня фінансової нестабільності у світовій економіці.

Таким чином, міжнародне страхування виступає невід'ємним елементом глобальної фінансової архітектури та механізму управління світовими ризиками.

Під впливом глобалізаційних процесів міжнародний страховий ринок зазнає суттєвої структурної трансформації. Спостерігається концентрація страхового капіталу, злиття та поглинання страхових компаній, посилення позицій транснаціональних страхових груп, які домінують на світових ринках перестраховання.

До ключових проявів впливу глобалізації на міжнародне страхування належать:

- інтеграція національних страхових ринків;

- уніфікація страхових стандартів та нормативних вимог;
- зростання ролі міжнародного перестрахування;
- формування глобальних онлайн-платформ страхових послуг.

Водночас глобалізація посилює системні ризики, оскільки фінансові кризи швидко поширюються між країнами, знижуючи платоспроможність страховиків та підвищуючи їхню вразливість до катастрофічних втрат [1].

Однією з провідних тенденцій сучасного етапу розвитку міжнародного страхування є цифровізація страхового бізнесу. Активне впровадження цифрових технологій змінює традиційну модель функціонування страховиків. Застосування Big Data, штучного інтелекту, хмарних технологій та блокчейн-рішень дозволяє підвищити точність оцінки ризиків, автоматизувати процеси укладання договорів та врегулювання страхових випадків, знизити операційні витрати [4].

Цифровізація також сприяє розвитку міжнародного онлайн-страхування, що істотно розширює доступ суб'єктів міжнародного бізнесу до страхових послуг незалежно від територіальних обмежень.

Значний вплив на розвиток міжнародного страхування мають кліматичні зміни. Зростання кількості стихійних лих, техногенних катастроф, повеней, пожеж та ураганів призводить до різкого збільшення страхових виплат та формування глобального ринку катастрофічного страхування.

Паралельно зростає роль кіберстрахування, оскільки цифровізація світової економіки супроводжується збільшенням кількості кібератак, фінансових шахрайств, витоку персональних даних та порушення функціонування критичної інфраструктури.

Міжнародне страхування забезпечує фінансовий захист зовнішньоекономічних операцій від широкого спектра ризиків: комерційних, транспортних, валютних, політичних та форс-мажорних. Особливо важливу роль відіграє страхування експортно-імпортних операцій, страхування відповідальності перевізників, морське та авіаційне страхування.

Страхування інвестицій дозволяє мінімізувати втрати інвесторів у разі націоналізації, експропріації, воєнних дій або громадських заворушень, що істотно підвищує інвестиційну привабливість країн [5].

Повномасштабна війна в Україні актуалізувала проблематику страхування воєнних і політичних ризиків. Значно зросла роль страхування транспортно-логістичних операцій, морських перевезень, енергетичної інфраструктури та іноземних інвестицій. Під егідою міжнародних фінансових організацій формуються спеціальні страхові та

компенсаційні механізми для підтримки відновлення економіки України [6].

До основних проблем розвитку міжнародного страхування належать:

- глобальна фінансова нестабільність;
- зростання катастрофічних ризиків;
- високий рівень воєнних загроз;
- асиметрія розвитку страхових ринків країн;
- недостатня гармонізація міжнародного страхового

регулювання [1].

Для України додатковими проблемами залишаються обмеженість страхового капіталу та слабка інтегрованість національного страхового ринку до світового.

Перспективними напрямками розвитку міжнародного страхування є:

- формування глобальної цифрової страхової інфраструктури;
- розвиток міжнародного перестрахування катастрофічних ризиків;
- створення міжнародних фондів воєнних ризиків;
- поглиблення інтеграції України до страхового простору ЄС

[7].

Отже, міжнародне страхування в умовах глобалізації є ключовим механізмом забезпечення фінансової стабільності, захисту інвестиційної діяльності та розвитку світової торгівлі. Нові глобальні виклики – цифрові, кліматичні та воєнні – зумовлюють необхідність модернізації страхових механізмів і вдосконалення міжнародної координації у сфері страхування.

Література:

1. Длугопольський О., Івашук Ю., Герасимець А. Тренди розвитку глобального страхового ринку в умовах невизначеності. *Світ фінансів*. 2025. № 1(82). С. 147-63. URL: <http://sf.wunu.edu.ua/index.php/sf/article/view/1791>.
2. Грубінка І. Функціонування страхового ринку в Україні. *Scientific Journal of Yuriy Fedkovich Chernivtsi National University Economics*. 2024. №(1). С. 19–22. URL: https://journals.chnu.chernivtsi.ua/index.php/econom/article/view/162?utm_source=chatgpt.com
3. Дрималовська Х.В., Кирилюк Р.О. Основні риси сучасного світового ринку страхових послуг. *Бізнес Інформ*. 2021. №4. С. 36–41.

URL: https://www.business-inform.net/article/?year=2021&abstract=2021_4_0_36_41

4. Карнаушенко А., Петренко В., Боровік Л. Сучасні тенденції та перспективи розвитку європейського ринку страхування. *Таврійський науковий вісник*. 2022. №14. С. 85-94. URL: <http://tnv-econom.ksauniv.ks.ua/index.php/journal/article/view/312>

5. Вергелюк Ю., Мирончук Ю. Сутнісні характеристики та значення ринку страхування відповідальності. *Європейський науковий журнал економічних та фінансових інновацій*. 2024. № 2(14). С. 112-121. URL: https://journal.eae.com.ua/index.php/journal/article/view/315?utm_source=chatgpt.com

6. Ткачук Л., Краус О. Вплив повномасштабного вторгнення на ринок страхування в Україні. *Innovation and Sustainability*. 2024. №3. С. 34–44. URL: <https://ins.vntu.edu.ua/index.php/ins/article/view/274>

7. Пахомов М. С. Світові тенденції розвитку ринку страхових послуг та перспективи в Україні. *Вісник Національного технічного університету «ХПИ» (економічні науки)*. 2024. № 1. С. 17-21. URL: <https://repository.kpi.kharkov.ua/handle/KhPI-Press/76266>

Гуцал Софія

ст. гр МЕВ-21 Хмельницького національного університету

Мельник Альона

доктор економічних наук,

професор кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

СУЧАСНІ ПЕРЕДУМОВИ ДЕЗІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ У СВІТІ

Сучасний світ переживає період посилення дезінтеграційних процесів, що ставлять під сумнів стабільність та ефективність міжнародних інститутів і глобальних економічних зв'язків. Ці процеси, найяскравішим прикладом яких є Brexit, мають комплексний характер і зумовлені економічними, політичними та соціокультурними чинниками. Доповідь аналізує ключові передумови дезінтеграції, включаючи посилення національного протекціонізму, нерівномірний розподіл благ глобалізації та зростання популізму.

Після десятиліть домінування ідеї глобалізації та поглиблення міжнародної інтеграції (створення ЄС, розширення НАТО, посилення ролі СОТ), світова система зіткнулася зі зворотною тенденцією – дезінтеграцією. Цей феномен проявляється як у виході окремих країн із

міжнародних об'єднань, так і в загальному ослабленні співпраці та багатосторонніх угод. Актуальність дослідження цих передумов зумовлена необхідністю прогнозування майбутньої архітектури світового порядку та мінімізації ризиків нових конфліктів та економічних криз.

Сучасні дезінтеграційні процеси є результатом взаємодії декількох ключових факторів:

1. Економічна нерівність та протекціонізм. Глобалізація принесла значні економічні вигоди, але розподілені вони були нерівномірно. Деіндустріалізація окремих регіонів розвинених країн, втрата робочих місць через аутсорсинг та імпорт викликали невдоволення серед населення. Це стало живильним ґрунтом для посилення національного протекціонізму та торговельних війн (як-от митно-тарифна політика США останніх років), що підриває основи міжнародної торгівлі та співробітництва.

2. Зростання популізму та націоналізму. Політичні рухи, що експлуатують ідеї «повернення суверенітету», «захисту національних інтересів» та «припинення масової міграції», набули значної популярності. Вони пропонують прості рішення складних проблем, часто демонізуючи міжнародні інститути як бюрократичні та відчужені від потреб простих громадян.

3. Міграційна криза та соціокультурні зміни. Масова міграція останніх десятиліть викликала занепокоєння щодо збереження національної ідентичності та культурної однорідності в багатьох країнах. Ці соціокультурні напруження мобілізують електорат проти подальшої інтеграції та відкритості кордонів, посилюючи внутрішні політичні розколи.

4. Криза довіри до міжнародних інститутів. Такі організації, як ООН, СОТ, або навіть ЄС, часто критикують за неефективність, повільність у прийнятті рішень та відірваність від реальних потреб держав-членів. Нездатність інститутів ефективно реагувати на глобальні виклики (пандемія COVID-19, зміна клімату, міжнародні конфлікти) підсилює аргументи прихильників дезінтеграції.

Дезінтеграційні процеси у світі є закономірною реакцією на виклики та побічні ефекти надмірної глобалізації. Вони відображають бажання країн відновити контроль над своєю економічною долею, кордонами та ідентичністю. Наслідками цих процесів є зростання нестабільності, посилення регіоналізації та формування нової, більш фрагментованої системи міжнародних відносин. Для України, яка прагне інтеграції до європейських структур, розуміння цих глобальних тенденцій є критично важливим для формування власної зовнішньої та внутрішньої політики.

Література:

1. Барановський О. Міжнародні економічні відносини: сучасні тенденції дезінтеграції // Економічний часопис. 2024. № 2. С. 112–120.
2. Договір про Європейський Союз : консолідована версія. Офіц. вісн. ЄС. 2012. URL: eur-lex.europa.eu (дата звернення: 02.12.2025).
3. Кулик В. Глобалізація versus націоналізм: політичні передумови дезінтеграційних процесів : монографія. Львів : Астролябія, 2023. 288 с.
4. Офіційний веб-сайт Організації Об'єднаних Націй (ООН). URL: www.un.org (дата звернення: 02.12.2025).
5. The process of the UK's withdrawal from the European Union: legal and political aspects [Електронний ресурс] / House of Commons Library. URL: commonslibrary.parliament.uk (дата звернення: 02.12.2025).
6. Фрідман Т. Плaskий світ: коротка історія ХХІ століття з точки зору глобалізації. Київ : Наш формат, 2018. 520 с.

Драгомерецька Софія

ст. гр. МЕВ-23-1 Хмельницького національного університету

Харун Олена

кандидат економічних наук,

доцент кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

ВПЛИВ ЦИФРОВИХ ВАЛЮТ НА МІЖНАРОДНІ ФІНАНСИ

Цифровізація фінансової сфери є одним із визначальних трендів розвитку світової економіки у ХХІ столітті. Стрімке поширення криптовалют, стейблкоїнів та цифрових валют центральних банків зумовлює трансформацію глобальної валютної системи, платіжної інфраструктури та механізмів міжнародних фінансів. За даними Національного банку України, цифрові фінансові інструменти поступово стають невід'ємним елементом грошового обігу та фінансового ринку [1].

Вітчизняні науковці справедливо зазначають, що цифрові валюти формують нові канали руху капіталу, знижують транзакційні витрати та одночасно створюють додаткові ризики для макрофінансової стабільності [2; 3]. У зв'язку з євроінтеграційними процесами України проблема адаптації національної фінансової системи до нових цифрових викликів набуває особливої актуальності.

Цифрові валюти – це форма електронних грошей, що функціонують у цифровому середовищі на основі криптографічних

технологій або централізованих реєстрів. В українській науковій літературі виділяють три основні групи цифрових валют [4; 5]:

1. Криптовалюти – децентралізовані цифрові активи, що створюються на основі технології блокчейн (Bitcoin, Ethereum тощо). Вони не мають єдиного емітента та характеризуються високою волатильністю.

2. Стейблкоїни – цифрові активи, емісія яких забезпечується фіатною валютою або фінансовими інструментами (USDT, USDC). Їх основне призначення – обслуговування швидких фінансових операцій на глобальному рівні.

3. Цифрові валюти центральних банків (CBDC) – офіційна цифрова форма національних грошей, що емітується центральним банком.

За висновками українських дослідників, саме CBDC мають найбільший потенціал трансформації міжнародних фінансів, оскільки поєднують стабільність фіатних грошей із технологічними перевагами цифрового середовища [6].

Цифрові валюти суттєво змінюють механізми міжнародних розрахунків. Вони забезпечують:

- скорочення часу переказу коштів;
- мінімізацію комісійних витрат;
- зниження ролі традиційних фінансових посередників.

Використання цифрових валют у міжнародних розрахунках дозволяє скоротити операційні витрати в середньому на 30–50 % [4]. Це особливо важливо для малого та середнього бізнесу, який залучений до зовнішньоекономічної діяльності.

Водночас зростає ризик несанкціонованого впливу капіталу за кордон, що ускладнює валютне регулювання та послаблює ефективність монетарних інструментів.

Запровадження CBDC змінює класичний механізм грошово-кредитної трансмісії. У разі широкого використання цифрових грошей населенням можливе часткове витіснення банківських депозитів, що негативно позначатиметься на ресурсній базі банківської системи [5].

У кризових умовах цифрові валюти можуть посилювати ефект фінансових панік, оскільки миттєве переміщення капіталу у цифрове середовище прискорює відтік ліквідності з банків [2, 4].

Разом із тим CBDC надають центральному банку додаткові інструменти монетарного впливу:

- точне програмування грошових потоків;
- контроль за цільовим використанням коштів;
- підвищення ефективності антикризового регулювання.

Поширення стейблкоїнів, прив'язаних до долара США або євро, спричиняє явище цифрової доларизації, що може знижувати попит на національну валюту. В українських умовах цей процес несе загрози для курсової стабільності гривні та незалежності монетарної політики [5].

Цифрові валютні операції суттєво підвищують мобільність короткострокового капіталу, що посилює валютні спекуляції та нестабільність на світових ринках.

Цифрові валюти поступово перетворюються на інструмент гео економічного протистояння. Розробка цифрового євро, цифрового юаня та проєктів е-гривні свідчить про прагнення держав зберегти фінансовий суверенітет у цифровому просторі [1].

Водночас криптовалюти можуть використовуватися як інструмент обходу фінансових санкцій, що створює нові виклики для міжнародної фінансової безпеки.

Національний банк України активно досліджує можливість запровадження е-гривні. Визначено такі очікувані переваги [6]:

- підвищення прозорості фінансових операцій;
- зниження тіньової економіки;
- спрощення соціальних виплат;
- скорочення витрат на грошовий обіг.

Однак реалізація цифрової валюти вимагає формування ефективної системи кіберзахисту, адаптації законодавства та забезпечення фінансової грамотності населення.

Отже, цифрові валюти є ключовим фактором трансформації міжнародних фінансів. Вони змінюють механізми розрахунків, монетарну політику, валютні відносини та фінансову безпеку. Найбільший потенціал має розвиток CBDC, які можуть стати основою нової архітектури світової валютної системи. Для України запровадження е-гривні є стратегічним кроком на шляху цифрової модернізації фінансової системи.

Література:

1. Національний банк України. Е-гривня: концепція цифрової валюти НБУ. Київ : НБУ, 2021. 36 с.
2. Корнівська В. О. Світовий досвід дослідження і впровадження цифрової валюти центрального банку: інституційний аспект. *Проблеми економіки*. 2023. № 1. – С. 23-31. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pekon_2023_1_3
3. Гавва В. Ринок цифрових фінансових активів: напрями вдосконалення державного регулювання. // *Economy and Society*. 2023. Вип. 48. С. 112–119. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-56-83>

4. Гірня О. Й., Ноздріна Л. В. Розвиток криптовалютних бірж в Україні. *Modern economics & digital society*. 2023. № 9. С. 134–141. URL: <https://mdes.khmnu.edu.ua/index.php/mdes/article/view/175>

5. Козюк В. В. Монетарний суверенітет: діджиталізація та трилема CBDC. *Економічний аналіз*. 2024. Т. 34, № 1. С. 7–18. URL: <https://jeej.wunu.edu.ua/index.php/ukjee/article/view/1727>.

6. Лаврук В. В. Перспективи впровадження цифрової валюти Національного банку України в умовах глобальної цифровізації. *Економічний простір*. 2025. № 189. С. 42–50. URL: <https://ecdev.com.ua/uk/journals/t-24-2-2025/perspektivi-vprovadzhennya-tsifrovoyi-valyuti-natsionalnogo-banku-ukrayini-v-umovakh-globalnoyi-didzhitalizatsiyi>

Йолтуховський Єгор

ст. гр МЕВ-22 Хмельницького національного університету

Сергій Матюх

кандидат економічних наук,

доцент кафедри міжнародних економічних відносин

Хмельницького національного університету

КЛАСТЕРИЗАЦІЯ ГОСПОДАРСЬКИХ ПРОЦЕСІВ В УКРАЇНІ: ПЕРЕДУМОВИ І НАСЛІДКИ

Кластеризація є сучасною моделлю організації економічної діяльності, що підвищує конкурентоспроможність регіонів і країни в цілому. В умовах війни та післявоєнної відбудови кластерний підхід набуває особливої важливості, оскільки сприяє концентрації ресурсів, інновацій та створенню нових ланцюгів доданої вартості.

Україна потребує переосмислення регіонального розвитку, формування нових виробничих центрів та стимулювання малого й середнього бізнесу, що робить дослідження кластеризації вкрай актуальним.

Кластеризація передбачає об'єднання підприємств, наукових установ, освітніх закладів та органів влади у географічно або функціонально пов'язані групи для досягнення спільної економічної мети. Кластери виступають формою реалізації регіональної політики, стимулювання інновацій й підсилення конкурентних переваг.

Передумови формування кластерів в Україні

3.1. Економічні передумови

– диспропорційність регіонального розвитку;

- необхідність залучення інвестицій та розвитку високотехнологічних секторів;

- потреба відновлення зруйнованих промислових ланцюгів.

3.2. Соціальні та інституційні передумови

- наявність освітніх та наукових центрів у регіонах;

- підтримка кластерної політики з боку держави та місцевих громад;

- розвиток підприємницьких екосистем.

3.3. Технологічні передумови

- активний розвиток ІТ-галузі та цифрової інфраструктури;

- поширення інноваційних підходів до виробництва та логістики.

3.4. Геополітичні та безпекові фактори

- релокація підприємств у безпечні регіони;

- необхідність швидкого формування нових виробничих мереж після пошкоджень інфраструктури.

Основні типи кластерів в Україні: ІТ-кластери (Львів, Київ, Харків), агропромислові кластери (Центральна та Західна Україна); логістичні кластери (регіони з прикордонною інфраструктурою); промислові та машинобудівні кластери (Дніпропетровська, Закарпатська області); кластери креативних індустрій та малого бізнесу.

Позитивні наслідки кластеризації для української економіки:

- підвищення інноваційності та технологічного рівня виробництва;

- розвиток малого та середнього бізнесу через створення мережових зв'язків;

- зростання інвестиційної привабливості регіонів;

- формування високопродуктивних робочих місць;

- оптимізація логістичних та виробничих процесів;

- збільшення експорту завдяки спеціалізації та кооперації.

Можливі негативні наслідки / ризики кластеризації для української економіки:

- надмірна концентрація економічної активності в окремих регіонах;

- висока залежність від окремих галузей;

- недостатність державної підтримки або нерівномірний розвиток кластерної політики;

- потенційні проблеми з конкуренцією всередині кластеру.

Роль держави у розвитку кластерів полягає у формуванні правових та фінансових механізмів стимулювання кластерів, підтримці інноваційної інфраструктури (технопарки, інкубатори); розвитку освіти та підготовки кадрів, орієнтованих на регіональну спеціалізацію; підтримці

міжнародної кооперації та інтеграції українських кластерів у європейські мережі.

Підсумовуючи, слід зазначити, що кластеризація є одним із ключових інструментів модернізації економіки України. Вона дозволяє ефективніше використовувати регіональні ресурси, стимулювати інновації й забезпечити більш стійкий економічний розвиток. У період війни та післявоєнної відбудови кластери можуть стати основою відновлення промисловості, формування нових виробничих ланцюгів та підвищення конкурентоспроможності країни.

Роль кластерів під час війни полягає у:

1. Швидкій релокації та відновлення виробництва. Кластери забезпечують підприємствам можливість швидше відновлювати діяльність після переміщення з небезпечних регіонів завдяки існуючим мережам партнерства, спільній інфраструктурі та організаційній підтримці. У межах кластеру простіше знайти нові приміщення, обладнання, логістичні рішення та партнерів.

2. Концентрації ресурсів для підтримки обороноздатності. Кластерні об'єднання стають платформою для координації підприємств, що залучаються до виробництва військової та допоміжної продукції: дронів, амуніції, IT-рішень, медичних засобів, логістичного забезпечення. Завдяки кооперації бізнес швидше реагує на запити фронту.

3. Підтримці стійкості регіонів та економіки. Функціонуючі кластери виступають локальними точками економічної стабільності, оскільки утримують робочі місця, забезпечують податкові надходження та формують локальні ланцюги вартості, менш залежні від зовнішніх чи далеких партнерів.

4. Комунікації між бізнесом, владою та військовими структурами. У період кризи кластери виконують функцію координаторів між державними органами, військовими, територіальними громадами та підприємцями. Вони допомагають узгоджувати потреби, збирати дані про можливості бізнесу та організовувати оперативне залучення підприємств до критичних завдань.

5. Інноваційній мобілізації. В умовах війни кластери стають центрами швидкого впровадження інновацій – від технологій подвійного призначення до цифрових рішень із кібербезпеки, логістики, комунікації. Взаємодія університетів, стартапів і бізнесу у межах кластеру прискорює створення нових технологій.

6. Підтримці малого та середнього бізнесу. Підприємства МСП отримують у межах кластерів доступ до консультативної, фінансової, освітньої допомоги, проектів грантової підтримки й експортних можливостей. Це зменшує ризики їх закриття внаслідок воєнних втрат чи логістичних обмежень.

7. Забезпеченні продовольчої, промислової та логістичної безпеки. Аграрні, промислові та транспортні кластери відіграють стратегічну роль:

- гарантують стабільність продовольчого постачання;
- підтримують критично важливі виробництва;
- організовують альтернативні логістичні маршрути, що мінімізують вплив блокад та атак.

8. Формуванні післявоєнної структури економіки. Кластери закладають основу для майбутньої відбудови держави. Саме кластерна модель дозволить швидко створити сучасні промислові зони, інноваційні хаби, експортноорієнтовані виробництва та відновити регіональні економіки, які постраждали під час війни.

9. Розвитку міжнародної співпраці та інтеграція в європейські мережі. Багато українських кластерів отримали підтримку міжнародних інституцій та долучилися до європейської кластерної кооперації. Це відкриває доступ до інвестицій, технологій, спільних проєктів і прискорює відновлення.

Література:

1. Войнаренко М. П. Кластери в економіці України : монографія. Хмельницький : ХНУ, ФОП Мельник А. А., 2014. 1085 с.
2. Господарський кодекс України: Кодекс України від 16.01.2003 р. № 436-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/436-15>.
3. Щодо сприяння розвитку регіональних кластерів в Україні: аналіт. зап. / Нац. ін-т стратег. дослідж. URL: <https://niss.gov.ua/sites/default/files/2021-08/klustery.pdf>.
4. U.S. Customs and Border Protection: Official Website. URL: www.cbp.gov (дата звернення: 01.12.2025).

Кадельскас Артур

ст. гр МЕВм-24 Хмельницького національного університету

Мельник Альона

доктор економічних наук,
професор кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

МІЖНАРОДНІ РИЗИКИ ВЕДЕННЯ БІЗНЕСУ В УМОВАХ НОВОЇ МИТНО-ТАРИФНОЇ ПОЛІТИКИ США

Сучасна митно-тарифна політика США, що характеризується посиленням протекціоністських заходів, зокрема підвищенням ввізних мит на певні категорії товарів (сталь, алюміній, товари з КНР), створює

значні міжнародні ризики для глобального бізнесу. Ці заходи, спрямовані на захист внутрішнього ринку США, призводять до порушення усталених ланцюгів постачання, зростання виробничих витрат та зниження передбачуваності міжнародної торгівлі. Метою дослідження є аналіз ключових ризиків та визначення стратегії адаптації для компаній в умовах нової торговельної реальності.

Протягом останніх років митно-тарифна політика Сполучених Штатів Америки зазнала суттєвих змін, відійшовши від принципів вільної торгівлі до більш протекціоністської моделі. Запровадження адміністрацією США тарифів, зокрема відповідно до Розділу 232 Закону про розширення торгівлі (Trade Expansion Act) з міркувань національної безпеки, стало одним із найбільших підвищень тарифів з 1930-х років. Ці кроки мають на меті стимулювати внутрішнє виробництво, але водночас вони спричиняють значні побічні ефекти для світової економіки та створюють міжнародні ризики для ведення бізнесу. Метою даної доповіді є ідентифікація та оцінка цих ризиків.

Нова митно-тарифна політика США генерує багатопланові ризики для міжнародного бізнесу:

1. Зростання виробничих витрат та цін для споживачів. Тарифи діють як податок на імпортовані товари, що підвищує вартість сировини та комплектуючих для виробників. Наприклад, мита на сталь та алюміній збільшили витрати для американських виробників автомобілів, інструментів та машин, що в підсумку перекладається на кінцевих споживачів через вищі ціни.

2. Порушення глобальних ланцюгів постачання. Протекціоністські заходи змушують компанії шукати нових постачальників або переносити виробництво, що призводить до значних збоїв та додаткових витрат на перебудову логістики. Дослідження показують, що, хоча імпорт із Китаю до США скоротився, він часто замінюється імпортом із третіх країн (наприклад, Мексики чи В'єтнаму), які, своєю чергою, можуть збільшувати імпорт із Китаю, що свідчить про переформатування, а не повне розірвання зв'язків.

3. Ескалація торговельних війн та непередбачуваність. Політика США провокує заходи у відповідь з боку інших країн-торговельних партнерів, що створює так звані «торговельні війни». Це посилює загальну політичну та економічну невизначеність, ускладнює довгострокове стратегічне планування для бізнесу та, за оцінками Світової організації торгівлі (СОТ), може призвести до значного падіння обсягів світової торгівлі.

4. Правові та регуляторні ризики. Компанії стикаються зі зростанням регуляторного навантаження, потребою в адаптації до

складних митних процедур та можливими судовими позовами в рамках СОТ, оскільки багато американських тарифних заходів оскаржуються іншими членами організації.

Нова митно-тарифна політика США є значним дестабілізуючим фактором для міжнародного бізнесу. Вона створює ризики, пов'язані з підвищенням витрат, порушенням логістики та загальною непередбачуваністю ринку.

Для мінімізації цих ризиків компаніям рекомендується:

1. Диверсифікувати джерела постачання та ринки збуту, щоб зменшити залежність від конкретних країн чи торговельних шляхів.
2. Інвестувати в стійкість ланцюгів постачання через використання цифрових технологій та аналітики для прогнозування збоїв.
3. Ретельно аналізувати торговельні угоди та використовувати всі доступні правові механізми для захисту своїх інтересів, зокрема через консультації з торговельними асоціаціями та органами державної влади своєї країни.

Адаптація до цих змін вимагає від бізнесу гнучкості та здатності до швидкого реагування на зміну геополітичних та регуляторних умов.

Література:

1. Бауер П. Глобальні торговельні війни: протекціонізм XXI століття. Київ : Економічна думка, 2020. 315 с.
2. Гаврилюк О. В. Вплив митно-тарифної політики США на ланцюги постачання : монографія. Львів : Магнолія, 2021. 240 с.
3. Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» від 16.04.1991 р. № 959-XII. URL: zakon.rada.gov.ua (дата звернення: 28.11.2025).
4. Ковальчук З. С. Методи регулювання міжнародної торгівлі в умовах протекціонізму : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.02. Одеса, 2019. 24 с.
5. Лук'яненко І. Г. Економічний аналіз міжнародних торговельних ризиків : підручник. Чернівці : Книги-XXI, 2022. 410 с.
6. Офіційний вебсайт Світової організації торгівлі (СОТ). URL: www.wto.org (дата звернення: 29.11.2025).
7. Петренко В. Ринкові стратегії адаптації до торговельних бар'єрів // Міжнародна економіка та політика. 2023. № 5. С. 45–52.
8. Trade Expansion Act of 1962, Public Law 87-794, 76 Stat. 872 (Oct. 11, 1962). URL: www.govinfo.gov (дата звернення: 27.11.2025).
9. U.S. Customs and Border Protection: Official Website URL: www.cbp.gov (дата звернення: 27.11.2025).

Владислав Кикилик
ст. гр. МЕВМ-21 Хмельницького національного університету
Сергій Матюх
кандидат економічних наук,
доцент кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

БРЕНДИНГ НАЦІОНАЛЬНИХ ПРОДУКТІВ НА ЄВРОПЕЙСЬКОМУ РИНКУ

Європейський ринок (ЄС) є одним із найбільших, найплатоспроможніших та найбільш конкурентних у світі. Для українських виробників, які отримали розширений доступ до цього ринку в рамках Угоди про асоціацію, виникає критичне завдання не просто експортувати сировину чи напівфабрикати, а створювати додану вартість через розробку сильних брендів готової продукції. Брендинг національних продуктів – це комплексний процес, який перетворює звичайний товар на цінність для споживача, що має унікальну ідентичність, історію та гарантії якості.

Метою дослідження є аналіз ключових аспектів та розробка ефективних стратегій брендингу національних (українських) продуктів для успішного виходу та закріплення на європейському ринку.

Бренд на європейському ринку – це не тільки назва чи логотип, а й сукупність асоціацій, емоцій та очікувань споживача. Його роль у просуванні національних продуктів є вирішальною:

- диференціація: в умовах насиченого ринку ЄС бренд допомагає виділити товар серед сотень аналогів.

- побудова довіри: є споживач чутливий до якості, безпечності продукції та соціальної відповідальності виробника. Сильний бренд слугує гарантом відповідності цим стандартам.

- ціноутворення: брендована продукція дозволяє встановлювати преміальну ціну, на відміну від знеособленої сировини (commodity products).

- національний імідж: успішний бренд окремого продукту працює на імідж країни походження, формуючи позитивне сприйняття всієї української продукції.

Для ефективного брендингу необхідно розуміти цільову аудиторію та регуляторні особливості ринку:

- цінності споживачів: європейці все більше цінують сталість (sustainability), екологічність (eco-friendly), прозорість походження продукту (traceability) та етичність виробництва.

- регуляторні бар'єри (ТВТ): вимоги до маркування, сертифікації (наприклад, Organic EU, GlobalG.A.P.) та безпечності продукції є суворими і обов'язковими для дотримання.

- культурні відмінності: сприйняття кольорів, назв та рекламних повідомлень може суттєво відрізнятися в Німеччині, Франції чи Польщі. Брендинг має бути адаптований до локальних культурних кодів.

- канали дистрибуції: домінування великих торговельних мереж та зростання ролі онлайн-продажів вимагають від бренду видимості та присутності у відповідних каналах.

Для досягнення успіху на ринку ЄС українським експортерам варто застосовувати наступні стратегії:

- стратегія «Craft» та автентичність: позиціонування продукту як унікального, виготовленого за традиційними рецептами, з використанням локальних інгредієнтів. Історія продукту та майстра (storytelling) має велику цінність для європейського споживача.

- стратегія «Health & Wellness»: акцент на натуральності, відсутності ГМО, високій якості та користі для здоров'я, що відповідає загальноєвропейському тренду здорового способу життя.

- брендинг під «Private Label»: вихід на ринок через виробництво продукції для власних торгових марок європейських рітейлерів. Це дозволяє швидко отримати обсяги продажів та вивчити ринок, перш ніж запускати власний бренд.

- інструменти просування: використання міжнародних виставок (Anuga, BioFach, SIAL), цифрового маркетингу, співпраці з інфлюенсерами та дегустацій в точках продажу для знайомства споживача з продуктом.

Брендинг національних продуктів є ключовим фактором конкурентоспроможності українських товарів на європейському ринку. Він дозволяє перейти від цінової конкуренції до конкуренції цінностей, якості та ідентичності. Успіх вимагає глибокого розуміння європейського споживача, дотримання суворих стандартів ЄС та використання інструментів маркетингу, орієнтованих на сталість, автентичність та здоров'я. Інвестування в бренд – це інвестування в довгострокові позиції України на одному з найбільш перспективних світових ринків.

Література:

1. Котлер Ф., Келлер К. Л. Маркетинг-менеджмент. Експрес-курс. 5-те вид. / Пер. з англ. – К. : КМБУ, 2018. 428 с.
2. Офіційний портал Європейської Комісії. Інформація про єдиний ринок та митні правила. URL: www.europa.eu.

3. Паспорт експортера: посібник для українських компаній / Міністерство економічного розвитку і торгівлі України. – К., 2020.

4. Статті та аналітичні звіти Світового банку та Продовольчої та сільськогосподарської організації ООН (ФАО) щодо агропродовольчих ринків ЄС: worldbank.org.

Кісер Максим

ст. гр МЕВ-21 Хмельницького національного університету

Мельник Альона

доктор економічних наук,

професор кафедри міжнародних економічних відносин

Хмельницького національного університету

ГЛОБАЛЬНІ ТА ЛОКАЛЬНІ ГІБРИДНІ ЗАГРОЗИ ДЛЯ ФІНАНСОВОГО СЕКТОРУ

В умовах розвитку сучасних цифрових технологій та швидко їх поширення світовою економікою рівень невизначеності ділового середовища постійно зростає як і вирогідність прояву гібридних загроз.

Гібридні загрози – поєднання кібер-атак, інформаційної війни, економічного тиску, фінансових операцій із ворожим наміром та легалізації коштів – безпосередньо підривають стабільність банківської та фінансової інфраструктури, що робить сектор вразливим до системних криз.

У цифровізованому та взаємозалежному фінансовому середовищі локальні інциденти (кібер-провал, маніпуляції ринком, збої платіжних каналів) можуть швидко транслюватися в регіональні або глобальні ризики, підсилюючи значення дослідження механізмів протидії.

Після початку повномасштабного військового протистояння в Україні питання захисту фінансової системи від комбінованих (гібридних) атак набули практичної нагальності: державні органи, регулятори та міжнародні інституції посилили увагу до стійкості фінансового сектору. Це обґрунтовує необхідність наукового аналізу ризиків, сценаріїв впливу та механізмів реагування.

До основних напрямів виявлення прояву гібридних загроз є такі:

– технічний: кібер-атаки на інфраструктуру, інциденти в платіжних шлюзах, DDoS, атаки на SWIFT/локальні системи;

– фінансовий: маніпуляції ринком, операції впливу, фінансування підривної діяльності, використання AML/CTF-вразливостей;

– інформаційний/психологічний: дискредитація фінансових установ, панічні викиди, фейки про банкрутство – що спричиняє відплив депозитів;

– економічний тиск та санкції: використання торгівлі, енергетики, кредитних потоків як інструментів економічного примусу.

Гібридні загрози визначаються як комплексні дії, що поєднують конвенційні та неконвенційні методи для досягнення стратегічних цілей. Фінансовий сектор, з його високим рівнем цифровізації та глобальною інтеграцією, є ідеальною мішенню для таких атак.

На глобальному рівні архітектура світового фінансового ринку стала надзвичайно складною, що посилює загальну нестабільність і підвищує ризики. Ключовими глобальними загрозами є:

– міжнародні кіберзлочини: транснаціональні хакерські групи використовують складне шкідливе програмне забезпечення для викрадення даних, фінансового шахрайства та атак на критичну інфраструктуру. Ці атаки часто перетинають міжнародні кордони, ускладнюючи правове переслідування;

– використання фінансових систем для деструктивної діяльності: відмивання грошей, фінансування тероризму та обхід міжнародних санкцій є серйозними викликами, які підривають глобальну фінансову безпеку;

– геополітична нестабільність: Торговельні війни, санкції та зміна світових цін на сировину спричиняють коливання на ринках капіталу та валют, що впливає на фінансову стабільність окремих країн.

– Для України глобальні загрози посилюються прямою військовою агресією, що трансформує їх у специфічні локальні виклики:

– координовані кібератаки: російські спецслужби активно використовують кібератаки, часто координуючи їх із фізичними ударами, проти енергетичної, телекомунікаційної та банківської інфраструктури. Ці атаки спрямовані на порушення надання послуг та створення хаосу;

– інформаційно-психологічні операції (ІПСО): дезінформація та маніпуляції, спрямовані на підрив довіри до Національного банку України та комерційних банків, є постійною загрозою;

– внутрішні ризики: корупція, недосконалість судової системи та тіньова економіка послаблюють внутрішню стійкість фінансової системи, роблячи її більш вразливою до зовнішніх впливів.

Гібридні загрози для фінансового сектору є багатогранними та постійно еволюціонують. Забезпечення фінансової безпеки вимагає комплексного підходу, що включає:

1. Постійне оновлення кіберзахисту та впровадження міжнародних стандартів, таких як SWIFT Customer Security Controls Framework (CSCF).

2. Посилення міжнародної співпраці та обміну інформацією між державними та приватними установами для раннього виявлення загроз.

3. Підвищення фінансової та цифрової грамотності населення та персоналу установ.

Фінансовий сектор України, попри значні виклики воєнного часу, демонструє стійкість, що є результатом вжитих заходів та координації зусиль регуляторів (зокрема, НБУ) та учасників ринку.

Література:

1. Валова І. Нові принципи угоди Базель II : в 2 ч. / І. Валова ; пер. з англ. Н. М. Середи. Банки та банківські системи. 2007. Ч. 1. С. 13–20.

2. Конституція України: офіц. текст від 28.05.1996. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр#Text>.

3. Офіційний сайт Національного банку України. URL: bank.gov.ua (дата звернення: 25.11.2025).

4. Петренко М. А. Международное право и роль Конституционного Суда Украины // Максим Петренко: право як буття вченого : зб. наук. пр. до 60-річчя проф. М. А. Петренко / упоряд. та відп. ред. Ю. О. Волошин. К., 2009. С. 477–493.

5. Про введення воєнного стану в Україні: Указ Президента України від 24.02.2022 р. № 64/22. URL: www.president.gov.ua.

6. Чорний Д. М. Міське самоврядування: тягарі проблем, принади цивілізації. По лівий бік Дніпра: проблеми модернізації міст України: (кінець XIX – початок XX ст.). Харків, 2007. Розд. 3. С. 137–202.

7. Якса А. П. Економічна політика держави. Двадцять п'ять років з економічним правом : вибрані праці. Харків, 2017. С. 205–212.

Мартянова Анастасія

ст. гр. МЕВм – 24 Хмельницького національного університету

Хмелевський Олег

кандидат економічних наук,

доцент кафедри міжнародних економічних відносин

Хмельницького національного університету

ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЙ МІЖНАРОДНОГО БІЗНЕСУ

Міжнародна бізнес-стратегія – це план, який визначає, яким чином компанія буде розширювати свою діяльність за межі внутрішнього ринку, щоб стати важливим учасником міжнародного ринку. Основною метою глобальної бізнес-стратегії є збільшення доходів, рентабельності та

частки ринку за рахунок використання можливостей на світовому ринку [1].

У сучасному бізнес середовищі, значна кількість підприємств стикаються з проблемами та перешкодами на етапі розробки і реалізації стратегії виходу на зовнішні ринки. Основна проблема полягає в тому, що зазвичай у підприємств відсутній досвід або ж чіткий та деталізований план дій, що призводить до втрати фінансових та часових ресурсів. Міжнародне бізнес-планування являє собою структурний процес, у межах якого підприємства визначають цілі та ресурси, проводять аналіз бізнес середовища, де збираються вести свою діяльність, а також розробляють успішний план дій, який допомагає досягти успіху у довгостроковій перспективі. Розробка та реалізація стратегії є ключовим етапом для досягнення успіху у міжнародному бізнесі [4].

Міжнародна стратегія підприємства являє собою узагальнений концептуальний підхід до координованого здійснення заходів, спрямованих на реалізацію її глобальних цілей. Основним завданням будь-якого комерційного суб'єкта є максимізація прибутку, що може бути досягнута двома ключовими способами: шляхом додавання продукції додаткової споживчої цінності, що сприяє підвищенню її ринкової вартості, або через оптимізацію витрат, пов'язаних із створенням цієї цінності, тобто скорочення виробничих витрат. У стратегічному менеджменті виокремлюють два фундаментальних підходи до підвищення прибутковості фірми: стратегія диференціації та стратегія зниження витрат. У контексті міжнародного маркетингу критично важливим аспектом є вибір базової стратегії, яка визначає специфіку продукції, що просувається на зарубіжні ринки [2].

Міжнародні бізнес-стратегії традиційно розділяють на глобальні, регіональні та локальні, що дозволяє адаптувати стратегічний підхід до особливостей ринків з урахуванням економічних, культурних, політичних та соціальних чинників.

1. Глобальна стратегія - вона базується на уніфікації виробничих процесів, централізованому управлінні та стандартизації якості продукції. Завдяки цьому досягається ефект масштабу, що сприяє зниженню витрат, оптимізації ланцюгів постачання та формуванню єдиного іміджу компанії.

2. Регіональна стратегія - цей підхід виступає компромісом між глобальними амбіціями та локальними вимогами. Основні стратегічні принципи встановлюються централізовано, проте операційні заходи адаптуються до конкретних культурних, соціальних та економічних умов окремих регіонів, що забезпечує ефективну координацію та швидке реагування на ринкові зміни.

3. Локальна стратегія - підхід орієнтований на повну адаптацію до специфічних умов окремого ринку через детальний аналіз споживчих потреб, законодавчих вимог, культурних особливостей та конкурентного середовища. Хоча це дозволяє інтегрувати інноваційні рішення відповідно до локальних вимог, реалізація такої стратегії може супроводжуватися збільшеними витратами та відсутністю централізованої синергії.

Класифікація міжнародних бізнес-стратегій на глобальні, регіональні та локальні дозволяє компаніям адаптувати свої підходи до специфіки різних ринків, враховуючи економічні, культурні та соціальні фактори. Глобальна стратегія орієнтована на стандартизацію та централізацію, забезпечуючи ефект масштабу. Регіональна стратегія поєднує глобальні цілі з локальними особливостями, сприяючи гнучкості та швидкому реагуванню на зміни. Локальна стратегія надає можливість повної адаптації до умов конкретного ринку, проте супроводжується вищими витратами.

Отже, успішна міжнародна бізнес-стратегія залежить від балансу між уніфікацією та адаптацією, що дозволяє ефективно використовувати можливості глобального ринку та мінімізувати ризики, пов'язані з виходом на міжнародний ринок. Інтеграція стратегії диференціації та зниження витрат сприяє оптимізації прибутковості підприємства. Правильний вибір базової стратегії в міжнародному маркетингу дозволяє ефективно адаптуватися до змінних ринкових умов.

Література:

1. PAYONEER. Developing a global business strategy: Benefits and steps. URL: Developing a global business strategy: Benefits and steps Payoneer (дата звернення: 19.05.2025)
2. Закрижевська І. В., Полозова В. М. Особливості виходу фірми на міжнародні ринки. Вісник Хмельницького національного університету. 2021. №6, т. 2 (300). URL: <https://heraldes.khmnpu.edu.ua/index.php/heraldes/article/view/1331>
3. Олійник Т.І., Соколова К. О. Стратегічне планування виходу підприємств на міжнародні ринки з урахуванням інновацій та новітніх технологій. Молодий вчений. 2024. Вип. 1 (125). URL: <https://molodyivchenyi.ua/index.php/journal/article/view/6060>
4. Рожко В. І., Татарко Д. Ю. Стратегії виходу на зовнішні ринки вітчизняними підприємствами. *Соціальна економіка*. 2023. Вип. 66. С.150-158.

Нагребецька Анастасія
ст. гр. МЕВм-24 Хмельницького національного університету
Мельник Альона
доктор економічних наук,
професор кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

МІЖНАРОДНА СПІВПРАЦЯ ОРГАНІВ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ В УМОВАХ ВІЙНИ В УКРАЇНІ

В умовах повномасштабного вторгнення в Україну роль органів місцевого самоврядування (ОМС) кардинально змінилася. Вони стали ключовими суб'єктами забезпечення життєдіяльності громад, прийому внутрішньо переміщених осіб та критично важливими партнерами у процесі відбудови. Міжнародна співпраця перетворилася з бажаного елементу розвитку на нагальну потребу виживання та відновлення. Мета даного дослідження – проаналізувати ефективні стратегії розширення міжнародної співпраці українських ОМС під час війни, визначити ключові напрямки залучення ресурсів та оцінити їхній вплив на стійкість громад. Актуальність теми полягає в необхідності систематизації досвіду та розробки дієвих механізмів для максимізації зовнішньої підтримки.

Відбулась зміна парадигми міжнародної співпраці ОМС. До війни міжнародна співпраця ОМС здебільшого стосувалася культурного обміну, туризму та спільних освітніх проєктів. В умовах війни пріоритети змістилися:

- гуманітарна допомога: негайне залучення допомоги для забезпечення базових потреб населення (продукти харчування, медикаменти, засоби гігієни);

- відбудова критичної інфраструктури: залучення фінансування та матеріалів для ремонту пошкоджених об'єктів енергетики, водопостачання, житла;

- підтримка ВПО: створення умов для інтеграції та підтримки внутрішньо переміщених осіб.

Українські громади активно використовують різноманітні інструменти для налагодження міжнародного партнерства:

- Міста-побратими (Twinning): цей традиційний інструмент набув нового значення. Замість символічного партнерства він перетворився на ефективний канал прямої технічної та фінансової допомоги. Польські, німецькі, американські та інші міста-побратими надають техніку,

генератори, транспорт та іншу необхідну допомогу (наприклад, співпраця Києва з Варшавою, Львова з Перемишлем);

- пряма комунікація з донорами та фондами: ОМС самостійно виходять на міжнародні фонди (USAID, GIZ, UN bodies) та уряди інших країн, презентуючи конкретні проєкти відновлення та залучаючи фінансування напряду, оминаючи центральні бюрократичні процедури;

- участь у міжнародних асоціаціях: членство в організаціях, таких як Конгрес місцевих та регіональних влад Ради Європи (CLRAE), Рада європейських муніципалітетів та регіонів (CEMR), дозволяє лобіювати інтереси громад на міжнародному рівні та отримувати експертну підтримку;

- цифрова дипломатія: використання соціальних мереж та онлайн-платформ для швидкого поширення інформації про потреби громади та пошуку партнерів.

Основними викликами залишаються безпекові ризики, необхідність забезпечення прозорості використання міжнародної допомоги та координація дій між різними рівнями влади.

Перспективи полягають у переході від екстреної допомоги до стратегічної співпраці у відбудові за принципом Build Back Better (Відбудувати краще, ніж було), що передбачає впровадження сучасних енергоефективних технологій, інклюзивного простору та цифрової інфраструктури за європейськими стандартами.

Стратегії розширення міжнародної співпраці органів місцевого самоврядування в умовах війни виявилися надзвичайно ефективними та гнучкими. Вони забезпечують критично важливий потік ресурсів та експертизи безпосередньо в громади.

Ключовими висновками є:

1. Пряма співпраця (через побратимство та фонди) довела свою високу ефективність у кризових ситуаціях.
2. Адаптивність ОМС до нових пріоритетів (від культури до відбудови інфраструктури) є запорукою стійкості громад.
3. Системна робота над прозорістю та координацією необхідна для забезпечення довіри міжнародних партнерів та ефективного використання допомоги.

Подальша інституціалізація цих процесів та закріплення міжнародної співпраці як постійної функції ОМС стане основою для успішного відновлення України.

Література:

1. Баймуратов М. О. Міжнародний компонент у діяльності органів місцевого самоврядування України / М. О. Баймуратов, Б. Я. Кофман // Правові засади організації та здійснення публічної влади : матеріали міжнар. наук.-практ. конф., присвяч. пам'яті Л. П. Юзькова (Київ, 17 трав. 2024 р.). – Київ, 2024.
2. Боярський В. І. Міжнародний компонент у діяльності органів місцевого самоврядування України / В. І. Боярський // Часопис Київського університету права. – 2023. – № 4. – С. 52–56.
3. Децентралізація та забезпечення стійкості територіальних громад України в умовах війни : зб. наук. пр. / [В. О. Дем'яненко та ін.] ; Нац. ін-т стратег. дослідж. – Київ : НІСД, 2024. – 45 с.
4. Крупник А. С. Роль місцевого самоврядування у відбудові в умовах воєнного стану / А. С. Крупник // Науковий вісник УжНУ. Серія «Право». – 2023. – Вип. 75. – С. 201–205.
5. Місцеве самоврядування в Україні та світі: теорія та практика : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (Полтава, 5 листоп. 2024 р.) / [упоряд. Т. О. Бардіна та ін.]. – Полтава : ПДАУ, 2024. – 340 с.
6. Офіційний портал Верховної Ради України. Партнери Комітету з питань організації державної влади, місцевого самоврядування, регіонального розвитку та містобудування [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://komsamovr.rada.gov.ua/news/contact/zagal_inf/78632.html.
7. Публічна служба: теорії та кращі практики : зб. наук. пр. – Київ : НАДУ, 2024. – 280 с.
8. Специфіка фінансування та сприяння розвитку туристичної галузі у Скандинавських країнах // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство. 2020. Вип.34. С.71-74.
9. Стратегія державної політики щодо відбудови та розвитку України на період до 2030 року : схвалено Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 7 квіт. 2023 р. № 312-р // Офіційний вісник України. – 2023. – № 35. – С. 8.
10. Зміни у системі оподаткування туристичного бізнесу у країнах Європейського Союзу у період світової пандемії COVID-19 // Актуальні проблеми розвитку регіону. Науковий журнал. Івано-Франківськ : Вид-во ДВНЗ «Прикарпатський національний університет ім. В. Стефаника», 2020. Вип. 16. Т.2. 282 с. С. 36-44..

Надольний Назар
ст. гр. МЕВм-24 Хмельницького національного університету
Мельник Альона
доктор економічних наук,
професор кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

РОЗВИТОК ВЕНЧУРНОГО БІЗНЕСУ В УКРАЇНІ: ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД, ВІТЧИЗНЯНА ПРАКТИКА

Венчурний бізнес є критично важливим елементом інноваційної економіки, що забезпечує фінансування високоризикових, але потенційно високоприбуткових стартапів та технологічних проєктів. Для України, яка прагне інтегруватися у світовий інноваційний простір та відійти від сировинної моделі економіки, розвиток венчурного капіталу є пріоритетним завданням. Мета дослідження – проаналізувати ключові аспекти функціонування венчурних екосистем за кордоном, оцінити поточний стан вітчизняного ринку венчурного фінансування та визначити шляхи його подальшого розвитку з урахуванням найкращих світових практик.

Аналіз зрілих венчурних ринків (США, Ізраїль, Велика Британія) виявляє спільні чинники успіху:

- США (Кремнієва долина): характеризується високою концентрацією приватного капіталу, потужною інфраструктурою (університети, R&D центри, бізнес-інкубатори), гнучким законодавством та культурою прийняття ризику. Держава відіграє роль каталізатора через грантові програми (наприклад, SBIR) та податкові стимули;

- Ізраїль (Start-up Nation): унікальна модель, де значну роль відіграє державна підтримка через програму Yozma (що стимулювала створення перших венчурних фондів) та активну взаємодію військового сектору з цивільними технологіями;

- європейські моделі: часто поєднують приватний капітал із потужними державними програмами співфінансування та великою кількістю корпоративних венчурних фондів (CVC).

Успіх залежить від синергії приватного капіталу, державної підтримки, розвиненої інфраструктури та сприятливого правового поля.

Український венчурний ринок демонструє значний потенціал, незважаючи на складні економічні та політичні умови, особливо в період повномасштабної війни:

- до 2022 року ринок активно зростав, з'явилося багато локальних фондів, бізнес-ангелів та акселераторів (наприклад, Horizon Capital,

U.Ventures, Genesis, TA Ventures). Українські стартапи, такі як Grammarly, GitLab, Ring, досягли глобального визнання;

- високий рівень людського капіталу (сильна інженерна школа), відносно низька вартість розробки, креативність та стійкість підприємців;

- недосконалість законодавства (складність корпоративного права, захист інвесторів), недостатній обсяг внутрішнього капіталу, відтік талантів за кордон, високі воєнні ризики та відсутність розвиненої культури M&A (угод злиття та поглинання).

Для стимулювання розвитку венчурного бізнесу в Україні необхідно імплементувати успішні зарубіжні практики:

- адаптація законодавства: впровадження інструментів англійського права (конвертовані позики, опціони для співробітників) для захисту інвесторів та спрощення угод. Прийняття законопроектів, що регулюють діяльність венчурних фондів.

- державна підтримка: створення Фонду фондів (Fund of Funds) за прикладом Ізраїлю чи ЄС, який би співфінансував приватні венчурні фонди, зменшуючи їхні ризики. Надання податкових стимулів для інвесторів-резидентів.

- розвиток інфраструктури: посилення зв'язків між університетами, науковими інститутами та бізнесом; підтримка інкубаторів та акселераторів, орієнтованих на конкретні сектори (AgriTech, MilitaryTech, AI).

Розвиток венчурного бізнесу є стратегічним пріоритетом для майбутнього України. Зарубіжний досвід свідчить про необхідність комплексного підходу, що поєднує приватну ініціативу з розумною державною підтримкою та сприятливим регуляторним середовищем. Вітчизняна практика демонструє наявність потужного людського капіталу та значних успіхів окремих проєктів. Шляхом імплементації найкращих світових практик та усунення існуючих законодавчих бар'єрів Україна може перетворити свій венчурний ринок на потужний драйвер економічного відновлення та інноваційного прориву.

Література:

1. Ватченко О. Б. Інноваційний розвиток підприємства : навч. посіб. / О. Б. Ватченко, Б. С. Ватченко, О. Л. Черевко. – Дніпро : Акцент ПП, 2017. – 404 с.

2. Венчурне фінансування : навч. посіб. / М. І. Дибя, Ю. О. Гернего. – Київ : КНЕУ, 2020. – 210 с.

3. Венчурний бізнес в Україні в умовах воєнного часу : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (Львів, 2022 р.). – Львів : Львівська політехніка, 2022. – 310 с.

4. Іванов К. В. Венчурне фінансування: сучасний стан та особливості розвитку в Україні / К. В. Іванов // Актуальні проблеми економіки. – 2024. – № 7 (24). – С. 174–187.

5. Ковалишин П. В. Формування та розвиток ринку венчурного інвестування України : монографія / П. В. Ковалишин. – Миколаїв : МДАУ, 2009. – 302 с.

6. Литвин І. В. Венчурний бізнес в Україні: сучасний стан та перспективи розвитку / І. В. Литвин, Ю. В. Булак // Науковий вісник Одеського національного економічного університету. – 2022. – № 2 (8). – С. 287–295.

7. Осадца О. В. Світовий досвід венчурного фінансування та проблеми його адаптації в Україні / О. В. Осадца // Вісник НТУ «ХПІ». Серія: Економічні науки. – 2024. – № 3. – С. 45–51.

8. Петрук О. М. Теорія та практика венчурного фінансування : монографія / О. М. Петрук, С. З. Мошенський. – Житомир : ЖДТУ : Рута, 2008. – 248 с.

9. Правові аспекти венчурного інвестування в Україні / О. А. Явор [та ін.] // Право і суспільство. – 2024. – № 2. – С. 115–123.

10. Dumanska, I. Impact of human capital losses in IT entrepreneurship on the post-war recovery of Ukraine's economy. Innovation and Sustainability, 2024, 4: 22-29. <https://doi.org/10.31649/ins.2024.4.22.29>

Наконечний Олександр

ст. гр. МЕВм-24 Хмельницького національного університету

Мельник Альона

доктор економічних наук,

професор кафедри міжнародних економічних відносин

Хмельницького національного університету

ТРАНСФОРМАЦІЯ ЛОГІСТИЧНИХ ШЛЯХІВ ПІД ВПЛИВОМ МІЖНАРОДНИХ САНКЦІЙ

Міжнародні санкції, що стали потужним інструментом зовнішньої політики, суттєво впливають на глобальні торговельні відносини та логістичні системи. В умовах посилення геополітичної напруги, зокрема після повномасштабного вторгнення Росії в Україну, традиційні, глобалізовані ланцюги постачання зазнали кардинальних змін. Метою даного дослідження є аналіз ключових напрямків трансформації світових логістичних шляхів, спричинених міжнародними санкціями, та оцінка їхніх економічних наслідків. Актуальність теми зумовлена необхідністю розробки адаптивних стратегій для забезпечення стійкості

(resilience) глобальних ланцюгів постачання в умовах зростаючої невизначеності.

1. Перенаправлення та зміна маршрутів.

Санкції призводять до вимушеного закриття або ускладнення використання певних транспортних коридорів та хабів. Це стимулює пошук та активізацію альтернативних шляхів.

- морські перевезення: закриття ключових морських шляхів або заборона обслуговування суден, пов'язаних із підсанкційними країнами, змушує компанії використовувати довші маршрути, що збільшує час доставки та витрати. Наприклад, ембарго на російську нафту призвело до зростання попиту на танкери для перевезення сировини з інших регіонів, а також до появи «тіньового флоту» для обходу обмежень;

- наземні шляхи: війна в Україні порушила важливі залізничні та автомобільні коридори між Європою та Азією. У відповідь активізувалися альтернативні коридори, такі як Міжнародний транспортний коридор «Північ-Південь» (через Каспійське море та Іран), а також зросло використання транзитних можливостей Китаю та Туреччини;

- повітряний простір: взаємні заборони на використання повітряного простору між Заходом та Росією змусили авіаперевізників обирати довші обхідні маршрути, що вплинуло на вартість та терміни авіаперевезень.

2. Збільшення витрат та ускладнення комплаєнсу.

Трансформація логістичних шляхів супроводжується значними економічними викликами:

- підвищення операційних витрат: довші маршрути означають більше палива, вищі страхові премії (особливо у зонах ризику) та збільшення заробітної плати екіпажам;

- регуляторний комплаєнс: компанії змушені інвестувати значні ресурси в перевірку контрагентів, походження товарів та дотримання складних санкційних режимів, щоб уникнути штрафів та юридичних наслідків. Це додає адміністративного навантаження та уповільнює логістичні процеси.

3. Зміна парадигми управління ланцюгами постачання.

Санкції прискорили перехід від глобалізації до регіоналізації та «подружнього» (friend-shoring) підходу.

- диверсифікація та регіоналізація: компанії прагнуть зменшити залежність від одного регіону чи країни, диверсифікуючи постачальників та виробничі потужності. Це призводить до формування більш коротких, регіональних ланцюгів постачання (near-shoring, local-sourcing);

- стійкість замість ефективності: пріоритетом стає не мінімізація витрат (just-in-time), а забезпечення безперервності поставок (just-in-case),

що передбачає створення більших запасів та використання більш надійних, хоч і дорожчих, логістичних рішень.

Міжнародні санкції виступають потужним драйвером трансформації глобальної логістичної архітектури. Вони не просто змінюють окремі маршрути, а фундаментально перебудовують принципи функціонування світової торгівлі. Ключовими наслідками є:

1. Географічна перебудова транспортних коридорів, що призводить до появи нових регіональних хабів та занепаду старих.

2. Зростання вартості та складності логістики, що вимагає від бізнесу значних інвестицій в комплаєнс та управління ризиками.

3. Стратегічний зсув від глобальної ефективності до регіональної стійкості ланцюгів постачання.

Подальші дослідження мають бути зосереджені на оцінці довгострокових наслідків цих трансформацій та розробці інноваційних, цифрових рішень для підвищення адаптивності логістичних систем до майбутніх геополітичних викликів.

Література:

1. Будлянська В. В. Глобалізація vs. регіоналізація: зміна парадигми управління ланцюгами постачання в умовах геополітичних конфліктів / В. В. Будлянська // Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії. – 2023. – № 1 (25). – С. 112–119.

2. Котлубай О. М. Вплив міжнародних санкцій на розвиток транспортних коридорів України / О. М. Котлубай, І. В. Конопльова // Причорноморські економічні студії. – 2022. – Вип. 73. – С. 58–64.

3. Кушніренко Х. В. Економічні наслідки трансформації логістичних маршрутів в умовах посилення санкційного тиску / Х. В. Кушніренко // Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. Серія: Економічна. – 2023. – № 92. – С. 45–52.

4. Dumanska, I. Logistical support of industrial enterprises: innovative and safety components. Herald of Khmelnytskyi National University. Economic Sciences, 340(2), 96-103. <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2025-340-15>

5. Міжнародний транспортний коридор «Північ–Південь»: перспективи та виклики функціонування : аналіт. зап. / [В. О. Дем'яненко та ін.] ; Нац. ін-т стратег. дослідж. – Київ : НІСД, 2023. – 34 с.

6. Офіційний сайт Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України. Транзитні можливості України в умовах воєнного стану [Електронний ресурс]. – Режим доступу: mtu.gov.ua.

7. Санкційна політика та її вплив на світову торгівлю : зб. наук. пр. за матеріалами міжнар. наук.-практ. конф. (Одеса, 15–16 травня 2023 р.). – Одеса : ОНЕУ, 2023. – 250 с.

Оксентюк Іван

ст. гр. МЕВм-24-1 Хмельницького національного університету

Скиба Галина

старший викладач кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

УПРАВЛІННЯ МІЖНАРОДНИМИ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАЧАННЯ В УМОВАХ ЕНЕРГЕТИЧНИХ КРИЗ ТА ГЕОЕКОНОМІЧНОЇ НЕСТАБІЛЬНОСТІ

Сучасні міжнародні ланцюги постачання функціонують в умовах безпрецедентних викликів, зумовлених подвійними загрозами енергетичних криз та геоекономічної нестабільності. Нестабільність постачання енергоносіїв, різке зростання цін на енергетичні ресурси, торгові війни, міжнародні санкції, політичні конфлікти та глобальні пандемії створюють системні ризики для ефективності та безпеки глобальних ланцюгів постачання [1].

Однією з найсерйозніших проблем є стратегічна залежність від концентрації виробництва та критичних ресурсів у політично нестабільних регіонах. Зосередження виробництва рідкісних металів у Китайській Народній Республіці, залежність європейських країн від російських енергоносіїв до 2022 року, монополізація виробництва напівпровідників у декількох азіатських країнах створюють вразливості глобального масштабу [3]. Війна в Україні продемонструвала, наскільки швидко геополітичні потрясіння можуть призвести до тотальних збоїв у ланцюгах постачання, особливо в енергетичному та продовольчому секторах. Пандемія COVID-19 виявила критичну залежність світової економіки від азіатських виробничих центрів, коли локдауни в Китаї паралізували глобальні поставки товарів широкого вжитку та критичних компонентів.

Вплив енергетичних криз на міжнародні ланцюги постачання виявляється багатовимірною. Зростання вартості енергетичних ресурсів безпосередньо підвищує транспортні витрати, робить економічно недоцільними довгі логістичні маршрути та змушує переглядати концепцію just-in-time [2]. Перебої у постачанні енергії через воєнні конфлікти, санкційні обмеження або природні катастрофи призводять до зупинки виробництва, порушення графіків доставки та необхідності екстреної перебудови логістичних мереж. Енергоємні галузі, такі як металургія, хімічна промисловість та виробництво будівельних матеріалів, особливо вразливі до коливань цін та доступності енергоносіїв, що створює ефект доміно для всього ланцюга постачання [2].

У відповідь на ці виклики компанії застосовують комплекс стратегій підвищення стійкості ланцюгів постачання. Диверсифікація постачальників та маршрутів стає пріоритетною стратегією ризик-менеджменту. Розширення кола постачальників, перехід від односорсингу до мультисорсингу, географічна диверсифікація виробничих потужностей та розробка альтернативних логістичних маршрутів дозволяють знизити залежність від окремих регіонів та постачальників [3]. Після 2022 року європейські компанії активно диверсифікують джерела постачання енергоносіїв, розвиваючи імпорту скрапленого природного газу з США, Катару та інших країн замість трубопровідного газу з Росії.

Розбудова стратегічних запасів, що раніше вважалася економічно неефективною в епоху just-in-time, повертається як критичний елемент ризик-менеджменту. Компанії переоцінюють баланс між вартістю зберігання запасів та ризиками переривання поставок, формуючи буферні запаси критичних компонентів та сировини. Особливої уваги набуває створення стратегічних резервів енергоносіїв на національному та корпоративному рівнях як інструмент забезпечення безперервності бізнес-процесів в енергетично нестабільні періоди.

Регіоналізація та локалізація виробництва набувають нового значення в контексті геоекономічної нестабільності. Стратегії reshoring та friend-shoring передбачають перенесення виробничих потужностей з віддалених регіонів ближче до кінцевих ринків або в політично дружні країни [3]. Це знижує вплив геополітичних ризиків, скорочує транспортні витрати та викиди, підвищує контроль над якістю та зменшує час реагування на зміни попиту. Північноамериканські та європейські компанії активно інвестують у розбудову регіональних виробничих центрів, зменшуючи залежність від азійських постачальників.

Цифрова трансформація відіграє ключову роль в адаптації до нових умов. Впровадження адаптивних ERP-систем та платформ динамічного ризик-аналізу дозволяє компаніям моделювати та прогнозувати вплив геоекономічних потрясінь, оперативно реагувати на зміни та приймати обґрунтовані рішення. Системи штучного інтелекту аналізують великі масиви даних про геополітичні події, ціни на енергоносії, погодні умови та інші фактори ризику, забезпечуючи раннє попередження про потенційні збої. Блокчейн-технології підвищують прозорість ланцюгів постачання, дозволяючи відстежувати походження товарів та компонентів, що критично важливо в умовах санкційних обмежень.

Інтеграція альтернативних енергетичних та логістичних рішень стає важливою складовою стратегії стійкості. Компанії інвестують у власні джерела відновлювальної енергії, розвивають енергоефективні технології, переходять на електричний транспорт та альтернативні види

палива. Розвиток зеленої логістики не лише зменшує вразливість до коливань цін на традиційні енергоносії, але й відповідає вимогам екологічної відповідальності та регуляторним стандартам. Диверсифікація видів транспорту, використання мультимодальних перевезень та розвиток цифрових платформ координації логістики підвищують гнучкість та адаптивність ланцюгів постачання.

Отже, управління міжнародними ланцюгами постачання в умовах енергетичних криз та геоекономічної нестабільності потребує фундаментальної трансформації від оптимізації ефективності до пріоритизації стійкості та гнучкості. Успішні стратегії поєднують диверсифікацію, регіоналізацію виробництва, розбудову стратегічних резервів, цифрову трансформацію, інвестиції в альтернативну енергетику та міжгалузеву кооперацію. Компанії, які здатні швидко адаптуватися до мінливих геополітичних та енергетичних умов, забезпечують собі конкурентні переваги в новій парадигмі глобальної торгівлі. Подальші дослідження доцільно зосередити на розробці інтегрованих моделей оцінки геоекономічних ризиків, вивченні ефективності різних стратегій стійкості в конкретних галузевих контекстах та аналізі впливу енергетичної трансформації на довгострокову конкурентоспроможність міжнародних ланцюгів постачання.

Література:

1. Choi T.-M., Luo S. Data quality challenges for sustainable fashion supply chain operations in emerging markets: Roles of blockchain, government sponsors and environment taxes. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*. 2019. Vol. 131. P. 139–152. DOI: 10.1016/j.tre.2019.09.019
2. Dumanska, I. Digital transformation of international trade and logistics in the conditions of pandemics and military conflicts. *Zeszyty Naukowe Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie. Ekonomika i Organizacja Logistyki*, 2023, 8.2: 17-40. <https://doi.org/10.22630/EIOL.2023.8.2.11>^{11 SEP}
3. Barbosa M. W., de Melo P. F. S., Strauss G. Resilience in supply chains: a framework for assessment and strategic planning. *International Journal of Logistics Management*. 2021. Vol. 32. № 3. P. 885–907. URL: <https://doi.org/10.1108/IJLM-03-2020-0138> (date of access: 10.11.2025).
4. Мельник А.О., Соловійова Т.М. Особливості застосування реінжинірингу бізнес-процесів на вітчизняних підприємствах. *Економічний форум* 2020. URL: <http://irbis-nbuv.gov.ua>

Пастерук Олександра
ст. гр. МЕМС-25-1 Хмельницького національного університету

Грицина Лєся
кандидат економічних наук,
доцент кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

ПОДОЛАННЯ КОМУНІКАЦІЙНИХ БАР'ЄРІВ У МІЖНАРОДНІЙ КОМАНДНІЙ ВЗАЄМОДІЇ СУБ'ЄКТІВ СВІТОВОЇ ЕКОНОМІКИ

В умовах глобалізації світової економіки, цифрової трансформації та активного розвитку транснаціонального бізнесу ефективна комунікація набуває стратегічного значення для забезпечення сталого розвитку компаній, міжнародних організацій та інтеграційних об'єднань. Сучасні суб'єкти світової економіки дедалі частіше здійснюють діяльність у форматі міжнародних проєктних команд, до складу яких входять представники різних національних культур, управлінських традицій і професійних середовищ.

Перехід до дистанційних і гібридних форматів роботи, активне використання цифрових платформ, штучного інтелекту та автоматизованих систем управління з одного боку розширюють можливості міжнародної співпраці, а з іншого – породжують нові комунікаційні ризики. Високе інформаційне навантаження, різниця у часових поясах, мовні бар'єри, відмінності у стилях мислення та прийняття рішень ускладнюють процес взаємодії між учасниками міжнародних команд [1].

Комунікаційні бар'єри в міжнародному середовищі безпосередньо впливають на ефективність бізнес-процесів, швидкість ухвалення управлінських рішень, фінансові результати, інноваційну активність та репутацію компаній на глобальному ринку [2].

Міжнародна командна взаємодія – це форма спільної діяльності фахівців з різних країн, спрямована на досягнення спільної економічної, управлінської, дослідницької або інноваційної мети в умовах глобального ринку. На відміну від локальних команд, міжнародні колективи функціонують у середовищі підвищеної складності, зумовленої мультикультурністю, багатомовністю та різними соціально-економічними контекстами [3].

Комунікація в міжнародних командах виконує такі ключові функції:

- інформаційну – забезпечує обмін аналітичними даними, документацією, управлінськими рішеннями та операційними завданнями;
- координаційну – узгоджує дії учасників, розподіл ресурсів, терміни та відповідальність;
- мотиваційно-емоційну – формує відчуття залученості до спільного результату, підтримує командний дух та лояльність;
- контрольну – забезпечує зворотний зв'язок, моніторинг виконання завдань і досягнення цілей.

Порушення будь-якої з цих функцій у міжнародному середовищі призводить до системних збоїв в управлінні, зниження ефективності проєктів і фінансових втрат [4].

Комунікаційні бар'єри – це сукупність внутрішніх і зовнішніх чинників, які ускладнюють, спотворюють або переривають процес передавання та сприйняття інформації між суб'єктами міжнародної взаємодії. У практиці міжнародного менеджменту виділяють три основні групи бар'єрів: психологічні, семантичні та організаційні [5].

Психологічні бар'єри пов'язані з індивідуальними особливостями особистості, типом мислення, емоційним станом, життєвим досвідом і національним менталітетом учасників міжнародної взаємодії. Вони проявляються у таких формах:

- вибірковість сприйняття, коли інформація інтерпретується вибірково відповідно до власних переконань;
- недовіра та захисні реакції, що змушують приховувати проблеми або спотворювати дані;
- стрес, перевтома та емоційне напруження, які знижують якість як кодування, так і декодування інформації;
- конфліктна установка, коли слова партнера сприймаються як напад або загроза [6].

У міжнародних командах ці бар'єри посилюються культурними стереотипами, відмінностями у стилях спілкування та ціннісних орієнтаціях.

Семантичні бар'єри зумовлені різницею у тлумаченні слів, термінів, символів і професійного жаргону. Навіть використання єдиної робочої мови не гарантує повного взаєморозуміння. Особливо небезпечними є:

- багатозначність економічних і управлінських термінів;
- надмірне використання аббревіатур;
- різні стилі ділового мовлення;
- різниця в логіці побудови повідомлень.

Організаційні бар'єри пов'язані з ієрархією, регламентами, каналами зв'язку та територіальною віддаленістю. До них належать:

- інформаційне перевантаження;
- різниця в часових поясах;
- фільтрація інформації в ієрархічних структурах;
- використання неадекватних каналів комунікації [2].

Наявність комунікаційних бар'єрів у міжнародних командах безпосередньо впливає на: зниження продуктивності праці; погіршення якості управлінських рішень; зростання конфліктності; демотивацію персоналу; втрату довіри до керівництва; підвищення операційних та трансакційних витрат [1].

У глобальному масштабі комунікаційні збої можуть призводити до зриву міжнародних контрактів, інвестиційних проєктів та інноваційних програм.

Процес подолання бар'єрів починається з їх своєчасного виявлення. Для цього використовуються: комунікаційний аудит; анонімні міжкультурні опитування; аналіз результатів міжнародних проєктів; метод Post-Mortem після завершення програм [5].

Основа подолання психологічних бар'єрів становить розвиток: міжкультурної емпатії; активного слухання; емоційного інтелекту; культури психологічної безпеки; конструктивного зворотного зв'язку.

Для зменшення семантичних бар'єрів застосовуються: створення єдиних багатомовних глосаріїв; принцип KISS (простота формулювань); візуалізація інформації; стандартизація ділового листування; регулярна перевірка розуміння поставлених завдань [1].

Ефективна система міжнародної комунікації передбачає: чіткий розподіл каналів зв'язку; регламентування онлайн-зустрічей; боротьбу з інформаційним перевантаженням; створення мережі координаторів між підрозділами; використання сучасних цифрових платформ управління.

Міжнародний лідер повинен володіти: міжкультурною компетентністю; гнучким стилем управління; високим рівнем EQ; навичками фасилітації та медіації. Саме лідер формує культуру відкритої комунікації, довіри та партнерства [3].

Отже, комунікаційні бар'єри є об'єктивним і неминучим явищем міжнародної командної взаємодії суб'єктів світової економіки. Проте їхній негативний вплив може бути суттєво зменшений за умови системного управління комунікаційними процесами. Ефективне подолання бар'єрів вимагає узгоджених дій керівництва та всіх членів міжнародних команд, постійного розвитку міжкультурних компетентностей, впровадження сучасних цифрових технологій та формування культури довіри. Саме за таких умов міжнародна командна взаємодія стає джерелом стійкого економічного зростання, інновацій та глобальної конкурентоспроможності.

Література:

1. Охота В., Суслов П. Роль кроскультурної комунікації в управлінні міжнародними командами в умовах цифровізованого суспільства. *INNOVATIVE ECONOMY*. 2024. С. 204–210.
2. Гасюк Н. В. Вірстюк О. Д., Куцела М. М. Міжкультурна комунікація у сучасному бізнес середовищі. Ужгород : Видавничий дім «Гельветика», 2024. Т. 1, вип. 34. – С. 130–135. URL: http://zfs-journal.uzhnu.uz.ua/archive/34/part_1/24.pdf
3. Шавкун І. Г. Міжкультурна комунікація в системі міжнародного менеджменту : монографія. Запоріжжя: ЗНУ, 2021. 372 с.
4. Мазник, Л., Жуковська, К. Управління багаторічними командами на підприємствах України. *Економіка та суспільство*. 2025. №79. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-79-77>
5. Почтовюк, А., Семеніхіна, В., Золотаренко, В. Кроскультурний менеджмент та міжкультурна комунікація: реакція на виклики глобальної міграції. *Mechanism of an Economic Regulation*. 2024. №1 (103). С.24-29. URL: <https://doi.org/10.32782/mer.2024.103.04>
6. Романюк О. І. Міжкультурна комунікація в міжнародному бізнесі: переваги і недоліки, виклики і перспективи. *Стратегії міжкультурної комунікації в мовній освіті сучасних університетів* : зб. матеріалів ІХ Міжнар. наук.-практ. конф., м. Київ (25 квіт. 2024 р.). Київ : КНЕУ, 2024. С. 26–30. URL: <https://ir.kneu.edu.ua/handle/2010/44935>

Піщевський Антон

ст. гр. MEMC-21-1 Хмельницького національного університету

Грицина Леся

кандидат економічних наук,

доцент кафедри міжнародних економічних відносин

Хмельницького національного університету

БОЛОНСЬКИЙ ПРОЦЕС ЯК ІНСТРУМЕНТ ГАРМОНІЗАЦІЇ ВИЩОЇ ОСВІТИ ЗА СВІТОВОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

У ХХІ столітті світова економіка характеризується поглибленням інтеграційних процесів, посиленням міжнародної конкуренції та формуванням глобального ринку знань і людського капіталу [1; 2]. За цих умов система вищої освіти набуває стратегічного значення, оскільки саме вона забезпечує підготовку фахівців, здатних ефективно функціонувати в умовах відкритих економік, технологічних змін та транснаціональної

мобільності праці. Глобалізація освіти стала закономірною відповіддю на структурні трансформації світового господарства, а Болонський процес — одним із ключових механізмів цієї трансформації в європейському просторі.

Світова економічна інтеграція зумовлює необхідність уніфікації підходів до формування та оцінювання компетентностей фахівців [3]. Розвиток міжнародної торгівлі, фінансових ринків і транснаціональних корпорацій підвищив попит на мобільну, конкурентоспроможну робочу силу, здатну адаптуватися до різних інституційних та культурних середовищ. У цьому контексті освіта перестає бути виключно національною сферою та дедалі більше інтегрується у глобальні процеси, що вимагає порівнюваності освітніх систем і взаємного визнання результатів навчання.

Передумови виникнення Болонського процесу безпосередньо пов'язані з викликами глобалізації та необхідністю посилення позицій Європи у світовій економіці знань [4; 5]. Наприкінці XX століття європейські країни зіткнулися з фрагментованістю національних систем вищої освіти, що ускладнювало академічну мобільність, обмежувало прозорість кваліфікацій та знижувало привабливість європейських університетів на тлі зростання впливу освітніх систем США та Азії. У відповідь на ці виклики було започатковано процес координації та зближення освітніх політик, спрямований на створення спільного освітнього простору.

Початковим етапом Болонського процесу стала підписана у 1999 році Болонська декларація, яка заклала основи формування Європейського простору вищої освіти [6]. Ключовими цілями декларації визначено підвищення зрозумілості та порівнюваності систем освіти, запровадження двоциклової (згодом трициклової) структури навчання, розвиток академічної мобільності та співпраці у сфері забезпечення якості. Ці цілі безпосередньо корелюють із потребами інтегрованої економіки, де освіта виступає інструментом підвищення продуктивності праці та інноваційного розвитку.

Наступні етапи Болонського процесу характеризувалися поступовим розширенням його змісту та інституційного наповнення. Важливим кроком стало впровадження Європейської кредитно-трансферної та накопичувальної системи (ECTS), яка забезпечила можливість кількісного вимірювання навчального навантаження та визнання результатів навчання між країнами [7]. Це сприяло активізації академічної мобільності студентів і викладачів, що, у свою чергу, стимулювало циркуляцію знань і формування спільного інтелектуального простору Європи.

Запровадження трирівневої системи підготовки — бакалавр, магістр, доктор філософії — стало важливим етапом адаптації європейської вищої освіти до глобальних стандартів [8]. Така структура забезпечує гнучкість освітніх траєкторій, підвищує прозорість кваліфікацій для роботодавців і полегшує інтеграцію випускників у міжнародний ринок праці. В умовах глобалізації це має особливе значення, оскільки мобільність фахівців розглядається як чинник економічного зростання та інноваційного розвитку.

Окрему роль у Болонському процесі відіграє система забезпечення якості вищої освіти, яка трансформувалася від національних моделей контролю до мережових і наднаціональних механізмів співпраці [9]. Узгодження стандартів якості та процедур акредитації сприяє підвищенню довіри між освітніми системами різних країн і створює передумови для визнання дипломів на міжнародному рівні. Це, своєю чергою, позитивно впливає на конкурентоспроможність європейського людського капіталу у глобальній економіці.

У XXI столітті Болонський процес зазнає подальшої трансформації під впливом цифровізації, розвитку дистанційних форм навчання та зростання ролі освіти у забезпеченні сталого розвитку. Глобальні виклики, зокрема технологічні зміни, демографічні зрушення та соціально-економічні кризи, актуалізують необхідність безперервного навчання та оновлення компетентностей. У цьому контексті Європейський простір вищої освіти розглядається не лише як освітній, а й як економічний та соціальний інтеграційний проєкт.

Таким чином, Болонський процес є невід'ємною складовою світових інтеграційних і глобалізаційних процесів XXI століття [2; 10]. Його виникнення та еволюція зумовлені потребами глобальної економіки знань, де освіта виступає ключовим чинником конкурентоспроможності держав і регіонів. Гармонізація систем вищої освіти сприяє формуванню спільного ринку праці, підвищенню мобільності людського капіталу та інтеграції країн у світову економіку, що підтверджує стратегічне значення Болонського процесу в умовах сучасних глобалізаційних трансформацій.

Література:

1. Stiglitz J. Globalization and Its Discontents Revisited. New York: W. W. Norton & Company, 2017.
2. World Bank. World Development Report: The Changing Nature of Work. Washington, DC, 2019.
3. Baldwin R. The Great Convergence: Information Technology and the New Globalization. Cambridge, MA: Harvard University Press, 2016.

4. European Commission. The European Higher Education Area in 2020: Bologna Process Implementation Report. Brussels, 2020.
5. Teichler U. Internationalisation Trends in Higher Education and the Changing Role of International Student Mobility. Journal of International Mobility, 2017.
6. The Bologna Declaration of 19 June 1999. Joint declaration of the European Ministers of Education.
7. European Commission. ECTS Users' Guide. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2015.
8. Witte J. Change of Degrees and Degrees of Change: Comparing Adaptations of European Higher Education Systems in the Context of the Bologna Process. CHEPS, 2018.
9. ESG 2015. Standards and Guidelines for Quality Assurance in the European Higher Education Area. Brussels, 2015.
10. Marginson S. Higher Education and the Common Good. Melbourne: Melbourne University Press, 2016.

Присяжна Дар'я

ст. гр. МЕМ-24-1 Хмельницького національного університету

Лисак Віктор

кандидат економічних наук,

доцент кафедри міжнародних економічних відносин

Хмельницького національного університету

**ДОСЛІДЖЕННЯ ВПЛИВУ МЕХАНІЗМУ СВМ НА
ВІТЧИЗНЯНИЙ ЕКСПОРТ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ**

Європейський Союз упродовж останніх років послідовно посилює кліматичну політику в межах Європейського зеленого курсу з огляду на досягнення кліматичної нейтральності та зменшення викидів парникових газів. Одним з основних інструментів цієї політики став Механізм коригування вуглецевих викидів на кордоні (Carbon Border Adjustment Mechanism, СВМ). Його метою є вирівнювання умов конкуренції між виробниками в ЄС, які сплачують за викиди вуглецю в межах Європейської системи торгівлі викидами (EU ETS), і постачальниками з третіх країн, на яких подібні внутрішні обмеження або не поширюються, або є м'якшими [1].

Для України питання СВМ є насамперед у практичній площині. По-перше, ЄС є основним ринком збуту для низки експортних галузей України, насамперед металургії, де значна частка поставок (майже на

рівні 40–50 %) орієнтована саме на ринок Євросоюзу [4, 5]. По-друге, після російської повномасштабної агресії 2022 року структура українського експорту зазнала різкої трансформації через руйнування промислової інфраструктури, зокрема металургійних комбінатів у Маріуполі, і вимушену переорієнтацію логістики та збуту на ринки ЄС [4]. В цих умовах будь-які додаткові регуляторні бар'єри з боку ЄС, зокрема вуглецевого характеру, безпосередньо впливають на конкурентоспроможність українських виробників.

Отже, вплив СВАМ слід розглядати не лише як питання потенційного додаткового фінансового навантаження на окремі групи товарів, а й як фактор довгострокової структурної перебудови української промисловості у бік менш вуглецеємнісних технологій і більш «чистих» виробничих ланцюгів [3, 5].

СВАМ задуманий як механізм «вуглецевого коригування на кордоні»: імпортери в ЄС повинні декларувати обсяг «вбудованих» викидів вуглецю та інших парникових газів у імпортованій продукції, а надалі сплачувати вартість цих викидів за ставкою, прив'язаною до ціни дозволів на викиди у межах EU ETS [1, 2]. Ідея полягає у запобіганні так званому «вуглецевому витоку», коли виробництво переміщується за межі ЄС у країни з більш м'якими екологічними вимогами, а готова вуглецеємнісна продукція потім реімпортується назад до ЄС без відповідного вуглецевого навантаження.

Запровадження СВАМ відбувається поетапно. Перехідний період стартував 1 жовтня 2023 року і, згідно з наявними на травень 2025 року правилами, триватиме до 31 грудня 2025 року [2]. У цей проміжний період імпортери до ЄС не сплачують безпосередньо «вуглецеве мито», але зобов'язані подавати детальну звітність до спеціального Реєстру СВАМ щодо обсягів викидів, пов'язаних з виробництвом таких товарів, як залізо і сталь, алюміній, цемент, добрива, електроенергія та водень. Мета перехідного етапу – зібрати повну інформацію про реальну вуглецеву інтенсивність імпорту, а також відпрацювати механізми моніторингу, звітності та верифікації до моменту, коли почнуть діяти фінансові зобов'язання [2].

Наступний етап, який має розпочатися з 1 січня 2026 року, передбачає, що імпортери будуть зобов'язані купувати та подавати СВАМ-сертифікати. Номінована вартість цих сертифікатів прив'язується до ринкової ціни викидів вуглецю у системі EU ETS [1, 3]. Фактично це означає, що «ціна вуглецю» починає входити до структури кінцевої ціни імпортованої продукції.

Станом на травень 2025 року інституції ЄС обговорюють низку технічних уточнень до режиму СВАМ, спрямованих на зменшення

адміністративного навантаження на бізнес. Зокрема, пропонується встановити мінімальний поріг для декларування на рівні близько 50 тонн на рік для кожного типу товару СВAM: якщо імпортер завозить менше цього обсягу, до нього можуть не застосовуватися вимоги детальної звітності та майбутніх платежів [6, 7]. За оцінками сторони ЄС, такий підхід дозволяє зменшити бюрократичний тиск на дрібних імпортерів, не підриваючи кліматичну мету механізму [6]. Для України це важливо, оскільки саме великі промислові постачальники металопродукції та добрив формують основний вуглецевий слід експорту до ЄС, і саме вони будуть під наглядом СВAM [7].

Український товарний експорт у 2024 році почав відновлюватися після різкого падіння у перші роки повномасштабного вторгнення РФ: за попередніми оцінками, обсяг експорту зріс на понад 13 % у вартісному вимірі (до більш як 41 млрд дол. США) та майже на 29 % у фізичних обсягах (понад 129 млн тонн). При цьому аграрна продукція забезпечила близько 60 % валютних надходжень від експорту товарів [8, 9]. Цей факт є важливим для оцінювання впливу СВAM: сільськогосподарська продукція станом на травень 2025 року не входить до переліку товарів, охоплених СВAM. Іншими словами, «вуглецеве мито» не стосується аграрного сегмента українського експорту до ЄС на початкових етапах дії механізму.

Натомість СВAM націлений на обмежене, але стратегічно вразливий для України спектр товарів: залізо і сталь (включно з напівфабрикатами), алюміній, цемент, добрива, електроенергію та водень [1, 2]. Саме металургія є в зоні найбільшого ризику. Галузь історично орієнтована на експорт, і значна частка українських поставок сталі та чавуну прямує саме на ринок ЄС [4, 5]. Водночас українська металургія втратила суттєву частину сталеплавильних потужностей внаслідок руйнувань підприємств (зокрема в Маріуполі), а нині змушена конкурувати з більш «зеленою» європейською електросталлю, тобто з набагато нижчим вуглецевим слідом на тонну продукції. Це означає, що для традиційної доменно-конвертерної металургії України СВAM може стати додатковим ціновим фактором тиску.

Окремий аспект стосується енергетики. Після синхронізації української енергосистеми з європейською мережею ENTSO-E Україна намагається поступово нарощувати експорт електроенергії до ЄС, у тому числі за рахунок збільшення частки відновлюваних джерел. Електроенергія входить до переліку товарів СВAM. Водночас у межах обговорень станом на травень 2025 року допускається можливість спеціального режиму (де-факто пом'якшеного підходу) для української електроенергії за умови подальшої гармонізації ринку електроенергії,

кліматичної політики та регуляторики України зі стандартами ЄС. Це робить СВАМ не лише торговельним бар'єром, а й стимулом енергетичної та регуляторної інтеграції України в європейський простір [1, 3].

Навіть до моменту фактичного запуску платежів СВАМ вже створює додаткові вимоги до українських експортерів. У перехідний період імпортери в ЄС зобов'язані подавати щоквартальні звіти до Реєстру СВАМ щодо прямих (і частково непрямих) викидів, пов'язаних із виробництвом імпортованої продукції [2]. Для українських виробників це означає потребу в системному зборі, верифікації та документуванні даних про викиди на різних рівнях виробництва. Така прозорість у сфері вуглецевого сліду вимагає і нових компетенцій персоналу, і перегляду контрактів з європейськими партнерами [5].

Станом на травень 2025 року наявні дослідження свідчать, що за поточної архітектури СВАМ його загальний макроекономічний вплив на Україну не виглядає руйнівним: очікується скорочення найбільш вуглецеємних сегментів (традиційна сталь, генерація на викопному паливі), але не критичний шок для всієї економіки [3]. Водночас можливе подальше розширення вимог СВАМ, у тому числі на непрямі викиди (наприклад, енергетичні складові виробництва сталі, алюмінію чи добрив), потенційно посилить тиск на модернізацію української промисловості [5].

Отже, СВАМ – це не просто нове «вуглецеве мито» на кордоні ЄС. Для України він виконує принаймні три взаємопов'язані функції.

По-перше, СВАМ робить викиди CO₂ елементом ціноутворення української металургійної, хімічної та енергетичної продукції, що прямує до ЄС. Починаючи з 2026 року, імпортери будуть змушені купувати СВАМ-сертифікати, і ця «ціна вуглецю» неминуче транслюватиметься у кінцеву вартість українського експорту до ЄС.

По-друге, СВАМ уже зараз, у перехідний період 2023–2025 років, примушує українських виробників вибудовувати прозору систему обліку викидів, готувати якісну звітність та узгоджувати її з європейськими вимогами. Тобто він працює як інструмент регуляторного тиску на модернізацію промислових процесів, а не лише як тарифний бар'єр.

По-третє, СВАМ фактично інтегрує кліматичну політику до процесу європейської економічної інтеграції України. Уряд України задекларував намір запустити пілотну національну систему торгівлі викидами вже у 2025 році, з поступовим формуванням внутрішньої ціни на вуглець, сумісної з логікою EU ETS. Це означає, що доступ до ринку ЄС для продукції з високою доданою вартістю дедалі більше залежатиме

не лише від митних чи логістичних факторів, а й від відповідності кліматичним стандартам ЄС.

Таким чином, для України СВМ одночасно є викликом і можливістю: він загострює проблему високої вуглецеємності традиційних експортних галузей, але водночас створює вікно для технологічного стрибка – переходу до «зеленої» металургії, низьковуглецевої енергетики, прозорої системи обліку викидів і власного внутрішнього ринку вуглецю.

Література:

1. European Commission. Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) : policy overview [Електронний ресурс] / European Commission. – Brussels : Directorate-General for Taxation and Customs Union, 2024–2025. – Режим доступу: <https://ec.europa.eu>. – Дата звернення: 20.05.2025.
2. СВМ: перехідний період – час підготуватись до більш жорсткого регулювання : пресреліз [Електронний ресурс] / KPMG в Україні. – Київ : KPMG в Україні, берез. 2024. – Режим доступу: <https://kpmg.ua>. – Дата звернення: 20.05.2025.
3. Chepeliev M. CBAM's Effects on Ukraine's Economy & its Decarbonisation Efforts : аналіт. доповідь [Електронний ресурс] / M. Chepeliev, A. Sicheneder, O. Yevstihiniieva, G. Zachmann. – Kyiv ; Berlin : Green Deal Ukraina, трав. 2025. – Режим доступу: <https://greendeal.org.ua>.
4. Вплив СВМ на експорт чавуну та сталі з України : аналітичний звіт [Електронний ресурс] / GMK Center. – Київ : GMK Center, 2023 (з урахуванням оновлених оцінок станом на 2024–2025 рр.). – Режим доступу: <https://gmk.center>. – Дата звернення: 20.05.2025.
5. Вуглецеве мито (CBAM) і українська промисловість: удар чи можливість? : аналітична записка [Електронний ресурс] / DiXi Group ; UA-Energy. – Київ : DiXi Group, 2025. – Режим доступу: <https://dixigroup.org> ; <https://ua-energy.org>. – Дата звернення: 20.05.2025.
6. Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EU) 2023/956 as regards simplifying and strengthening the carbon border adjustment mechanism (COM(2025) 87 final, 26 February 2025) : official proposal by the European Commission [Електронний ресурс] / European Commission. – Brussels, 2025. – Режим доступу: <https://eur-lex.europa.eu>. – Дата звернення: 20.05.2025.
7. Спрощення СВМ для імпортерів та операторів : аналітичний коментар [Електронний ресурс] / Біоенергетична асоціація України (UABIO). – Київ : UABIO, берез.–квіт. 2025. – Режим доступу: <https://uabio.org>. – Дата звернення: 20.05.2025.
8. Український експорт у 2024 році зріс на 13,4 % до 41 млрд дол. США : пресреліз від 30.12.2024 р. [Електронний ресурс] /

Міністерство економіки України. – Київ, 2024. – Режим доступу: <https://www.me.gov.ua>. – Дата звернення: 20.05.2025.

9. Зовнішня торгівля України товарами за 2024 рік (експрес-випуск) від 14.02.2025 р. [Електронний ресурс] / Державна служба статистики України. – Київ, 2025. – Режим доступу: <https://ukrstat.gov.ua>.

Проданов Руслан

ст. гр. МЕМСм–24 Хмельницького національного університету

Яременко Оксана

кандидат економічних наук,

доцент кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

ПІСЛЯВОЄННЕ ВІДНОВЛЕННЯ ЯК ОБ’ЄКТ МІЖНАРОДНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА

Післявоєнне відновлення держави є не лише внутрішнім завданням, а й важливою складовою глобальної системи безпеки та міжнародного партнерства. У ХХІ столітті війни породжують не тільки військово-політичні, а й глибокі економічні та гуманітарні наслідки, що потребують комплексного підходу до реконструкції країни. Ефективне відновлення можливе лише за умови поєднання ресурсів міжнародних організацій, урядів, приватного сектору та громадянського суспільства, які спільно формують багаторівневу архітектуру співпраці [1; 2].

Історичний досвід відновлення держав після масштабних конфліктів – від Плану Маршалла до Балканської програми стабілізації та проєктів ООН у Сирії й Іраку - підтверджує, що реконструкція повинна виходити за межі відбудови інфраструктури. Йдеться про глибоку трансформацію інституцій, модернізацію економічної системи, розбудову громадянського суспільства та утвердження принципів сталого розвитку. У цьому контексті післявоєнна Україна розглядається як унікальний кейс інтеграції процесів відбудови у ширшу архітектуру європейської та глобальної безпеки [3; 4].

Після 2022 року Україна стала центром безпрецедентної міжнародної солідарності. Основними партнерами у процесі відновлення виступають Європейський Союз, Світовий банк, Європейський банк реконструкції та розвитку, Європейський інвестиційний банк, Організація економічного співробітництва та розвитку, а також країни G7. Створення Міжнародної платформи донорів Ukraine Facility та Фонду солідарності

ЄС засвідчує перехід до нової моделі партнерства, заснованої на принципах прозорості, ефективності та підзвітності [1; 2; 3].

Важливою складовою відновлення є горизонтальні зв'язки: співпраця міст-побратимів, благодійні ініціативи, участь приватного капіталу у відбудові критичної інфраструктури, освіти, енергетики та цифрових сервісів [5].

Післявоєнне відновлення України має стратегічний характер і охоплює чотири взаємопов'язані напрями:

- економічна реконструкція - модернізація промисловості, відновлення малого та середнього бізнесу, розвиток логістичних мереж і стимулювання експорту.

- соціальна стабілізація - реінтеграція ветеранів, відновлення систем освіти та охорони здоров'я, підтримка внутрішньо переміщених осіб і вразливих груп.

- екологічна трансформація - розмінування територій, ліквідація наслідків техногенних катастроф, розвиток відновлюваних джерел енергії.

- інституційне зміцнення - цифровізація державного управління, впровадження антикорупційних інструментів, продовження децентралізації та адаптація до норм Європейського Союзу [6; 7].

Аналіз міжнародного досвіду свідчить, що результативність післявоєнного відновлення визначається дотриманням низки універсальних принципів. По-перше, спрямованість на сталий розвиток, тобто інтеграція економічних, соціальних і екологічних пріоритетів відповідно до Цілей сталого розвитку ООН. По-друге, локалізація рішень - забезпечення активної участі місцевих громад у плануванні та реалізації проєктів. По-третє, мультиакторність, що передбачає координацію між урядами, міжнародними організаціями, бізнесом і громадянським суспільством. По-четверте, прозорість і підзвітність усіх етапів реалізації відновлювальних програм. По-п'яте, інноваційність, зокрема застосування цифрових платформ, супутникового моніторингу, блокчейн-рішень і аналітичних систем контролю ефективності відновлення [5; 6].

Незважаючи на масштабну підтримку, процес відновлення стикається з низкою системних викликів. Серед них - координація між численними донорами, запобігання дублюванню програм, обмежена кадрова спроможність місцевих органів влади, ризики корупції у сфері державних закупівель, а також безпекові чинники, що стримують інвестиційну активність [3; 4]. Подолання цих проблем потребує узгодження національної та міжнародної політики, розвитку технічної допомоги, навчальних програм і зміцнення інституційної спроможності держави.

Отже, післявоєнне відновлення постає не лише як економічний чи гуманітарний процес, а як інструмент формування нової архітектури глобальної солідарності. Міжнародне співробітництво створює можливість побудови моделі розвитку, що ґрунтується на взаємозв'язку безпеки, стійкості та сталого розвитку. Український досвід у цій сфері має потенціал стати зразком для майбутніх програм реконструкції у постконфліктних регіонах світу.

Література:

1. World Bank. *Updated Ukraine Recovery and Reconstruction Needs Assessment*. 2025. URL: <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2025/02/25/updated-ukraine-recovery-and-reconstruction-needs-assessment-released>.
2. Dumanska, I. Impact of human capital losses in IT entrepreneurship on the post-war recovery of Ukraine's economy. *Innovation and Sustainability*, 2024, 4: 22-29. <https://doi.org/10.31649/ins.2024.4.22.29>
3. UNDP Ukraine. *United Nations Development Programme Ukraine Recovery Framework*. 2024. URL: <https://www.undp.org/ukraine/united-nations-development-programme-ukraine-recovery-framework>.
4. Ukraine's post-war recovery: financing, governance and reform strategies. New Eastern Europe. 2025. URL: <https://neweasterneurope.eu/2025/02/11/ukraines-post-war-recovery-financing-governance-and-reform-strategies>.
5. The Coming Transformation of Ukraine. Global Partnership for Effective Development Cooperation. 2025. URL: <https://www.effectivecooperation.org/coming-transformation-ukraine>.
6. International Institute for Sustainable Development (IISD). *Building Forward Better: Review of Sustainable Recovery Frameworks for Ukraine*. 2025. URL: <https://www.iisd.org/system/files/2025-07/building-forward-better-sustainable-recovery-ukraine.pdf>.
7. Кузнєцова О. В. Міжнародне співробітництво територіальних громад у післявоєнний період: досвід та перспективи України. *Науковий журнал «Державне управління: удосконалення та розвиток»*, 2024. URL: <https://nzlubp.org.ua/index.php/journal/article/view/1446>.

Міжнародна логістика, організація міжнародних перевезень та митний супровід товарів в рамках СОТ

Гуменюк Дмитро

ст. гр. МЕВм-24-1 Хмельницького національного університету

Лисак Віктор

кандидат економічних наук,

доцент кафедри міжнародних економічних відносин

Хмельницького національного університету

АНАЛІЗ ВІТЧИЗНЯНОЇ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ ЗА ДОПОМОГОЮ ГРАВІТАЦІЙНОЇ МОДЕЛІ

Україна переживає глибоку зміну торговельної географії та логістики. Після шоків 2022 року структура експорту й імпорту змістилася у бік ЄС, а динаміка відновлення залежала від доступності маршрутів (морські коридори, дунайський напрям) та рішень торговельної політики. Важливу роль відіграли положення Поглибленої і всеохоплюючої зони вільної торгівлі ПВЗВТ, автономні торговельні заходи ЄС у 2022–2025 рр. і нові рішення щодо окремих аграрних товарів у 2025 році [1–4]. Ми пропонуємо застосувати гравітаційний підхід для оцінки того, як розмір економік, відстань і регуляторні рішення впливають на двосторонню торгівлю України з основними нашими партнерами, а також показати, як такі оцінки допомагають сформувати реалістичні кроки торговельної політики.

Гравітаційна модель є основою емпіричних досліджень торгівлі: вона виходить з ідеї, що між більшими економіками торгівлі більше, а зі зростанням відстані – менше. Сучасна версія цієї моделі враховує не лише розмір і відстань, а й так званий «мультилатеральний опір» – сукупний вплив решти усіх торговельних зв'язків і витрат [5–7]. На практиці це означає, що під час оцінювання ми контролюємо загальні шоки для кожної країни в кожному періоді, а також фіксуємо постійні особливості конкретної пари країн. Такий підхід дозволяє чіткіше побачити ефекти від політик та логістичних подій в часі [3; 4].

Загалом, на основі даних про торгівлю України з іншими країнами за кілька років плануємо сформувати зразковий набір даних: для кожної пари «Україна – партнер» визначити потоки експорту/імпорту, які описуватимуться за допомогою пояснювальних ознак (факторів впливу) та «вмикачів» політики [10; 12]. Оскільки у статистиці зовнішньої торгівлі виникають випадки, що з деякими країнами за певні місяці торгівля була відсутня, то для оцінювання використаємо метод PPML [8; 9].

Дані для такого аналізу будуть взяті з відкритих джерел. Інформацію про основні потоки товарів планується взяти зі статистичного відділу ООН (UN Comtrade), звітів Державної служби статистики та статистики ЄС [1; 13]. Показники послуг і дані щодо експорту/імпорту будуть відібрані зі звітів НБУ [11]. Географічні параметри планується визначати за допомогою бази СЕРП GeoDist, а для отримання даних щодо ВВП та інших макроіндикаторів скористаємося базою даних Світового банку [10; 12]. Ідентифікацію ефектів політики плануємо здійснювати завдяки порівнянню одних і тих самих пар «Україна – партнер» у різні періоди. На наступному етапі ми плануємо перевірити рівень узгодженості отриманих результатів з іншими джерелами [5–7].

Загалом, участь України у ПВЗВТ і дія автономних заходів ЄС мають дати позитивний ефект, особливо в тих товарних групах, де раніше були вищі тарифи або квоти; після завершення дії автономних заходів у 2025 році можливе часткове послаблення цього ефекту для чутливих позицій, у залежності від нової конфігурації доступу до ринку [3–4]. Водночас логістичні покращення 2024 року, зокрема стабілізація альтернативних маршрутів, логічно пов'язані з відновленням фізичних обсягів експорту, що можливо підтвердиться за європейською статистикою [2; 13]. Для коректної інтерпретації сум необхідно використовувати методику НБУ щодо перерахунків вартості послуг [11].

Перевірки надійності необхідні, щоб висновки не залежали від окремих припущень. По-перше, варто окремо оцінити потік аграрних товарів до ЄС і здійснити тестування щодо виключення позицій, на які поширювалися «обмеження» [3]. По-друге, варто змінювати тип відстані з бази СЕРП та переконатися, що знаки коефіцієнтів лишаються стабільними [10]. По-третє, можна порівняти PPML з близькими за логікою методами оцінювання [6; 9].

Політичні висновки з такого аналізу. По-перше, кількісні оцінки допомагають аргументувати для ЄС більш передбачуваний доступ на ринок, зокрема триваліші перехідні режими або точкові корекції для чутливих аграрних позицій, щоб уникати різких коливань торгівлі [4]. По-друге, інвестиції в логістику – порти Чорного моря, розширення можливостей дунайського коридору, прикордонну інфраструктуру – фактично «зменшують відстань» в межах гравітаційної моделі і підвищують конкурентоспроможність експорту. Проте реалізація багатьох таких кейсів наразі неможлива через російську агресію проти України [5–7]. По-третє, результати можуть підказати пріоритетність тих товарів, де зниження бар'єрів дає найбільший приріст і де є потенціал глибшої переробки.

Водночас існують певні обмеження. Політичні рішення можуть бути стосуватися лише самої торгівлі: країни частіше лібералізують

торгівельну діяльність там, де вже є їхні інтереси, через те необхідно застосовувати додаткові важелі для реалізації таких заходів [6–7]. Вимірювання «воєнного ризику» спирається на наближені показники, а отже потребує кількох незалежних проксі-змінних. Розділ «послуги» та ІТ-експорт бажано моделювати окремо, з опорою на дані НБУ, аби уникнути змішування різних каналів [11]. І, нарешті, для повнішого урахування загальної рівноваги варто виконати сценарні симуляції, які показують, як змінюється торгівля після «шоку» політики з урахуванням непрямих ефектів [7].

Отже, гравітаційний підхід дає простий і водночас надійний інструмент для аналізу міжнародної торгівлі України у період швидких змін. Поєднання перевірених емпіричних практик (PPML, фіксовані ефекти, ретельна робота з даними) та актуального контексту політики ЄС дозволяє не лише описати минулі зрушення, а й оцінити майбутні сценарії. Для практичної реалізації дослідження потрібно зафіксувати часовий діапазон, чітко зібрати дані з відкритих джерел, прозоро описати кроки обробки та зробити код відтворюваним; тоді результати можна буде використати в освітніх цілях і в обґрунтуванні державних рішень.

Література:

1. Державна служба статистики України. Зовнішня торгівля України товарами (експрес-випуски, 2024–2025) : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 03.05.2025).
2. OSW – Ośrodek Studiów Wschodnich. Ukraine's trade in 2024: restoration of logistical routes, 17.01.2025 : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.osw.waw.pl> (дата звернення: 04.05.2025).
3. Європейська комісія. Генеральний директорат з торгівлі (DG TRADE). EU–Ukraine trade (DCFTA, Autonomous Trade Measures, emergency brake), оновлення 2025 : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://policy.trade.ec.europa.eu> (дата звернення: 05.05.2025).
4. Рада Європейського Союзу. Ukraine and Moldova: Council approves the renewal of EU's autonomous trade measures, прес-реліз, 13.05.2024 : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.consilium.europa.eu> (дата звернення: 04.05.2025).
5. Anderson, J. E.; van Wincoop, E. Gravity with Gravitas: A Solution to the Border Puzzle // *American Economic Review*. – 2003. – Vol. 93, № 1. – С. 170–192. – DOI: 10.1257/000282803321455214.
6. Head, K.; Mayer, T. Gravity Equations: Workhorse, Toolkit and Cookbook // *Handbook of International Economics*. – 2014. – Vol. 4. – Amsterdam: Elsevier. (Відкрита версія: CEPII Working Paper 2013-27) : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.cepii.fr>

7. Yotov, Y. V.; Piermartini, R.; Monteiro, J.-A.; Larch, M. An Advanced Guide to Trade Policy Analysis: The Structural Gravity Model. – Geneva: WTO; New York: UNCTAD, 2016. – 176 p.

8. Santos Silva, J. M. C.; Tenreyro, S. The Log of Gravity // Review of Economics and Statistics. – 2006. – Vol. 88, № 4. – С. 641–658. – DOI: 10.1162/rest.88.4.641.

9. Santos Silva, J. M. C.; Tenreyro, S. Further Simulation Evidence on the Performance of the PPML Estimator // *Economics Letters*. – 2011. – Vol. 112. – С. 220–222. – DOI: 10.1016/j.econlet.2011.05.008.

10. Mayer, T.; Zignago, S. *Notes on CEPII's Distances Measures: The GeoDist Database* (CEPII Working Paper 2011-25) : [Електронний ресурс]. – Paris: CEPII, 2011. – Режим доступу: <https://www.cepii>.

11. Національний банк України. Міжнародні резерви становили 42,4 млрд дол. США за підсумками березня 2025 року, 07.04.2025 : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bank.gov.ua>

12. World Bank. World Development Indicators: GDP (current US\$) : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators>

13. E-commerce and M-commerce as Global Trends of International Trade Caused by the Covid-19 Pandemic / I. Dumanska, L. Hrytsyna, O. Kharun, O. Matviiets // WSEAS Transactions on Environment and Development. – 2021. – Vol. 17. – P. 386-397. <http://elar.khnu.km.ua/jspui/handle/123456789/10849>
[https://wseas.com/journals/ead/2021/a765115-016\(2021\).pdf](https://wseas.com/journals/ead/2021/a765115-016(2021).pdf)

Дячок Володимир

МЛМС–24-1 Хмельницького національного університету

Яременко Оксана

кандидат економічних наук,

доцент кафедри міжнародних економічних відносин

Хмельницького національного університету

УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИЧНОЮ СИСТЕМОЮ

У сучасних умовах глобальної конкуренції та стрімкої трансформації ринкового середовища ефективне управління логістичною системою стає ключовим фактором підвищення конкурентоспроможності підприємств і національних економік. Зростання ролі цифрових технологій, нестабільність ланцюгів постачання та підвищені вимоги до швидкості й точності доставки зумовлюють необхідність комплексної модернізації логістичних процесів.

Удосконалення логістичного управління передбачає оптимізацію основних підсистем логістичної системи – транспортної, складської, інформаційної та закупівельної. Важливу роль у цьому процесі відіграє впровадження цифрових рішень, зокрема систем управління складом (WMS) і транспортних моніторингових систем (TMS), що забезпечують відстеження товарних потоків у реальному часі та підвищують точність планування [5].

Одним із ключових напрямів модернізації є інтеграція концепції Supply Chain Management (SCM), що забезпечує узгоджене управління всіма ланками постачання – від постачальника до кінцевого споживача [6]. Використання SCM підвищує гнучкість логістичних процесів, сприяє зниженню рівня запасів, покращує прогнозування попиту та мінімізує ризики, пов'язані з перебоями поставок. У поєднанні з принципами Lean Logistics це дозволяє усунути непродуктивні операції та оптимізувати маршрути транспортування [5].

Важливим інструментом підвищення ефективності логістичних систем є стандартизація відповідно до міжнародних норм, зокрема ISO 9001 [1] та ISO 28000, що визначає вимоги до безпеки ланцюгів постачання [2]. Їхнє застосування сприяє прозорості операцій, зменшенню ризиків, підвищенню надійності поставок і зміцненню довіри між контрагентами.

Модернізація логістичних систем також неможлива без розвитку транспортної інфраструктури та впровадження інтелектуальних транспортних систем (ITS), які забезпечують оптимізацію транспортних потоків, підвищення пропускної здатності та ефективність вантажних перевезень на макрорівні [3]. На мікрорівні все ширше застосовуються автоматизовані та роботизовані складські технології, що значно скорочують витрати та час обробки замовлень [7].

Отже, модернізація логістичної системи є необхідною умовою забезпечення сталого розвитку підприємств і зміцнення їх конкурентних позицій. Комплексне поєднання цифровізації, стандартизації, процесної оптимізації та інноваційних рішень формує ефективну, адаптивну та стійку логістичну систему, здатну відповідати викликам сучасної економіки.

Література:

1. Digital Transformation in Logistics. World Bank Report. URL: <https://www.worldbank.org/en/topic/transport/publication/digital-logistics>
2. Intelligent Transport Systems. OECD Transport Papers. URL: <https://www.oecd.org/transport/intelligent-transport-systems>

3. ISO 28000: Security Management Systems for the Supply Chain.
URL: <https://www.iso.org/standard/44641.html>
4. ISO 9001: Quality Management Systems – Requirements. URL:
<https://www.iso.org/standard/62085.html>
5. Lean Logistics: Improving Efficiency and Minimizing Waste.
URL: <https://www.sciencedirect.com/topics/engineering/lean-logistics>
6. Supply Chain Management: Strategy, Planning and Operation.
URL: <https://www.pearson.com/en-us/subject-catalog/p/supply-chain-management-strategy-planning-and-operation/P200000003632>
7. Warehouse Management Systems and Supply Chain Integration.
Springer. URL: <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-319-32993-1>

Жиганов Владислав

ст. гр. МЕМ-24 -1 Хмельницького національного університету

Васильківський Дмитро

доктор економічних наук,

професор кафедри міжнародних економічних відносин

Хмельницького національного університету

ІНТЕГРАЦІЙНІ ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ В ЄВРОПЕЙСЬКОМУ ПРОСТОРІ

Сучасний етап розвитку світової економіки характеризується поглибленням інтеграційних процесів, трансформацією глобальних ланцюгів постачання та зростанням ролі транспортно-логістичної інфраструктури як ключового чинника конкурентоспроможності національних економік. Для України, яка реалізує стратегічний курс на європейську інтеграцію, розвиток транспортно-логістичної інфраструктури набуває системного значення, оскільки саме вона забезпечує ефективне включення держави до єдиного економічного та транспортного простору Європейського Союзу [1].

Транспортно-логістична інфраструктура виступає матеріальною основою міжнародної торгівлі, транзитних перевезень і міжрегіональної кооперації. В умовах інтеграції до ЄС зростає потреба у гармонізації національних стандартів з європейськими, модернізації транспортних коридорів, розвитку мультимодальних перевезень та підвищенні якості логістичних сервісів [2]. Особливої актуальності ці питання набули внаслідок структурних змін логістичних маршрутів, спричинених

геополітичними викликами та воєнними ризиками, що змусили Україну переорієнтовувати транспортні потоки у напрямку країн ЄС.

Європейський Союз сформував комплексну модель розвитку транспортно-логістичних систем, основою якої є Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T). Вона спрямована на усунення інфраструктурних «вузьких місць», забезпечення сталості перевезень та інтеграцію національних транспортних систем у єдину мережу [3]. Для України участь у проєктах TEN-T відкриває можливості залучення інвестицій, прискорення модернізації інфраструктури та підвищення транзитного потенціалу, що є важливим чинником економічного зростання [4].

Водночас ефективна інтеграція України до європейського транспортно-логістичного простору потребує реалізації чітко визначених інтеграційних пріоритетів. До них належать розвиток прикордонної та митної інфраструктури, спрощення процедур перетину кордону, цифровізація логістичних процесів, а також впровадження європейських екологічних і безпекових стандартів [2]. Цифрові рішення у сфері логістики дозволяють скоротити часові та фінансові витрати, підвищити прозорість перевезень і зменшити ризики, що особливо важливо в умовах інтенсивних зовнішньоекономічних зв'язків [5].

Важливу роль у реалізації інтеграційних пріоритетів відіграє державна політика. Підтримка розвитку транспортно-логістичної інфраструктури має здійснюватися через поєднання бюджетного фінансування, державно-приватного партнерства та залучення міжнародних фінансових інституцій [1]. Крім того, доцільним є активне використання досвіду країн ЄС щодо управління логістичними хабами та транспортними кластерами, що забезпечують синергію між державою, бізнесом і регіонами [4].

Не менш важливим аспектом є інституційна адаптація. Гармонізація законодавства України з нормами ЄС у сфері транспорту та логістики створює передумови для підвищення інвестиційної привабливості та формування стабільного регуляторного середовища [3]. Це сприяє інтеграції українських логістичних операторів у європейські ланцюги постачання та розширенню їхньої присутності на міжнародних ринках [5].

Таким чином, розвиток транспортно-логістичної інфраструктури України в контексті європейської інтеграції є багатовимірним процесом, що охоплює інфраструктурні, інституційні, фінансові та технологічні складові. Його успішна реалізація визначає не лише ефективність зовнішньоекономічної діяльності, а й довгострокову конкурентоспроможність національної економіки [2].

Отже, інтеграція транспортно-логістичної інфраструктури України до європейського простору потребує комплексної реалізації інфраструктурних і інституційних пріоритетів. Узгодження національної транспортної політики зі стандартами ЄС, розвиток TEN-T, цифровізація логістики та активна державна підтримка створюють передумови для підвищення транзитного потенціалу й сталого економічного розвитку країни.

Література:

1. Крикавський Є. В. Логістика. Основи теорії : підручник / Є. В. Крикавський. – Львів : Національний університет «Львівська політехніка», Інтелект-Захід, 2019. – 454 с.
2. Григорак М. Ю. Розвиток транспортно-логістичних систем України в умовах євроінтеграції / М. Ю. Григорак // Економіка України. – 2021. – № 7. – С. 45–56.
3. Бабаєв В. М. Інтеграція транспортної системи України до мережі TEN-T / В. М. Бабаєв // Науковий вісник Полісся. – 2020. – № 2 (22). – С. 98–105.
4. Rodrigue J.-P. The Geography of Transport Systems / J.-P. Rodrigue. – New York : Routledge, 2020. – 456 p.
5. Dumanska, I. Logistical support of industrial enterprises: innovative and safety components. Herald of Khmelnytskyi National University. Economic Sciences, 340(2), 96-103. <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2025-340-15>

Жувак Дмитро

ст. гр. МЛМС – 21 Хмельницького національного університету

Лисак Віктор

кандидат економічних наук,

доцент кафедри міжнародних економічних відносин

Хмельницького національного університету

СТРАХУВАННЯ ВАНТАЖІВ У МІЖНАРОДНІЙ ЛОГІСТИЦІ: ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ УМОВ ОСНОВНИХ РИНКІВ

Сучасні тенденції розвитку міжнародної логістики характеризуються значним збільшенням обсягів вантажоперевезень та зростанням ризиків, зокрема через ускладнення глобальних ланцюгів постачання, що посилюється факторами цифровізації, епідемій (COVID-19) та геополітичної нестабільності. У таких умовах страхування вантажів

виступає ключовим інструментом ризик-менеджменту, забезпечуючи захист від пошкоджень, затримок, викрадень, стихійних лих та актів військових дій [1; 6].

У Європейському Союзі правове регулювання страхування вантажів базується на Регламенті EU 2021/XXX та Директиві 2009/103/EU, які визначають мінімальні вимоги до обсягу покриття відповідальності перевізників у міжнародних автомобільних та залізничних перевезеннях. Поряд із цим застосовується Конвенція CMR, що встановлює принципи компенсації збитків і ліміти відповідальності перевізника [1; 3]. Страхові умови «all risks» та «named perils» із зазначенням переліку виключень виступають базовими моделями, а додаткові опції на випадок військових ризиків, страйків чи кіберінцидентів можуть бути укладені як окремі поліси. Вимоги Solvency II стимулюють страховиків підтримувати належний рівень капіталу для виконання зобов'язань, а цифрові рішення забезпечують оперативний обмін інформацією між перевізниками, страховими компаніями та митними органами [3]. Подібні ініціативи є доцільними для адаптації вітчизняного законодавства задля посилення прозорості ринку.

У США основними нормативними актами є Кодекс морського права та регуляції Федеральної морської комісії, які визначають умови страхування цивільної відповідальності перевізників у океанських та мультимодальних перевезеннях [2, 3]. В США також поширені програми страхування військових та активних ризиків, які дозволяють перевізникам отримувати підтримку в разі складних страхових випадків та судових позовів [2]. Запровадження електронних порталів і автоматизованих систем для оформлення полісів сприяє зменшенню адміністративного навантаження та пришвидшенню врегулювання збитків.

На азійських ринках, зокрема в Китаї та Японії, застосовується адаптація міжнародних стандартів ISO 28272:2013 та рекомендацій Об'єднаного комітету страхувальників вантажів [4]. У Китаї Державна програма компенсацій страхових тарифів для експортно-орієнтованих підприємств дозволяє відшкодовувати 10–15 % витрат на страхові премії, що сприяє розширенню участі малих та середніх компаній у зовнішній торгівлі [4]. У Японії агентство NEXI надає кредитні гарантії та страхові рішення для експортно-орієнтованих бізнесів, що знижує фінансові ризики й стимулює зростання обсягів перевезень [6]. Водночас інвестиції в цифрову інфраструктуру та розвиток блокчейн-платформ для управління перевезеннями сприяють прозорому та ефективному кредитуванню й страхуванню маршрутів [6].

Український ринок страхування вантажів сьогодні характеризується низкою системних проблем: недостатня спеціалізація

продуктів, фрагментарне законодавство, відсутність єдиного реєстру страхових випадків та непрозорі методики розрахунку тарифів, що призводить до зниження довіри клієнтів та великої кількості спорів [5]. Закон України «Про страхування» від 2022 р. містить зміни, спрямовані на удосконалення методик тарифікації та посилення контролю за діяльністю страховиків, проте їхня імплементація потребує додаткових нормативних актів та цифрової взаємодії між учасниками ринку [5]. Окрема увага приділяється покриттю військових ризиків, пов'язаних із транзитними маршрутами через зони бойових дій, де вартість страхових виплат зросла на 30–50 % порівняно з довоєнним періодом [5]. Відсутність електронних платформ для оформлення полісів ускладнює доступ до страхових послуг, особливо для малих перевізників і експортерів.

Отже, для адаптації зарубіжного досвіду в Україні варто створити державні програми субсидування страхових виплат для основних експортерів, що дозволить компенсувати частину витрат та стимулювати розширення експортного потенціалу [4; 5]. Необхідно також запровадити механізми державного гарантування страхових зобов'язань у випадку надзвичайних ситуацій та військових дій, що збільшить привабливість вітчизняного ринку для міжнародних перевізників. Паралельно слід запровадити нормативні вимоги щодо використання електронних брокерських платформ та цифрових сертифікатів страхування, що забезпечить конкуренцію і підвищить якість обслуговування клієнтів.

Література:

1. European Commission. Report on Cargo Insurance in EU Supply Chains. – Luxembourg: Publications Office of the EU, 2023. – 52 с.
2. United States Federal Maritime Commission. Annual Report on Ocean Cargo Liability Insurance. – Washington, D.C., 2022. – 60 с.
3. Lloyd's Market Association. Joint Cargo Committee. – 2023. –

Режим доступу:
https://www.lmalloyds.com/LMA/lma/underwriting/marine/JCC/JCC_Clauses_Project/Cargo_Clauses.aspx

4. Петренко В. Ю., Смірнов Д. О. Механізми державної підтримки страхування вантажів у Китаї та Японії: порівняльний аналіз // *Journal of Asian Transport Policy*. – 2021. – Vol. 5, № 2. – С. 78–94.

5. Мартиненков В. В. Розвиток страхового ринку України: виклики та перспективи // *Страховий ринок*. – 2024. – № 7. – С. 22–31.

Йолтуховський Єгор
ст. гр. МЛМС – 21 Хмельницького національного університету
Лисак Віктор
кандидат економічних наук,
доцент кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

МІЖНАРОДНІ МУЛЬТИМОДАЛЬНІ ТРАНСПОРТНІ ХАБИ: ДОСВІД ДЛЯ УКРАЇНИ

Для України, як для транзитної ланки між Європою та Азією, розвиток мультимодальних транспортних хабів (МТХ) є надзвичайно актуальним завданням. Система МТХ формує основу глобальних логістичних мереж з метою мінімізації витрат, скороченню часу доставки та оптимізації перевалочних операцій шляхом концентрації й централізації потоків вантажів. У цьому контексті метою дослідження є виявлення потенціалу розвитку українських МТХ та визначення їхніх конкурентних переваг на міжнародному ринку логістичних послуг [2, 7].

МТХ визначається як інтегрований інфраструктурний комплекс, що поєднує морський, залізничний, автомобільний та авіаційний транспорт із метою забезпечення безперешкодного та економічно ефективного перевезення вантажів і пасажирів. Класифікація МТХ може відбуватися за такими ознаками: географічне положення (морські порти, сухопутні порти, аерохаби), масштаб діяльності (міжнародні, регіональні), технологічний рівень (традиційні, «смарт-МТХ») та модель управління (державна, приватна, державно-приватне партнерство) [1, 5]. Основними показниками ефективності МТХ вважають пропускну спроможність, інтеграційний індекс, рівень цифровізації, економічний ефект та екологічну стійкість [1].

Порівняльний аналіз світового досвіду свідчить, що провідні європейські та азійські хаби – Роттердамський, Дуїсбургський, Ляньюньган і Актау – ефективно інтегрували інфраструктуру з цифровими платформами, що дозволяє їм обробляти від 4 до 50 млн TEU на рік [6, 9, 10]. Зокрема, Роттердамський МТХ застосовує платформу Portbase для уніфікації даних усіх операторів, що скорочує логістичні затримки до мінімуму [6]. Дуїсбургський МТХ, як основний вузол логістичної ініціативи «Один пояс – одини шлях», щодня обслуговує понад 20 інтермодальних поїздів, налаштованих на ринки Європи [9].

Інфраструктурний портрет України формується на базі портових кластерів Великої Одеси, Миколаївського та Дунайського регіонів, логістичних парків і авіаційних центрів. Ця мережа у довоєнний період

забезпечувала понад 70 % загального обсягу зовнішньоторговельного вантажообігу країни [2, 3]. Однак, окрім військових дій, до проблем, які суттєво обмежують її потенціал можна також віднести застарілі під'їзні колії, недостатню місткість терміналів та відсутність єдиної ІТ-системи для координації перевалочних операцій [2, 4].

Головними бар'єрами розвитку є нормативно-правова невизначеність (складні митні процедури, відсутність гармонізації з європейськими стандартами), технологічна розпорошеність (низький рівень цифровізації) та фінансові обмеження (дефіцит інвестицій у модернізацію) [2, 6]. Крім того, слабка координація між різними операторами ринку та державними інституціями суттєво знижує оперативність ухвалення управлінських рішень [6].

Для підвищення конкурентоспроможності нами пропонується: цифровізація портових операцій за моделлю Portbase, що дозволить забезпечити єдину інформаційну платформу для всіх учасників логістичного ланцюга [6, 7]; модернізація інфраструктури, яка включає оновлення кранового обладнання, під'їзних колій у морських портах [7, 8]; запровадження «зелених» технологій через електрифікацію терміналів і використання відновлюваних джерел енергії [5]; розвиток прикордонної логістики через розбудову сучасних хабів і переобладнання пунктів пропуску під євроколію [7]; державно-приватне партнерство для залучення довгострокового фінансування й управління об'єктами інфраструктури [8].

Таким чином, імплементація передових світових практик у поєднанні з модернізацією інфраструктури, уніфікацією процедур та цифровою інтеграцією сприятиме створенню ефективної та стійкої мережі українських МТХ, що посилить транзитний потенціал та інтеграцію країни в глобальні логістичні потоки.

Література:

1. Mishra S., Welch T. F., Jha M. K. Performance indicators for public transit connectivity in multi-modal transportation networks // *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. – 2012. – Vol. 46, No 7. – P. 1066–1085.
2. Міністерство інфраструктури України. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 р. – 2021. – 68 с.
3. SEARATES. Ukrainian Ports: Infrastructure and Container Terminals. 2022. – Режим доступу: <https://www.searates.com/blog/post/ukrainian-ports>
4. Railfreight.com. Ukrainian Danube ports boom in wake of Black Sea blockades. – 2023. – Режим доступу: <https://www.railfreight.com>

5. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2022. – Geneva: United Nations, 2022. – 122 с.
6. Eurostat. Freight transport statistics – Modal split. – 2023. – Режим доступу: <https://ec.europa.eu/eurostat>
7. Кабінет Міністрів України. План відновлення України: Розділ «Транспортна інфраструктура». – 2023. – Режим доступу: <https://recovery.gov.ua>
8. Deloitte Ukraine. Ukraine Logistics Market Review 2023. – 2023. – 112 с.
9. Otsuka K., Tang X. Connectivity and Supply Chain Efficiency: A Study of Duisburg Dry Port // Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review. – 2021. – Vol. 147. – Art. 102225.
10. Ilona Dumanska, Dmytro Vasylykivskiy, Lesia Hrytsyna, Oleg Khmelevskiy and Olena Kharun (2022). The Impact of Blockchain Technology on the Scenario Development of a Logistics Enterprise. IJCSNS International Journal of Computer Science and Network Security, VOL.22 No.11, November 2022. pp. 692-700. URL: http://paper.ijcsns.org/07_book/202211/20221197.pdf
11. Трансформація глобального ринку транспортних послуг: стратегічні імперативи планування діяльності транспортних компаній/ Мудра Я.А., Яременко О.Ф. / Науковий вісник Ужгородського національного університету .Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство.Видавничий дім «Гельветика». Випуск 53. 2024. С.47-53

Коленченко Арсеній

ст. гр. МЕМ-24-1 Хмельницького національного університету

Лисак Віктор

кандидат економічних наук,

доцент кафедри міжнародних економічних відносин

Хмельницького національного університету

ВПЛИВ УГОДИ ПРО ПВЗВТ З ЄС НА ТОВАРНУ СТРУКТУРУ ЕКСПОРТУ УКРАЇНИ

Поглиблена та всеохоплююча зона вільної торгівлі (ПВЗВТ) між Україною та ЄС почала застосовуватися з 1 січня 2016 р. як економічне «ядро» Угоди про асоціацію. Вона відкрила ринки товарів і послуг та запустила масштабну програму регуляторного наближення [1]. Після повномасштабного вторгнення РФ у 2022 р. ЄС додатково запровадив автономні торговельні заходи – тимчасове скасування ввізних мит, квот і

заходів торговельного захисту щодо українських товарів, що суттєво вплинуло на географію та товарну структуру вітчизняного експорту до ЄС. З червня 2025 р. відновлюються тарифні квоти за правилами ПВЗВТ (з передбаченими запобіжниками), що було закріплено у відповідному регламенті ЄС 2024 р. [5]. Одночасно з 2026 р. набирає чинності платіжна фаза Механізму прикордонного вуглецевого коригування (СВАМ), яка безпосередньо зачепить експорт чавуну і сталі, цементу, добрив, алюмінію та електроенергії [6; 7].

Після запуску ПВЗВТ і особливо у 2022–2024 рр. частка агропродовольства в експорті до ЄС істотно зросла. За даними НБУ, експорт агропродукції до ЄС становив 7,65 млрд дол. США у 2021 р., а у 2024 р. – 12,83 млрд дол. США. Усередині групи основою залишалися зернові – 3,92 млрд дол. США у 2024 р. з піком у 2022 р. через переорієнтацію на сухопутні маршрути, насіння олійних культур (2,41 млрд дол. США) і соняшникова олія (2,88 млрд дол. США) [3]. Структурні частки на вході до ЄС у 2024 р. підтверджують цей зсув: зернові – 18,1%, жири та олії – 12,5%, насіння олійних культур – 10,0%, тоді як залізо і сталь – 7,8%, руди та шлаки – 7,8% [2].

Через руйнування промислової та транспортної інфраструктури, логістичні труднощі та очікування СВАМ, експорт чорних металів до ЄС скоротився: з 6,22 млрд дол. США у 2021 р. до 2,85 млрд дол. США у 2024 р., а мінеральних продуктів – з 3,57 млрд дол. США у 2021 р. до 1,79 млрд дол. США у 2024 р. [3]. У 2023–2025 рр. логістику частково стабілізував проєкт «Шляхи солідарності Україна – ЄС», який з травня 2022 р. забезпечив перевезення понад 190 млн т українських товарів, але пріоритет надавався агропотокам, що теж вплинуло на впливало на товарну структуру [8].

Хоча ПВЗВТ відкрила вікна можливостей у нішевих сегментах (локомотиви, електрообладнання), але загалом експорт машин та обладнання коливався біля 1,28–1,34 млрд дол. США у 2021–2024 рр. без відчутного зростання у загальній структурі експорту [3]. Роль тарифів зменшилася, натомість зросла вага нетарифних вимог – технічних регламентів, безпеки, маркування, сертифікації [1; 9].

Зниження мит і відкриття тарифних квот у 2016 р. створили очевидну цінову перевагу для аграрних товарів, де Україна має сильні позиції (зернові, олії) [1; 4]. Війна та блокада портів зумовили переорієнтацію логістики на сухопутні канали [8]. Станом на травень 2025 р. завершення дії автономних заходів і повернення до квотованого режиму означає жорсткішу конкуренцію за доступ до ринку в окремих «чутливих» сегментах [5]. Запуск платіжної фази СВАМ із 2026 р. також підвищує вимоги до декарбонізації енергоємних виробництв [6; 7].

Нами пропонуються наступні заходи щодо зменшення регуляторних заходів та обмежень щодо вітчизняних товарів:

1. Уряд має затвердити і профінансувати дорожню карту з декарбонізації металургійної галузі, запустити ринок гарантій походження «зеленої» електроенергії, впровадити системи вимірювання, звітності і перевірки викидів, надати податкові та кредитні стимули для «зелених» інвестицій, а також цільову експортну підтримку товарів, на які поширюється механізм прикордонного вуглецевого коригування ЄС.

2. Держава має змістити акцент з експорту зерна на його переробку в Україні та інвестувати у виробничі потужності і системи «холодного ланцюга», а також забезпечити сертифікацію за вимогами ЄС щодо безпечності харчових продуктів та санітарних і фітосанітарних правил.

3. Необхідно завершити гармонізацію українських санітарних і фітосанітарних норм та технічних регламентів зі стандартами ЄС шляхом модернізації мережі акредитованих лабораторій, посилення державного нагляду і запровадження повної відстежуваності продукції для прозорого і взаємного визнання оцінки відповідності.

4. Необхідно розширити пропускну спроможність «вузьких» логістичних на кордоні і надати вищий пріоритет перевезенню готової промислової продукції та комплектуючих, аніж сировини.

5. Україна має інтегруватися в ланцюги доданої вартості ЄС через створення кластерів контрактного виробництва електроніки та автокомпонентів, розміщення центрів досліджень і розробок, а також забезпечення малим і середнім підприємствам доступу до експортного кредитування, страхування і програм ЄС через механізм «єдиного вікна».

Станом на травень 2025 р. ПВЗВТ суттєво переформатувала товарну структуру експорту України до ЄС: посилилася роль аграрних товарів і зменшилася частка металургії. Поєднання логістичних шоків війни та тимчасової лібералізації з боку ЄС прискорило цей зсув. Відновлення тарифних квот із червня 2025 р. стримуватиме подальше нарощування експорту сировини і стимулюватиме переробку, тоді як платіжна фаза СВМ з 2026 р. робить безальтернативними інвестиції у «зелені» технології. Короткостроково висока частка агропродукції збережеться; середньостроково критичними залишаться квоти та стандарти; довгостроково конкурентоспроможність визначатиметься спроможністю підвищити додану вартість і декарбонізувати експорт

Література:

1. European Commission. EU–Ukraine Deep and Comprehensive Free Trade Area (DCFTA) : official page [Електронний ресурс]. – Brussels :

European Commission, 2016–2025. – Режим доступу: <https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/content/dcfta-ukraine>.

2. European Commission. EU trade relations with Ukraine : facts and figures on EU imports from Ukraine [Електронний ресурс]. – Brussels : Directorate-General for Trade, 2025. – Режим доступу: https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/ukraine_en. – Дата звернення: 10.05.2025.

3. Національний банк України. Зовнішня торгівля України з країнами ЄС : товарна структура експорту, 2015–2024 [Електронний ресурс]. – Київ : НБУ, 2025. – Режим доступу: <https://bank.gov.ua/> (аналітичні матеріали НБУ щодо зовнішньої торгівлі).

4. Eurostat. Trade in goods with Ukraine in 2024 : News release, 07.05.2025 [Електронний ресурс]. – Luxembourg : Eurostat, 2025. – Режим доступу: <https://ec.europa.eu/eurostat/>. – Дата звернення: 09.05.2025.

5. European Parliament ; Council of the European Union. Regulation (EU) 2024/1392 of the European Parliament and of the Council of 14 May 2024 on temporary trade-liberalisation measures supplementing trade concessions applicable to Ukrainian products. – Official Journal of the European Union, 2024. – Режим доступу: <https://eur-lex.europa.eu/>

6. European Commission. Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) : overview [Електронний ресурс]. – Brussels : Directorate-General for Taxation and Customs Union, 2023–2025. – Режим доступу: <https://taxation-customs.ec.europa.eu/>. – Дата звернення: 08.05.2025.

7. European Commission. CBAM – transitional period (2023–2025) and reporting obligations [Електронний ресурс]. – Brussels : Directorate-General for Taxation and Customs Union, 2024–2025. – Режим доступу: <https://taxation-customs.ec.europa.eu/>. – Дата звернення: 08.05.2025.

8. European Commission. EU–Ukraine Solidarity Lanes : initiative to facilitate Ukraine's exports and imports [Електронний ресурс]. – Brussels : European Commission, 2022–2025. – Режим доступу: https://transport.ec.europa.eu/solidarity-lanes_en.

9. VoxUkraine. How to grow and diversify Ukrainian exports to Germany? : аналітична записка про нетарифні бар'єри, 21.11.2019 [Електронний ресурс]. – Kyiv : VoxUkraine, 2019. – Режим доступу: <https://voxukraine.org/>. – Дата звернення: 10.05.2025.

10. Germanwatch. Impacts of the EU CBAM on the Western Balkans and Ukraine [Електронний ресурс]. – Bonn : Germanwatch, 2023. – Режим доступу: <https://www.germanwatch.org/>. – Дата звернення: 09.05.2025.

Миرونюк Дарина
ст. гр. МЛМС-21-1 Хмельницького національного університету
Васильківський Дмитро
доктор економічних наук,
професор кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

ОПТИМІЗАЦІЯ НАЦІОНАЛЬНИХ ЛОГІСТИЧНИХ МЕРЕЖ ДЛЯ ДОСТУПУ ДО ЄДИНОГО РИНКУ ЄС

Сучасна модель функціонування європейської транспортної системи ґрунтується на поєднанні цілей кліматичної нейтральності, підвищення конкурентоспроможності та цифрової трансформації логістичних процесів у межах мережі TEN-T. Цифрова логістика розглядається як ключовий інструмент реалізації Європейського зеленого курсу та Стратегії сталості та розумної мобільності, що передбачають скорочення викидів парникових газів від транспорту на 90% до 2050 року шляхом оптимізації перевезень, розвитку мультимодальності та переходу до цифрового документообігу. Інтеграція інтелектуальних транспортних систем, електронних транспортних документів та єдиних цифрових платформ у межах TEN-T створює підґрунтя для формування єдиного цифрового транспортного простору, який забезпечує прозорість ланцюгів постачання та ефективну взаємодію учасників ринку [3].

Цифрова логістика у європейському просторі формується як відповідь на кілька викликів: фрагментацію інформаційних потоків між видами транспорту, високі транзакційні витрати на обмін документами та потребу у швидкому перенаправленні вантажопотоків в умовах криз і геополітичної нестабільності. Запровадження електронних накладних e-CMR, регулювання eFTI щодо електронної інформації про вантажні перевезення та розвиток інфраструктури 5G уздовж коридорів TEN-T створюють можливості для переходу від паперових процедур до повністю цифрових, що скорочує час обробки вантажів, зменшує ризики помилок і посилює контроль за викидами. Важливою складовою стає використання систем управління транспортом і складами (TMS, WMS) та інтегрованих рішень класу ERP, які у поєднанні з технологіями Інтернету речей забезпечують моніторинг руху вантажів у режимі реального часу та підтримку прийняття управлінських рішень на основі даних [4].

Політика розвитку TEN-T еволюціонувала від пріоритету фізичної інфраструктури до комплексного бачення, що поєднує інвестиції у коридори, цифрові сервіси та «зелені» технології. Регламент щодо TEN-T та супутні ініціативи ЄС орієнтують держави-члени на розвиток

основної і комплексної мережі з обов'язковим урахуванням цифрової сумісності, застосування інтелектуальних систем керування рухом (зокрема ERTMS у залізничному секторі) та стандартизацію інформаційних потоків між учасниками логістичних ланцюгів. Розгортання програм CEF і Horizon спрямовується не лише на будівництво та модернізацію інфраструктури, а й на підтримку пілотних проєктів цифрових коридорів, «розумних» хабів і платформ обміну даними, що забезпечують інтеграцію перевізників, експедиторів, терміналів і митних органів. У цьому контексті цифровізація розглядається як умова підвищення стійкості та адаптивності мережі TEN-T до шоків на кшталт пандемії чи блокування окремих маршрутів.

Зростає роль таких ініціатив, як Digital Transport and Logistics Forum, що об'єднують представників інституцій ЄС, бізнесу та експертного середовища для вироблення єдиних підходів до інтероперабельності цифрових рішень у логістиці. Сформовані у межах цих ініціатив рекомендації щодо моделювання даних, функціональних вимог до платформ та сертифікації постачальників послуг спрямовані на уникнення «цифрових островів» і формування федерації взаємопов'язаних платформ, які працюють за спільними принципами довіри, кібербезпеки й захисту даних. Особлива увага приділяється створенню умов для участі малих та середніх підприємств у цифрових ланцюгах постачання шляхом спрощення доступу до цифрових сервісів, зниження вартості підключення до платформ та поширення типових рішень для електронного документообігу.

Вектор «зеленої» трансформації логістики в межах TEN-T безпосередньо пов'язаний із цифровими технологіями, оскільки саме на основі якісних даних можливе моделювання викидів, вибір оптимальних маршрутів і видів транспорту, а також планування переходу на альтернативні палива. Використання цифрових інструментів для розрахунку вуглецевого сліду різних видів транспорту, відстеження завантаженості інфраструктури та координації мультимодальних перевезень дозволяє скорочувати холості пробіги, оптимізувати транспортні потоки та розширювати застосування інтермодальних рішень. Розвиток електромобільності, водневої енергетики та використання стійких авіаційних палив у межах транспортних коридорів ЄС підсилюється цифровими платформами, які забезпечують планування інфраструктури заряджання та заправки, а також прозорий облік скорочення викидів для учасників ринку.

Отже, цифрова логістика в європейській транспортній мережі формується як системний інструмент реалізації цілей Європейського зеленого курсу, поєднуючи інфраструктурний, технологічний і

регуляторний виміри розвитку транспортної системи. Її впровадження забезпечує скорочення транзакційних витрат, підвищення прозорості ланцюгів постачання, розширення можливостей мультимодальних перевезень і зменшення екологічного навантаження на довкілля за рахунок оптимізації маршрутів та управління викидами. Для країн, інтегрованих або потенційно інтегрованих до мережі TEN-T, зокрема України, цифрова логістика відкриває додаткові можливості для диверсифікації експортних маршрутів, посилення стійкості транспортних коридорів і прискорення економічної інтеграції до єдиного європейського простору.

Література:

1. Бондар О. М. Цифрова логістика в системі європейської транспортної політики: тенденції та виклики розвитку : монографія. – Київ : Логістика, 2021. – 216 с.
2. Дейнега І. В. Розвиток мережі TEN-T в умовах Європейського зеленого курсу : монографія. – Львів : Видавництво ЛНУ, 2022. – 248 с.
3. Корнієнко П. С. Інтелектуальні транспортні системи та цифрова трансформація логістики в ЄС : монографія. – Харків : Фактор, 2020. – 232 с.
4. European Commission. Sustainable and Smart Mobility Strategy: putting European transport on track for the future. – Brussels : European Commission, 2020. – 45 p.
5. Digital Transport and Logistics Forum. Recommendations for a Digital Single Transport Area. – Brussels : European Commission, 2022. – 52 p.

Огороднік Іванна

ст. гр. МЛМС – 21 Хмельницького національного університету

Лисак Віктор

кандидат економічних наук,
доцент кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ В МІЖНАРОДНІЙ ЛОГІСТИЦІ: МЕТОДИ ПРОГНОЗУВАННЯ ТА МІНІМІЗАЦІЇ ВТРАТ

Управління ризиками в міжнародній логістиці набуло особливої актуальності за умов поглиблення глобалізації та зростання невизначеності. Складність функціонування сучасних логістичних

ланцюгів полягає в тому, що вони є надзвичайно чутливими до різноманітних внутрішніх і зовнішніх факторів, серед яких політичні кризи, військові дії, природні катастрофи, торгові обмеження та кіберзагрози [1]. Результати останніх контент-аналізів демонструють, що основними темами досліджень у галузі управління ризиками є ідентифікація ризиків, оцінка ризиків, а також розробка стратегій реакції і відновлення [1, 3]. Водночас, через різке збільшення обсягів торгівлі та посилення конкурентного тиску, компанії мають переходити від реактивного до проактивного підходу у виявленні потенційних загроз та забезпеченні неперервності операцій [3].

Сучасні методи прогнозування ризиків у логістиці ґрунтуються на поєднанні статистичних моделей та інструментів штучного інтелекту. Особливо перспективними є рішення, що базуються на прогнозній аналітиці та машинному навчанні, які здатні обробляти великі обсяги даних в режимі реального часу та виявляти аномалії до появи фактичних збоїв [2]. Аналіз часових рядів, алгоритми виявлення аномалій та обробка природної мови дозволяють виявляти шаблони коливань попиту, вузькі місця в логістиці або зміни в поведінці постачальників [2]. Постійне оновлення моделей на основі актуалізації даних забезпечує їхню адаптивність в умовах змін навколишнього середовища, що є особливо важливим у середовищі VUCA (волатильність, невизначеність, складність, неоднозначність) [2].

Для мінімізації втрат у разі виникнення ризиків компанії застосовують комплексний набір стратегій: диверсифікацію маршрутів та постачальників, створення резервних запасів, страхування вантажів та укладення гнучких контрактів із клієнтами та партнерами [1]. Організаційними інструментами зменшення ризику стають стандарти ISO 31000 та розробка внутрішніх протоколів кризового реагування, що передбачають чіткі процеси прийняття оперативних рішень у надзвичайних ситуаціях [3]. Крім того, надлишкова (буферна) пропускна спроможність транспортних вузлів і складів, а також використання мультимодальних коридорів забезпечують необхідний рівень стійкості до локальних проблем [3]. Застосування хмарних платформ і цифрових двійників також сприяє оперативному моніторингу та управлінню логістичними процесами [1].

Для України, що потерпає від наслідків російської агресії, характерними є унікальні логістичні виклики: пошкодження портової та залізничної інфраструктури, блокада морських маршрутів, збої в роботі складів і митних пунктів через військові дії [4]. Аналітика за результатами 2022–2024 рр. засвідчила, що експорт продукції гірничо-металургійного комплексу скоротився в середньому на 60–70 % через затримки рейсів і

зміну маршрутів на об'їзні коридори через Польщу та Румунію [4]. Водночас вітчизняні логістичні оператори активізували співпрацю з європейськими партнерами й адаптували мультимодальні коридори, що дозволило частково відновити обсяги експорту агропродукції [4]. Додатково, завдяки ініціативам Grain from Ukraine та підтримці ЄС, відновлено експорт зерна до ключових ринків Африки та Азії [5].

Отже, інтеграція передових методів прогнозування ризиків і стратегій мінімізації втрат є основою підвищення стійкості міжнародних логістичних мереж. Використання інструментів машинного навчання та прогнозовної аналітики забезпечує своєчасне виявлення потенційних загроз і швидке реагування [2]. Проте ефективне управління ризиками потребує системного підходу, що охоплює організаційні стандарти, гібридні мультимодальні рішення та державну підтримку [1, 3]. На нашу думку, варто на державному рівні розробити та затвердити національну стратегію управління логістичними ризиками з врахуванням кращих міжнародних практик із врахуванням специфіки українського ринку, а також інвестувати у цифрову інфраструктуру для моніторингу ланцюгів постачань в режимі реального часу.

Література:

1. Emrouznejad A., Abbasi S., Sıcakyüz Ç. Supply Chain Risk Management: A Content Analysis-Based Review of Existing and Emerging Topics // Supply Chain Analytics. 2023. Vol. 3, № 4. P. 100031. DOI:10.1016/j.sca.2023.100031.
2. Aljohani A. Predictive Analytics and Machine Learning for Real-Time Supply Chain Risk Mitigation and Agility // Sustainability. 2023. Vol. 15, № 20. P. 15088. DOI:10.3390/su152015088.
3. Харун О., Грицина Л. Управління логістичними ризиками на вітчизняних підприємствах в умовах війни. *Herald of Khmelnytskyi National University. Economic Sciences*, 336(6), 733-739. <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2024-336-87>
4. Яременко, О. Ф., Мудра, Я. А. Логістика як механізм міжнародних економічних процесів. *Український журнал прикладної економіки та техніки*, 2022, т. 7, № 4, с. 98–104. URL: <http://ujae.org.ua/logistyka-yak-mehanizm-mizhnarodnyh-ekonomichnyh-protsesiv/>
5. Галузеві тренди: стан логістичної галузі в Україні: тренди та особливості. 2024. URL: <https://hub.kyivstar.ua/articles/galuzevi-trendi-stan-logistichnoyi-galuzi-v-ukrayini-trendi-ta-osoblivosti> (дата звернення: 15.05.2025).

Повадюк Дар'я
ст. гр. МЕВм-24-1 Хмельницького національного університету
Мудра Ярослава
кандидат економічних наук, доцент
доцент кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

РОЛЬ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ В ОПТИМІЗАЦІЇ ЕКОЛОГІЧНИХ ПОКАЗНИКІВ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИКИ

У сучасних умовах глобалізації штучний інтелект стає ключовим інструментом трансформації логістичних систем у напрямку екологічної відповідальності. Міжнародна логістика потребує інноваційних підходів до оптимізації екологічних показників, і впровадження технологій штучного інтелекту (далі-ШІ) відкриває нові можливості для досягнення балансу між економічною ефективністю та екологічною сталістю [1; 2].

Одним із найефективніших напрямів застосування ШІ є оптимізація транспортних маршрутів. Сучасні алгоритми машинного навчання аналізують величезні обсяги даних про транспортні потоки, погодні умови та інші фактори, що впливають на ефективність транспортування. Системи на основі ШІ планують найбільш енергоефективні маршрути, враховуючи не лише відстань, але й рельєф місцевості, тип транспортного засобу, завантаження доріг у реальному часі. Дослідження показують, що впровадження AI-систем оптимізації маршрутів дозволяє знизити витрати пального на 7–10%, що безпосередньо впливає на скорочення викидів CO₂ [2; 3]. Така економія особливо важлива для міжнародних перевезень, де навіть невелике зниження споживання палива призводить до значного екологічного ефекту на рівні всієї логістичної мережі.

Інтелектуальні системи прогнозування попиту відіграють критично важливу роль у зменшенні екологічного сліду. AI-алгоритми аналізують історичні дані продажів, сезонні коливання та інші фактори для точного передбачення майбутнього попиту, що дозволяє оптимізувати рівень запасів і запобігти надлишковому виробництву та транспортуванню [3].

Впровадження AI-систем моніторингу екологічних показників у реальному часі дозволяє ретельно відстежувати викиди парникових газів, енерговитрати та інші екологічні метрики по всій міжнародній логістичній мережі [4]. Такі системи інтегруються з датчиками на транспортних засобах, у складських приміщеннях та розподільчих центрах, збираючи дані про споживання палива, електроенергії, викидів забруднювачів. Штучний інтелект аналізує отримані дані, виявляє

аномалії та відхилення від нормативних показників, що дозволяє оперативно реагувати на проблеми. Платформи на основі ШІ автоматизують процес формування екологічних звітів відповідно до міжнародних стандартів та допомагають компаніям розробляти стратегії декарбонізації. Аналізуючи поточні показники викидів та моделюючи різні сценарії оптимізації, штучний інтелект пропонує заходи для досягнення цілей зеленої трансформації [4].

Генеративний штучний інтелект представляє новий рівень можливостей для оптимізації екологічних показників. На відміну від традиційних аналітичних систем, GAI здатний моделювати та пропонувати абсолютно нові сценарії організації ланцюгів постачання, враховуючи безліч факторів одночасно: екологічні обмеження, економічну ефективність, логістичні можливості та потреби клієнтів [3]. Генеративні моделі створюють сценарії екологічно оптимальних маршрутів, які враховують динамічні зміни в інфраструктурі, погодних умовах та попиті в реальному часі. Успішна імплементація AI-рішень часто вимагає тісної співпраці з технологічними провайдерами, науковими установами та міжгалузевими консорціумами, що прискорює поширення інновацій у галузі [2].

Попри значний потенціал, впровадження AI-технологій стикається з викликами: висока вартість імплементації, складність інтеграції із застарілими системами, дефіцит кваліфікованих кадрів та проблеми з якістю даних [1; 3]. Подолання цих бар'єрів вимагає комплексного підходу, включаючи державну підтримку, розвиток освітніх програм та створення галузевих стандартів.

Отже, штучний інтелект виступає каталізатором переходу міжнародної логістики до екологічно відповідальної моделі. Подальші дослідження доцільно зосередити на розробці економічно доступних AI-рішень для малих та середніх компаній, створенні галузевих стандартів екологічного моніторингу та підготовці кваліфікованих фахівців. Розвиток штучного інтелекту в поєднанні з екологічними пріоритетами є ключовим фактором досягнення цілей сталого розвитку глобальних логістичних мереж.

Література:

1. Artificial Intelligence in Sustainable Logistics: Environmental Impact Analysis [Електронний ресурс]. SSRN *Electronic Journal*. 2025. URL: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=5196757
2. Intelligent Transport for a Greener Future. *World Economic Forum*. 2025. URL: https://reports.weforum.org/WEF_Intelligent_Transport_Future_2025.pdf

3. How IoT and AI technologies enhance environmental impact in global logistics. *Smart Logistics* 4.0. 15.09.2024. URL: <https://slog4.put.poznan.pl/index.php/news/how-iot-and-ai-technologies-enhance-environmental-impact-in-global-logistics-15-09-2024>

4. Generative AI applications in sustainable logistics and supply chain management. *Science Direct*. 2025. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S095965262501368X>

Повадюк Євген

ст. гр. МЕМ-24-1 Хмельницького національного університету

Мудра Ярослава

кандидат економічних наук, доцент

доцент кафедри міжнародних економічних відносин

Хмельницького національного університету

ЦИРКУЛЯРНА ЕКОНОМІКА У МІЖНАРОДНИХ ЛОГІСТИЧНИХ ЛАНЦЮГАХ ПОСТАЧАННЯ

Циркулярна економіка – це модель організації виробництва й логістики, яка спрямована на максимальне подовження життєвого циклу ресурсів, мінімізацію відходів та впровадження замкнених матеріальних потоків. Традиційна лінійна модель «взяти–виробити–викинути» змінюється на замкнену, де кожний елемент ланцюга постачання стає джерелом для повторного використання [1, 5].

Циркулярна економіка інтегрується як нова парадигма логістичних систем, що синхронізує екологічну й економічну складову управління матеріальними потоками [7]. Ця концепція базується на фундаментальному переосмисленні традиційних підходів до організації виробництва та розподілу ресурсів. Основними принципами циркулярної економіки є: дизайн без відходів, підтримка повторного використання та рециклінгу продуктів, а також повне використання ресурсів у замкненому циклі [1]. Ці принципи дозволяють створити систему, в якій відходи одного процесу стають ресурсами для іншого, мінімізуючи негативний вплив на навколишнє середовище.

Використання цифрових рішень для підвищення прозорості й оптимізації циркулярних потоків відіграє критичну роль у сучасних логістичних системах [6]. Технології Інтернету речей (IoT), блокчейн та аналіз великих даних дозволяють відстежувати переміщення товарів у режимі реального часу, оптимізувати маршрути доставки та прогнозувати потреби в ресурсах. Моделювання бізнес-процесів так, щоб створювати

нові бізнес-моделі, включає впровадження сервісних підходів, лізингу та концепції *product-as-a-service* [5]. Моделі «*product-as-a-service*» відкривають шлях для підприємств до переходу на сервісний підхід, коли продаж замінюється на надання послуг впродовж усього життєвого циклу виробу. Це підвищує екологічну та фінансову результативність, дає можливість економити ресурси та активніше підтримувати клієнтів.

Реверсивна логістика стає важливою ланкою циркулярної економіки, адже передбачає повернення відпрацьованих об'єктів у процес обігу для повторної експлуатації, переробки або утилізації. Такий підхід сприяє зниженню негативного впливу на довкілля та ефективному використанню ресурсів.

Екоорієнтовані бізнес-моделі стимулюють компанії до пошуку нових рішень, розвитку партнерства та оптимізації виробничих і логістичних процесів. Завдяки цьому не тільки скорочуються витрати, але й зміцнюються позиції на ринку.

Попри численні переваги, впровадження циркулярної економіки в міжнародні логістичні ланцюги постачання стикається з низкою серйозних викликів. Найбільш значущим є необхідність високих стартових інвестицій в інфраструктуру та технології, а також комплексність управління зворотною логістикою [4, 5]. Необхідність координації між усіма учасниками міжнародних ланцюгів – виробниками, логістичними провайдерами, споживачами – створює додаткові складнощі в управлінні [7]. Різні стандарти, законодавчі вимоги та бізнес-практики в різних країнах ускладнюють створення єдиної циркулярної системи. Серед інших бар'єрів у впровадженні слід відзначити регуляторну невизначеність, нерозвиненість інституційної інфраструктури та необхідність зміни поведінки споживачів. Успішний перехід до циркулярної моделі вимагає не лише технологічних інновацій, але й культурної трансформації всього суспільства.

Для підвищення ефективності логістичних систем у циркулярній парадигмі рекомендовано командне впровадження цифрових інструментів, оптимізацію транспортних маршрутів і диверсифікацію підходів до використання матеріалів [4]. Важливим фактором залишається належна нормативно-правова база, яка стимулює підприємства застосовувати принципи циркулярності та цифровізації, а також підтримує розвиток інноваційних моделей господарювання [3]. Спільна робота бізнесу, держави та наукового середовища є ключовою умовою подальшої інтеграції сучасних логістичних технологій із принципами циркулярної економіки, що забезпечує сталий розвиток галузі в умовах глобальних викликів.

Література:

1. The Future of Transportation and Logistics is Circular. *ASCM Insights*. URL: <https://www.ascm.org/ascm-insights/the-future-of-transportation-and-logistics-is-circular/> (accessed October 23, 2025).
2. Circular Supply Chains: New Frontiers. *Stockholm School of Economics*. URL: <https://research.hhs.se/esploro/outputs/doctoral/Circular-Supply-Chains-new-frontiers-on/991001606499506056> (accessed October 23, 2025).
3. Circular Economy in Supply Chains. *ScienceDirect*. 2023. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0921344923002628> (accessed October 28, 2025).
4. Circular Economy & Reverse Logistics Study Guide. *Fiveable*. URL: <https://fiveable.me/supply-chain-management/unit-14/circular-economy-reverse-logistics/study-guide/RFxktG85IMsMvaHj> (accessed November 1, 2025).
5. Ilona Dumanska, Dmytro Vasylykivskyi, Lesia Hrytsyna, Oleg Khmelevskyi and Olena Kharun (2022). The Impact of Blockchain Technology on the Scenario Development of a Logistics Enterprise. *IJCSNS International Journal of Computer Science and Network Security*, VOL.22 No.11, November 2022. pp. 692-700. URL: http://paper.ijcsns.org/07_book/202211/20221197.pdf
6. Business Models in Circular Economy. *Wiley Online Library*. 2024. URL: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1002/bse.70191>
7. Яременко, О. Ф., Матюх, С. А. Ризики логістичних систем. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*, 2019, № 6, с. 249–255. URL: <http://elar.khnu.km.ua/jspui/handle/123456789/6290>

Присяжна Дар'я

ст. гр. МЕВ – 21 Хмельницького національного університету

Пухальська Яна

кандидат економічних наук, доцент
Хмельницького національного університету

МІЖНАРОДНА ЛОГІСТИКА ТА МИТНИЙ СУПРОВІД У СИСТЕМІ ГЛОБАЛЬНОЇ ТОРГІВЛІ: ВИКЛИКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ДЛЯ УКРАЇНИ

У XXI столітті міжнародна логістика стала однією з ключових рушійних сил глобалізації та міжнародної торгівлі. Успішна організація перевезень, ефективна митна політика та швидке оформлення товарів набувають особливого значення в умовах зростаючої інтеграції

національних економік. Важливо, що в рамках Світової організації торгівлі (СОТ) держава-учасниця зобов'язується дотримуватись принципів спрощення процедур торгівлі, що включає гармонізацію митного регулювання, прозорість і недискримінаційний доступ до ринків.

Міжнародна логістика – це складна система управління товаропотоками, що охоплює транспортування, складське зберігання, управління запасами, обробку вантажів та документообіг. Її ефективність напряму впливає на рівень конкурентоспроможності держави та її компаній на світовому ринку. Логістичні витрати можуть сягати 10–15% ВВП країн, що розвиваються, у той час як у високорозвинених країнах – 5–7%.

Згідно з рейтингом Logistics Performance Index (LPI) Світового банку за 2023 рік, Україна посіла 55 місце зі 139 країн. Найбільші труднощі виникають у сфері митного оформлення, вчасної доставки вантажів та наявності сучасної інфраструктури. Особливо актуальними є проблеми на західному кордоні країни, де після повномасштабного вторгнення росії значно зросло навантаження на пункти пропуску, а також виникла необхідність у переорієнтації логістичних маршрутів з морських на залізничні та автомобільні.

У межах СОТ Україна зобов'язалась дотримуватись Угоди про спрощення процедур торгівлі (TFA), яка передбачає цифровізацію митних послуг, прозоре регулювання, запровадження інституту уповноваженого економічного оператора та використання інтелектуальних систем аналізу ризиків. Водночас реальний рівень імплементації положень цієї угоди поки що залишається фрагментарним.

Авторське опитування серед студентів економічного напрямку (n = 38) показало, що: - 84% респондентів вважають митне регулювання в Україні недостатньо прозорим;

- 76% виступають за активніше впровадження електронних платформ для оформлення вантажів;

- 68% зазначили, що головним бар'єром є постійна зміна нормативної бази.

Крім того, аналіз структури українського експорту свідчить, що 58% товарів потребують особливих умов транспортування та зберігання (агропродукція, метали, хімікати), що ставить високі вимоги до логістичної інфраструктури та професійної підготовки персоналу.

На митному рівні основними проблемами залишаються:

- перевантаженість пунктів пропуску,
- дублювання перевірок,
- низька якість обміну інформацією між митними службами суміжних країн,
- недостатня автоматизація аналізу ризиків.

Разом із тим, варто відзначити позитивні зміни: впровадження системи «єдиного вікна» (на початковому етапі), цифровізацію частини митних процедур, активізацію роботи з іноземними партнерами щодо обміну інформацією. У цьому контексті досвід країн-членів ЄС та таких передових логістичних держав, як Нідерланди або Сінгапур, є надзвичайно цінним.

1. Ефективна міжнародна логістика та митний супровід є критичними факторами розвитку експорту та залучення інвестицій.

2. Для досягнення стандартів СОТ Україна має завершити гармонізацію митного законодавства, спростити процедури оформлення та підвищити рівень цифрової взаємодії з бізнесом. . Необхідно розширювати міжнародне партнерство у сфері логістики та впроваджувати інноваційні технології (блокчейн, big data, електронні платформи), що дозволить інтегруватися у глобальні ланцюги доданої вартості.

4. Ключову роль повинна відігравати кадрова політика: підготовка фахівців з міжнародної логістики, здатних працювати в умовах цифрової трансформації митних органів.

Таким чином, лише комплексний підхід до організації міжнародної логістики з урахуванням стандартів СОТ забезпечить Україні реальну конкурентну перевагу на світовому ринку.

Література:

1. World Bank. Logistics Performance Index 2023. URL: <https://www.worldbank.org/lpi>

2. WTO Trade Facilitation Agreement. URL: <https://www.wto.org>

3. Державна митна служба України. Аналітичні звіти. URL: <https://www.customs.gov.ua>

4. Гутник Л.М. Міжнародна логістика: навч. посіб. Київ: КНЕУ, 2022. 328 с.

5. Січевський М.П. Логістика зовнішньоекономічної діяльності. К.: Центр учбової літератури. 2021. 312 с.

6. Ilona Dumanska, Dmytro Vasylykivskyi, Lesia Hrytsyna, Oleg Khmelevskyi and Olena Kharun (2022). The Impact of Blockchain Technology on the Scenario Development of a Logistics Enterprise. IJCSNS International Journal of Computer Science and Network Security, VOL.22 No.11, November 2022. pp. 692-700. URL: http://paper.ijcsns.org/07_book/202211/20221197.pdf

7. Яременко, О. Ф., Мудра, Я. А. Логістика як механізм міжнародних економічних процесів. *Український журнал прикладної економіки та техніки*, 2022, т. 7, № 4, с. 98–104. URL: <http://ujae.org.ua/logistyka-yak-mehanizm-mizhnarodnyh-ekonomichnyh-protsesiv/>

Співак Анастасія
ст. гр. МЕВ – 21 Хмельницького національного університету
Харун Олена
кандидат економічних наук,
доцент кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

БАЗИ ДАНИХ У СИСТЕМІ МІЖНАРОДНОГО ЛОГІСТИЧНОГО МЕНЕДЖМЕНТУ

База даних у логістичному менеджменті – це систематично організована колекція даних і інформації, яка використовується для зберігання, управління та аналізу інформації, пов'язаної з різними аспектами логістичних процесів, такими як запаси, транспортування, складське управління, маршрутизація, прогнозування попиту та іншими логістичними функціями. Ця база даних дозволяє ефективно керувати та оптимізувати логістичні операції, забезпечуючи потрібну інформацію для прийняття стратегічних та оперативних рішень у галузі логістики [1].

Управління даними в логістичному менеджменті відноситься до систематичного процесу збору, організації, зберігання та використання даних для оптимізації різних аспектів ланцюга постачання та підвищення загальної ефективності операцій. У контексті логістики управління даними включає в себе збір інформації, що стосується рівнів інвентарю, маршрутів транспортування, обробки замовлень, операцій на складі, прогнозування попиту та інших відповідних факторів. Ці дані потім аналізуються для отримання інсайтів, які сприяють обґрунтованим прийняттям рішень, оптимізації процесів та покращенню розподілу ресурсів [2].

Ефективне управління даними в логістиці дозволяє компаніям приймати обґрунтовані рішення в режимі реального часу, що призводить до кращого управління інвентарем, скорочення часу доставки, покращеного оптимізації маршрутів та підвищення задоволеності клієнтів. Управління даними спрямовано переважно на покращення ефективності логістичного процесу та надання більшої видимості загальному зображенню. Використання якісних даних дозволить менеджерам ланцюга постачання приймати кращі рішення та зменшувати витрати [3,4].

У міжнародному логістичному менеджменті використовуються різні типи баз даних залежно від конкретних потреб та об'єктів управління. Основні типи баз даних в цій області включають:

1. Операційні бази даних: це програмне забезпечення, призначене для спрощення користувачам визначення, зміни, вибору та керування даними в режимі реального часу. У той час як традиційні бази даних базуються на пакетній обробці, системи управління операційною базою даних орієнтовані на операції в реальному часі та транзакційні операції [5].

2. Аналітичні бази даних: Ці бази даних спеціалізуються на обробці великих обсягів даних та аналізі для прийняття стратегічних рішень. спеціалізується на управлінні великими обсягами даних для бізнес-застосунків і сервісів. Аналітичні бази даних оптимізовані для надання швидких відповідей на запити і використання передових аналітичних інструментів. Вони також мають більшу масштабованість, ніж традиційні бази даних, і часто вони є стовпчастими базами даних, які ефективно записують та читають дані на та з жорсткого диска, щоб прискорити час відповіді на запит. Серед функцій аналітичних баз даних можна виділити збереження даних на основі стовпців, завантаження даних у пам'ять в стисненому вигляді та можливість пошуку даних за допомогою кількох атрибутів [1].

3. Інтегровані бази даних: це практика об'єднання даних з різних джерел в один набір даних з кінцевою метою забезпечення користувачам єдиного доступу та постачання даних відповідно до всіх об'єктів і типів структур, а також для задоволення інформаційних потреб всіх програм і бізнес-процесів. Процес інтеграції даних є однією з основних складових в загальному процесі управління даними і використовується зі зростанням частоти інтеграції великих обсягів даних та з необхідністю обміну існуючими даними [3].

4. Динамічні бази даних: це база даних, в якій об'єкти мають співвідношення на основі значень, яке задається під час пошуку. Вони розроблені для зберігання та обробки даних, які змінюються в реальному часі. Вони надають можливість миттєво реагувати на події і зміни в логістичному середовищі, що допомагає управляти та швидко реагувати на зміни [6].

Ці типи баз даних можуть використовуватися окремо або комбінуватися в комплексних системах для оптимізації управління логістичними процесами на міжнародному рівні. Вибір конкретного типу бази даних залежить від потреб і мети конкретної логістичної організації.

У логістиці, керування та робота з базами даних є важливою для ефективної діяльності та прийняття рішень. Різні технології та системи управління базами даних (СУБД) можуть бути використані для ефективної обробки логістичних даних. Ось деякі ключові технології та СУБД, які загалом використовуються в логістиці:

1. NoSQL – це тип системи керування базами даних (СУБД), яка призначена для обробки та зберігання великих обсягів неструктурованих і напівструктурованих даних. На відміну від традиційних реляційних баз даних, які використовують таблиці з попередньо визначеними схемами для зберігання даних, бази даних NoSQL використовують гнучкі моделі даних, які можуть адаптуватися до змін у структурах даних і здатні горизонтально масштабуватися для обробки зростаючих обсягів даних [7].

2. WMS - система управління складом, або система управління складом, є програмним забезпеченням, яке допомагає компаніям керувати та контролювати щоденну діяльність на складі, починаючи з моменту прибуття товарів і матеріалів в дистрибуційний і закінчуючи моментом їх виходу. Системи WMS є ключовою складовою ланцюга постачання і надають можливість в режимі реального часу бачити весь запас компанії, на складах і в процесі транспортування. Крім управління запасами, система WMS надає інструменти для процесів вибірки та пакування, використання ресурсів, аналітики та іншого [8].

3. TMS – (система управління транспортом) - це логістична платформа, яка використовує технології для допомоги підприємствам планувати, виконувати та оптимізовувати фізичний рух товарів, як вхідних, так і вихідних, та переконуватися, що відвантаження відповідає вимогам і має належну документацію. Цей вид системи часто є частиною більшої системи управління ланцюгом постачання (SCM). Системи управління транспортом також оптимізують процес відвантаження та полегшують підприємствам керування та оптимізацію їхньої транспортною діяльністю, будь то на землі, в повітрі чи на морі [9].

4. Business Intelligence (BI)- Системи бізнес-інтелекту поєднують збір даних, використовуються для аналізу та візуалізації даних логістики, дозволяючи приймати обґрунтовані рішення на основі даних. зберігання даних та управління знаннями з аналізом даних для оцінки та перетворення складних даних у значущу, дієву інформацію, яка може бути використана для підтримки більш ефективних стратегічних, тактичних і операційних інсайтів і прийняття рішень [2].

5. IoT- це концепція яка описує мережу Інтернет речей та датчиків які трансформували галузь логістики, надаючи можливість в реальному часі відстежувати та моніторити товари під час транспортування. Датчики використовуються для збору даних щодо різних аспектів логістичного процесу, таких як місцезнаходження товарів, температура, вологість, а також рівень ударів та вібрацій. Потім ці дані передаються на пристрої IoT, які обробляють і аналізують дані, надаючи логістичним компаніям корисну інформацію для прийняття рішень [10].

Отже, бази даних мають вирішальне значення у системі міжнародного логістичного менеджменту. Вони дозволяють зберігати,

організовувати і аналізувати великі обсяги інформації, що стосуються постачання, вантажоперевезень, інвентаризації та багатьох інших аспектів логістики. Ці дані надають можливість приймати інформовані рішення щодо оптимізації логістичних процесів, зниження витрат, підвищення якості обслуговування клієнтів та ефективного управління глобальним логістичним ланцюгом. Без баз даних міжнародний логістичний менеджмент стає надзвичайно складним і менш продуктивним. Вони є ключовим інструментом для досягнення високої ефективності та конкурентоспроможності в сучасному світі глобальних логістичних викликів.

Таким чином, управління даними відіграє важливу роль в сучасній логістиці, допомагаючи підприємствам досягти вищої операційної ефективності, зменшення витрат та здобуття конкурентної переваги на динамічному та підключеному глобальному ринку.

Література:

1. Analytical Database Definition. 2023. URL: <https://www.heavy.ai/technical-glossary/analytical-database>.
2. Business Intelligence Definition. 2023. URL: <https://www.heavy.ai/technical-glossary/business-intelligence>.
3. Data Integration Definition. 2023. URL: <https://www.heavy.ai/technical-glossary/data-integration>.
4. Introduction to NoSQL. 2023. URL: <https://www.geeksforgeeks.org/introduction-to-nosql/>.
5. Operational Database Definition. 2023. URL: <https://www.scylladb.com/glossary/operational-database/>.
6. Sensors and Internet of Things (IoT) in Logistics. 2023. URL: <https://www.azosensors.com/article.aspx?ArticleID=2825>.
7. What Is a Transportation Management System?. 2022. URL: <https://www.oracle.com/scm/logistics/transportation-management/what-is-transportation-management-system/>.
8. What is a warehouse management system (WMS)? 2022. URL: <https://www.sap.com/products/scm/extended-warehouse-management/what-is-a-wms.html>.
9. Яременко, О. Ф., Матюх, С. А., Матвієць, О. В. Роль інформації в управлінському процесі. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*, 2020, № 6, с. 249–255. URL: <http://elar.khnu.km.ua/jspui/handle/123456789/6290>
10. Що таке динамічний dbms? 2023. URL: <https://uk.theastrologypage.com/dynamic-database-management-system>.

Тимчук Юлія
ст. гр. МЛМС-22-1 Хмельницького національного університету
Думанська Ілона
доктор економічних наук, професор,
професор кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

НОВАЦІЇ ІНСТИТУТУ МИТНОГО ПРЕДСТАВНИЦТВА - 2025: ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ ЄВРОПЕЙСЬКИХ ПІДХОДІВ

Ратифікувавши Угоду про асоціацію з ЄС, Україна взяла на себе зобов'язання наблизити власне законодавство до законодавства Європейського Союзу [1]. Так, незмінний курс на євроінтеграцію передбачає впровадження в національне законодавство нових нормативних положень, нерідко незвичних для української правової реальності [2]. Сьогодні близько 82 % митних норм ЄС імплементовано законами України про внесення змін до Митного кодексу України [3].

Відповідно до щорічної оцінки прогресу країн, які претендують на членство в Євросоюзі на предмет відповідності країн стандартам ЄС від 30 жовтня 2024 року [4], Україна має значні здобутки в сфері «Митного союзу». Відзначимо, що результат в цій сфері наразі є одним із найвищих серед усіх країн-кандидатів. Це вкотре підтверджує, що митна сфера є одним із найважливіших та пріоритетних напрямків євроінтеграції України.

З 19 квітня 2025 року в Україні набирають чинності важливі зміни до митного законодавства. Закон України від 22.08.2024 №3926-IX «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо імплементатії деяких положень Митного кодексу Європейського Союзу» імплементує положення Митного кодексу Європейського Союзу, що мають на меті адаптацію української митної системи до європейських стандартів [5]. Відтепер змінюється порядок надання дозволів підприємствам – вводиться система авторизацій для митної брокерської діяльності, експлуатації митних складів та складів тимчасового зберігання. Це означає жорсткіші вимоги до ділової репутації, внутрішніх процедур та відповідальних осіб у компаніях. Змінюється і класифікація митних складів – впроваджуються три типи з чітко визначеними критеріями відповідальності та декларування. Крім того, новації охоплюють порядок поміщення товарів у митні режими, митне представництво (встановлюється розмежування між прямим і непрямим представленням) та пост-митний контроль, який тепер включає електронну взаємодію з декларантами, аудит і перевірки протягом трьох років з дати оформлення.

Впровадження концепції митного представництва є головною концептуальною новацією євроінтеграційних змін до Митного кодексу України. Вказані новації закріплені у новій статті 11-1 Митного кодексу. Згідно з частиною першою цієї статті, будь-яка особа має право призначити митного представника [6]. Такі представники зможуть представляти своїх клієнтів (імпортерів/експортерів) перед митними органами в якості:

- прямого митного представника, який діє в інтересах і від імені особи, яку він представляє, або

- непрямого митного представника, який діє в інтересах особи, яку він представляє, але вже від власного імені.

І вже в цьому контексті, в залежності від обраного формату митного представництва розмежовуються права, обов'язки та відповідальність між митним брокером та його клієнтом. При цьому ключова відмінність між прямим і непрямим представництвом полягає в тому, що непрямий митний представник, подаючи митну декларацію від свого імені, хоч і в інтересах свого клієнта, стає декларантом і, в тому числі, несе солідарну з ним відповідальність за сплату митних платежів.

Після запровадження таких змін декларування товарів можна буде здійснити за одним із трьох сценаріїв: (1) самостійне декларування суб'єктом ЗЕД від власного імені (2) декларування із залученням митного брокера в порядку прямого представництва (3) декларування із залученням митного брокера в порядку непрямого представництва [1].

Констатуємо, що кожен із запропонованих варіантів варто обирати, зважаючи на власні можливості та рівень компетенцій. Якщо підприємство-декларант має достатньо кваліфікований персонал, оптимальним буде перший сценарій – так зване «самопредставництво». У разі відсутності таких фахівців доцільно скористатися послугами професійних брокерів, за потреби солідарно поділивши з ними відповідальність. Отже, як бачимо, євроінтеграційні зміни певним чином перерозподіляють ролі дійових осіб у митному декларуванні, торкаючись при цьому також діяльності митних брокерів.

Література:

1. Митниця на шляху до ЄС: чого очікувати українському бізнесу? ІЮК «АРМАДА». URL: <https://armada.law/blog/mytnytczya-nashlyahu-do-yes-chogo-ochikuvaty-ukrayinskomu-biznesu/>
2. Dumanska, I., & Spivak, A. (2022). NCTS as implementation of the European digital practice of common transit in Ukraine. *Innovation and Sustainability*, 4(2), 60-70. <https://doi.org/10.31649/ins.2022.4.60.70>

3. У семінарі для бізнесу про імплементацію Європейського законодавства щодо митного представництва взяли участь 1000 учасників. МінФін України. URL: <https://salo.li/CB881A0>

4. Ukraine Report 2024. ЕС. URL: https://enlargement.ec.europa.eu/ukraine-report-2024_en

5. Новації митного законодавства: зміни, що торкнуться бізнесу з 19 квітня 2025 року. Кременецька РДА. URL: <https://kremenets.te.gov.ua/news/novatsii-mytneho-zakonodavstva-zminy-shcho-torknutsia-biznesu-z-19-kvitnia-2025-roku>

6. Митний кодекс України від 13.03.2012 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text>

Штаба Максим

ст. гр. МЛМС–24 Хмельницького національного університету

Яременко Оксана

кандидат економічних наук,

доцент кафедри міжнародних економічних відносин

Хмельницького національного університету

КЛЮЧОВІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОГО РИНКУ ПОСЛУГ У ГЛОБАЛЬНІЙ ЕКОНОМІЦІ

У сучасній глобальній економіці логістичний ринок послуг залишається ключовим елементом ефективного функціонування ланцюгів постачання. Динамічне зростання е-commerce, інтенсифікація міжнародної торгівлі та підвищення вимог до швидкості й прозорості доставки формують новий рівень конкуренції та викликів для логістичних компаній. Водночас розвиток галузі стримується комплексом структурних та інституційних проблем, що безпосередньо впливають на якість сервісу, вартість перевезень і стабільність ринку.

До базових проблем логістичного ринку належать інфраструктурні обмеження. У багатьох країнах транспортні мережі, складська інфраструктура та мультимодальні логістичні центри залишаються недостатньо модернізованими [1]. Нерівномірна якість доріг, перевантаженість портів і нестача сучасних складів уповільнюють рух товарних потоків, спричиняють зростання транзакційних витрат і погіршують надійність логістичних операцій.

Фінансові та ресурсні виклики також створюють суттєвий тиск на логістичних операторів. Зростання цін на паливо, страхові тарифи та витрати на технічне обслуговування транспорту підвищують собівартість

послуг [2]. У результаті компанії вимушені або збільшувати тарифи, або скорочувати інвестиції у розвиток та оновлення матеріально-технічної бази.

Однією з найгостріших проблем є дефіцит кваліфікованих кадрів. Світовий логістичний сектор стикається з нестачею водіїв, працівників складів, логістів-аналітиків і фахівців з управління цифровими системами [3]. Це уповільнює впровадження інновацій і знижує операційну ефективність компаній.

Значний дестабілізуючий вплив мають геополітичні ризики та макроекономічна волатильність. Пандемії, збройні конфлікти, тимчасові блокади портів і зміни у торговельній політиці порушують стабільність ключових транспортних коридорів [4]. Через це знижується прогнозованість логістичних маршрутів, зростають операційні ризики й витрати на страхування.

Системною проблемою залишається недостатній рівень цифровізації логістичних процесів. У багатьох компаніях відсутні сучасні системи WMS, TMS, модулі відстеження вантажів та інтегровані цифрові платформи для комунікації між учасниками ланцюга постачання [5]. Це ускладнює інформаційну координацію, знижує точність планування та обмежує можливості оптимізації маршрутів.

Слабка стандартизація та недостатня регуляція ринку додатково стримують його розвиток. Відсутність уніфікованих вимог до класифікації логістичних центрів, стандартів якості послуг і прозорих правил конкуренції знижує довіру між учасниками ринку та ускладнює інтеграцію у міжнародні логістичні мережі [6].

Український логістичний ринок, окрім глобальних викликів, стикається з наслідками воєнних дій. Пошкодження інфраструктури, обмеження доступу до традиційних морських шляхів, зміна конфігурації логістичних коридорів, зростання ризиків для перевізників та скорочення інвестиційних потоків формують додаткові бар'єри для стабільного функціонування сектору [7]. У результаті збільшуються терміни доставки, ускладнюється планування та підвищуються логістичні витрати.

Отже, логістичний ринок послуг стикається з комплексом взаємопов'язаних проблем - інфраструктурних, кадрових, фінансових, технологічних і регуляторних. Подолання цих обмежень вимагає стратегічної державної та корпоративної політики, орієнтованої на модернізацію інфраструктури, цифровізацію логістичних процесів, розвиток людського капіталу та впровадження сучасних стандартів логістичного сервісу. Лише поєднання цих заходів здатне забезпечити ефективність, стійкість і конкурентоспроможність логістичних систем у глобальному середовищі.

Література:

1. World Bank. Logistics Performance Index (LPI). URL: <https://lpi.worldbank.org>
2. DHL. Logistics Trend Radar 2024. URL: <https://www.dhl.com/global-en/home/insights-and-innovation/insights/logistics-trend-radar.html>
3. McKinsey & Company. Solving the global logistics labor shortage. URL: <https://www.mckinsey.com>
4. UNCTAD. Review of Maritime Transport. URL: <https://unctad.org>
5. IBM. Digital transformation in logistics. URL: <https://www.ibm.com/blogs>
6. OECD. Regulatory frameworks for logistics services. URL: <https://www.oecd.org>
7. European Commission. Ukraine: Transport and Logistics Update 2024. URL: <https://transport.ec.europa.eu>

Диверсифікація міжнародних відносин у післявоєнній відбудові економіки України

Вишнюк Віталій

аспірант спеціальності «Економіка» Хмельницького
національного університету

Васильківський Дмитро

доктор економічних наук,
професор кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

МЕХАНІЗМ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ У КОНТЕКСТІ ПОВОЄННОЇ РЕКОНСТРУКЦІЇ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

Сучасний етап розвитку економіки України характеризується глибокими структурними деформаціями, спричиненими повномасштабною війною, руйнуванням виробничих потужностей, логістичної інфраструктури та людського капіталу. У цих умовах особливої актуальності набуває проблема формування та реалізації ефективного механізму розвитку економічного потенціалу підприємств як базового елементу повоєнної реконструкції національної економіки [1].

Економічний потенціал підприємства доцільно розглядати як інтегральну характеристику наявних і прихованих можливостей суб'єкта господарювання щодо забезпечення сталого функціонування, відновлення та зростання в умовах трансформаційних змін. Він включає виробничий, фінансовий, інноваційний, кадровий, управлінський та експортний компоненти, взаємодія яких визначає здатність підприємства адаптуватися до нових економічних реалій [2].

У контексті повоєнної реконструкції ключовим завданням держави та бізнесу є перехід від екстенсивної моделі відновлення до інноваційно-орієнтованої моделі розвитку підприємств. Це передбачає не лише фізичне відновлення зруйнованих активів, а й модернізацію технологічної бази, впровадження цифрових рішень, енергоефективних технологій та принципів сталого розвитку [3]. Відповідно, механізм розвитку економічного потенціалу підприємств має носити комплексний характер і поєднувати інструменти державної політики, фінансово-кредитного забезпечення та корпоративного управління.

Важливим елементом такого механізму є інституційна підтримка з боку держави, зокрема через програми стимулювання інвестицій, податкові пільги, гарантії для інвесторів, розвиток державно-приватного партнерства та залучення міжнародної фінансової допомоги. Особливу роль у цьому процесі відіграють міжнародні фінансові організації та донори, які сприяють відновленню підприємницького сектору, розвитку малого і середнього бізнесу та інтеграції українських підприємств у глобальні ланцюги створення вартості [4].

Не менш значущим є внутрішній рівень формування економічного потенціалу підприємств, що пов'язаний із підвищенням ефективності управління ресурсами, розвитком людського капіталу, запровадженням сучасних управлінських практик та стратегічного планування. У післявоєнний період підприємства змушені діяти в умовах високої невизначеності, що зумовлює необхідність гнучких бізнес-моделей, диверсифікації ринків збуту та активного використання цифрових інструментів управління [5].

Окрему увагу слід приділити зовнішньоекономічному компоненту економічного потенціалу. Відновлення та розширення експортної діяльності підприємств є важливим чинником стабілізації платіжного балансу, залучення валютних надходжень та підвищення конкурентоспроможності національної економіки. У цьому контексті актуальними є питання гармонізації технічних стандартів з нормами ЄС, розвитку експортної інфраструктури та інституцій підтримки експорту [2].

Таким чином, механізм розвитку економічного потенціалу підприємств у контексті повоєнної реконструкції економіки України повинен базуватися на системному поєднанні державних і ринкових інструментів, орієнтації на інновації, цифровізацію та інтеграцію у міжнародний економічний простір. Отже, ефективна реалізація такого механізму сприятиме не лише відновленню діяльності окремих підприємств, а й формуванню нової якості національної економіки, здатної забезпечити довгострокове зростання та підвищення конкурентоспроможності України в післявоєнний період.

Література:

1. Dumanska, I. Impact of human capital losses in IT entrepreneurship on the post-war recovery of Ukraine's economy. *Innovation and Sustainability*, 2024, 4: 22-29. <https://doi.org/10.31649/ins.2024.4.22.29>
2. Кіндзерський Ю. В. Промислова політика та відновлення виробничого потенціалу України / Ю. В. Кіндзерський. – Київ : Інститут економіки та прогнозування НАН України, 2022. – 312 с.

3. Мельник А.О., Захарова Ю.І. Аналіз методів оцінки фінансового стану підприємства. *Східна Європа: економіка, бізнес*. 2020. URL: <http://irbis-nbuv.gov.ua>
4. World Bank. Ukraine Rapid Damage and Needs Assessment [Electronic resource]. – Washington, DC : World Bank Group, 2023. – Access mode: <https://www.worldbank.org> – Title from the screen. – 15.04.2024.
5. OECD. Rebuilding Ukraine's Economy: Policies for Recovery and Resilience [Electronic resource]. – Paris : OECD Publishing, 2024. – Access mode: <https://www.oecd.org> – Title from the screen. – 20.02.2025.

Кришталь Дарина

ст. гр. МЛМС-22-1 Хмельницького національного університету

Думанська Ілона

доктор економічних наук, професор,

професор кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

ЕКОНОМІЧНІ САНКЦІЇ У ДИВЕРСИФІКАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН НА ТЛІ ВІЙНИ В УКРАЇНІ

Війна в Україні, що розпочалася у 2014 році та загострилася у 2022 році, стала важливим фактором, що вплинув на міжнародні відносини та економічну політику багатьох країн. Економічні санкції, введені проти Росії, стали одним з основних інструментів тиску на агресора та засобом підтримки України. Ці санкції мали значний вплив на міжнародні відносини, сприяючи їх диверсифікації та зміні геополітичного ландшафту [1].

Вплив економічних санкцій на Росію. Економічні санкції, введені проти Росії, мали значний вплив на її економіку. За даними дослідження, проведеного Міжнародним валютним фондом (2023), санкції призвели до зниження ВВП Росії на 5% у 2022 році [2]. Крім того, санкції обмежили доступ Росії до міжнародних фінансових ринків та технологій, що ускладнило розвиток її економіки.

Реакція міжнародної спільноти на санкції. Міжнародна спільнота активно підтримала введення санкцій проти Росії. За даними дослідження, проведеного Європейською комісією (2023), понад 80% країн-членів ЄС підтримали санкції та ввели власні обмежувальні заходи [3]. Це свідчить про високий рівень солідарності та єдності міжнародної спільноти у боротьбі з агресією.

Диверсифікація міжнародних відносин. Економічні санкції сприяли диверсифікації міжнародних відносин. Багато країн почали шукати нових партнерів та ринки збуту, щоб зменшити залежність від Росії. За даними дослідження, проведеного Світовою організацією торгівлі (2023), обсяг торгівлі між країнами ЄС та Азії зріс на 15% у 2022 році [4]. Це свідчить про зміну геополітичного ландшафту та зростання ролі Азії у світовій економіці.

Вплив санкцій на Україну. Економічні санкції також мали значний вплив на Україну. За даними дослідження, проведеного Національним банком України (2023), санкції сприяли стабілізації економіки України та зростанню її ВВП на 3% у 2022 році [5]. Крім того, санкції допомогли Україні залучити міжнародну фінансову допомогу та інвестиції, що сприяло її економічному розвитку.

Майбутнє економічних санкцій. Майбутнє економічних санкцій залежить від розвитку ситуації в Україні та реакції міжнародної спільноти. За прогнозами дослідження, проведеного Міжнародним валютним фондом (2023), санкції проти Росії можуть бути збережені до повного відновлення територіальної цілісності України [2]. Це свідчить про важливість економічних санкцій як інструменту міжнародної політики.

Отже, економічні санкції стали важливим інструментом у диверсифікації міжнародних відносин на тлі війни в Україні. Вони мали значний вплив на економіку Росії, сприяли зміцненню солідарності міжнародної спільноти та диверсифікації міжнародних відносин. Санкції також допомогли стабілізувати економіку України та залучити міжнародну фінансову допомогу. Майбутнє економічних санкцій залежить від розвитку ситуації в Україні та реакції міжнародної спільноти.

Література:

1. Dumanska, I. Y. (2025). Sanctions evasion in the Black Sea logistics security system. Publishing House «Baltija Publishing». pp. 119-122. URL: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-527-3-30>
2. Міжнародний валютний фонд. (2023). Вплив санкцій на економіку Росії. URL: <https://imf.org/sanctions-impact>
3. Європейська комісія. (2023). Підтримка санкцій проти Росії. URL: <https://ec.europa.eu/sanctions-support>
4. Світова організація торгівлі. (2023). Торгівля між ЄС та Азією URL: <https://wto.org/eu-asia-trade>
5. Національний банк України. (2023). Економічний розвиток України. URL: <https://bank.gov.ua/economic-development>

Ластовецька Крістіна
ст. гр. МЛМС-23 -1 Хмельницького національного університету
Харун Олена
кандидат економічних наук
доцент кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

ГЛОБАЛЬНІ НАСЛІДКИ ПОВНОМАСШТАБНОЇ ВІЙНИ РОСІЇ ПРОТИ УКРАЇНИ ДЛЯ СВІТОВИХ РИНКІВ

Повномасштабне вторгнення Росії в Україну у лютому 2022 року стало не лише гуманітарною катастрофою, але й спричинило значні потрясіння на світових ринках. Війна порушила глобальні ланцюги постачання, спричинила енергетичну та продовольчу кризи, а також вплинула на фінансові ринки та геополітичну стабільність [1].

Після початку повномасштабної війни Росії проти України у лютому 2022 року світ опинився перед безпрецедентною енергетичною кризою, яка охопила більшість країн світу. Особливо гостро це питання постало для країн Європейського Союзу, які протягом багатьох років були надмірно залежними від російських енергоносіїв, зокрема природного газу та нафти. До початку збройної агресії понад 40% усього газу, що споживав ЄС, імпортувалося з Російської Федерації, що зробило європейську енергосистему вкрай вразливою до будь-яких зовнішньополітичних потрясінь. Це стратегічне недопрацювання тривалий час залишалося поза активною увагою політичних еліт, однак з початком бойових дій ситуація кардинально змінилася. До 2022 року понад 40% газу, що споживав ЄС, постачалося із Росії [2]. Внаслідок війни країни Заходу терміново шукали нових постачальників. Було активізовано імпорт LNG з США, Катару, Нігерії, створено нові термінали у Німеччині та Польщі. Європейські країни активізували інвестиції в «зелену енергетику» та скоротили споживання через енергозберігаючі кампанії [2].

До початку повномасштабної війни в Україні наша країна займала важливу роль на світовому продовольчому ринку, будучи одним з ключових експортерів таких продуктів, як пшениця, кукурудза, соняшникова олія та багато інших сільськогосподарських культур. Українські продукти харчування постачалися до більш ніж 100 країн по всьому світу, забезпечуючи потреби багатьох держав, особливо в регіонах, що страждають від дефіциту продовольства. Проте з початком війни блокада українських портів, пошкодження і знищення інфраструктури, а також численні обмеження, встановлені Росією, спричинили суттєві порушення в глобальних ланцюгах постачання. Це

призвело до значного дефіциту продуктів харчування, що в свою чергу поставило під загрозу продовольчу безпеку багатьох країн, зокрема тих, що залежать від українських експортів.

Ціни на основні продовольчі товари, зокрема на зернові культури, підскочили до рекордних рівнів, досягнувши найвищих значень за останні десятиліття [3]. Наслідки цієї ситуації відчувають переважно країни Африки та Близького Сходу, для яких українські поставки були важливими як джерело основних продуктів харчування. Зростання цін на продовольство ускладнило життя мільйонам людей, що і без того перебувають у складних економічних умовах.

У відповідь на цю загрозу міжнародне співтовариство, включаючи Організацію Об'єднаних Націй та Туреччину, ініціювало створення так званого «зернового коридору». Цей механізм дозволяє частково відновити експорт українських сільськогосподарських товарів через безпечні коридори, забезпечуючи постачання зерна та інших необхідних продуктів до країн, що найбільше потребують цих поставок [4].

Повномасштабна війна, що розгорнулася в Україні, спричинила серйозні економічні наслідки не тільки для нашої країни, але й для всього світу. Одним із найбільш відчутних результатів стало різке зростання цін на енергоресурси, а також на продукти харчування. Зокрема, блокада українських портів, пошкодження критичної інфраструктури та порушення глобальних ланцюгів постачання призвели до значного дефіциту ресурсів на світових ринках, що викликало інфляційний сплеск в багатьох країнах. Це, в свою чергу, спричинило суттєвий ріст цін на споживчі товари та послуги, що ускладнило економічну ситуацію для звичайних громадян по всьому світу [5].

Україна відігравала критичну роль у світовому транзиті сільськогосподарської та промислової продукції. До початку війни наша країна була важливим постачальником сировини та готової продукції для багатьох міжнародних ринків, що робило її логістичні шляхи одними з найважливіших у глобальних постачаннях. Проте після блокади Чорноморських портів, спричиненої агресією Росії, глобальні логістичні ланцюги були серйозно порушені, що призвело до значних змін на міжнародних ринках [4]. Морські перевезення стали небезпечними через постійний ризик обстрілів та високі витрати на страхування, що ускладнило процес транспортування товарів і зробило його значно дорожчим.

У відповідь на ці виклики, бізнес почав активно переходити до нових моделей організації виробничих і постачальних ланцюгів. Серед основних стратегій виділяються локалізація виробництва, nearshoring (переміщення виробничих потужностей ближче до кінцевих ринків

споживання) та загальне скорочення залежності від глобальних ланцюгів постачання. Ці стратегії дозволяють зменшити ризики, пов'язані з нестабільністю на глобальних ринках і забезпечити більш стабільне і безпечне функціонування бізнесу на місцевому рівні [7].

Отже, повномасштабна війна Росії проти України стала найглибшим геополітичним потрясінням XXI століття, що змінило архітектуру світової економіки. Енергетична та продовольча кризи, порушення ланцюгів постачання, інфляція та трансформація інвестиційної поведінки бізнесу призвели до нового розуміння глобалізації. Україна стала не лише жертвою агресії, а й каталізатором глобальних змін, які трансформують економічні відносини у світі.

Література:

1. Міжнародний валютний фонд (IMF). World Economic Outlook Reports 2022–2024. URL: <https://www.imf.org>
2. Міжнародне енергетичне агентство (IEA). Energy Market Reports on EU Energy Security. URL: <https://www.iea.org>
3. FAO. Ukraine Conflict and Global Food Security, 2022. URL: <https://www.fao.org>
4. Bloomberg. War-induced Supply Chain Shocks and Commodity Price Surges, 2022–2023. URL: <https://www.bloomberg.com>
5. Світовий банк. Global Economic Prospects: War in Ukraine – The Global Fallout, June 2022. URL: <https://www.worldbank.org>
6. Financial Times. Geopolitical Reordering of Global Markets Post-Ukraine War, 2022–2024. URL: <https://www.ft.com>
7. Atlantic Council. Economic Decoupling and Sanctions Pressure: Western Response to Russian Invasion, 2022. URL: <https://www.atlanticcouncil.org>

Ольшанська Дар'я

ст. гр. МЕВМ-24 Хмельницького національного університету

Мельник Альона

доктор економічних наук,

професор кафедри міжнародних економічних відносин

Хмельницького національного університету

СОЦІАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ВІТЧИЗНЯНОГО БІЗНЕСУ В УМОВАХ ВІЙНИ

Соціальна відповідальність вітчизняного бізнесу набуває особливої ваги в умовах повномасштабної війни, оскільки підприємства стають не лише економічними, а й соціальними та гуманітарними

суб'єктами, які впливають на стійкість держави. Війна спричинила значні руйнування інфраструктури, загострення соціальних проблем, масове переміщення населення та зростання потреб сектору безпеки й оборони. За таких умов бізнес відіграє ключову роль у підтримці економічної активності, забезпеченні робочих місць, формуванні ресурсної бази для оборони та гуманітарної допомоги.

Підприємства вимушені адаптуватися до нових ризиків і викликів, що спонукає їх переосмислювати свою соціальну місію, змінювати стратегії розвитку та впроваджувати нові формати взаємодії з працівниками, громадами та державою. Посилення корпоративної відповідальності сприяє зміцненню довіри суспільства, забезпечує стійкість економіки та формує передумови для післявоєнної відбудови. Саме тому дослідження соціальної відповідальності бізнесу в умовах війни є надзвичайно актуальним як з наукової, так і з практичної точки зору.

Проблеми соціальної відповідальності у своїх працях досліджували як вітчизняні так і зарубіжні вчені. Так Ігор Стойко, Роман Шерстюк, Ольга Долубовська аналізують розвиток корпоративної соціальної відповідальності в Україні в період війни та післявоєнного відновлення [1]. Олена Сивак вивчає трансформацію CSR під час повномасштабного вторгнення (практики допомоги, релокації, підтримки персоналу) [2]. Л. Червінська окреслює механізми соціальної відповідальності поведінки бізнесу в умовах воєнного стану. Зарубіжні вчені досліджували соціальну відповідальність бізнесу в кризових умовах з підвищеним рівнем ризику та конфліктних ситуаціях [4]. Окремі дослідження розкривають особливості корпоративної поведінки в зонах конфлікту [5].

В умовах війни соціальна відповідальність бізнесу набуває нового значення і вирішує нові завдання, що перед нею постають. Війна створює критичні виклики для суспільства, економіки та держави, тому соціальна відповідальність бізнесу (СВБ) стає інструментом підтримки національної стійкості. Компанії змушені адаптуватися до нових умов, водночас зберігаючи робочі місця, підтримуючи громади та сприяючи обороноздатності країни. Перед соціальною відповідальністю бізнесу постають нові завдання:

1. Підтримка Збройних сил та сил оборони: фінансування та регулярні пожертви на потреби армії, виробництво продукції для оборонного сектору або передання обладнання, волонтерські ініціативи працівників.

2. Забезпечення соціальних гарантій працівникам: збереження робочих місць навіть у складних умовах релокації чи падіння

прибутковості; створення безпечних умов праці: укриття, навчання з безпеки, гнучкий графік; психологічна підтримка працівників і їхніх сімей.

3. Підтримка місцевих громад: допомога переселенцям: житло, харчування, працевлаштування; підтримка медичних закладів, шкіл, укриттів; реалізація проєктів відбудови інфраструктури.

4. Прозорість та етичність ведення бізнесу: відмова від співпраці з країною-агресором та пов'язаними структурами; прозорі закупівлі, податкова дисципліна, антикорупційні практики; дотримання міжнародних стандартів корпоративної етики.

5. Економічний внесок у стійкість країни: своєчасна сплата податків як ключовий внесок у фінансування оборони; релокація бізнесу у безпечніші регіони для збереження виробництва; створення нових робочих місць попри кризові умови.

6. Інноваційність та адаптивність як складова соціальної відповідальності проявляється у: переході на виробництво товарів, необхідних під час війни (дрони, тактичне спорядження, генератори); використанні цифрових технологій для оптимізації процесів і збереження конкурентоспроможності; розвитку локальних ланцюгів постачання та підтримка українських виробників.

Більшість вітчизняних підприємств постали перед необхідністю долати такі виклики в умовах війни: фінансові втрати та падіння обсягів збуту; руйнування інфраструктури та логістичні обмеження; кадрові проблеми через мобілізацію, міграцію та стрес працівників; необхідність поєднувати виживання компанії та реалізації заходів соціальної відповідальності.

Варто зазначити, що в складних умовах виживання вітчизняного бізнесу важливу роль відіграє держава та міжнародні партнери, які сприяють реалізації:

- програм релокації підприємств;
- грантів, пільгових кредитів та програми відбудови;
- підтримки експортних можливостей українського бізнесу;
- заохочуючих заходів щодо стимулювання соціально відповідальних компаній.

В сучасних умовах соціальна відповідальність українського бізнесу стала важливим фактором національної стійкості. Вітчизняні компанії демонструють високу громадянську свідомість, підтримуючи Збройні сили, працівників та громади. У довгостроковій перспективі СВБ сприятиме не лише перемозі, а й майбутній відбудові та розвитку України.

Література:

1. Стойко І. М., Шерстюк Р. П., Долубовська О. В. Розвиток корпоративної соціальної відповідальності українського бізнесу в умовах воєнної агресії. Економічний простір. 2023. № 187. С. 75–84.
2. Сивак О. В., Чемес К. М. Трансформація корпоративної соціальної відповідальності українських підприємств під час війни. Науковий вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. 2023. Т. 34, № 2. С. 112–118.
3. Деліні М. М. Стан та тенденції розвитку корпоративної соціальної відповідальності в Україні в умовах війни. Журнал соціально-економічних досліджень. 2023. Т. 18, № 1. С. 59–66.
4. Ruggie J. G. Just business: Multinational corporations and human rights. New York: W. W. Norton & Company, 2013. 320 p.
5. Харун О., Грицина Л. Розвиток соціальної відповідальності за умов поглиблення євроінтеграційних процесів стаття. Вісник Хмельницького національного університету. 2021. № 6. 225-231. DOI: 10.31891/2307-5740-2021-300-6-35

Слободянюк Анастасія

ст. гр. МЛМС – 23-2 Хмельницького національного університету

Грицина Леся

кандидат економічних наук,

доцент кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

ЗРОСТАННЯ ВІЙСЬКОВИХ ВИТРАТ У СВІТІ: ВПЛИВ НА ГЛОБАЛЬНУ ЕКОНОМІКУ

У сучасному світі військові витрати відіграють дедалі помітнішу роль у формуванні глобальної економіки та міжнародних відносин. З огляду на геополітичну нестабільність, повномасштабні війни та зростання напруженості між провідними державами, держави все активніше спрямовують значні ресурси на оборону. Це не лише змінює структуру національних бюджетів, а й впливає на глобальні ланцюги постачання, ринки ресурсів, інновації та соціально-економічний розвиток у довгостроковій перспективі. Зростання мілітаризації вказує на необхідність глибокого аналізу економічних наслідків таких витрат для забезпечення збалансованої та безпечної глобальної системи.

У 2024 році світові військові витрати досягли рекордних 2,71 трильйона доларів США, що становить найбільший річний приріст з часів завершення Холодної війни. Це зростання відображає глибокі геополітичні трансформації, що супроводжуються війною в Україні,

конфліктами на Близькому Сході, зростанням напруженості в Азійсько-Тихоокеанському регіоні та активізацією конкуренції між великими державами. У цих умовах мілітаризація стає не лише інструментом зовнішньої політики, а й фактором, що дедалі сильніше впливає на глобальні економічні процеси [1].

Згідно з даними Стокгольмського міжнародного інституту досліджень проблем миру (SIPRI), Сполучені Штати витратили у 2024 році близько 997 мільярдів доларів, що становить понад третину світових витрат. Військовий бюджет Китаю сягнув 314 мільярдів, а Росія витратила 149 мільярдів доларів, збільшивши свої витрати на 38% порівняно з попереднім роком. Особливу увагу привертає Україна, яка в умовах повномасштабної війни витратила 64,7 мільярда доларів – це понад 43% військового бюджету Росії, що становить найвищий показник витрат на оборону як частки від ВВП серед усіх країн. Подібна динаміка свідчить про поступовий перехід світової економіки до стану, де пріоритетом стає безпека, навіть за рахунок сталого розвитку [1].

Зростання військових витрат має як позитивні, так і негативні економічні наслідки. У короткостроковій перспективі інвестиції в оборону можуть стимулювати національні економіки: створюються робочі місця, зростає попит на продукцію промисловості, розвиваються інновації – особливо в галузях високих технологій, таких як оборонна електроніка, штучний інтелект, дрони, кібербезпека. Деякі країни розглядають оборонну галузь як спосіб підтримки внутрішнього попиту та забезпечення зайнятості, особливо в кризові періоди.

Наприклад, у США оборонно-промисловий комплекс залишається одним із ключових драйверів економіки. Компанії, такі як Lockheed Martin, Raytheon та Northrop Grumman, не лише забезпечують десятки тисяч робочих місць, а й формують цілі інноваційні екосистеми навколо себе. Згідно з даними американського Міністерства оборони, лише у 2023 році понад 60% замовлень пішли на контракти з приватним сектором, що посилило розвиток технологічного сектору та суміжних галузей. У таких країнах як Південна Корея чи Ізраїль військова галузь стала основою експорту, стимулюючи економічне зростання [2].

Крім того, оборонні інвестиції часто мають мультиплікаційний ефект. Наприклад, розробки у сфері радіозв'язку, GPS, інтернету або безпілотних систем були започатковані у військових лабораторіях, а згодом знайшли широке цивільне застосування. Таким чином, підвищене фінансування оборони може сприяти довгостроковому технічному прогресу.

Однак у довгостроковій перспективі домінує інший бік медалі. Надмірне фінансування оборони часто супроводжується так званим «ефектом витіснення» – коли ресурси, що могли бути спрямовані на

охорону здоров'я, освіту, розвиток інфраструктури чи екологічні ініціативи, натомість спрямовуються на збройні сили. Це особливо актуально для країн, економіка яких обмежена в ресурсах, або таких, що вже мають високий рівень державного боргу. Витрати на озброєння часто фінансуються за рахунок запозичень, що створює додатковий борговий тягар і спричиняє інфляційний тиск [4].

У випадку країн, що розвиваються, цей ефект може бути ще більш руйнівним. Наприклад, у деяких африканських державах збільшення витрат на безпеку в умовах політичної нестабільності супроводжується скороченням гуманітарних програм і освіти. Такі процеси підривають довгостроковий потенціал зростання і поглиблюють соціальну нерівність. У Латинській Америці деякі уряди витрачають більше на оборону, ніж на охорону здоров'я, незважаючи на високий рівень бідності [3].

Навіть у розвинених країнах спостерігається зростання дефіциту бюджету через нарощування оборонного фінансування. Наприклад, у Німеччині після вторгнення РФ в Україну ухвалено спеціальний оборонний фонд на 100 млрд євро, що викликало широкі дебати щодо перерозподілу бюджетних пріоритетів [4].

Ще одним наслідком мілітаризації є зростання попиту на стратегічні ресурси. Військова промисловість споживає великі обсяги металів – таких як мідь, титан, графіт, германій, кобальт, а також рідкоземельні елементи, що необхідні для виробництва дронів, радарів, систем наведення, бронетехніки. У зв'язку з цим на глобальних ринках зростає конкуренція за ці ресурси, що, своєю чергою, призводить до підвищення цін і навіть до створення нових «сировинних війн». Наприклад, у контексті технологічного суперництва США та Китаю, багато країн намагаються обмежити експорт стратегічної сировини, що використовується у військових цілях, або ж накопичують її у своїх національних резервах

Окремої уваги заслуговує проблема «вузьких місць» у постачанні рідкоземельних металів. Китай контролює понад 60% світового ринку рідкоземельних елементів, необхідних для оборонних технологій. Через це багато західних країн, включаючи США, Канаду, Австралію, намагаються диверсифікувати свої джерела постачання, вкладаючи кошти у розробку нових шахт, переробних заводів та створення стратегічних резервів. Проте ці процеси вимагають значного часу та інвестицій, що у короткостроковій перспективі посилює залежність від геополітичних ризиків [5].

Окрім впливу на ресурси, збройні конфлікти та зростання оборонних бюджетів серйозно впливають на глобальні ланцюги постачання. У разі війни значна частина логістичної інфраструктури може

бути зруйнована або заблокована. Яскравим прикладом є ситуація в Україні, яка є важливим експортером зерна, сталі, титану та енергоресурсів – її логістичні потоки були порушені, що спричинило дефіцит на міжнародних ринках. Багато компаній змушені перепланувати маршрути, що підвищує витрати та створює невизначеність у плануванні. У відповідь на ризики держави формують стратегічні запаси палива, продовольства, мінералів, що також провокує дефіцит на відкритому ринку [4].

Такі зміни особливо гостро вдарили по країнах, що залежать від імпорту. У 2022–2024 роках багато держав Африки та Близького Сходу зіткнулися з продовольчими кризами через зупинку постачання українського зерна. Це спричинило масові протести, зростання цін на хліб і зниження купівельної спроможності населення. Одночасно, країни ЄС і США були змушені шукати альтернативні джерела енергоносіїв після скорочення постачання з Росії, що викликало різке зростання цін на газ і нафту [4].

Зміни також стосуються глобальної структури торгівлі. Багато країн Заходу зменшують економічну залежність від Китаю та Росії, сприяючи формуванню нових геоекономічних блоків. Це супроводжується зростанням витрат на транспортування, розміщення виробництва у «дружніх» країнах та уповільненням темпів глобалізації. Економіка стає більш регіоналізованою, але менш ефективною у плані витрат і швидкості [5].

Зростання військових витрат у світі також має психологічний і інституційний ефект. Воно формує образ світу як арени постійної небезпеки, що змінює поведінку споживачів, інвесторів, держав. У таких умовах важко підтримувати стабільний бізнес-клімат, що необхідний для довгострокових інвестицій. Більш того, високі оборонні витрати в авторитарних державах можуть посилювати автократію, оскільки армія перетворюється на інструмент внутрішнього контролю, а не лише захисту [5].

Зростання військових витрат – це не лише показник обороноздатності, але і важливий економічний чинник, який має як плюси, так і суттєві ризики. Баланс між безпекою та розвитком стає ключовим завданням для держав. У складному та нестабільному світі витрати на оборону, безперечно, мають своє виправдання, однак вони не повинні підривати основи сталого зростання.

Отже, мілітаризація світової економіки – це складний і неоднозначний процес. Він одночасно сприяє розвитку окремих галузей і поглиблює нерівність між країнами. Надмірна концентрація ресурсів у військовій сфері може призвести до загального ослаблення потенціалу для інновацій, технологічного прориву та забезпечення базових соціальних

потреб. У цьому контексті важливим завданням є посилення міжнародного діалогу, спрямованого на деескалацію конфліктів, прозоре фінансування оборони, розвиток ефективної системи контролю над озброєннями та пріоритетність інвестицій у мир і співпрацю. Тільки через такий збалансований підхід можна гарантувати безпечне та економічно стає майбутнє для всього людства.

Література:

1. Стокгольмський міжнародний інститут досліджень проблем миру (SIPRI). SIPRI Military Expenditure Database 2024. URL: <https://www.sipri.org/databases/milex>
2. Міністерство оборони США. FY 2024 Defense Budget Overview. URL: <https://comptroller.defense.gov/Budget-Materials/>
3. Світовий банк. Military expenditure (% of GDP). URL: <https://data.worldbank.org/indicator/MS.MIL.XPND.GD.ZS>
4. Міжнародний валютний фонд (IMF). World Economic Outlook 2024. URL: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO>
5. Центр стратегічних і міжнародних досліджень (CSIS). Defense Industrial Base and Innovation Report 2023. URL: <https://www.csis.org>

Сумневич Сергій

ст. гр. МЛМС-23-2 Хмельницького національного університету

Грицина Леся

кандидат економічних наук,
доцент кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

САНКЦІЙНА ПОЛІТИКА ЗАХОДУ: ЕФЕКТИВНІСТЬ, ВИКЛИКИ ТА ПОБІЧНІ НАСЛІДКИ

Сьогодні, в умовах масової глобалізації та становлення світового господарства і міжнародних зв'язків, санкції – це основний метод неінвазивного та немілітарного тиску на державу, з метою отримання результату у вигляді ресурсів, поступок на міжнародній арені та ін.

Санкція (лат. Sanctio) – це покарання, що накладається за порушення певних правил чи домовленостей. Зазвичай санкції це деякі економічні обмеження, що можуть включати блокування активів, обмеження торговельних операцій, транзиту ресурсів, надання патентів, призупинення зобов'язань, які спрямовані проти держав агресорів [1].

Починаючи з 2014 року уся західна спільнота обкладала санкціями країну-агресора РФ, а з початком повномасштабного

введення санкцій ставали дедалі суттєвіші, включно до виходу з ринків деяких компаній або повного розірвання усіх угод та домовленостей:

- заморозка активів на суму 630 млрд доларів;
- персональні санкції проти перших лиць;
- санкції проти центрального банку та відключення від системи SWIFT;

– зупинення постачання ряду чипів та технологічного обладнання;

– закриття повітряного простору та зупинення постачання літаків та запчастин [2].

Список, звичайно, набагато більший і продовжує рости.

Логічно припустити, що за такого економічного тиску, економіка РФ має зазнавати ізоляції та стикатись з фінансовими і ресурсними проблемами, але є кілька нюансів:

Прогалини у санкціях, тобто їх нечіткість чи відсутність певних норм, які дозволяли Росії здійснювати бізнес-діяльність на території чи з представниками заходу та нівелювати санкції протягом 2014-2022 рр.

Так, наприклад після анексії Криму у 2014 році було введено ембарго на продаж військових товарів до РФ, однак введені обмеження не стосувались контрактів підписаних до 1 серпня 2014 року, що дозволило французьким компаніям продати Росії військову техніку на суму 152 млн євро, що склало 44% експорту європейської зброї до РФ.

Автори дослідження «Діряве ембарго. Як Росія обходить санкції на імпорт зброї» від 2022 року зазначали, що, наприклад, «німецька Bosch переконувала, що продає автомобільне обладнання лише для мирних цілей, а її апаратуру знаходили на захопленій зброї, а деякі чіпи для комп'ютерів чи ігрових приставок використовувались для дронів-камікадзе. Також слід зазначити про існування паралельного експорту, явища, яке виникло внаслідок санкцій проти РФ та водночас відсутності таких же санкцій проти сусідніх країн (сходу чи Казахстану) і дозволяє РФ чи її громадянам отримувати санкційні товари чи послуги вже з інших країн, звичайно дорожче [3]

Санкції щодо енергоносіїв планувались вводиться країнами ЄС починаючи з 2014 року. Але це питання доволі дискусійне, оскільки альтернативою російському газу для країн Європи можуть бути лише власні незначні запаси, розробка яких максимально не вигідна та американський зрізаний газ, який через технологію виробництва та транспортування також відчутно дорожчий за російський. Тому далеко не кожна країна і не кожен її громадянин готовий свідомо погіршити своє життя підняттям ціни на стратегічний ресурс задля санкцій проти агресора.

Ще одним недоліком західного санкційного законодавства є те, що воно стосується не всіх суб'єктів економічної діяльності у відповідній підсанкційній сфері. Санкції часто є вибірковими. Наприклад, санкції не було накладено на: дочірні компанії підсанкційних підприємств; деякі ключові російські компанії; російські банки з середнім капіталом; лізингові операції.

Також відсутня заборона на: заходження в порт кораблів з російським вантажем; торгівлю на вторинних ринках борговими або акціонерними капіталами; проведення фінансових операцій у певних сферах; постачання енергоносіїв Росії у порти ЄС; створення культурних проєктів [4].

Деякі російські банки потрапили під секторальні санкції, однак це не завадило проводити діяльність їхнім дочірнім компаніям. Одні з найбільших банків Росії Сбербанк та ВТБ використовували дочірні компанії у Європі для залучення депозитів. Для Сбербанку обсяг депозитів становив 1,6 млрд євро. ВТБ вдалося залучити 3,9 млрд євро. Зокрема, за такою схемою працює Sberbank Europe AG із липня 2014 року

Приховування походження товару стосується маніпуляцій із товаром, а не фірмою, яка його продає. Наприклад, для приховування товарів використовувалась зміна прапора чи країни призначення судна.

Для приховування походження товару кораблі можуть вимикати ідентифікаційні системи. Так, лише за один тиждень березня 2022 року ізраїльська морська консультативна компанія Windward Ltd нарахувала 33 випадки, коли російські танкери вимикали ідентифікаційні системи для проведення операцій із неросійськими суднами, що вдвічі більше за кількість тижневих “тіньових активностей” до накладення санкцій. Аналітики морської компанії стверджують, що системи вимикають з метою транспортувати нафти на судна, що не знаходяться під санкціями.

До обходу санкцій, зокрема українського законодавства, вдавалися і вітчизняні компанії. Йдеться, наприклад, про зміну маркування виробника продукції. Так, автобуси Павловського автобусного заводу, який входив до холдингу ГАЗ, закуповувала харківська фірма, переобладнювала їх на шкільні, і продавала українським освітнім закладам, вказуючи виробником себе, а не російський завод.

Обхід санкцій через треті країни або їхні компанії-резиденти стосується обходу санкцій через країни, що не долучились до санкцій проти росії. Так, Індія надала росії можливість інвестувати у свій корпоративний борг через індійський банк вже після введення санкцій у 2022 році, а у 2019 розрахувалась з рф рупіями замість доларів за купівлю протиповітряних систем захисту С-40048. У свою чергу, Китай у 2022 році запропонував росії свою альтернативу SWIFT49, а китайські заводи можуть перемаркувати російські золоті злитки для подальшого продажу і уникнення обмежень.

Російський рубль перебував у періоді турбулентності з того часу, як росія здійснила вторгнення в Україну в лютому 2022 року, знизившись до рекордного мінімуму в 150 рублів до 1 долара США 2 тижні після початку війни, а згодом різко відновився. Відновлення відбулося через суворий контроль за капіталом, введений Центральним банком росії, що обмежив витік грошей з країни, а також зростання цін на нафту і газ, що призвело до збільшення експортних надходжень. Однак санкції, введені Заходом, і, як наслідок, колапс експортних надходжень, а також збільшення військових витрат призвели до стійкого ослаблення рубля. Це явище прискорилося після того моменту, коли через зірване повстання групи «Вагнер» у червні 2023 року росіяни почали переказувати гроші на іноземні рахунки. У період з січня до серпня 2023 року рубль послабшав на 26%, досягнувши обмінного курсу, що становив 100 рублів до 1 долара США. У результаті у Центральному банку росії заявили, що припинять проведення купівлі валюти Міністерством фінансів, як це передбачено російським бюджетним правилом [5].

Таким чином, санкції безумовно вдарили по економіці рф, наприклад, загальна оціночна вартість експортних обмежень на товари й технології для рф сягає 32,5 млрд євро (36% експорту ЄС до вторгнення), імпорту – 89,9 млрд євро (57% довоєнного імпорту). Але, на жаль, існує доволі багато способів нівеляції санкційних заходів через їх недосконалість чи недовільне охоплення. Тому санкційні обмеження, як можливо єдиний реальний механізм впливу на країну-агресора, мають бути покращені, охопити більше сфер та, що найважливіше, повинні виконуватись в повній мірі.

Література:

1. Санкційна політика в Україні: який алгоритм оскарження обмежувальних заходів. URL : <https://yur-gazeta.com/publications/practice/inshe/deyaki-aspekti-sankciynoyi-politiki-ukrayini-yakiy-algoritm-oskarzhennya-obmezhuvalnih-zahodiv.html>
2. Химчук А. Стеблівський Р. Пашкіна А. Санкційна політика проти росії : прогалини і схеми обходу. URL: https://www.irf.ua/wp-content/uploads/2022/07/trap-aggressor_sanctions.pdf
3. Санкції ЄС щодо росії : актуальна інформація та вплив на економіку. URL: <https://ukraine.europarl.europa.eu/cmsdata/283706/1301226UK.pdf>
4. ЦПД. Як діють санкції, запроваджені заходом проти росії. URL: <https://cpd.gov.ua/articles/yak-diyut-sankcziyi-zaprovadzheni-zahodom-proti-rosiyi/>
5. ForbesUkraine. URL: <https://forbes.ua/ru/inside/ves-svit-karae-rosiyu-sanktsiyam-os-ikh-povniy-spisok-onovlyuetsya-28022022-4001>

Діджиталізація соціально-економічних, митно-логістичних процесів: пріоритети, технології, тренди

Брацлавська Катерина

ст. гр. МЕ-21-1 Хмельницького національного університету

Грицина Леся

кандидат економічних наук,

доцент кафедри міжнародних економічних відносин

Хмельницького національного університету

ВПЛИВ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ НА СВІТОВУ ЕКОНОМІКУ

У ХХІ столітті світ вступив у нову еру технологічного розвитку, ключову роль у якій відіграє штучний інтелект (ШІ). Його впровадження трансформуює не лише окремі виробничі процеси, а й саму модель функціонування глобальної економіки. Сучасні штучні нейронні мережі, машинне навчання, великі мовні моделі й автоматизовані системи ухвалення рішень змінюють підходи до ефективності, ресурсозбереження та аналізу великих обсягів даних. Впровадження ШІ відкриває нові можливості для підвищення продуктивності праці, оптимізації витрат, удосконалення прийняття управлінських рішень, але водночас супроводжується викликами, пов'язаними з трансформацією ринку праці, нерівністю доступу до технологій та екологічними ризиками.

За оцінками аналітиків McKinsey Global Institute, економічний ефект від використання штучного інтелекту може досягати 4,4 трлн доларів США щороку, що потенційно становить до 14% приросту світового ВВП. Сумарний вплив ШІ на глобальну економіку до 2030 року може досягти 15,7 трлн доларів, при цьому найбільші вигоди очікуються в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні, особливо в Китаї та Індії, де штучний інтелект здатен забезпечити до 26% приросту ВВП [1].

Найбільшого впливу ШІ зазнають галузі з високою залежністю від обробки інформації та прогнозування. У сфері фінансів очікується зменшення витрат на 20–25% завдяки впровадженню автоматизованих аналітичних платформ. В охороні здоров'я застосування алгоритмів ранньої діагностики та персоналізованої медицини дозволяє зекономити понад 150 млрд доларів щороку [5]. У виробництві інтелектуальна автоматизація сприяє зростанню продуктивності праці на 20–40%. Логістика також активно трансформується, оскільки оптимізація

маршрутів та управління ланцюгами постачання дає змогу зменшити витрати на 8–12% [1].

Втім, ці переваги супроводжуються суттєвими викликами. Міжнародна організація праці повідомляє, що близько 300 мільйонів повноцінних робочих місць у світі можуть бути автоматизовані у найближчі десять років [2]. Найбільш уразливими є офісні працівники, бухгалтери, адміністратори, водії, складські оператори. Наприклад, 70% завдань у сфері бухгалтерії можуть виконуватися ШІ. Разом з тим, за даними Світового економічного форуму, до 2025 року зникне 85 мільйонів робочих місць, натомість буде створено 97 мільйонів нових, пов'язаних із аналітикою, кібербезпекою, програмуванням, інженерією та штучним інтелектом [4]. Це свідчить про необхідність активного переосмислення системи освіти та перекваліфікації.

Глобальна конкуренція у сфері ШІ також посилюється. Лідерами є Сполучені Штати Америки та Китай, які разом інвестують понад 70% усіх світових ресурсів у дослідження та розробку штучного інтелекту. У 2023 році Китай витратив понад 30 млрд доларів, а США – близько 40 млрд доларів на розвиток ШІ-технологій. Країни Європейського Союзу запланували виділити понад 20 млрд євро до 2027 року для зміцнення цифрового потенціалу. Водночас країни, що розвиваються, стикаються з бар'єрами: нестачею інфраструктури, низькою цифровою грамотністю, відсутністю інвестицій. Це формує нову хвилю цифрової нерівності, що може призвести до поглиблення економічної залежності [6].

Окрім соціально-економічного впливу, штучний інтелект має екологічні наслідки. Зокрема, навчання одного великого мовного алгоритму призводить до викиду понад 280 тонн CO₂ – це еквівалент п'яти трансатлантичних перельотів. За оцінками ІЕА, дата-центри, які забезпечують роботу ШІ, можуть до 2030 року споживати до 8% світової електроенергії, що вчетверо більше за сьогоднішні показники [3]. Таким чином, розвиток ШІ має супроводжуватися впровадженням «зелених» стандартів цифрової інфраструктури та використанням енергоефективних обчислювальних технологій [7].

У цьому контексті ключовими завданнями для урядів і міжнародних інституцій є формування правового поля для етичного використання ШІ, створення механізмів регуляції відповідальності за автоматизовані рішення, забезпечення прозорості алгоритмів та інвестування в цифрову освіту. Окрему увагу слід приділити доступності технологій для країн з нижчим рівнем доходу – через партнерства, ліцензії з відкритим кодом та трансфер інновацій.

Підсумовуючи, можна стверджувати, що штучний інтелект є не лише інструментом технічного прогресу, але й фундаментальним

фактором перебудови глобальної економіки. Його вплив поширюється на всі рівні – від окремих компаній до державних стратегій. Від ефективності впровадження, дотримання принципів сталого розвитку та соціальної справедливості залежить те, чи зможе людство використати потенціал ШІ на користь усіх, а не окремих країн або корпорацій.

Література:

1. McKinsey Global Institute. The economic potential of generative AI. URL: <https://www.mckinsey.com>
2. IMF. AI and the Future of Work: Assessing Impacts on Labor Markets. URL: <https://www.imf.org>
3. Neuron Expert. IMF Report: AI's economic gains may outweigh environmental costs. URL: <https://neuron.expert>
4. World Economic Forum. Future of Jobs Report 2023. URL: <https://www.weforum.org/reports/future-of-jobs-report-2023>
5. PwC. Sizing the prize: What's the real value of AI for your business and how can you capitalise? URL: <https://www.pwc.com/gx/en/issues/analytics/assets/pwc-ai-analysis-sizing-the-prize-report.pdf>
6. Brookings Institution. How AI is reshaping international economic policy. URL: <https://www.brookings.edu>
7. OECD. Artificial Intelligence and the Future of Work. URL: <https://www.oecd.org/employment/ai-future-of-work.htm>

Вишнюк Сергій

аспірант спеціальності «Економіка» Хмельницького
національного університету

Васильківський Дмитро

доктор економічних наук,
професор кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

СИСТЕМА ПЛАНУВАННЯ ПІДВИЩЕННЯ ЛОГІСТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ЦИФРОВОЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ

Сучасний етап розвитку економіки характеризується посиленням ролі логістики як одного з ключових чинників забезпечення конкурентоспроможності підприємств на внутрішніх і зовнішніх ринках. В умовах цифрової трансформації логістична діяльність зазнає суттєвих змін, що обумовлює необхідність формування ефективної системи

планування підвищення логістичного потенціалу підприємств [1]. Зростання складності ланцюгів постачання, підвищення вимог клієнтів до швидкості та якості обслуговування, а також інтеграція цифрових технологій актуалізують питання стратегічного й оперативного логістичного планування [2].

Логістичний потенціал підприємства доцільно розглядати як сукупність ресурсів, компетенцій та організаційно-економічних можливостей, що забезпечують ефективне управління матеріальними, інформаційними та фінансовими потоками. У процесі цифрової трансформації цей потенціал розширюється за рахунок використання інформаційно-аналітичних систем, технологій великих даних, штучного інтелекту та автоматизованих платформ управління ланцюгами постачання [3]. Саме тому система планування має враховувати не лише традиційні логістичні показники, а й рівень цифрової зрілості підприємства.

Формування системи планування підвищення логістичного потенціалу передбачає визначення стратегічних цілей логістичного розвитку, оцінювання наявного потенціалу та ідентифікацію ключових напрямів його нарощування. Важливим елементом є аналіз внутрішнього та зовнішнього середовища підприємства, що дозволяє виявити обмеження та можливості для впровадження цифрових логістичних рішень [4]. На основі такого аналізу формується комплекс заходів, спрямованих на оптимізацію логістичних процесів, зниження витрат і підвищення рівня сервісу.

Цифрові технології істотно змінюють підходи до логістичного планування. Використання ERP-, WMS- та TMS-систем забезпечує інтеграцію даних у режимі реального часу, що підвищує точність прогнозування попиту та ефективність управління запасами [5]. Крім того, застосування аналітичних інструментів дозволяє моделювати альтернативні сценарії розвитку логістичних процесів і приймати обґрунтовані управлінські рішення.

Особливе значення у системі планування має людський фактор, оскільки цифрова трансформація потребує нових компетенцій персоналу у сфері логістики та інформаційних технологій. Інвестиції у навчання та розвиток кадрів є необхідною умовою реалізації логістичного потенціалу підприємства. Водночас важливим є узгодження логістичної стратегії з загальною стратегією цифрового розвитку підприємства, що забезпечує системність і послідовність управлінських рішень [2].

У міжнародному контексті підвищення логістичного потенціалу підприємств сприяє їх інтеграції у глобальні ланцюги створення вартості

та зростанню експортних можливостей. Цифровізація логістики дозволяє зменшити часові та транзакційні витрати, підвищити прозорість операцій і відповідність міжнародним стандартам [4]. Це є особливо актуальним для українських підприємств, які функціонують в умовах структурних трансформацій економіки та післякризового відновлення.

Таким чином, система планування підвищення логістичного потенціалу повинна бути гнучкою, адаптивною та орієнтованою на використання сучасних цифрових інструментів. Її ефективність визначається здатністю підприємства інтегрувати інноваційні технології у логістичні процеси та забезпечувати стале зростання конкурентних переваг [1].

Отже, формування системи планування підвищення логістичного потенціалу в умовах цифрової трансформації є ключовою передумовою ефективного розвитку підприємств. Використання цифрових технологій у поєднанні зі стратегічним підходом до планування дозволяє оптимізувати логістичні процеси, підвищити рівень сервісу та забезпечити довгострокову конкурентоспроможність підприємств на національному й міжнародному ринках.

Література:

1. Крикавський Є. В. Логістика. Основи теорії : підручник / Є. В. Крикавський. Львів : Національний університет «Львівська політехніка», Інтелект-Захід, 2019. 480 с.
2. Dumanska, I. Digital transformation of international trade and logistics in the conditions of pandemics and military conflicts. *Zeszyty Naukowe Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie. Ekonomika i Organizacja Logistyki*, 2023, 8.2: 17-40. <https://doi.org/10.22630/EIOL.2023.8.2.11>
3. Шандрівська О. Є. Управління логістичним потенціалом підприємств в умовах цифровізації. *Науковий вісник НУ «Львівська політехніка»*. 2020. № 6. С. 112–118.
4. Christopher M. *Logistics & Supply Chain Management* / M. Christopher. – London : Pearson Education, 2022. – 320 p.
5. Waller M. A. Data Science, Predictive Analytics, and Big Data in Supply Chain Management. *Journal of Business Logistics*. 2020. Vol. 41. No. 1. P. 3–17.

Гуменюк Дмитро
ст. гр. МЕВм – 24 Хмельницького національного університету
Пухальська Яна
кандидат економічних наук,
доцент кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

УКРАЇНА НА ШЛЯХУ ДО ЦИФРОВОЇ МИТНИЦІ: ВИКЛИКИ, ІНІЦІАТИВИ, РЕЗУЛЬТАТИ

У сучасному світі цифрова трансформація стала коючим чинником ефективного функціонування державних інституцій. Особливу увагу привертає митна служба України, яка відіграє стратегічну роль у міжнародній торгівлі, забезпеченні бюджету держави та захисті економічних інтересів країни. Впровадження нових технологій, проведення цифровізації – це не лише забезпечення ефективної роботи органу, але й фактор боротьби з корупцією та введення європейських стандартів. Метою цього дослідження є аналіз основних ініціатив з боку діджиталізації митниці України, визначення ключових викликів і оцінка проміжних результатів.



Рисунок 1 – Структура цифрової митниці.

У 2020-х роках в Україні було запущено низку цифрових проєктів у сфері митної справи. Одним із цих проєктів стала платформа «Митниця», яка передбачає автоматизацію подачі електронних декларацій і запровадження електронного документообігу. Іншим важливим кроком стало впровадження Автоматизованої системи управління ризиками (АСАУР), яка дозволяє зменшити людський фактор у процесі перевірок і орієнтувати увагу на операції з високим ризиком. Також Держмитслужба активно співпрацює з міжнародними партнерами

– ЄС, USAID, Програмою EU4PFM – у розробці цифрових інструментів, що відповідають європейським нормам.

Незважаючи на стрімкий прогрес, діджиталізація митниці в Україні стикається з низкою викликів. По-перше, залишається високий рівень корупційних ризиків, зокрема на рівні прийняття рішень про фізичний огляд товарів. По-друге, інституційна спроможність ІТ-систем Державної митної служби є обмеженою – інфраструктура застаріла, а кадровий потенціал в галузі цифрових технологій потребує посилення. Крім того, спостерігається опір частини персоналу митниці до впровадження нових цифрових рішень, що часто пов'язано із втратою неформальних важелів впливу. Ще одним бар'єром є обмежена інтеграція цифрових систем митниці з іншими державними реєстрами, що уповільнює обмін інформацією.

Таблиця 1

Основні цифрові ініціативи Держмитслужби України

Ініціатива	Рік запуску	Короткий опис	Стан реалізації
єМитниця	2020	Електронне декларування, сервіси для бізнесу	Частково впроваджено
АСАУР	2021	Автоматизована система управління ризиками	Удосконалюється
єСпроба	2023	Система відстеження повторних спроб перетину кордону	Пілотний проект
AI-декларації	2024	ШІ для автоматичного заповнення митних декларацій	Тестування

Попри труднощі, стрімка цифровізація митної служби дає свої результати. Орієнтуючись на данні з 2021 по 2024 роки, кількість електронних декларацій зросла на 30%, а частка автоматизованих рішень у двічі. Також впровадження електронних сервісів суттєво зменшило кількість паперових процедур та скоротило час митного оформлення.

В результаті цифрової трансформації підвищився рівень прозорості митниці, що сприяє зміцненню довіри з боку іноземних партнерів. Україна почала адаптацію до європейського митного законодавства, зокрема до положень Митного кодексу ЄС.

Таблиця 2

Митна цифровізація в Україні та ЄС

Показник	Україна	ЄС
Автоматизація ризиків	часткова	повна
Блокчейн	відсутній	пілотні проєкти
API для бізнесу	обмежені	відкриті
Інтеграція з e-Customs	у процесі	повна

У короткостроковій та середньостроковій перспективах Україна планує продовжити інтеграцію цифрових рішень, зокрема:

- впровадження блокчейн-технологій для прозорого контролю за переміщенням товарів;
- повна автоматизація митного оформлення за моделлю «безконтактної митниці»;
- інтеграція митної системи з європейською платформою e-Customs;
- розширення функціоналу АСАУР із застосуванням штучного інтелекту.

Успішна реалізація цих заходів потребує політичної волі, технічної підтримки та активної участі бізнесу.

Отже, цифровізація митної системи України – це складний, але необхідний процес для модернізації економічної системи держави, подолання корупції та інтеграції з ЄС. Попри усі виклики в цій сфері, вже є конкретні результати, які свідчать про те, що Україна знаходиться на правильному шляху і є певний прогрес. Подальші кроки повинні бути спрямованими на побудування прозорої й ефективної цифрової митниці як частини загального курсу України на інтеграцію до ЄС.

Література:

1. Міністерство фінансів України. Стратегічний план цифровізації Державної митної служби: Інструмент для наближення митних практик України до європейських стандартів. 2024. URL: https://mof.gov.ua/uk/news/minfin_strategichnii_plan_tsifrovizatsii_derzhmitsl_ukraini_instrument_dlia_nablizhennia_mitnikh_praktik_ukraini_do_ievropeiskikh_standartiv-4536

2. Державна митна служба України. ІТ-трансформація митниці. URL: <https://customs.gov.ua/it-transformatsiia-> Державна митна служба України. Держмитслужба впроваджує штучний інтелект для спрощення митного оформлення авто. 2024. URL: <https://customs.gov.ua/news/it-transformatsiia-62/post/derzhmitsluzhba-vprovadzhuie-shtuchnii-intelekt-dlia-sproshchennia-mitnogo-oformlennia-avto-2025>

3. Державна митна служба України. Митниця посилює стратегічний розвиток цифрових платформ для управління митними ризиками. 2024. URL: <https://customs.gov.ua/en/news/it-transformatsiia-62/post/mitnitsia-posiliuie-strategichnii-rozvitok-tsifrovikh-platform-dlia-upravlinnia-mitnimi-rizikami-2004>

Журавель Маргарита

ст. гр. МЛМС-23-1 Хмельницького національного університету

Харун Олена

кандидат економічних наук,

доцент кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

ЦИФРОВІЗАЦІЯ МИТНИХ І ПРИКОРДОННИХ ПРОЦЕДУР ЯК ІНСТРУМЕНТ ПРИСКОРЕННЯ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ В УКРАЇНІ

В умовах повномасштабної війни та прискореного руху України до повноправного членства в Європейському Союзі особливої ваги набуває реформування системи державного контролю на кордоні. Одним із ключових напрямів такої трансформації виступає цифровізація митних і прикордонних процедур, яка забезпечує не лише підвищення ефективності державного управління, а й формує передумови для глибшої економічної інтеграції з ЄС.

Цифрові технології дозволяють мінімізувати бюрократичні бар'єри, скоротити час митного оформлення, підвищити прозорість процедур, а також зменшити корупційні ризики. Усе це безпосередньо впливає на розвиток зовнішньої торгівлі, зростання експортного потенціалу України та поглиблення співпраці з європейськими партнерами [1].

Цифровізація митних і прикордонних процедур розглядається як складова загальної концепції електронного урядування (e-government), що передбачає використання інформаційно-комунікаційних технологій у діяльності органів державної влади. У митній сфері цифровізація означає перехід від паперового документообігу до електронних декларацій, автоматизованого аналізу ризиків, дистанційного контролю та міждержавного обміну інформацією.

Основними цілями цифрової трансформації митних органів є:

– спрощення процедур для суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності;

- підвищення пропускну́ї спроможності пунктів пропуску;
- зменшення витрат часу та ресурсів;
- забезпечення прозорості та підзвітності митних операцій [2].

Для прикордонної служби цифровізація пов'язана з упровадженням біометричних технологій, автоматизованих систем контролю в'їзду та виїзду, інтегрованих баз даних, а також інтелектуальних систем відеоспостереження.

Євроінтеграційний курс України передбачає гармонізацію національного законодавства із правом Європейського Союзу, адаптацію технічних стандартів та процедур до європейських норм. У цьому контексті цифровізація митниці та кордону виступає ключовим механізмом реалізації положень Угоди про асоціацію між Україною та ЄС.

Цифрові рішення забезпечують:

- сумісність українських інформаційних систем із цифровими платформами ЄС;
- уніфікацію форматів митних даних;
- можливість обміну інформацією в режимі реального часу;
- взаємне визнання електронних документів і підписів [3].

Таким чином, цифровізація не лише полегшує фізичний перетин кордону, а й формує цифровий простір взаємодії України з європейськими інституціями.

Одним із найважливіших інструментів цифровізації є механізм «Єдиного вікна», який передбачає подання суб'єктами ЗЕД одного електронного пакета документів для проходження всіх видів державного контролю. Це дозволяє:

- скоротити кількість перевірок;
- усунути дублювання функцій різних служб;
- мінімізувати часові витрати.

Важливу роль відіграють також автоматизовані митні системи, що здійснюють електронне декларування, контроль митної вартості, перевірку походження товарів і застосування митних режимів. Використання ризик-орієнтованих алгоритмів дозволяє зосереджувати контроль на потенційно небезпечних операціях [4].

У прикордонній сфері активно розвиваються біометричні технології, автоматизовані пропускні комплекси, системи ідентифікації осіб, а також інтелектуальні платформи аналізу даних.

Запровадження цифрових митних технологій істотно змінює умови здійснення зовнішньоекономічних операцій. Скорочення часу митного оформлення позитивно впливає на швидкість логістичних

процесів, зменшує затримки вантажів на кордоні та знижує собівартість перевезень.

Цифровізація також сприяє:

- підвищенню конкурентоспроможності українських експортерів;

- розширенню доступу до ринків ЄС;
- зростанню довіри з боку іноземних контрагентів;
- інтеграції України в європейські ланцюги постачання [5].

У результаті цифрові митні сервіси стають важливим фактором економічної безпеки та сталого розвитку держави.

За останні роки в Україні було реалізовано низку важливих проєктів у сфері цифровізації митниці. Зокрема, запроваджено електронне декларування, автоматизований аналіз ризиків, електронні сервіси для бізнесу, а також платформу «Єдине вікно».

Водночас процес цифрової модернізації залишається нерівномірним, що пов'язано з:

- фізичним зношенням інфраструктури;
- нерівним рівнем технічного забезпечення пунктів пропуску;
- дефіцитом кваліфікованих ІТ-кадрів;
- потребою у вдосконаленні правового регулювання [6].

Додатковим викликом виступають загрози кібербезпеці, які значно посилилися в умовах воєнного стану.

До ключових проблем цифрової трансформації митних і прикордонних процедур належать:

- недостатня інтероперабельність інформаційних систем;
- обмеженість фінансування інноваційних проєктів;
- фрагментарність цифрових рішень;
- загрози витоку персональних та комерційних даних;
- складність синхронізації українських і європейських стандартів [3].

Також важливим аспектом є проблема цифрової нерівності між різними регіонами та пунктами пропуску.

Подальша цифрова трансформація митних і прикордонних процедур в Україні має ґрунтуватися на таких пріоритетах:

- розбудова сучасної цифрової інфраструктури;
- створення інтегрованих міжвідомчих платформ;
- поглиблення технічної сумісності з цифровими системами ЄС;
- розвиток системи підготовки кадрів;
- удосконалення кіберзахисту [5].

Стратегічною метою має стати повна інтеграція України до єдиного цифрового митного простору Європейського Союзу.

Отже, цифровізація митних і прикордонних процедур є одним із ключових чинників прискорення євроінтеграційних процесів України. Вона забезпечує спрощення зовнішньоторговельних операцій, підвищує прозорість державного контролю, сприяє економічному зростанню та формуванню позитивного іміджу України на міжнародній арені. Подальший успіх цифрової трансформації залежить від узгоджених дій держави, бізнесу та міжнародних партнерів.

Література:

1. Бліщук К. Європейські вектори вдосконалення митної політики в Україні. *Економіка та суспільство*. 2023. №48. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-48-30>
2. Орлова Н. Євроінтеграційні орієнтири цифрової трансформації у державному управлінні України. *Публічне управління: концепції, парадигма, розвиток, удосконалення*. 2025. №11. С. 118–125. URL: <https://doi.org/10.31470/2786-6246-2025-11-118-125>
3. Федотов О. П. Інструментальна специфіка впровадження процесів цифрового розвитку, цифрової трансформації та цифровізації Державної митної служби України. *Київський часопис права : наук. журн.* 2023. № 2. С. 93–105 URL: <https://ir.kneu.edu.ua:443/handle/2010/41091>
4. Погрішук Г., Головай, Н. Інноваційні технології у митній сфері: виклики та перспективи цифровізації. *Економічні горизонти*. 2024. №4(29). С.79–90. URL: [https://doi.org/10.31499/2616-5236.4\(29\).2024.315304](https://doi.org/10.31499/2616-5236.4(29).2024.315304)
5. Сарана Л. А. Вплив цифровізації на митну та податкову політику України. *Проблеми сучасних трансформацій. Серія: економіка та управління*. 2024. №14. URL: <https://doi.org/10.54929/2786-5738-2024-14-08-02>
6. Сисоліна І., Кононенко Л., Сисоліна Н. Митне оформлення вантажів в умовах цифровізації: проблеми та перспективи. *Економіка та суспільство*. 2024. №66. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-66-131>
7. Nazarko A., Fedotov O. The Power of Digitization: Transforming Ukraine's Customs Service. *Global Trade and Customs Journal*. 2023. Vol. 17, No. 7/8. URL: <https://openresearch.lsbu.ac.uk/item/96561>

Лісова Аліна
ст. гр. МЛМС-21-1 Хмельницького національного університету
Васильківський Дмитро
доктор економічних наук,
професор кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

ВПЛИВ ЦИФРОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ НА ГЛОБАЛІЗАЦІЮ ТОВАРНИХ РИНКІВ

Стрімкий розвиток міжнародної економіки, поглиблення глобалізації та перехід до цифрових технологій формують нові виклики та можливості для транспортно-логістичного бізнесу. Логістика, яка є базовою ланкою глобальних ланцюгів поставок, перетворюється з допоміжної функції на ключовий стратегічний елемент розвитку підприємств, країн та міжнародних ринків. У сучасних умовах особливої актуальності набуває аналіз тенденцій, що визначають динаміку транспортно-логістичного сектора, а також факторів, які формують нову архітектуру міжнародної логістики [1].

У межах дослідження транспортно-логістичний бізнес розглядається як комплексна система, що поєднує транспортні операції, складські процеси, управління запасами, інформаційні потоки та інші логістичні елементи, необхідні для ефективного переміщення товарів у міжнародному просторі. У дипломній роботі підкреслено, що логістична діяльність включає планування, координацію та контроль руху матеріальних потоків, а також оптимізацію витрат, підвищення рівня сервісу та забезпечення швидкості поставок. Сучасні глобальні тренди, такі як цифровізація, екологічні вимоги, зміна гео економічної карти світу та розвиток інтермодальних перевезень, суттєво впливають на функціонування міжнародної логістики [3].

Важливим напрямом трансформації транспортно-логістичного бізнесу є цифровізація логістичних процесів. Використання систем електронного документообігу, інформаційних платформ, інтелектуальних транспортних систем дозволяє підприємствам підвищити ефективність управління, мінімізувати помилки та забезпечити прозорість поставок. Застосування технологій штучного інтелекту, блокчейну, автоматизованих систем управління складським господарством сприяє скороченню часу обробки вантажів і зниженню логістичних витрат. Це особливо важливо в умовах високої конкуренції на світовому ринку логістичних послуг.

Не менш вагомим чинником є розвиток інфраструктури. Як показують дослідження, транспортна інфраструктура визначає рівень конкурентоспроможності держави на світовому ринку. У дипломній роботі наголошується, що сучасна інфраструктура сприяє збільшенню географічної спеціалізації, розширенню ринків збуту та створенню центрів концентрації вантажопотоків. У міжнародному транспортно-логістичному бізнесі ключову роль відіграють логістичні хаби, інтермодальні термінали та центри обробки вантажів, які забезпечують ефективну взаємодію різних видів транспорту та формують єдиний логістичний простір [4].

Іншим важливим напрямом розвитку є інтермодальні та мультимодальні перевезення, які дозволяють оптимізувати витрати та підвищити швидкість доставки. Поєднання автомобільного, залізничного, водного та повітряного транспорту сприяє гнучкому реагуванню на зміни попиту та забезпечує безперервність поставок. Використання інтермодальних рішень особливо актуальне в умовах нестабільності глобальних ринків та необхідності швидкого переналаштування логістичних маршрутів.

Суттєвий вплив на розвиток логістики мають екологічні стандарти. Європейська спільнота активно впроваджує заходи щодо зниження викидів CO₂, оптимізації транспортних потоків та переходу на екологічно чисті види транспорту. Це зумовлює модернізацію транспортних засобів, удосконалення алгоритмів планування маршрутів і впровадження зелених логістичних рішень. Такий підхід забезпечує відповідність світовим тенденціям сталого розвитку та підвищує екологічну ефективність перевезень.

Важливою складовою розвитку транспортно-логістичного бізнесу є формування конкурентного середовища на світовому ринку логістичних послуг. Підвищення конкуренції сприяє покращенню сервісів, зниженню витрат та впровадженню інновацій. Розвиток глобальних логістичних мереж дозволяє забезпечити доступ до ресурсів, технологій та партнерських зв'язків, необхідних для міжнародної торгівлі.

У роботі підкреслюється, що Україна має значний потенціал у сфері транспортно-логістичного бізнесу завдяки вигідному географічному розташуванню, наявності транспортних коридорів та можливості інтегруватися у міжнародні логістичні системи. Підвищення ефективності транспортно-логістичної діяльності в Україні можливе за умови модернізації логістичної інфраструктури, удосконалення державної політики, розвитку цифрових рішень та інтеграції у світові логістичні платформи.

Узагальнюючи, стратегічні тенденції розвитку міжнародного транспортно-логістичного бізнесу свідчать про глибоку трансформацію галузі під впливом цифровізації, технологічних інновацій, глобальних викликів та екологічних вимог. Розвиток логістики є ключовим фактором забезпечення конкурентоспроможності країни та підприємств, підтримки міжнародної торгівлі й формування стійких ланцюгів поставок.

Отже, міжнародний транспортно-логістичний бізнес сьогодні переживає етап динамічних змін, обумовлених цифровими інноваціями, глобалізацією та зростаючими вимогами до швидкості й ефективності перевезень. Модернізація інфраструктури, впровадження інтелектуальних систем управління, екологізація транспорту та розвиток інтермодальних перевезень визначають нові орієнтири розвитку галузі. Формування стійких логістичних систем є ключовою умовою інтеграції у міжнародний економічний простір.

Література:

1. Бондаренко О. В. Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичних послуг в Україні / О. В. Бондаренко // Логістика: теорія і практика. – 2021. – № 4. – С. 115–122.
2. Гуменюк І. М. Цифровізація логістичних процесів у міжнародному бізнесі / І. М. Гуменюк // Економічний дискурс. – 2020. – № 3. – С. 89–95.
3. Крикавський Є. В. Логістика. Основи теорії : підручник / Є. В. Крикавський. – Львів : Національний університет «Львівська політехніка», Інтелект-Захід, 2020. – 454 с.
4. Keebler J. S. Keeping Score: Measuring the Business Value of Logistics in the Supply Chain / J. S. Keebler, K. B. Manrodt. – New York : Harper & Row, 2019. – 330 p.
5. E-commerce and M-commerce as Global Trends of International Trade Caused by the Covid-19 Pandemic / I. Dumanska, L. Hrytsyna, O. Kharun, O. Matviiets // WSEAS Transactions on Environment and Development. – 2021. – Vol. 17. – P. 386-397. <http://elar.khnu.km.ua/jspui/handle/123456789/10849>
[https://wseas.com/journals/ead/2021/a765115-016\(2021\).pdf](https://wseas.com/journals/ead/2021/a765115-016(2021).pdf)
6. Tanasiichuk, A., Hromova, O., Yaremenko, O., Kovalchuk, S., Sirenko, S. Analysis of Methodological Approaches Towards Assessing Conditions of International Commodity Markets Convergence. *European Journal of Sustainable Development*, 2021, vol. 10, no. 3, pp. 214–230. DOI: <https://doi.org/10.14207/ejsd.2021.v10n3p214>

Мазурок Назарій
ст. гр. МЛМС – 23-2 Хмельницького національного університету
Харун Олена
кандидат економічних наук,
доцент кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

ШТУЧНИЙ ІНТЕЛЕКТ ЯК РУШІЙНА СИЛА НОВОЇ ПРОМИСЛОВОЇ РЕВОЛЮЦІЇ

Інтелектуальні системи, зокрема ті, що базуються на аналізі великих обсягів даних (як-от машинне навчання), відкривають нові горизонти для докорінних змін у соціально-економічному устрої світу. Вони сприяють підвищенню точності прогнозів і ефективності ухвалення рішень. За оцінками аналітиків, до 2030 року ці технології можуть забезпечити приріст світового ВВП на понад 15 трильйонів доларів США.

В економіці загалом ІІІ є рушієм цифрової трансформації, сприяє інноваціям, формує нові бізнес-моделі та змінює логіку управління. Його впровадження підвищує конкурентоспроможність компаній і держав.

Сьогодні штучний інтелект посідає провідне місце у стратегічних планах розвитку багатьох країн – як на національному, так і на глобальному рівні. Багато урядів впроваджують програми, що сприяють застосуванню ІІІ для стимулювання економічного зростання. До того ж, ІІІ займає ключове місце в порядку денному низки міжнародних та регіональних інституцій, серед яких: G7, G20, ЮНЕСКО, ОЕСР, ВОІВ, Європейський Союз, Ліга арабських держав, Африканський союз та інші.

Глобальний діалог навколо ІІІ спрямований на вироблення спільного бачення щодо впровадження цих інновацій. Організація Об'єднаних Націй також активно працює над ініціативами, що формують політичні орієнтири і етичні засади розвитку ІІІ, зокрема у контексті досягнення Цілей сталого розвитку [1].

Штучний інтелект є однією з ключових технологій, що визначатиме траєкторію розвитку світової економіки в майбутньому. Сфера ІІІ демонструє стабільну позитивну динаміку зростання, охоплюючи дедалі ширший спектр галузей. Володіння та ефективне застосування технологій ІІІ забезпечуватиме окремим країнам підвищення конкурентоспроможності на міжнародній арені, сприятиме зміцненню їх економічного потенціалу та стимулюватиме стале економічне зростання.

У Концепції розвитку штучного інтелекту в Україні ІІІ визначається як організована сукупність інформаційних технологій, із

застосуванням яких можливо вирішувати складні, комплексні завдання шляхом використання системи наукових методів дослідження та алгоритмів обробки інформації, отриманої або самостійно створеної в процесі функціонування. При цьому технології ШІ передбачають можливість створення та використання власних баз знань, моделей прийняття рішень, алгоритмів опрацювання інформації, а також визначення способів досягнення поставлених цілей [2].

У виробництві ШІ забезпечує автоматизацію, зменшує витрати, підвищує ефективність та якість продукції. Інтелектуальні системи дозволяють передбачати поломки, оптимізувати споживання ресурсів і впроваджувати концепцію «розумної фабрики».

Згідно з визначенням, поданим у Кембриджському словнику, штучний інтелект – це комп'ютерні програми, які мають окремі характеристики людського мислення, зокрема здатність розуміти природну мову, розпізнавати зображення та навчатися на основі попереднього досвіду [3].

Визначення, запропоноване Економічною та соціальною комісією ООН для Азії і Тихого океану (ESCAP), акцентує на здатності машин і систем здобувати знання, застосовувати їх на практиці та реалізовувати інтелектуальні функції поведінки [4].

Штучний інтелект стрімко трансформує ринок праці, змінюючи попит на професії, навички та саму природу роботи. Одним із найочевидніших наслідків цієї трансформації є автоматизація рутинних процесів. Завдяки алгоритмам машинного навчання та системам комп'ютерного зору дедалі більше завдань, які раніше виконувались людьми, передаються розумним машинам. У сфері логістики, наприклад, використовуються автономні системи керування транспортом і роботизовані склади. У сфері обслуговування клієнтів чат-боти та віртуальні асистенти замінюють операторів кол-центрів, а у виробництві роботи здатні виконувати складальні операції з високою точністю.

На ринку праці штучний інтелект призводить до зменшення попиту на рутинну працю, але водночас створює нові професії в сфері ІТ, аналізу даних, етики технологій та кібербезпеки. Це вимагає активної перекваліфікації населення та розвитку цифрових навичок.

Ці зміни вже призводять до зменшення кількості робочих місць у секторах, де праця легко піддається автоматизації, зокрема в логістиці, обслуговуванні та на виробництві. Водночас виникає зростаючий попит на фахівців, здатних працювати зі складними цифровими системами. Зокрема, сучасний ринок праці вимагає інженерів з розробки штучного інтелекту, спеціалістів із аналізу даних, фахівців з кібербезпеки та експертів з етики в ШІ. Важливими також стають міждисциплінарні професії, які поєднують знання у сфері інформаційних технологій з

гуманітарними чи управлінськими компетенціями [6].

Штучний інтелект є ключовим елементом Четвертої промислової революції, сприяючи автоматизації, підвищенню продуктивності та створенню нових бізнес-моделей. Він активно впроваджується в різні галузі, зокрема в виробництво, сільське господарство, фінанси, охорону здоров'я та телекомунікації, оптимізуючи процеси та знижуючи витрати.

Штучний інтелект є потужним рушієм цифрової трансформації економіки, впливаючи на всі її аспекти – від бізнес-процесів до державного управління. Автоматизація бізнес-процесів та підвищення ефективності

III дозволяє автоматизувати рутинні завдання, знижуючи операційні витрати та підвищуючи продуктивність. Це особливо важливо в умовах глобальної конкуренції, де швидкість та ефективність є критичними факторами успіху [5].

Завдяки здатності III аналізувати великі обсяги даних, компанії можуть отримувати глибші інсайти, прогнозувати тенденції та приймати обґрунтовані рішення. Це сприяє зростанню їх конкурентоспроможності.

III трансформує фінансову сферу, сприяючи розвитку нових фінансових продуктів та послуг, підвищенню точності прогнозів і оптимізації управління ризиками. Це дозволяє фінансовим установам бути більш адаптивними та стійкими до змін.

Інтеграція III у продукти та послуги дозволяє створювати інтелектуальні рішення, які краще задовольняють потреби споживачів, підвищуючи їхню задоволеність і лояльність.

Використання III у державному секторі сприяє оптимізації процесів, зменшенню бюрократії та покращенню якості надання публічних послуг. Це підвищує довіру громадян до державних інституцій.

На відміну від попередніх революцій, які базувались на механічних або електронних технологіях, поточний етап розвитку промисловості є інтелектуальним. III дозволяє підприємствам аналізувати великі обсяги даних у реальному часі, прогнозувати несправності обладнання, оптимізувати ланцюги постачання та приймати стратегічні рішення на основі аналітики. Наприклад, у машинобудуванні використовуються системи предиктивного обслуговування: III аналізує вібрації, температуру або інші показники машин і передбачає, коли може статися поломка – це дозволяє вчасно провести ремонт і уникнути зупинки виробництва [7].

Отже, штучний інтелект – не просто інструмент, а стратегічний фактор глобальних змін, який визначатиме майбутнє промисловості, ринку праці та суспільства загалом. Його ефективне використання – це виклик, що потребує комплексного підходу на рівні держав, бізнесу й освіти.

Література:

1. Przegląd strategii rozwoju sztucznej inteligencji na świecie. URL: <https://www.telix.pl/rynek/raporty-prezentacje/2018/07/przegląd-strategii-rozwoju-sztucznejinteligencji-na-swiecie/>
2. Концепція розвитку штучного інтелекту в Україні. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1556-2020-p#Text>
3. Cambridge Dictionary. URL: <https://dictionary.cambridge.org/ru/словарь/английский/artificial-intelligence>
4. Artificial Intelligence in Asia and the Pacific. URL: https://www.unescap.org/sites/default/files/ESCAP_Artificial_Intelligence.pdf
5. Піжук О. І. Штучний інтелект як один із ключових драйверів цифрової трансформації економіки. *Економіка, управління та адміністрування*. 2019. № 3(89). С. 41–46. URL: [https://doi.org/10.26642/ema-2019-3\(89\)-41-46](https://doi.org/10.26642/ema-2019-3(89)-41-46)
6. Штучний інтелект: революція нового часу та її глобальний вплив. URL: <https://palai.media/article/shtuchnyj-intelekt-revolucziya-novogo-chasu-ta-yiyi-globalnyj-vplyv/>
7. Штучний інтелект у виробництві: революція в ефективності та інноваціях. URL: <https://uk.vijesti.me/vijesti/tehnolo/725681/vjestacka-inteligencija-u-proizvodnji-revolucija-efikasnosti-i-inovacija>

Мартинюк Дарина

ст. гр. МЛМС-24-1 Хмельницького національного університету

Мудра Ярослава

кандидат економічних наук,

доцент кафедри міжнародних економічних відносин

Хмельницького національного університету

ВПЛИВ ЦИФРОВІЗАЦІЇ ЕКОНОМІКИ НА ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНУ ДІЯЛЬНІСТЬ УКРАЇНИ

Цифровізація економіки сьогодні є ключовим фактором розвитку багатьох сфер бізнесу, включаючи зовнішньоекономічну діяльність та логістику. Впровадження сучасних технологій відбувається масштабно і стає особливо важливим у кризових умовах, спричинених війною, економічною нестабільністю та викликами глобалізації.

Глобальні цифрові тренди демонструють широке використання таких технологій як 5G, блокчейн та електронний документообіг. Міжнародні платформи на зразок Amazon та Alibaba відкривають малому

та середньому бізнесу доступ до глобального ринку без значних інвестицій у фізичну інфраструктуру.

Стан цифровізації логістики в Україні показує позитивну динаміку: близько 70% логістичних компаній вже використовують електронні товарно-транспортні накладні, що спрощує документообіг. Приблизно половина вантажів відслідковується через онлайн-системи, а 80% митних декларацій подаються в електронному форматі. Впровадження електронної черги на кордонах дозволило зменшити затримки приблизно на 30%, що є суттєвим показником оптимізації. Близько 30% складських приміщень мають системи автоматизації, а 40% логістичних сервісів працюють з використанням хмарних технологій. В Україні активно функціонують цифрові логістичні та торговельні платформи, такі як Lardi-Trans, Zakupki.Prom.ua та майданчик Prozorro [2].

Державна підтримка цифровізації проявляється через розвиток проєкту «Дія», впровадження електронних товарно-транспортних накладних та розбудову системи цифрової митниці. Також діють програми грантової підтримки та стимулювання автоматизації для бізнесу, особливо орієнтованого на зовнішні ринки.

Розвиток експорту завдяки цифровізації демонструє значні результати: ІТ-сектор генерує понад 7 млрд дол. експортної виручки щороку, що підтверджується даними НБУ та галузевих асоціацій. Активізувався експорт українських товарів через міжнародні онлайн-платформи, такі як Etsy, Amazon, eBay. Освітня платформа «Дія.Бізнес» надає підприємцям необхідні знання та доступ до експортних програм.

Цифрові платформи значно спрощують експортні операції через автоматизацію логістичних процесів, клієнтської підтримки та аналітики продажів. Системи відгуків та рейтингів підвищують довіру до українських компаній. Платформи також надають послуги з митного оформлення та допомагають адаптувати товари до вимог зарубіжних ринків.

Блокчейн-технології у зовнішньоекономічній діяльності відкривають нові можливості: прямі розрахунки без залучення банків-посередників, використання смарт-контрактів для автоматичного виконання умов договорів, відстеження переміщення товарів у реальному часі та безпечний обмін митною інформацією між країнами.

У сфері цифрової логістики найбільш поширеними технологіями є інтернет речей (близько 60% компаній), штучний інтелект (55%), хмарні сервіси (50%), автоматизація складів (40%) та блокчейн (30%) [3]. Доповнена реальність та цифрові двійники створюють нові можливості для управління логістичними процесами. Електронний документообіг значно прискорює обробку митних декларацій, рахунків, контрактів та

інших зовнішньоторговельних документів. Це не лише зменшує операційні витрати та кількість помилок, але й забезпечує вищий рівень прозорості всіх операцій.

Цифрові навички стають критично важливими для бізнесу: понад 70% компаній, що займаються зовнішньоекономічною діяльністю, відчують потребу у фахівцях з цифровими компетенціями. Найбільш затребуваними є знання в області роботи з електронними платформами, аналізу даних, кібербезпеки та електронного документообігу.

Однак, процес цифровізації стикається з рядом проблем: відсутність стабільного інтернет-покриття та технічного забезпечення в окремих регіонах, зростання кіберзагроз, недостатній рівень цифрової грамотності населення, дефіцит ІТ-фахівців та відмінності в законодавстві різних країн.

Для подальшого розвитку потрібні стратегічні інвестиції в цифрову інфраструктуру, освітні програми та хмарні технології. Особливу увагу слід приділити підтримці малого та середнього підприємництва у процесі цифрової трансформації. Важливим напрямком є цифрова інтеграція з Європейським Союзом та створення спільних стандартів для транскордонної електронної торгівлі.

Цифровізація зовнішньоекономічної діяльності та логістики є ключовим фактором для успішного експорту української продукції. За умови послідовної реалізації стратегій цифрового розвитку, до 2030 року Україна має всі шанси стати потужною цифровою торговою державою, повноцінно інтегрованою у глобальний економічний простір.

Література:

1. Про схвалення Стратегії цифрового розвитку інноваційної діяльності України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках. *Офіційний вебпортал парламенту України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1351-2024-r#Text> (дата звернення: 17.05.2025).

2. Цифрові вітаміни для української логістики: Linkos Group на Digital Logistics Forum 2025 | Новини М.Е.Дос: головні події. М.Е.Дос – своєчасна звітність та простий обмін документами. URL: <https://medoc.ua/news/cifrov-vitamni-dlja-ukransko-logstiki-linkos-group-na-digital-logistics-forum-2025> (дата звернення: 16.05.2025).

3. Ilona Dumanska, Dmytro Vasylykivskyi, Lesia Hrytsyna, Oleg Khmelevskyi and Olena Kharun (2022). The Impact of Blockchain Technology on the Scenario Development of a Logistics Enterprise. *IJCSNS International Journal of Computer Science and Network Security*, VOL.22 No.11, November 2022. pp. 692-700. URL: http://paper.ijcsns.org/07_book/202211/20221197.pdf

Місюра Анастасія
ст. гр. МЛМС-22-1 Хмельницького національного університету
Думанська Ілона
доктор економічних наук, професор,
професор кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

ЦИФРОВІ КОЧІВНИКИ ТА ВІДДАЛЕНА РОБОТА: ПОСТКОВІДНІ ТРЕНДИ У ВІЙСЬКОВИХ ЧАС

У сучасному світі, що швидко змінюється, цифрові кочівники та віддалена робота стали важливими аспектами професійного життя. Пандемія COVID-19 значно прискорила ці тенденції, а військові конфлікти додали нових викликів та можливостей для віддаленої роботи.

Вплив пандемії COVID-19 на цифрових кочівників. Пандемія COVID-19 змусила багато компаній перейти на віддалену роботу, що створило нові можливості для цифрових кочівників. За даними дослідження, проведеного Global Workplace Analytics (2021), кількість віддалених працівників зросла на 140% з 2005 року [1]. Це дозволило багатьом професіоналам працювати з будь-якого місця, що сприяло зростанню числа цифрових кочівників.

Цифрові кочівники - це професіонали, які використовують технології для виконання своїх робочих обов'язків, перебуваючи в будь-якому місці світу. Вони можуть працювати з кафе, коворкінгів, готелів або навіть з пляжу. Такий спосіб життя став можливим завдяки розвитку інтернету та цифрових технологій. Пандемія COVID-19 лише прискорила цей процес, змусивши багато компаній перейти на віддалену роботу.

Військові конфлікти та віддалена робота. Військові конфлікти, такі як війна в Україні, також вплинули на тенденції віддаленої роботи. Багато компаній були змушені адаптувати свої операції до нових умов, забезпечуючи безпеку своїх працівників та зберігаючи продуктивність [2]. За даними дослідження, проведеного McKinsey & Company (2022), компанії, що впровадили гнучкі моделі роботи, змогли краще адаптуватися до змінних умов [3].

Військові конфлікти створюють додаткові виклики для віддаленої роботи. Наприклад, працівники можуть стикатися з перебоями в інтернет-зв'язку, проблемами з електропостачанням та іншими технічними труднощами. Крім того, військові дії можуть впливати на психологічний стан працівників, що може знижувати їхню продуктивність. Однак, віддалена робота також має свої переваги у військових умовах. Вона дозволяє працівникам залишатися в безпеці та продовжувати працювати,

незважаючи на конфлікти.

Переваги та виклики віддаленої роботи у військових час. Віддалена робота має свої переваги та виклики у військових час. З одного боку, вона дозволяє працівникам залишатися в безпеці та продовжувати працювати, незважаючи на конфлікти. З іншого боку, віддалена робота може створювати проблеми з комунікацією та координацією. За даними дослідження, проведеного Harvard Business Review (2022), ефективна комунікація є ключовим фактором успіху віддаленої роботи [4].

Однією з головних переваг віддаленої роботи є можливість працювати з будь-якого місця. Це дозволяє працівникам уникати небезпечних зон та залишатися в безпеці. Крім того, віддалена робота дозволяє компаніям зберігати продуктивність, незважаючи на військові дії. Однак, віддалена робота також має свої виклики. Наприклад, працівники можуть стикатися з проблемами комунікації та координації. Відсутність особистого контакту може ускладнювати взаємодію між працівниками та керівництвом. Крім того, віддалена робота може створювати проблеми з мотивацією та продуктивністю працівників.

Майбутнє цифрових кочівників та віддаленої роботи. Майбутнє цифрових кочівників та віддаленої роботи виглядає перспективним. За прогнозами дослідження, проведеного Gartner (2023), до 2025 року понад 50% працівників будуть працювати віддалено принаймні частину часу [5]. Це створює нові можливості для професіоналів та компаній, що прагнуть адаптуватися до нових реалій.

Цифрові кочівники та віддалена робота стають все більш популярними у сучасному світі. Це пов'язано з розвитком технологій та зміною підходів до роботи. Багато компаній вже впровадили гнучкі моделі роботи, що дозволяють працівникам працювати з будь-якого місця. Це створює нові можливості для професіоналів, які прагнуть поєднувати роботу та подорожі. Крім того, віддалена робота дозволяє компаніям залучати таланти з усього світу, що сприяє їхньому розвитку та зростанню/

Таким чином, цифрові кочівники та віддалена робота стали важливими аспектами сучасного професійного життя. Пандемія COVID-19 та військові конфлікти значно вплинули на ці тенденції, створивши нові виклики та можливості для працівників та компаній. Віддалена робота має свої переваги та виклики, але її майбутнє виглядає перспективним. Компанії, що впроваджують гнучкі моделі роботи, зможуть краще адаптуватися до змінних умов та залучати таланти з усього світу.

Література:

1. Глобальна аналітика робочого місця. (2021). Тенденції віддаленої роботи. URL: <https://globalworkplaceanalytics.com/remote-work-trends>
2. Dumanska, I. (2024) Impact of Human Capital Losses in IT Entrepreneurship on the Post-war Recovery of Ukraine's Economy. *Innovation and Sustainability*, № 4, pp. 22-29. URL: <https://doi.org/10.31649/ins.2024.4.22.29>
3. McKinsey & Company. (2022). Адаптація до змін: гнучкі моделі роботи в часи конфліктів. URL: <https://www.mckinsey.com/adapting-to-change>
4. Harvard Business Review. (2022). Ефективна комунікація в умовах віддаленої роботи. URL: <https://hbr.org/effective-communication-remote-work>
5. Gartner. (2023). Майбутнє віддаленої роботи: прогнози на 2025 рік. URL: <https://www.gartner.com/future-of-remote-work>

Надольний Назар

ст. гр. МЕВм-24 Хмельницького національного університету

Думанська Ілона

доктор економічних наук, професор,
професор кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

СТРАТЕГІЧНЕ ВИКОРИСТАННЯ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МИТНОЇ БЕЗПЕКИ В МІЖНАРОДНОМУ БІЗНЕСІ

У сучасному глобалізованому світі міжнародна торгівля є основою економічного розвитку, але водночас вона створює численні виклики для забезпечення митної безпеки. Зростання обсягів транскордонного переміщення товарів, поява нових форм нелегальної торгівлі, а також складність логістичних ланцюгів вимагають від митних органів впровадження інноваційних підходів до контролю та управління ризиками. У цьому контексті стратегічне використання штучного інтелекту (ШІ) відкриває нові горизонти для підвищення ефективності митного адміністрування, забезпечення прозорості процедур та захисту економічних інтересів держави.

Штучний інтелект — це не просто технологія, а трансформаційний інструмент, здатний змінити парадигму митного контролю. Його застосування охоплює широкий спектр завдань: від автоматизованого аналізу декларацій і прогнозування ризиків до

розпізнавання зображень вантажів, виявлення аномалій у поведінці суб'єктів ЗЕД та оптимізації логістичних процесів. Завдяки здатності обробляти великі обсяги даних у реальному часі, ШІ дозволяє митним органам діяти проактивно, знижуючи ймовірність порушень та прискорюючи проходження товарів через кордон.

Особливої актуальності набуває використання ШІ в умовах цифровізації митних процедур, впровадження електронних систем обміну даними та розвитку концепції «розумного кордону». Наприклад, системи машинного навчання можуть автоматично класифікувати товари, виявляти невідповідності між заявленими та фактичними характеристиками вантажу, а також формувати профілі ризику на основі історичних даних. Це сприяє зменшенню людського чинника, підвищенню точності перевірок та зниженню витрат на адміністрування. Для міжнародного бізнесу інтеграція ШІ у митні процеси означає не лише посилення безпеки, а й створення передумов для сталого розвитку. Компанії, що працюють у сфері імпорту та експорту, отримують переваги у вигляді скорочення часу на митне оформлення, зниження логістичних витрат та підвищення передбачуваності поставок. Водночас, прозорість і надійність митних процедур сприяють формуванню довіри між державами, бізнесом та споживачами.

Констатуємо, що стратегічне використання штучного інтелекту в митній справі є не лише технологічним викликом, а й можливістю для глибокої трансформації системи митного контролю, що відповідає потребам XXI століття. ШІ здатен обробляти великі обсяги даних у режимі реального часу, виявляти аномалії та прогнозувати ризики. Наприклад, алгоритми машинного навчання, що використовуються митною службою США, дозволяють автоматично аналізувати транзакції та ідентифікувати підозрілі вантажі [1, с. 2]. Застосування комп'ютерного зору для розпізнавання зображень вантажів значно прискорює процес перевірки. Системи автоматичного сканування здатні виявляти приховані об'єкти, що не відповідають декларації, з високою точністю [1, с. 3].

Митні адміністрації дедалі частіше використовують автоматизовані системи аналізу ризиків, які базуються на ШІ. В Україні такі системи застосовуються для планування митного аудиту та визначення об'єктів контролю [3, с. 5]. Це дозволяє ефективно розподіляти ресурси та знижувати навантаження на персонал. Інтеграція ШІ у митні процеси сприяє підвищенню довіри між державами та бізнесом, зменшенню часу проходження кордону, зниженню витрат на логістику. Це особливо важливо для компаній, що працюють у висококонкурентному середовищі глобального ринку. Перспективним напрямом є використання віртуальної реальності для навчання митників та симуляції ризикових сценаріїв [2, с. 4].

Впровадження ШІ у митну сферу потребує стратегічного підходу, який враховує не лише технічні аспекти, а й правові, етичні та організаційні чинники. Важливо забезпечити захист персональних даних, уникнути дискримінаційних алгоритмів, а також підготувати кадри, здатні ефективно працювати з новими технологіями. Крім того, міжнародна координація та обмін досвідом між митними адміністраціями різних країн є критично важливими для створення єдиного цифрового простору безпеки.

Таким чином, ШІ є ключовим чинником трансформації митної справи. Його стратегічне використання дозволяє не лише підвищити ефективність контролю, а й забезпечити сталий розвиток міжнародного бізнесу. Важливо продовжувати дослідження, розвивати міжнародну співпрацю та впроваджувати інноваційні рішення у митну політику.

Література:

1. Трусов С. Використання штучного інтелекту в митній справі: кращі світові практики // Daleth Group. – 2025. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://surli.cc/irdjhj>
2. Держмитслужба України. Штучний інтелект та діджиталізація на службі митних адміністрацій // dspkz.customs.gov.ua. – 2024. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://dspkz.customs.gov.ua>
3. Разумей М.М. Штучний інтелект в управлінні ризиками та визначенні об'єктів контролю для митного аудиту // Публічне управління у сфері державного адміністрування. – 2023. – №2. – С. 5–9. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://customs-admin.umsf.in.ua/archive/2023/2/11.pdf>

Наконечний Олександр

ст. гр. МЕВм – 24-1 Хмельницького національного університету

Пухальська Яна

кандидат економічних наук,

доцент кафедри міжнародних економічних відносин

Хмельницького національного університету

ВПЛИВ ЦИФРОВІЗАЦІЇ НА ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ МІЖНАРОДНИХ ЛОГІСТИЧНИХ ЛАНЦЮГІВ

Цифровізація міжнародних логістичних процесів є одним з ключових факторів підвищення ефективності та конкурентоспроможності компаній у сучасних умовах глобалізації. Активне впровадження

цифрових технологій дозволяє не лише оптимізувати логістичні ланцюги, а й знизити витрати та підвищити якість послуг.

Однією з визначальних тенденцій є інтеграція технології блокчейн для забезпечення прозорості та безпеки транскордонних логістичних операцій. Прикладом успішної імплементації є платформа TradeLens, яку використовує Maersk спільно з IBM. Вона дозволяє в реальному часі відстежувати рух контейнерів, що суттєво знижує ризики та прискорює митне оформлення [1].

Широко впроваджуються також технології штучного інтелекту (AI) для управління запасами та оптимізації логістичних маршрутів. Американський гігант UPS активно використовує AI для аналізу даних та автоматичного прокладання найефективніших маршрутів доставки, завдяки чому компанія значно знизилася операційні витрати та час доставки товарів [2].

Розвиток Інтернету речей (IoT) відкриває можливості для постійного моніторингу стану вантажів у процесі транспортування. Наприклад, компанія DHL запровадила «розумні» датчики, які відстежують температуру, вологість та місце розташування товарів у реальному часі, забезпечуючи високу якість доставки, особливо для медичних та харчових продуктів [3].

Важливою складовою цифровізації логістичних процесів є також розвиток автоматизації складів. Amazon активно впроваджує роботизовані системи на своїх складах, що дозволяє значно скоротити терміни обробки замовлень і зменшити залежність від людського фактора [4].

Цифрова трансформація охоплює й транскордонні логістичні операції. У міжнародній торгівлі набувають поширення «розумні контейнери» – обладнані IoT-датчиками, які автоматично передають дані про місцеперебування вантажу та умови перевезення. Це особливо актуально для фармацевтичної та харчової продукції, де критично важливо підтримувати належну температуру та рівень вологості [5].

Відповідаючи на нові виклики, багато компаній експериментують із використанням дронів та автономних транспортних засобів. Наприклад, у Китаї JD.com здійснює доставку дронами в сільські райони, що дозволяє охопити віддалені регіони, зменшити навантаження на канали логістики та знизити витрати на перевезення [6].

Таким чином, цифрові технології докорінно змінюють міжнародні логістичні ланцюги, роблячи їх більш гнучкими, швидкими та прозорими. Подальша інтеграція цифрових інновацій є необхідною умовою збереження конкурентоспроможності компаній на міжнародних ринках.

Література:

1. Maersk & IBM. (2023). TradeLens Blockchain Technology. URL: <https://www.tradelens.com/>
2. UPS. (2024). AI-Driven Route Optimization. URL: <https://www.ups.com/>
3. DHL. (2024). SmartSensor IoT Solutions. URL: <https://www.dhl.com/>
4. Amazon Robotics. (2024). Warehouse Automation Solutions. URL: <https://www.amazonrobotics.com/>
5. Roland Berger. (2024). The smart container era. URL: <https://www.rolandberger.com/en/Insights/Publications/The-smart-container-era.html>
6. Dronelife. (2019). JD, China's E-Commerce Giant, Making Deliveries to Remote Areas by Drone. URL: <https://dronelife.com/2019/01/16/jd-chinas-e-commerce-giant-making-deliveries-to-remote-areas-by-drone>

Огороднік Іванна

ст. гр. МEB – 21 Хмельницького національного університету

Яременко Оксана

кандидат економічних наук,

доцент кафедри міжнародних економічних відносин

Хмельницького національного університету

ІНФОРМАЦІЙНО-АНАЛІТИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МИТНОГО ПОСТ-АУДИТУ

Пост-аудит є важливим інструментом у сучасній системі митного контролю, який дозволяє перевірити правильність митних декларацій після випуску товарів. Забезпечення ефективності пост-удиту неможливе без розвинутої системи інформаційно-аналітичного забезпечення, яка включає бази даних, експертні системи та цифрові технології. Одним з основних завдань інформаційного забезпечення є збір, обробка та аналіз даних про зовнішньоекономічну діяльність економічних агентів. Основна мета - забезпечення прозорості, законності та ефективності зовнішньоекономічних операцій, а також підвищення національної та зовнішньоекономічної безпеки.

Сучасні аналітичні системи дозволяють виявляти ризики, пов'язані з неправильною митною оцінкою, помилковою тарифною класифікацією або використанням необґрунтованих митних преференцій. Інформаційне забезпечення передбачає інтеграцію внутрішніх та зовнішніх джерел даних: митних декларацій, податкових реєстрів, баз

даних міжнародної торгівлі. Технології великих даних та штучний інтелект сприяють створенню профілю ризику для кожного учасника зовнішньоекономічної діяльності [1].

Поновлення митного контролю в умовах воєнного стану спричинило додаткові труднощі для українських компаній, які й так працюють у складних економічних умовах. Однак через потребу у стабільному наповненні державного бюджету митні органи поступово відновлюють перевірки щодо дотримання бізнесом вимог митного законодавства. Це дозволяє не лише забезпечити надходження до бюджету, а й посилити контроль за чесністю та прозорістю зовнішньоекономічної діяльності. За офіційними даними Державної митної служби, лише за неповний рік митними органами було донараховано підприємствам приблизно 980,2 млн грн митних платежів та накладено штрафів на 148,2 млн грн. Найпоширенішими порушеннями, зафіксованими в результаті митного аудиту, стали наступні: невірне визначення країни походження товарів – 20%, неправомірне застосування пільг, передбачених національним законодавством – 19%, порушення вимог митних режимів – 4%, заниження митної вартості – 4%, некоректна класифікація товарів за УКТЗЕД – 1%, ухилення від сплати особливих видів мита – 1% [2]. Ці порушення свідчать про серйозні прогалини в митній грамотності окремих компаній, а також про необхідність удосконалення процедур митного контролю. Водночас вони вказують на потенціал для збільшення бюджетних надходжень через посилення контролю з боку держави.

У межах євроінтеграційного курсу держава вже зробила кроки до модернізації митних процедур. Законом України від 22.08.2024 року №3926-IX внесено важливі зміни щодо порядку поміщення товарів у митні режими, отримання авторизацій на діяльність, що контролюється митницею (митні склади, СТЗ, митно-брокерські послуги), процедури проведення митного аудиту. За цим законом зміниться логіка митного аудиту. Зокрема, запроваджено розмежування між двома поняттями: доперевірочний аналіз – аналітична підготовка перед перевіркою; документальна перевірка – власне перевірка документів [2]. У сукупності ці етапи складатимуть пост-митний контроль, який орієнтований на прозорість, об'єктивність та системність. Крім того, значно спрощується електронний документообіг, що має зменшити адміністративне навантаження на бізнес.

Проблеми з дотриманням митного законодавства характерні не лише для України. Компанії в сусідніх європейських країнах, зокрема в Польщі, також стикаються з численними викликами під час проходження митного контролю.

За даними польських органів державного контролю, середня сума донарахувань за одну митну перевірку становить близько 500 тисяч злотих, що еквівалентно приблизно 5 млн грн. Це свідчить про те, що порушення мають системний характер навіть у країнах-членах ЄС. Найбільш поширені типи порушень у Польщі виглядають так: класифікація товарів – 48,5% митна вартість – 21,9%, походження товарів – 20,6%, інші невідповідності – 9%. Ці дані демонструють, що проблематика митного аудиту в Польщі багато в чому збігається з українською: складність класифікації, визначення митної вартості та країни походження залишається актуальною темою для всіх учасників зовнішньоекономічної діяльності [3].

У Європейському Союзі функціонує низка ключових ІТ-систем, що забезпечують ефективність митних та торговельних процесів. Зокрема, система NCTS (нова комп'ютеризована транзитна система) дозволяє в режимі реального часу контролювати транзит товарів між країнами, що значно прискорює логістику. CCUD (Спільна система митного документообігу) забезпечує уніфікований електронний обмін митними документами між державами-членами ЄС, сприяючи прозорості й оперативності митного контролю. Також важливою є концепція «єдиного вікна», що надає всім учасникам зовнішньоекономічної діяльності можливість подавати документи в єдину цифрову точку доступу, спрощуючи взаємодію з регуляторними органами [3].

Отже, інформаційно-аналітичне забезпечення є ключовим елементом ефективного митного пост-аудиту. Воно дозволяє не лише виявляти порушення, а й підвищувати якість державного контролю, сприяти прозорості зовнішньоекономічної діяльності та інтеграції України у світову економіку. Сучасні інформаційні технології, автоматизовані системи управління ризиками та розвинена аналітична інфраструктура - основа для подальшого розвитку митного пост-аудиту відповідно до міжнародних стандартів.

Література:

1. Офіційний веб-сайт Державної митної служби України (електронний ресурс). URL: <https://customs.gov.ua>.
2. Пост-митний аудит контроль після оформлення. URL: <https://www.pwc.com/ua/uk/services/tax/publications/mytnyi-kontrol-2025.html>
3. Баланс між бізнесом та державою: як працює митниця у ЄС і що має впровадити Україна. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/experts/2021/09/9/7127578/>

Ольшанська Дарія
ст. гр. МЕВм – 24-1 Хмельницького національного університету
Пухальська Яна
кандидат економічних наук,
доцент кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

ЕЛЕКТРОННА КОМЕРЦІЯ І ЦИФРОВІЗАЦІЯ ЛОГІСТИЧНИХ СЕРВІСІВ: ЯК ЗМІНЮЮТЬСЯ МОДЕЛІ ДОСТАВКИ

У сучасних умовах цифрової трансформації економіки електронна комерція (e-commerce) стає одним із головних рушіїв змін у сфері логістики. Зростання обсягів онлайн-продажів вимагає від компаній нових рішень для забезпечення швидкої, надійної та зручної доставки товарів. Це спричиняє переосмислення традиційних логістичних моделей і впровадження цифрових інструментів.

Однією з ключових змін стало підвищення очікувань споживачів щодо швидкості доставки. Якщо ще десять років тому доставка протягом 3–5 днів вважалася стандартною, то сьогодні покупці очікують отримати товар у день замовлення або наступного дня. Ці очікування сформували попит на моделі доставки last mile (останньої милі), які стали найбільш витратними, але й найважливішими з погляду клієнтського досвіду [1].

Великі маркетплейси, такі як Amazon або Alibaba, стали прикладом повної автоматизації логістичних процесів – від сортування на складах до маршрутизації доставок. Amazon, зокрема, активно використовує роботизовані склади та алгоритми штучного інтелекту для оптимізації доставки, що дозволяє скоротити терміни виконання замовлень і знизити логістичні витрати [2].

Цифровізація також торкнулася інфраструктури – активно розвиваються мережі поштоматів, кур'єрські сервіси інтегрують трекінг у режимі реального часу, а компанії впроваджують мобільні додатки для зручності користувачів. Наприклад, український сервіс доставки Нова Пошта запровадив функцію «автоматичного створення ТТН» через чат-боти та мобільний застосунок, що спростило процес для бізнесу та клієнтів [3].

Інтернет речей (IoT) та аналітика великих даних (Big Data) дозволяють компаніям отримувати інформацію про стан товарів у дорозі, прогнозувати затримки та вчасно реагувати на зміни попиту. Наприклад, у мережах супермаркетів Walmart використовуються системи

прогнозування, які ґрунтуються на даних онлайн-замовлень, щоб ефективніше управляти запасами [4].

Крім того, цифрова трансформація охоплює й транснаціональні логістичні операції. У сфері міжнародної торгівлі набувають популярності «розумні контейнери», які можуть самостійно передавати дані про своє місцезнаходження та умови транспортування. Це особливо актуально для фармацевтичної та харчової продукції, де важливо зберігати належну температуру і контроль вологості [5].

У відповідь на нові виклики, багато компаній експериментують із використанням дронів та автономних транспортних засобів. Наприклад, у Китаї JD.com вже здійснює доставку дронами у сільські райони, що дозволяє покрити віддалені локації, зменшити навантаження на традиційні канали логістики та знизити витрати на доставку [6].

Таким чином, цифровізація змінює не лише інструменти, а й саму логіку логістичних процесів. Головними принципами стають гнучкість, клієнтоорієнтованість, швидкість і прозорість. Компанії, які не інтегрують цифрові технології у свої логістичні моделі, ризикують втратити конкурентоспроможність на ринку.

Література:

1. Thread in Motion. (2023). Logistics in the Digital Age: The Impact of E-commerce on Supply Chains. URL: <https://www.threadinmotion.com/en/blog/logistics-in-the-digital-age-the-impact-of-e-commerce-on-supply-chains>
2. McKinsey & Company. (2023). Digital logistics and the technology race. URL: <https://www.mckinsey.com/capabilities/operations/our-insights/digital-logistics-technology-race-gathers-momentum>
3. Нова Пошта. (2024). Цифрові рішення для бізнесу. URL: <https://novaposhta.ua/>
4. Walmart Inc. (2023). Smart Supply Chain and AI Integration in Retail. URL: <https://corporate.walmart.com/newsroom>
5. World Economic Forum. (2018). Delivering the Goods: E-commerce Logistics Transformation. URL: https://www3.weforum.org/docs/WEF_Delivering_Goods_E_commerce_logistics_transformation_report_2018.pdf
6. E-commerce and M-commerce as Global Trends of International Trade Caused by the Covid-19 Pandemic / I. Dumanska, L. Hrytsyna, O. Kharun, O. Matviets // WSEAS Transactions on Environment and Development. – 2021. – Vol. 17. – P. 386-397. <http://elar.khnu.km.ua/jspui/handle/123456789/10849>
[https://wseas.com/journals/ead/2021/a765115-016\(2021\).pdf](https://wseas.com/journals/ead/2021/a765115-016(2021).pdf)

Омельковець Вікторія
ст. гр. МЛМС-23-1 Хмельницького національного університету

Харун Олена
кандидат економічних наук,
доцент кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

ІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНСЬКИХ БІЗНЕС-СТРУКТУР У ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ЦИФРОВИЙ ЛОГІСТИЧНИЙ ПРОСТІР: МОЖЛИВОСТІ ТА БАР'ЄРИ

Світова логістика дедалі більше переходить у цифрову площину – зростає роль цифрових платформ, «хмарних» систем управління, IoT, аналітики, автоматизації.

Для українського бізнесу – особливо з урахуванням євроінтеграційних прагнень – інтеграція у європейський логістичний простір через цифрові рішення відкриває нові можливості: підвищення конкурентоспроможності, спрощення доступу до ринків ЄС, оптимізацію витрат і часу [1].

Водночас – існує низка бар'єрів: технологічних, інституційних, регуляторних, кадрових тощо. Необхідно критично оцінити як переваги, так і ризики.

Поняття «логістична система» і «цифрова трансформація логістики» – фундаментальні для розуміння теми. На думку Р. Топалова, цифрова трансформація – це постійний процес, що включає впровадження IT-рішень, інтеграцію інформаційних систем, оптимізацію ланцюгів постачання, адаптацію організаційних структур [2].

Авторами Т. Нечипоренко та А. Нарбут визначено, що Smart Logistics передбачає використання IoT, аналітики, автоматизації, систем управління транспортом і складами, що дає змогу підвищити гнучкість, прозорість, знизити витрати, прогнозувати попит [1].

Концепція «інтелектуалізації» ринку логістичних послуг – як складова цифрової логістики – окреслена у праці Інтелектуалізація ринку логістичних послуг в умовах трансформаційної економіки [3].

Отже, цифрова логістика – це більше, ніж просто електронна диспетчеризація: це комплексна модернізація логістичних систем, впровадження інформаційних технологій, стандартизація, інтеграція ланцюгів постачання, що може бути спрямована на відповідність європейським стандартам та вимогам.

До потенційних можливостей для українських бізнес-структур можна віднести:

1. Підвищення ефективності та конкурентоспроможності.

Завдяки цифровим рішенням – скорочення часу доставки, оптимізація маршрутів, автоматизація складських і транспортних операцій, зниження логістичних витрат.

Для малих і середніх підприємств (МСП) – можливість конкурувати з великими, завдяки доступу до ефективних цифрових логістичних інструментів.

2. Доступ до європейського ринку та інтеграція в міжнародні ланцюги поставок.

Розміщення України на перетині Європи та Азії, участь у міжнародних транспортних коридорах (наприклад, пан'європейських або інших транзитних маршрутах) дає логістичний потенціал на міжнародному рівні.

Можливість стати хабом або транзитною країною для перевезень, що привертає іноземні інвестиції та створює нові робочі місця.

3. Гнучкість, адаптивність до змін, стійкість у кризових умовах.

У контексті нестабільності (економічної, політичної, безпекової) цифрова логістика дає змогу швидко адаптувати маршрути, моделювати сценарії, реагувати на зміни попиту – що доводить дослідження, наприклад, у Цифрова трансформація логістичних послуг в умовах малого бізнесу [4].

Використання сучасних цифрових платформ і управлінських систем (ERP, TMS, SCM, аналітика, IoT) – може стати базою для «Smart Logistics» на регіональному рівні [5].

4. Можливості для інновацій, розвитку ІТ-сектору, та створення нових бізнес-моделей.

Поєднання логістики та ІТ – перспективний напрям для українських стартапів та технологічних компаній; це може сприяти розвитку digital-logistics-сервісів, платформ, хмарних рішень, що з'єднують український бізнес з європейським ринком.

Залучення грантових, інституційних та міжнародних програм, інвестицій – як частина моделі інтеграції, окресленої у згаданій дисертації [5].

Незважаючи на помітний потенціал, існує низка серйозних перешкод, бар'єрів та викликів на шляху інтеграції:

- Технічні та інфраструктурні обмеження. Багато логістичних систем в Україні ще не готові до digital / smart-платформ через застарілу або недостатню інфраструктуру [6].

- Недостатнє фінансування та відсутність інвестицій для модернізації, впровадження ІТ-систем, автоматизації, що є особливо критичним для малих і середніх компаній.

- Кадрові проблеми та брак спеціалістів – не всі українські підприємства мають доступ до фахівців, які можуть впроваджувати, налаштовувати і підтримувати сучасні цифрові логістичні рішення

– Регуляторні, юридичні та стандартні бар'єри – відсутність єдиного правового та нормативного поля для цифрової логістики, нестача уніфікованих стандартів обміну даними, адміністративні перепони

– Військовий конфлікт, нестабільність, ризики безпеки – для багатьох компаній це означає підвищені ризики, що стримують інвестиції в довгострокові цифрові проекти або знижують готовність долучатися до європейських ланцюгів.

– Несумісність і відсутність стандартизації між українськими та європейськими логістичними / ІТ-системами – це ускладнює інтеграцію, обмін даними, взаємодію учасників [6].

На основі аналізу літератури та практики можна запропонувати такі шляхи інтеграції та рекомендації для українських бізнес-структур:

1. Стратегічне планування та вибір цифрових рішень. Перехід до моделі «Smart Logistics» – із поступовим впровадженням інтелектуальних систем управління, IoT, аналітики, автоматизації складів та транспорту. Такий підхід описується у дисертації М. Башмакова (2025) [5]. Використовувати моделі адаптивного, поетапного впровадження, з оцінюванням інвестицій, ризиків та очікуваних вигод.

2. Участь у міжнародних транспортних та логістичних коридорах, проектах, ініціативах. Залучення до європейських мереж, коридорів, міжнародних платформ – це відкриває доступ до нових ринків, логістичних маршрутів і міжнародного партнерства [7]. Створення спільних логістичних підприємств, партнерств, кооперацій з європейськими компаніями, що мають досвід та технології.

3. Інвестування в людський капітал і підготовку кадрів. Потрібні логісти-аналітики, фахівці з ІТ-логістики, знання стандартів ЄС, англомовні навички. Співпраця з університетами, участь у програмах освіти і перекваліфікації, залучення молодих спеціалістів.

4. Розробка власної цифрової інфраструктури, стандартів, систем обміну даними. Створення або адаптація корпоративних/галузових ERP / TMS / SCM систем з орієнтацією на європейські стандарти. Забезпечення кібербезпеки, відповідності регулювання – для належної інтеграції та довіри з боку європейських партнерів.

5. Залучення державної підтримки, міжнародних фондів, програм ЄС.

Використання грантів, програм підтримки інфраструктурних проєктів, інвестицій у логістику, модернізацію. Наприклад, у дослідженнях згадується модель інтеграції з відкритими фінансовими та інституційними механізмами. Співпраця з державними органами, ініціативами реформ, гармонізація українського законодавства та стандартів з європейськими [5].

Отже, інтеграція українських бізнес-структур у європейський цифровий логістичний простір має значний потенціал – для підвищення

ефективності, конкурентоспроможності, доступу до міжнародних ринків, залучення інвестицій. Водночас, існує комплекс перешкод – технологічних, фінансових, кадрових, регуляторних та ризиків, пов'язаних із нестабільністю. Успіх залежить від стратегічного бачення, системного підходу, готовності інвестувати в цифрову інфраструктуру та людські ресурси, а також від співпраці з європейськими партнерами і державними/міжнародними програмами. Пропонований шлях: поетапна трансформація, впровадження Smart Logistics, розвиток кадрів, стандартизація, інтеграція у міжнародні коридори.

Література:

1. Нечипоренко Т.Д., Нарбут А.Р. Цифрова трансформація логістичної інфраструктури в контексті впровадження Smart Logistics. *Сталий розвиток економіки*. 2025. № 5 (56). 432-438. URL: https://economdevelopment.in.ua/index.php/journal/article/download/1534/1483?utm_source=chatgpt.com
2. Топалов Р. Цифрова трансформація логістичних систем: сутнісна характеристика та особливості. *Економіка та суспільство*, 2024. №70. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-70-58>
3. Григорак М.Ю. Інтелектуалізація ринку логістичних послуг: концепція, методологія, компетентність: монографія. К.: Сік Груп Україна, 2017. 513 с.
4. Dumanska, I. Digital transformation of international trade and logistics in the conditions of pandemics and military conflicts. *Zeszyty Naukowe Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie. Ekonomika i Organizacja Logistyki*, 2023, 8.2: 17-40. <https://doi.org/10.22630/EIOL.2023.8.2.11>
5. Башмаков М. С. Інтегроване логістичне управління та цифрова логістика: модель інтеграції України у європейський логістичний простір : дис. ... д-ра наук. УДУНТ, 2025. 180 с.
6. Костенко, О., Черненко, В., Куличков, А. Цифрова трансформація логістичного управління вантажними перевезеннями в Україні: інституційні виклики та євроінтеграційні перспективи. *Сталий розвиток економіки*. 2025. №5 (56). 425-431. URL: https://economdevelopment.in.ua/index.php/journal/article/view/1533?utm_source=chatgpt.com
7. Яременко, О. Ф., Матюх, С. А. Ризики логістичних систем. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*, 2019, № 6, с. 249–255. URL: <http://elar.khnu.km.ua/jspui/handle/123456789/6290>

Першиков Ілля

ст. гр. МЛМС-23-1 Хмельницького національного університету

Харун Олена

кандидат економічних наук,

доцент кафедри міжнародних економічних відносин

Хмельницького національного університету

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ПІД ВПЛИВОМ ДІДЖИТАЛІЗАЦІЇ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

У сучасних умовах глобалізації та цифрової трансформації транспортно-логістична інфраструктура зазнає глибоких структурних змін, що зумовлюють підвищення ефективності міжнародних перевезень, інтеграцію ланцюгів постачання та формування нової цифрової логістичної екосистеми. Діджиталізація виступає ключовим драйвером підвищення конкурентоспроможності як окремих підприємств, так і національних транспортно-логістичних систем загалом [1].

Основними технологічними чинниками трансформації є впровадження Інтернету речей (IoT), хмарних технологій, штучного інтелекту, великих даних, блокчейну, а також інтелектуальних транспортних систем (ITS). Застосування цифрових платформ управління перевезеннями (TMS), складською логістикою (WMS), портових інформаційних систем (PCS) забезпечує безперервність інформаційних потоків, синхронізацію учасників логістичного процесу та суттєве скорочення операційних витрат [2].

Цифровізація суттєво змінює функціонування ключових транспортних вузлів. Формування «розумних портів» на основі автоматизованих терміналів, електронного документообігу та предиктивної аналітики сприяє зростанню пропускнуєї спроможності портів і скороченню часу обробки вантажів. У залізничному транспорті діджиталізація забезпечує дистанційний моніторинг рухомого складу, прогнозне технічне обслуговування та підвищення безпеки перевезень. В автомобільній логістиці цифрові платформи дають змогу оптимізувати маршрути доставки в режимі реального часу та ефективно управляти «останньою милею» [3].

В умовах глобальних криз та геополітичної нестабільності діджиталізація відіграє ключову роль у підвищенні стійкості (resilience) ланцюгів постачання. Забезпечення прозорості руху товарів, прогнозування ризиків, оперативне управління запасами та маршрутами мінімізують негативні наслідки транспортних збоїв. Разом із тим цифрова трансформація сприяє досягненню цілей сталого розвитку за рахунок

скорочення викидів, підвищення енергоефективності та зменшення логістичних втрат [4].

Водночас процес цифровізації транспортно-логістичної інфраструктури супроводжується низкою системних викликів. До основних із них належать проблеми стандартизації та сумісності інформаційних систем, кіберзагрози, значні інвестиційні потреби, а також соціальні наслідки, пов'язані з автоматизацією та трансформацією ринку праці. Окремої уваги потребують питання правового регулювання цифрових платформ, електронних документів та смарт-контрактів у сфері перевезень [5].

Таким чином, трансформація транспортно-логістичної інфраструктури під впливом діджиталізації в умовах глобалізації є комплексним, багатоаспектним процесом, що поєднує технологічні, економічні, інституційні та соціальні виміри. Ефективна реалізація цифрових перетворень потребує узгоджених дій держави, бізнесу та міжнародних організацій, спрямованих на розвиток інфраструктури, гармонізацію стандартів, інвестиційну підтримку та підготовку висококваліфікованих кадрів.

Література:

1. Поляк В.В., Яворська Т.М. Цифровізація транспортної інфраструктури України. *Прикладні аспекти сучасних міждисциплінарних досліджень*. 2024. С. 64-67. URL: https://jpasmd.donnu.edu.ua/article/view/16710?utm_source=chatgpt.com
2. Сисоев В. В., Ткач Л. С. Транспортно-логістична система України: до та під час війни. Транспорт: наука та практика : зб. наук. пр. за матеріалами 2-ї Міжнар. наук.-практ. конф., 25-26 травня 2023 р. Київ-Одеса, 2023. С. 254-256. URL: <https://repository.kpi.kharkov.ua/handle/KhPI-Press/76178>
3. Ключев С. О., Юров Б. В. Дослідження трансформації транспортної логістики в Україні в умовах Industry 4.0. *Вісник Східноукраїнського національного університету імені В. Даля*. 2021. № 4 (268). С. 66–71.
4. Dumanska, I. Logistical support of industrial enterprises: innovative and safety components. *Herald of Khmelnytskyi National University. Economic Sciences*, 340(2), 96-103. <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2025-340-15>
5. Baulina H., Bohomazova H., Prodashchuk S., Kovalova, O. Formation of the optimal technology for the transportation process of cargo transportation sn containers. *Transport Development*. 2024. №4(23). С. 66-76. URL: [https://journals.onmu.in.ua/index.php/journal/article/view/389?utm_source=cha](https://journals.onmu.in.ua/index.php/journal/article/view/389?utm_source=chatgpt.com)
[tgpt.com](https://journals.onmu.in.ua/index.php/journal/article/view/389?utm_source=chatgpt.com)

Свіреда Ілля
ст. гр. МЕВМ-21 Хмельницького національного університету
Сергій Матюх
кандидат економічних наук,
доцент кафедри міжнародних економічних відносин Х
мельницького національного університету

ВПЛИВ ЦИФРОВИХ ТРАНСФОРМАЦІЙ НА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Стрімкий розвиток інформаційно-комунікаційних технологій у ХХІ столітті став тригером для глобальних змін в економічних системах. Термін «цифрова трансформація» (ЦТ) вийшов за межі суто технологічного оновлення і сьогодні позначає фундаментальну перебудову бізнес-моделей, процесів, корпоративної культури та досвіду клієнтів з метою використання можливостей цифрових технологій.

В умовах посилення глобальної конкуренції та євроінтеграційних процесів України, конкурентоспроможність вітчизняних підприємств стає ключовим фактором національної економічної стійкості. Цифровізація розглядається не просто як опція для оптимізації, а як необхідна умова виживання та розвитку бізнесу. Підприємства, що ігнорують ці тренди, ризикують втратити свою частку ринку та опинитися на узбіччі інноваційного розвитку.

Цифрова трансформація – це процес інтеграції цифрових технологій у всі сфери бізнесу, що призводить до глибоких змін у тому, як працює підприємство та яку цінність воно пропонує клієнтам. Вона відрізняється від простої автоматизації тим, що передбачає радикальну зміну парадигми ведення справ.

Конкурентоспроможність підприємства визначається його здатністю виробляти товари чи послуги, що відповідають або перевершують вимоги ринку порівняно з конкурентами, забезпечуючи при цьому прибутковість. У цифрову епоху джерела конкурентних переваг зміщуються від традиційних факторів виробництва до управління даними, швидкості інновацій та гнучкості бізнес-моделей.

Ключовими цифровими технологіями, що формують нову промислову революцію (Індустрія 4.0), є:

- штучний інтелект (ШІ) та машинне навчання: для автоматизації прийняття рішень, прогнозування попиту та оптимізації виробничих процесів;

- інтернет речей (IoT): для моніторингу обладнання, управління ланцюгами постачання та збору даних у режимі реального часу;
- аналітика великих даних (Big Data): для глибокого розуміння клієнтських потреб та виявлення прихованих закономірностей;
- хмарні обчислення: для забезпечення гнучкості інфраструктури та зниження капітальних витрат на ІТ.

Впровадження цифрових технологій відкриває перед українським бізнесом значні можливості. Дослідження показують, що підприємства, які активно інвестують у ЦТ, демонструють вищі показники продуктивності та фінансової стійкості.

Основні напрями позитивного впливу:

1. Підвищення операційної ефективності: автоматизація рутинних процесів, впровадження систем ERP та CRM, оптимізація логістики через IoT дозволяють знизити витрати та підвищити швидкість виконання замовлень.
2. Покращення якості продукції та послуг: Використання ШІ для контролю якості на виробництві мінімізує дефекти, а цифрові платформи дозволяють оперативно реагувати на зворотний зв'язок від клієнтів.
3. Персоналізація клієнтського досвіду: Аналіз Big Data дозволяє створювати таргетовані пропозиції, що значно підвищує лояльність клієнтів та середній чек.
4. Створення нових бізнес-моделей: цифрові технології уможливають перехід від продажу товару до продажу послуги або досвіду (наприклад, модель підписки, сервіси на основі даних).

Незважаючи на значний потенціал, вітчизняні підприємства стикаються з низкою системних бар'єрів:

- нестача фінансування: висока вартість впровадження комплексних цифрових рішень часто є невідомою для малого та середнього бізнесу.
- кадровий дефіцит: відсутність достатньої кількості ІТ-фахівців та низький рівень цифрових навичок у менеджменту гальмує зміни.
- кібербезпека: зростання залежності від даних збільшує ризики кібератак, що вимагає додаткових інвестицій у захист інформації.

Для максимізації позитивного впливу цифрових трансформацій на конкурентоспроможність українських підприємств необхідна синергія зусиль бізнесу та держави:

- державна підтримка: розробка цільових програм пільгового кредитування проєктів цифровізації, надання податкових стимулів для інвестицій у R&D (дослідження та розробки) та розвиток цифрової інфраструктури в регіонах.

- розвиток людського капіталу: модернізація освітніх програм, підтримка програм перекваліфікації та підвищення цифрової грамотності населення.

- формування «цифрової культури»: керівництво підприємств має стати рушієм змін, розуміючи, що цифровізація – це не проєкт IT-відділу, а стратегічний пріоритет усього бізнесу.

- партнерство з IT-сектором: використання досвіду потужного українського IT-сектору для розробки кастомних рішень та інтеграції готових продуктів.

Цифрова трансформація є незворотним процесом та ключовим чинником формування конкурентних переваг у сучасній економіці. Вплив ЦТ на вітчизняні підприємства є багатограним і охоплює всі аспекти діяльності – від виробництва до взаємодії з клієнтами. Незважаючи на існуючі виклики воєнного часу та економічні труднощі, український бізнес демонструє значний потенціал до адаптації та інновацій. Активне використання ШІ, IoT та аналітики даних дозволяє оптимізувати витрати, підвищувати якість продукції та ефективно конкурувати як на внутрішньому, так і на європейському ринках. Подальший успіх України залежить від швидкості та глибини впровадження цих змін на рівні кожного окремого підприємства за умови системної підтримки з боку держави.

Література:

1. Котлер Ф., Келлер К. Л., Павелкова Е. та ін. Цифровий маркетинг. К. : КМБУ, 2022. 327 с.
2. Офіційний портал Міністерства цифрової трансформації України. URL: <https://thedigital.gov.ua>
3. Шарп В. Ефективність цифрової трансформації. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/601>
4. Яремко Л. А. Цифрова економіка: глобальні тренди та трансформація національних економік. *Економічний простір*. 2020. № 162. С. 7–16.
5. Мельник А.О. Організація системи ефективного внутрішнього контролю на підприємстві / А. О. Мельник, І. С. Вабищевич // Ефективна економіка. - 2020. - № 11. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2020_11_7

Цимбалістий Юрій

аспірант кафедри менеджменту та адміністрування
Хмельницького національного університету

ЗАСТОСУВАННЯ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ В ПОДІЄВОМУ МЕНЕДЖМЕНТІ В УМОВАХ СУЧАСНОГО ДІДЖИТАЛІЗОВАНОГО СУСПІЛЬСТВА

Розвиток цифрових технологій на сьогодні вже торкнувся усіх сфер життя людства, важко знайти сферу діяльності людини, яка б не зазнала впливу глобальної діджиталізації [1]. Як звзначають дослідники О. Зеркіна та С. Євстаф'єв впровадження цифрових технологій в різні аспекти життя, зокрема і у сферу бізнесу та менеджменту і є так званою діджиталізацією, яка на сьогодні є загальносвітовим брендом. Діджиталізацію не безпідставно називають «цифровою революцією» в економічній сфері, основними рушійними силами якої стали поширення обчислювальної техніки та всеосяжне проникнення інтернету, тобто інструментів, систем та технологій штучного інтелекту (далі ШІ) [1].

У сучасних умовах цифровізації технології штучного інтелекту (далі – ШІ) стають невід'ємною складовою процесу організації та управління подіями різного масштабу. Вітчизняний та зарубіжний досвід свідчить про значну ефективність застосування технологій ШІ у подієвому менеджменті – від визначення векторів оптимізації логістики до персоналізації взаємодії з відвідувачами» в економічній сфері, основними рушійними силами якої стали. Міжнародні платформи, такі як Eventbrite та Bizzabo, активно використовують алгоритми машинного навчання для аналізу поведінки користувачів, автоматизації продажу квитків та динамічного ціноутворення [4]. Наприклад, продукт Eventbrite – це інтегрована цифрова платформа для управління подієвою діяльністю, що забезпечує повний цикл організації заходів: від їхнього створення, інформаційного супроводу та маркетингового просування – до реалізації квитків і моніторингу участі. Сервіс орієнтований на широке коло користувачів і дозволяє ефективно адмініструвати події різного масштабу – від локальних семінарів до масових фестивалів. Однією з визначальних переваг платформи є її інтуїтивно зрозумілий інтерфейс, який спрощує процес налаштування параметрів заходу та його популяризації. Eventbrite забезпечує інтеграцію з каналами цифрових комунікацій, зокрема соціальними мережами та email-розсилками, що значно розширює потенційну аудиторію учасників. Крім того, функціонал платформи включає інструменти для автоматизованого надсилання нагадувань, а також аналітичні засоби у режимі реального часу, що сприяє прийняттю

обґрунтованих управлінських рішень на основі даних про динаміку продажів і структуру відвідуваності [4].

В свою чергу, Bizzabo – це комплексна цифрова платформа управління подієвою діяльністю, орієнтована на створення ефективного досвіду участі в очних, віртуальних і гібридних форматах. Її функціонал реалізовано у вигляді Event Experience Operating System (OS) – відкритої системи, що ґрунтується на використанні великого обсягу даних (data-rich platform) і надає організаторам заходів (Event Experience Leaders) інструменти для повноцінного адміністрування подій, активного залучення цільової аудиторії, розбудови професійних спільнот і досягнення стратегічних бізнес-результатів із дотриманням високих стандартів конфіденційності та кібербезпеки. Завдяки визнанню у звіті Forrester Wave™ як провідного рішення для B2B-менеджменту подій (2023), Bizzabo є надійним технологічним партнером для компаній світового рівня, зокрема представників Fortune 100. Платформа надає широкий спектр функцій, серед яких: динамічне формування цінової політики квитків, управління базами учасників, формування списків очікування, адаптивна генерація вебсайтів заходів, а також підтримка прямих відеотрансляцій для віртуальних і гібридних форматів. Однією з унікальних переваг Bizzabo є можливість створення брендovих мобільних застосунків (white-label apps), що дозволяє забезпечити єдиний візуальний стиль взаємодії з учасниками. Це сприяє формуванню послідовного брендингу та підвищенню впізнаваності організації. Потужний аналітичний інструментарій платформи дає змогу глибоко аналізувати поведінку учасників і результативність подій, що створює передумови для прийняття обґрунтованих управлінських рішень. Отже, Bizzabo є універсальним рішенням для професійного управління подіями на всіх етапах – від стратегічного планування до постаналітики [4].

В цілому, великі івенти, зокрема CES у Лас-Вегасі або Web Summit, демонструють успішні кейси застосування ШІ для прогнозування відвідуваності, управління людськими потоками та покращення безпеки за допомогою систем відеоаналітики [2].

В Україні впровадження штучного інтелекту в подієвий менеджмент має свої особливості, обумовлені як технологічними можливостями, так і викликами воєнного часу. Вітчизняні фестивалі, такі як Atlas Weekend або Одеський кінофестиваль, починають використовувати інструменти ШІ для аналізу аудиторії, автоматизації комунікації через чат-ботів та оптимізації роботи волонтерів. У умовах зростання кіберзагроз особливого значення набуває досвід європейських країн у застосуванні ШІ для захисту даних учасників масових заходів, як це робить UEFA під час великих футбольних чемпіонатів [3, 5].

Зауважу, вітчизняний ринок подієвого менеджменту потребує більш глибокого аналізу та адаптації міжнародних практик. На сьогодні існує дефіцит наукових досліджень, присвячених систематизації вітчизняного досвіду впровадження AI-рішень. Актуальним завданням є розробка стандартів використання штучного інтелекту, зокрема в сферах безпеки, обробки персональних даних та етичної взаємодії з відвідувачами. Досвід світових лідерів подієвої індустрії доводить, що застосування ШІ не лише підвищує ефективність організації заходів, але й створює додаткові можливості для залучення спонсорів та розвитку креативних індустрій. На думку Н. Якименко-Терещенко та колективу авторів, висококонкурентне середовище спонукає бізнес шукати інноваційні засоби залучення клієнтів. Причому інноваційні рішення мають бути спрямовані на вдосконалення не тільки основних, а й додаткових послуг [5].

Як зазначає Мисик В., розвиток івент-менеджменту в Україні відбувається більш повільними темпами порівняно з глобальними тенденціями у цій сфері. На сьогодні лише обмежена кількість підприємств інтегрує елементи івент-менеджменту у свою господарську діяльність як інструмент підтримки основного бізнес-процесу. У структурі більшості організацій відсутні спеціалізовані підрозділи або фахівці, відповідальні за організацію подій. На макрорівні, у порівнянні з провідними країнами світу, Україна поки що має менший досвід у реалізації масштабних культурних, соціальних та міжнародних подій. Водночас, вітчизняна івент-індустрія демонструє позитивну динаміку – на території України регулярно відбуваються різноманітні заходи, серед яких: музичні фестивалі, наукові симпозіуми, галузеві виставки, міжнародні саміти, освітні заходи, концерти, соціально-політичні ініціативи, економічні форуми тощо. Такі події виступають каталізаторами економічного зростання, розвитку міжнародних зв'язків, активізації соціально-культурної комунікації та підвищення рівня освітньої мобільності населення [3].

В той же час, міжнародна індустрія івент-менеджменту зазнала суттєвих трансформацій під впливом впровадження спеціалізованого програмного забезпечення. Згідно з аналітичними даними агентства Mordor Intelligence, цифрові платформи, які базуються на інноваційних технологічних рішеннях, кардинально змінюють як концепцію, так і організаційно-операційні моделі управління подіями. Обсяг світового ринку технологій та програмного забезпечення для івент-менеджменту у 2019 році становив 8,144 млрд доларів США, а його прогнозоване зростання до 2025 року має досягти 14,94 млрд доларів США із середньорічним темпом приросту 10,65% у період 2020–2025 років [5].

Системи управління подіями набули статусу технологічного стандарту як у великих корпораціях, так і в малих організаціях. Протягом останніх років спостерігається стійке зростання попиту на цифрові сервіси, зокрема мобільні додатки, з боку як професійних івент-менеджерів, так і незалежних організаторів, що свідчить про поступову інтеграцію цифрових інструментів у всі етапи життєвого циклу подій.

Зазначимо, сучасні технології штучного інтелекту трансформують галузь подієвого менеджменту, пропонуючи інноваційні рішення для організації, проведення та аналізу заходів. Нижче наведено основні напрями застосування ШІ у цій сфері (рис. 1).

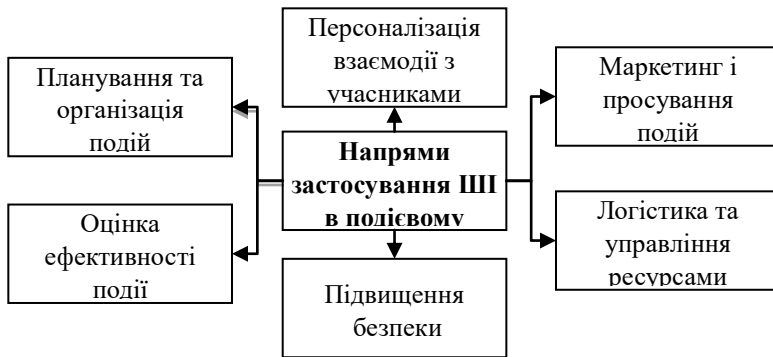


Рисунок 1 – Напрями застосування ШІ в подієвому менеджменті*
Джерело: побудовано автором

Зауважимо, штучний інтелект стає ключовим інструментом у подієвому менеджменті, пропонуючи рішення для автоматизації, персоналізації та підвищення ефективності на всіх етапах – від планування до пост-аналізу. Впровадження цих технологій дозволяє організаторам не лише оптимізувати витрати, але й створювати незабутній досвід для учасників. Майбутнє подієвої індустрії безпосередньо пов'язане з подальшим розвитком та адаптацією AI-рішень.

Таким чином, дослідження зарубіжного та вітчизняного досвіду застосування штучного інтелекту в подієвому менеджменті має не лише теоретичну цінність, але й практичне значення для формування інноваційної екосистеми організації подій в Україні. Подальший розвиток цього напрямку потребує тісної співпраці між технологічними компаніями, організаторами заходів та державними структурами для створення умов безпечного та ефективного використання AI-рішень.

Література:

- 1.Зеркіна О.О., Євстафєв С.М. Діджиталізація підприємництва в Україні: поняття та значення./ Економіка та суспільство Випуск №63/2024. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-63-52/>.
2. Дев'ять українських стартапів презентували на цьогорічному Web Summit у Бразилії. URL: <https://ms.detector.media/trendi/post/31865/2023-05-06-devyat-ukrainskykh-startapiv-prezentuvaly-na-tsogorichnomu-web-summit-u-brazylui/>
3. Мисик В.М. Вітчизняний та зарубіжний досвід формування і розвитку івент-менеджменту. Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку. 2021. № 3 (1), С. 29-50.
4. Програмне забезпечення для маркетингу заходів - Найпопулярніші застосунки. URL: <https://webcatalog.io/uk/apps/tag/event-marketing-software>
5. Якименко-Терещенко Н., Аніщенко А., Чайка Т., Вишняков О., Синько А. Зарубіжний і вітчизняний досвід інноваційних подієвих активностей у ресторанному бізнесі та гастрономічному туризмі. Journal of Innovations and Sustainability, 2022, том 6, №. 4, URL: <https://repository.kpi.kharkov.ua/server/api/core/bitstreams/55c01a0a-c9d7-47eb-a483-f7ce101e5f55/content>
6. Mordor Intelligence. Event management software market – growth, trends, forecasts (2020 – 2025) URL: <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/event-management-software-market>

Черній Олександр

студент гр. МЕВм-24 Хмельницького національного університету

Васильківський Дмитро

доктор економічних наук,

професор кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

ЦИФРОВІ ІНСТРУМЕНТИ ЯК ФАКТОР РОЗШИРЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ПРИСУТНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ХАРЧОВОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ

У сучасних умовах глобалізації світової економіки та посилення міжнародної конкуренції ключовим чинником успішного розвитку підприємств харчової промисловості стає здатність до швидкої адаптації та впровадження цифрових інструментів у виробничі, управлінські та збутові процеси [1]. Цифровізація розглядається не лише як елемент

технологічної модернізації, а як стратегічний інструмент формування конкурентних переваг і забезпечення виходу на нові міжнародні ринки [2].

Харчова промисловість відіграє важливу роль у структурі національної економіки України, формуючи значну частку експортного потенціалу. Водночас українські підприємства стикаються з жорсткими вимогами міжнародних ринків щодо якості продукції, безпечності, простежуваності походження та відповідності міжнародним стандартам [3]. Саме цифрові технології дозволяють забезпечити виконання цих вимог та інтеграцію підприємств у глобальні ланцюги створення вартості.

Серед ключових цифрових інструментів, що активно застосовуються у харчовій промисловості, слід виокремити Інтернет речей, великі дані, штучний інтелект, хмарні рішення та блокчейн-технології [4]. Використання IoT-сенсорів дає змогу здійснювати постійний моніторинг якості сировини, умов зберігання та транспортування продукції, що особливо важливо для експорту до країн ЄС і США [5]. Аналіз великих масивів даних дозволяє підприємствам прогнозувати попит, оптимізувати виробничі процеси та мінімізувати логістичні витрати [1].

Особливе значення для міжнародної діяльності харчових підприємств має впровадження цифрових систем простежуваності (traceability). Завдяки застосуванню блокчейн-технологій забезпечується прозорість усіх етапів руху продукції — від виробника до кінцевого споживача, що підвищує довіру іноземних партнерів та споживачів [2]. Цифрові платформи також сприяють автоматизації митних і сертифікаційних процедур, скорочуючи час виходу продукції на зовнішні ринки [3].

Важливим напрямом цифровізації є розвиток електронної комерції та цифрового маркетингу. Онлайн-канали збуту дозволяють харчовим підприємствам без значних капіталовкладень виходити на міжнародні ринки, розширювати клієнтську базу та формувати власні бренди на глобальному рівні [4]. Використання цифрових маркетингових інструментів, зокрема аналітики споживчої поведінки та персоналізованих пропозицій, підвищує ефективність просування української продукції за кордоном [5].

Разом з тим, цифрова трансформація харчової промисловості супроводжується низкою викликів. До них належать недостатній рівень цифрових компетенцій персоналу, обмежені фінансові ресурси, кіберзагрози та фрагментарність нормативно-правового забезпечення [1]. Подолання цих проблем потребує комплексного підходу, що включає державну підтримку цифрових інновацій, розвиток освітніх програм та активне залучення міжнародного досвіду [2].

Таким чином, цифровізація підприємств харчової промисловості виступає ключовим інструментом підвищення їх міжнародної конкурентоспроможності та розширення присутності на світових ринках [3]. Вона забезпечує підвищення якості продукції, оптимізацію бізнес-процесів та інтеграцію у глобальні цифрові екосистеми [4].

Отже, цифрові інструменти є стратегічним чинником розвитку підприємств харчової промисловості в умовах міжнародної конкуренції. Їх впровадження сприяє підвищенню прозорості, ефективності та інноваційності діяльності, що створює передумови для сталого виходу українських підприємств на нові міжнародні ринки та зміцнення експортного потенціалу країни [5].

Література:

1. Амоша О. І. Цифрова трансформація промисловості України : монографія. Київ : Інститут економіки промисловості НАН України, 2020. 312 с.
2. Григорак М. Ю. Цифровізація ланцюгів постачання в умовах глобалізації. *Економічний простір*. 2021. 168. С. 45–52.
3. Мельник А.О., Соловійова Т.М. Особливості застосування реінжинірингу бізнес-процесів на вітчизняних підприємствах. *Економічний форум* 2020. URL: [http: irbis-nbuv.gov.ua](http://irbis-nbuv.gov.ua)
4. Porter M. E. *The Competitive Advantage of Nations*. New York : Free Press, 2020. 896 p.
5. Schwab K. *The Fourth Industrial Revolutio*. Geneva : World Economic Forum, 2021. 192 p.

Напрями забезпечення економічної безпеки виробничих систем та розвитку економічної дипломатії за умов євроінтеграції

Безе Андрій

ст. гр. МЕМСм–25 Хмельницького національного університету

Яременко Оксана

кандидат економічних наук,

доцент кафедри міжнародних економічних відносин

Хмельницького національного університету

РОЛЬ МІЖНАРОДНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ У ФОРМУВАННІ ПОЛІТИКИ РИЗИК-МЕНЕДЖМЕНТУ

У сучасній глобальній економіці ефективне управління ризиками стало невід'ємним елементом стійкого розвитку держав і бізнесу. Часті фінансові, політичні та екологічні кризи продемонстрували необхідність створення єдиної системи міжнародних стандартів ризик-менеджменту, що дозволяють забезпечити стабільність ринків і довіру між країнами. Центральну роль у цьому процесі відіграють міжнародні організації, які формують правила, настанови й рекомендації для урядів, банків та транснаціональних корпорацій.

До нормативно-регуляторних організацій, що задають такі «правила гри», належать Міжнародний валютний фонд (МВФ) [4], Базельський комітет з банківського нагляду (BCBS) [2] та Організація економічного співробітництва і розвитку (ОЕСР) [6]. МВФ вже розробив стандарти фінансової прозорості (Fiscal Transparency Code), програми оцінювання фінансового сектору (FSAP) [4] і стандарти статистичної звітності (SDDS), що визначають вимоги до управління державними фінансами й макроекономічними ризиками. Базельський комітет встановив глобальні норми для банківської системи – Базельські угоди I–III [2], які регулюють банківські вимоги до норми апіталу, ліквідності та кредитного ризику, а рекомендації ОЕСР охоплюють корпоративне управління, антикорупційні принципи та фінансову прозорість [6].

Координуючі організації, серед яких Світовий банк [5] і ООН через управління UNDRR [7], реалізують практичну політику ризик-менеджменту. Світовий банк фінансує програми підвищення стійкості фінансових систем, розробку антикризових стратегій і підтримує країни, що розвиваються [5]. UNDRR координує Сендайську рамкову програму зі зниження ризиків катастроф [7], спрямовану на розвиток систем раннього попередження та кризового реагування.

Важливою складовою міжнародного регулювання є створення єдиних стандартів ризик-менеджменту. Універсальний стандарт на кшталт ISO 31000:2018 [1] визначає основні принципи інтегрованості, адаптивності й постійного вдосконалення управління ризиками та використовується в більшості галузей економіки. Стандарт COSO ERM (2017) [3] забезпечує інтеграцію ризиків у стратегічне планування й корпоративне управління підприємствам, тоді як Базельські угоди [2] та Кодекс фінансової прозорості МВФ [4] регулюють фінансову сферу на макроекономічному рівні – держав і банків.

Міжнародні організації впливають не лише на державну, а й на корпоративну політику. На державному рівні їх рекомендації допомагають формувати стратегії економічної безпеки, створювати центри управління ризиками при міністерствах фінансів, підвищувати якість бюджетного планування та фінансової звітності. У приватному секторі міжнародні стандарти стимулюють компанії до впровадження так званих систем Enterprise Risk Management (ERM) [3], що забезпечують прозорість, ефективність і стійкість бізнес-процесів.

Таким чином, міжнародні організації формують глобальну екосистему ризик-менеджменту, яка поєднує в собі як нормативне регулювання і фінансову підтримку, так і практичне впровадження. Їхня діяльність сприяє зміцненню фінансової стабільності, розвитку культури управління ризиками та підвищенню довіри між країнами, що є ключовою умовою сталого економічного розвитку в умовах глобальної невизначеності.

Література:

8. Управління ризиками відповідно до стандарту ISO 31000:2018. QualityExpert. URL: <https://qualityexpert.com.ua/articles/657421-upravlinnya-ryzykamy-vidpovidno-do-standartu-iso-310002018>.
9. Basel Committee on Banking Supervision. Bank for International Settlements. URL: <https://www.bis.org/bcbs/charter.htm>.
10. Enterprise Risk Management: Integrating with Strategy and Performance. COSO ERM. URL: <https://www.coso.org/guidance-erm>.
11. Fiscal Transparency Code and Financial Sector Assessment Program (FSAP). International Monetary Fund. URL: <https://www.imf.org/en/Publications/fssa>.
12. Managing Risk for Development: From Crisis Fighting to Systematic Risk Management. World Bank Group. URL: <https://www.worldbank.org/en/news/feature/2013/10/06/Managing-risk-for-development-From-crisis-fighting-to-systematic-risk-management>.

13. Principles of Corporate Governance. Organisation for Economic Co-operation and Development. URL: <https://www.oecd.org/en/topics/corporate-governance.html>.

14. Sendai Framework for Disaster Risk Reduction 2015–2030. United Nations Office for Disaster Risk Reduction (UNDRR). URL: <https://www.un.org/ldcportal/content/united-nations-office-disaster-risk-reduction-undrr>.

Лепетун Ірина

ст. гр. МЕМ-21 Хмельницького національного університету

Нижник Віктор

доктор економічних наук,

професор кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

НАЦІОНАЛЬНІ ЕКОНОМІЧНІ ІНТЕРЕСИ УКРАЇНИ ТА ШЛЯХИ ЇХ ДОСЯГНЕННЯ В УМОВАХ ВІЙНИ

Національні економічні інтереси України визначаються її потребами у забезпеченні сталого розвитку, підвищенні добробуту громадян, інтеграції до світової економічної системи та, найголовніше, гарантуванні економічної безпеки і суверенітету. В умовах повномасштабної агресії традиційні підходи до реалізації цих інтересів зазнали кардинальних змін. Війна трансформувала всі сфери економічного життя, поставивши на перший план завдання виживання держави, підтримки обороноздатності та забезпечення макрофінансової стабільності.

В умовах війни ієрархія економічних інтересів зазнає змін. Якщо в мирний час акцент робиться на зростанні ВВП, інноваціях та конкурентоспроможності, то під час воєнного стану домінуючими стають:

- економічна безпека: забезпечення функціонування критичної інфраструктури, енергосистеми, логістичних ланцюгів та продовольчої безпеки;

- фінансування оборони: мобілізація всіх можливих ресурсів для потреб Збройних Сил України;

- макрофінансова стабільність: утримання інфляції під контролем, стабілізація курсу національної валюти та забезпечення безперервного функціонування банківської системи;

- соціальний захист: підтримка внутрішньо переміщених осіб, ветеранів та найбільш вразливих верств населення.

Реалізація економічних інтересів України стикається з низкою критичних викликів:

- масштабні руйнування: знищення виробничих потужностей, інфраструктури, житлового фонду та аграрних угідь;

- бюджетний дефіцит: значний розрив між доходами державного бюджету та зростаючими видатками на оборону та соціальну сферу, що вимагає постійної зовнішньої фінансової допомоги;

- людський капітал: відтік кваліфікованої робочої сили за кордон, мобілізація працездатних громадян та зростання безробіття;

- логістичні обмеження: блокування морських портів, що ускладнює експорт ключових товарів (зерно, метал), збільшує витрати та подовжує терміни доставки.

Для ефективного захисту національних економічних інтересів в умовах війни необхідно застосовувати комплексний підхід:

- міжнародна фінансова підтримка: активна дипломатична робота із залучення грантів, кредитів та інвестицій від міжнародних партнерів (МВФ, Світовий банк, ЄС, США);

- стимулювання внутрішнього виробництва: запровадження програм пільгового кредитування для бізнесу, що переорієнтується на виробництво товарів військового призначення та критичного імпортозаміщення;

- розвиток альтернативної логістики: розширення пропускної спроможності західних прикордонних переходів, використання дунайських портів та «шляхів солідарності» з ЄС;

- інвестиції у відбудову «тут і зараз»: пріоритетне відновлення критичної інфраструктури, що забезпечує життєдіяльність економіки та обороноздатність країни.

Національні економічні інтереси України в умовах війни полягають у забезпеченні здатності держави чинити опір агресору, підтримувати соціально-економічну стабільність та створити фундамент для післявоєнної відбудови. Досягнення цих інтересів вимагає консолідації зусиль уряду, бізнесу, міжнародних партнерів та всього суспільства. Адаптація економічної політики, використання інструментів міжнародної підтримки та стимулювання внутрішнього потенціалу є ключовими факторами забезпечення економічного суверенітету та перемоги України.

Література:

1. Закон України «Про основи національної безпеки України» від 19.06.2003 № 964-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/964-15>

2. Стратегія економічної безпеки України на період до 2025 року, затверджена Указом Президента України від 11.03.2021 № 91/2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0048525-21>

3. Власюк О. С. Національні економічні інтереси: сутність, формування, механізм реалізації : монографія. К. : НІСД, 2017. 248 с.

4. Яременко О. Ф. Особливості забезпечення економічної безпеки підприємств: комплаєнс підхід. *Вісник Хмельницького національного університету. Серія: Економічні науки*, 2023, № 5, с. 140–145. URL: <http://journals.khnu.km.ua/vestnik/?cat=84>

5. Ключові фактори економічної безпеки України в контексті післявоєнного відновлення / Яременко О.Ф., Мудра Я.А. Електронний науково-практичний журнал «Інфраструктура ринку». Причорноморський науково-дослідний інститут Економіки та інновацій. Видавничий дім «Гельветика». Випуск 81. 2024. С.89-95

Олексюк Валентин

ст. гр. МЕВ-21 Хмельницького національного університету

Мельник Альона

доктор економічних наук,

професор кафедри міжнародних економічних відносин

Хмельницького національного університету

СУЧАСНА РОЛЬ ЕКОНОМІЧНОЇ ДИПЛОМАТІЇ В УКРАЇНІ

Економічна дипломатія відіграє критично важливу роль у системі зовнішньої політики України, особливо в умовах повномасштабної війни та повоєнного відновлення. Вона є ключовим інструментом для залучення іноземних інвестицій, просування українського експорту на нові ринки, забезпечення фінансової підтримки від міжнародних партнерів та лобіювання економічних інтересів держави на світовій арені. У доповіді проаналізовано сучасну роль економічної дипломатії та окреслено її пріоритетні напрямки в контексті європейської інтеграції та глобальних викликів.

Традиційна дипломатія сьогодні доповнюється потужним економічним компонентом. Для України, яка переживає безпрецедентні виклики безпеки та економіки, ефективна економічна дипломатія є не просто допоміжним інструментом, а однією з основних рушійних сил виживання та розвитку. Вона спрямована на використання зовнішньополітичних ресурсів для вирішення внутрішніх економічних

завдань. Актуальність теми зумовлена необхідністю максимальної мобілізації міжнародної фінансової та інвестиційної підтримки для забезпечення стійкості держави та реалізації масштабних проєктів відновлення України [3].

Сучасна роль економічної дипломатії в Україні

Роль економічної дипломатії України значно трансформувалася за останні роки і наразі охоплює декілька ключових аспектів:

1. Забезпечення фінансової стійкості та залучення допомоги. Першочерговим завданням є робота з міжнародними фінансовими інституціями (МВФ, Світовий банк, ЄБРР) та країнами-партнерами для отримання макрофінансової допомоги, що є критично важливим для фінансування бюджетних потреб під час війни.

2. Просування експорту та диверсифікація ринків. В умовах блокування традиційних логістичних шляхів (морські порти) економічна дипломатія активно працює над створенням альтернативних «шляхів солідарності» (Solidarity Lanes) через країни ЄС, а також над розширенням присутності українських товарів на ринках Азії, Африки та Америки [4].

3. Залучення інвестицій у відновлення. Післявоєнне відновлення України потребуватиме трильйонів доларів. Економічна дипломатія працює над створенням привабливого інвестиційного клімату, гарантій для інвесторів (наприклад, через MIGA) та презентацією конкретних проєктів на міжнародних конференціях, таких як Ukraine Recovery Conference [2].

4. Лобіювання інтересів та санкційна політика. Важливим елементом є робота з партнерами щодо посилення санкційного тиску на агресора, а також захист інтересів українського бізнесу за кордоном та усунення торговельних бар'єрів.

Економічна дипломатія є життєво важливим інструментом забезпечення національних інтересів України в умовах сучасних глобальних викликів. Її ефективність прямо впливає на стійкість економіки країни та успіх повоєнного відновлення. Подальший розвиток цього напрямку вимагає тісної координації між Міністерством закордонних справ, Міністерством економіки, профільними асоціаціями та приватним сектором для досягнення синергії зусиль на міжнародній арені.

Література:

1. Ващук О. В. Економічна дипломатія України в умовах нового світового порядку : дис. ... доктора філософії : 292 «Міжнародні економічні відносини». Тернопіль : Західноукраїнський національний університет, 2024. 248 с.

2. Dumanska, I. Impact of human capital losses in IT entrepreneurship on the post-war recovery of Ukraine's economy. *Innovation and Sustainability*, 2024, 4: 22-29. <https://doi.org/10.31649/ins.2024.4.22.29>

3. Українська призма: Зовнішня політика 2023 : аналіт. дослідж. / ГО «Рада зовнішньої політики «Українська призма» ; Фонд ім. Ф. Еберта. Київ : Вістка, 2024. 336 с.

4. Yaremenko O. The role of diplomacy in ensuring the international security of the country: the economic aspect. In: *Globalisation processes in the world economy: problems, trends, prospects*. Collective monograph. Riga: Baltija Publishing, 2023, pp. 302–322. URL: <http://baltijapublishing.lv/omp/index.php/bp/catalog/book/418>

5. Юридичний науковий електронний журнал. 2024. № 6. URL: http://lsej.org.ua/6_2024/15.pdf (дата звернення: 02.12.2025).

Стельмах Ангеліна

ст. гр. МЕВм-21 Хмельницького національного університету

Нижник Віктор

доктор економічних наук,

професор кафедри міжнародних економічних відносин

Хмельницького національного університету

ЕКОНОМІЧНА ДИПЛОМАТІЯ: СУЧАСНІ ВИКЛИКИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

Економічна дипломатія є невід'ємною складовою зовнішньої політики будь-якої держави, спрямованою на забезпечення її національних економічних інтересів. В умовах глобалізації та посилення міжнародної конкуренції її роль значно зростає. Для України, яка визначила європейську інтеграцію своїм стратегічним пріоритетом, ефективна економічна дипломатія стає критично важливим інструментом для інтеграції в єдиний ринок ЄС (який налічує понад 450 мільйонів споживачів) та забезпечення сталого економічного розвитку.

Економічна дипломатія передбачає використання дипломатичних інструментів для просування економічних цілей держави, зокрема залучення інвестицій, підтримки експорту, усунення торговельних бар'єрів та забезпечення економічної безпеки.

В умовах євроінтеграції цей процес набуває специфічних рис:

– гармонізація законодавства: дипломатичні зусилля спрямовуються на адаптацію національних норм і стандартів до вимог ЄС;

– доступ до ринку: використання Угоди про асоціацію та зони вільної торгівлі (ЗВТ) як основи для розширення торговельних зв'язків;

– інституційна взаємодія: побудова ефективної співпраці з інституціями ЄС та країнами-членами на різних рівнях;

Процес євроінтеграції України відбувається на тлі безпрецедентних викликів:

– війна та її наслідки: повномасштабне вторгнення РФ спричинило руйнування логістичних маршрутів, виробничих потужностей, дефіцит робочої сили та величезні соціально-економічні втрати. Економічна дипломатія має активно працювати над залученням фінансової допомоги, інвестицій у відбудову та забезпеченням стійкості економіки;

– глобальна конкуренція та протекціонізм: незважаючи на зобов'язання в рамках СОТ, країни все частіше вдаються до порушень правил торгівлі. Це вимагає від українських дипломатів активного захисту національних виробників на міжнародній арені;

– енергетична безпека: забезпечення стабільності енергопостачання та інтеграція української енергосистеми до європейської мережі є ключовим викликом в умовах постійних атак на інфраструктуру;

– кадрова політика: існує потреба у висококваліфікованих кадрах, які володіють як дипломатичними навичками, так і глибокими знаннями міжнародних економічних відносин та специфіки функціонування ринку ЄС.

Для ефективної роботи в нових умовах необхідна перебудова системи економічної дипломатії України:

– проактивна підтримка експорту: створення дієвого експортно-кредитного агентства та використання торговельних місій за кордоном для пошуку нових ринків збуту в ЄС.

– «Дипломатія відбудови»: пріоритетне залучення іноземних інвестицій у ключові сектори економіки та інфраструктурні проекти, пов'язані з післявоєнним відновленням.

– регіональна торговельна дипломатія: посилення співпраці на рівні регіонів та використання досвіду країн-партнерів з ЄС для розвитку транскордонної торгівлі.

– цифрова дипломатія: активне використання цифрових інструментів та штучного інтелекту для аналізу ринків, просування іміджу країни та налагодження бізнес-контактів.

Економічна дипломатія України в умовах євроінтеграції стикається з численними викликами, які вимагають швидкої адаптації та впровадження нових підходів. Перехід від традиційного співробітництва

до повної інтеграції в єдиний ринок ЄС вимагає посилення інституційної спроможності, проактивного захисту національних інтересів, залучення інвестицій у відбудову та модернізацію економіки. Ефективна економічна дипломатія є ключовою запорукою успішної реалізації європейського вибору України та забезпечення її економічної безпеки.

Література:

1. Шаров О. М. Економічна дипломатія: основи, проблеми та перспективи : монографія. Київ : НІСД, 2019. 247 с.
2. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. *Офіційний вісник України*. 2014. № 76. С. 23-68.
3. Поручника А. М., Захарова О. А. Економічна дипломатія як детермінанта економічного прогресу України в умовах глобалізації. К. : КНЕУ, 2022. 354 с.
4. Офіційний вебпортал Урядового офісу координації європейської та євроатлантичної інтеграції України. URL: <http://eu-ua.kmu.gov.ua>.
5. Економічні ефекти дезінтеграційного процесу Brexit у торгівлі/? Електронне наукове фахове видання «Східна Європа: економіка, бізнес та управління». 2021. №3 (30). URL: <http://www.easterneurope-ebm.in.ua/index.php/vipusk-30-2021>
6. Yaremenko O. The role of diplomacy in ensuring the international security of the country: the economic aspect. In: *Globalisation processes in the world economy: problems, trends, prospects*. Collective monograph. Riga: Baltija Publishing, 2023, pp. 302–322. URL: <http://baltijapublishing.lv/omp/index.php/bp/catalog/book/418>

Інноваційно-інвестиційний розвиток економіки України та її інтеграція у світовий економічний простір

Вергелес Валерія

ст. гр. МЛМС-24-1 Хмельницького національного університету

Мудра Ярослава

кандидат економічних наук,

доцент кафедри міжнародних економічних відносин

Хмельницького національного університету

АГРАРНИЙ СЕКТОР УКРАЇНИ ЯК ДРАЙВЕР ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Аграрний сектор України посідає ключове місце в економіці країни, забезпечуючи значну частку валового внутрішнього продукту, експортних надходжень та продовольчої безпеки. За експертними оцінками, аграрна сфера формує близько 10–12% ВВП, а понад 17% зайнятого населення працює саме в сільському господарстві. Водночас аграрний сектор є провідним експортно-орієнтованим сегментом, здатним генерувати валютні надходження, що особливо важливо в умовах зовнішньоекономічної нестабільності.

Історія розвитку аграрного експорту в Україні демонструє адаптивність і стійкість галузі до різноманітних внутрішніх та зовнішніх викликів. У період з 2010 по 2013 рік спостерігалось стабільне зростання експорту, основу якого становили зернові та олійні культури, а також продукція тваринництва. Після 2014 року, у зв'язку з анексією Криму та початком воєнних дій на Сході, експортний курс країни зазнав змін – почалася переорієнтація на нові ринки збуту. Вже до 2019 року експорт сільгосппродукції досяг рекордного рівня, хоча пандемія COVID-19 у 2020-2021 роках створила серйозні логістичні бар'єри. Однак, навіть попри війну, аграрний сектор забезпечує суттєве зростання експорту до країн ЄС, обсяг якого досягнув 59% у період 2022-2023 років, а у 2024 році – фактично відновив обсяг довоєнного рівня (24,5 млрд дол США) [1].

Інвестиційна привабливість аграрного сектору України зумовлена кількома чинниками. Зокрема, вигідне географічне розташування між ЄС і Азією, наявність 30% світових запасів чорноземів, відкриття ринку землі з 2021 року, зростання експорту та участь у ЗВТ створюють позитивне середовище для залучення як внутрішніх, так і зовнішніх інвесторів. Водночас галузь стикається з викликами – геополітичною нестабільністю,

інституційними бар'єрами та недосконалістю інфраструктури. Розвиток технологій є одним із визначальних факторів підвищення ефективності агросектору [4].

Використання інновацій в межах AgroTech – дрони, сенсори, Big Data, платформи для точного землеробства, автоматизація процесів, біотехнології, моніторинг полів через IT-рішення – усе це вже приносить зростання продуктивності на 20-30%. Вища якість продукції та врожайність є прямим наслідком впровадження цих підходів [3].

Попри значний потенціал, український аграрний експорт має низку проблем. Це, перш за все, геополітична нестабільність, пов'язана з війною, економічними санкціями, блокадами портів. До цього додаються технічні обмеження, зношеність техніки, слабка інфраструктура, зокрема зберігання і логістика. Бюрократичні перепони, складність сертифікації продукції, конкуренція на світових ринках, залежність від погодних умов і змін клімату, а також низька частка продукції з високою доданою вартістю є стримуючими факторами.

Щоб підвищити конкурентоспроможність аграрної продукції, слід зосередитися на впровадженні міжнародних стандартів якості, розвитку органічного виробництва, інноваціях та модернізації. Важливим напрямом є збільшення переробки сировини – зокрема виробництво олії, соків, молочної продукції, що сприятиме зростанню доданої вартості. Необхідна модернізація логістичної інфраструктури: склади, холодильні ланцюги, зерносховища, логістичні хаби та цифрові платформи для координації поставок [2].

Перспективи аграрного експорту України зосереджені на розвитку переробленої продукції, органічного виробництва, розширенні поставок до нових регіонів – Азії, Близького Сходу, Африки. Також особливу увагу слід приділяти біоенергетичним продуктам і новітнім агротехнологіям, які забезпечать стійкість галузі в умовах змінного клімату та жорсткої конкуренції.

Література:

1. Державна служба статистики України. Офіційний сайт: URL:<https://www.ukrstat.gov.ua> (<https://www.ukrstat.gov.ua/>).
2. Міністерство аграрної політики та продовольства України. Офіційний сайт. URL:<https://minagro.gov.ua> (<https://minagro.gov.ua/>).
3. Національний науковий центр «Інститут аграрної економіки». Офіційний сайт. URL:<https://iae.org.ua> (дата звернення 15.05.2025).
4. Європейська Комісія – Платформа Access2Markets. URL:<https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets> (дата звернення 12.05.2025).

Мартьянова Анастасія
ст. гр. МЕВМ – 24 Хмельницького національного університету
Нижник Ірина
кандидат економічних наук,
доцент кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

ПРОБЛЕМИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТНИХ ПЕРЕВАГ ГЛОБАЛЬНИХ МІЖНАРОДНИХ КОРПОРАЦІЙ

Запропонована Адамом Смітом концепція вільної торгівлі передбачала, що найбільш розвинені країни виготовляють сучасні товари, ресурси для виробництва, яких постачають менш розвинені країни. І ця тенденція вкотре підтверджується часом і міжнародною торгівлею. Цього правила дотримуються і глобальні міжнародні корпорації, які дбають постійно про власну конкурентоспроможність та конкурентні переваги по відношенню до корпорацій-конкурентів. Однак деякі менш розвинуті країни, використовуючи інвестиції, змогли інтегруватися в світову економіку і довели свою спроможність конкурувати, а особливо коли в цих країнах функціонують глобальні міжнародні корпорації. На зазначені процеси впливають ряд факторів, до яких слід віднести:

1. Надання іноземних інвестицій такими світовими інститутами, як МВФ, Світовий Банк, ЄБРР та іншими.
2. Надання допомоги у розробці корисних копалин і спільний видобуток та їх реалізація.
3. Відкриття нових можливостей логістики у транспорті, контейнерних перевезеннях на всіх видах транспорту.
4. Мобільність кредитування та капіталовкладень для державних та приватних банків, які отримують з цього прибутки [1].

На сьогодні глобальні компанії організовують свій бізнес більшою мірою у високорозвинених країнах, хоча економічна їх діяльність ускладнилась і урізноманітнилась, зменшилися торгівельні бар'єри, з'явилися нові ринки в Азії, Африці. Отже, процеси прийняття рішень у глобальних компаніях помітно ускладнилися в результаті динамічності ринків, змінилися основні виробничі витрати. Не менш другорядною проблемою залишається розрахунок рентабельності та ефективності капіталовкладень. Залишається актуальним переміщення складальних, малокваліфікованих процесів в країни з дешевою робочою силою. Створені конгломерати дозволяють значно економити витрати і отримувати більші прибутки міжнародним глобальним корпораціям. Але одна із проблем, яка турбує сучасні корпорації полягає у вирішенні

головного питання виробляти чи ні, ту чи іншу продукцію. Часто стає не вигідно виробляти комплектуючі на основних підприємствах. Через те, часто використовується глобальними корпораціями для підвищення власних конкурентних переваг постачання комплектуючих виробів за субконтрактами [2].

Глобалізація створює проблеми, пов'язані із технологіями виготовлення; інтенсифікація виробництва товарів відбувається завдяки передачі і трансферу технологій виробництва товарів. Це також суттєво впливає на рівень конкурентоспроможності глобальних міжнародних корпорацій.

Завдяки передачі технологій змінилися й умови для здійснення національних політик держав, і отже зміна акценту у виробництві з виготовлення матеріаломісткої продукції на продукцію, засновану на інформаційних технологіях, в перспективі дозволить таким глобальним корпораціям значно конкурувати на глобальних ринках.

Попри дані проблеми концепції розвитку глобальної економіки потребують доопрацювання і певних змін. Наразі розробляються моделі майбутнього світового порядку, які з поміж конкретних пропозицій зі сторони глобальних корпорацій мають враховувати й політичне бачення цих процесів країнами – світовими лідерами [3].

Відомо, що фундаментальні зміни технологій приведуть будь-яку країну до інтеграції та взаємозалежності. Це, в принципі, вже відбувається і через те, міжнародні інституції і глобальні міжнародні корпорації мають розробити пропозиції щодо майбутнього світового порядку, і виходячи з цього кожна глобальна корпорація має розробляти заходи по подоланню проблем у підвищенні конкурентоспроможності та напрями розробки і досягнення конкурентних переваг [5].

До головних проблем глобальних корпорацій слід віднести те, що:

1. Наявність новітніх інформаційних технологій призвело до нового міжнародного поділу праці, що призведе до створення економічної багатополярності.

2. Нова глобальна економіка пов'язана з впровадження новітніх ідей, які фінансуються країнами за рахунок прямих іноземних інвестицій.

3. Залучення інвесторів за рахунок надання їм короткострокових переваг, орієнтованих на використанні дешевої робочої сили та сировини.

Література:

1. Гаврилишин Б. Дорогокази в майбутнє. Доповідь Римському клубу. – К. Основи, 2023. – 26 с .

2. Globalization of Industry–Overview and Sector Reports. OECD, 2021. – 263p.
3. FT. Mastering Global Business Research. L., GB, 2023. – p.10.
4. Зміни кон'юнктурних чинників ринку авіаційних перевезень в Європейському Союзі під впливом пандемії COVID-19 // Електронний науково-практичний журнал «Інфраструктура ринку». 2021. Вип. 60. С.8-12. URL: <http://www.market-infr.od.ua/uk/60-2021>
5. Яременко, О. Інтегроване управління міжнародними ризиками в корпораціях: стандарти, моделі та механізми корпоративної стійкості. *Сталий розвиток економіки*, 2025, № 5(56), с. 524–531. DOI: <https://doi.org/10.32782/2308-1988/2025-56-72>

Міракін Василь

аспірант спеціальності «Економіка» Хмельницького
національного університету

Васильківський Дмитро

доктор економічних наук, професор кафедри міжнародних
економічних відносин

Хмельницького національного університету

**НАПРЯМИ ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ РОЗВИТКУ
КООПЕРАТИВНИХ ВІДНОСИН В АГРАРНІЙ СФЕРІ**

Аграрний сектор відіграє ключову роль у формуванні продовольчої безпеки держави, забезпеченні експортного потенціалу та соціально-економічного розвитку сільських територій. В умовах структурних трансформацій економіки України, євроінтеграційних процесів та післявоєнного відновлення особливої актуальності набуває розвиток кооперативних відносин в аграрній сфері, які здатні підвищити конкурентоспроможність малих і середніх сільськогосподарських виробників [1].

Кооперація в аграрному секторі розглядається як ефективний інструмент об'єднання ресурсів, зниження транзакційних витрат, покращення доступу до ринків збуту, фінансових ресурсів та інноваційних технологій. Разом з тим, в Україні кооперативний рух розвивається повільними темпами, що зумовлено недостатнім рівнем державної підтримки, обмеженим доступом до фінансування, низькою довірою між суб'єктами господарювання та недосконалістю інституційного середовища [2].

Державна підтримка розвитку кооперативних відносин в аграрній сфері повинна мати комплексний та системний характер. Одним із ключових напрямів є формування сприятливої нормативно-правової бази, яка б чітко регламентувала діяльність сільськогосподарських кооперативів, спрощувала процедури їх створення та функціонування, а також забезпечувала правовий захист їх учасників. Гармонізація національного законодавства з європейськими стандартами сприятиме інтеграції українських аграрних кооперативів у міжнародні ланцюги доданої вартості [3].

Важливим напрямом державної підтримки є фінансово-кредитне стимулювання аграрної кооперації. Йдеться про надання пільгових кредитів, грантів, часткову компенсацію вартості техніки та обладнання, а також запровадження державних гарантій за кредитами для кооперативів. Такі інструменти дозволяють зменшити фінансові ризики, підвищити інвестиційну привабливість кооперативних об'єднань та стимулювати їх інноваційний розвиток [4].

Окрему увагу слід приділяти інформаційно-консультаційній та освітній підтримці. Держава має сприяти розвитку системи дорадництва, підвищенню рівня економічної та управлінської компетентності учасників кооперативів, популяризації успішних вітчизняних і зарубіжних практик аграрної кооперації. Це сприятиме формуванню довіри між сільськогосподарськими виробниками та поширенню кооперативної моделі господарювання [1].

Суттєвим напрямом державної підтримки є стимулювання збутової та експортної діяльності аграрних кооперативів. Участь у державних і міжнародних програмах просування продукції, підтримка сертифікації відповідно до міжнародних стандартів якості, розвиток логістичної та ринкової інфраструктури дозволяють кооперативам ефективніше виходити на внутрішні та зовнішні ринки [5].

У сучасних умовах цифровізації економіки держава також повинна підтримувати впровадження цифрових платформ та інноваційних рішень у діяльність аграрних кооперативів. Це забезпечує прозорість управління, спрощує комунікацію між учасниками та підвищує ефективність господарської діяльності [2].

Отже, розвиток кооперативних відносин в аграрній сфері потребує цілеспрямованої та комплексної державної підтримки, що поєднує правові, фінансові, освітні та інноваційні інструменти. Реалізація зазначених напрямів сприятиме підвищенню конкурентоспроможності аграрного сектору, сталому розвитку сільських територій та зміцненню економічної безпеки України.

Література:

1. Гайдучкий П. І. Аграрна політика України в умовах євроінтеграції. *Економіка АПК*. 2019. № 11. С. 5–14.
2. Саблук П.Т., Месель-Веселяк В.Я. Розвиток сільськогосподарської кооперації в Україні. Київ : ННЦ «ІАЕ», 2020. 312 с.
3. Шубравська О. В. Інституційні засади розвитку аграрних кооперативів. *Економічна теорія*. 2021. № 3. С. 64–73.
4. Мельник А.О., Захарова Ю.І. Аналіз методів оцінки фінансового стану підприємства. *Східна Європа: економіка, бізнес*. 2020. URL: <http://irbis-nbuv.gov.ua>
5. FAO. Agricultural cooperatives and rural development. Rome: FAO, 2022, access mode: <https://www.fao.org>. – Title from the screen.

Онищук Олексій

ст. гр. МЕМСм–24 Хмельницького національного університету

Скиба Галина

старший викладач кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

СВІТОВІ ТЕНДЕНЦІЇ У РОЗВИТКУ СТАЛОГО ІНВЕСТИВАННЯ (ЄС, США, ЯПОНІЯ)

Сталий інвестиційний ринок у 2020-х роках перетворився на ключовий напрям фінансової політики розвинених держав. Попри макроекономічну турбулентність і політичні коливання, обсяги активів, що управляються з урахуванням принципів ESG, зберігають зростаючу динаміку. За даними Morningstar (2025), у другому кварталі 2025 р. чисті припливи коштів до глобальних сталих фондів сягнули 4,9 млрд дол. США, а загальна вартість активів перевищила 3,5 трлн дол. Це свідчить про стійкий інтерес інвесторів до довгострокових стратегій навіть за умов невизначеності [4].

Європейський Союз залишається світовим лідером у формуванні нормативної бази сталого фінансування. Регуляторна рамка Євросоюзу ґрунтується на взаємопов'язаних документах - Таксономії сталих видів діяльності, Регламенті SFDR та Директиві CSRD / ESRS. У 2025 р. Європейська комісія розпочала процедуру перегляду SFDR із метою уточнення дефініцій і категоризації інвестиційних продуктів, що має зменшити ризики «зеленого камуфляжу» [1; 2]. Паралельно впроваджується система нефінансової звітності CSRD, яка зобов'язує

великі компанії розкривати перевірені показники впливу на довкілля, соціум та управління [3].

Таким чином, ЄС переходить від етапу формального маркування інструментів до практики вимірюваного впливу, де ключову роль відіграє достовірність даних і аудит результатів. Це підтримує стабільність припливів капіталу в європейські сталі фонди, навіть коли інші регіони фіксують відпливи [4].

На відміну від ЄС, американський ринок сталого інвестування характеризується поєднанням високої частки приватного капіталу й політичних суперечностей. У 2024-2025 рр. значний резонанс викликало призупинення реалізації правила SEC щодо кліматичних розкриттів, що засвідчило регуляторну невизначеність [6; 7]. Водночас Сполучені Штати залишаються другим за масштабом ринком сталих активів у світі – їхня сукупна вартість оцінюється у трильйони доларів [10].

Ринкові тенденції демонструють переналаштування фокусу з «етичних» стратегій на фінансово суттєві фактори: великі інституційні інвестори інтегрують ESG-ризики в моделі управління портфелем, акцентуючи на переході до низьковуглецевих технологій і підвищенні прозорості постачальницьких ланцюгів [5]. Такий підхід сприяє поступовому переходу від політизованої риторики до прагматичної оцінки довгострокових ризиків.

Японська модель вирізняється орієнтацією на перехідне фінансування (transition finance) - підтримку секторів, які поступово декарбонізуються. У 2025 р. Міністерство економіки, торгівлі та промисловості (METI) оприлюднило оновлені Basic Guidelines on Climate Transition Finance, що конкретизують критерії відбору проєктів і зв'язок інвестицій із дорожніми картами декарбонізації [8]. Регулятор також оголосив про імплементацію стандартів ISSB для публічних компаній TSE-Prime, що узгоджує японський ринок із глобальними вимогами [9]. У результаті Японія позиціонує себе як міст між «традиційними» і «зеленими» фінансами, стимулюючи розвиток технологій у промисловості та створення капіталу для переходу до кліматичної нейтральності до 2050 р.

Порівняльний аналіз показує, що три провідні економічні моделі сталого інвестування - європейська, американська та японська - мають спільну мету забезпечення балансу між прибутковістю, соціальною відповідальністю та екологічною стійкістю, але реалізують її різними інструментами.

Європейський Союз формує нормативно-інституційну основу, зосереджену на деталізації стандартів розкриття, перевірці достовірності звітності та запровадженні єдиної Таксономії сталих видів діяльності.

Його підхід вирізняється високим рівнем регуляторної узгодженості та орієнтацією на системну інтеграцію сталих критеріїв у фінансову політику держав-членів. Це робить європейський ринок взірцем для імплементації ESG-принципів у глобальних масштабах.

США, навпаки, демонструють ринкову глибину й динамізм, поєднуючи приватні ініціативи з політичними дискусіями щодо доцільності ESG. Попри хвилю впливів капіталу та спроби обмежити нормативне втручання, американські інвестори активно впроваджують підходи, засновані на оцінці фінансової суттєвості екологічних і соціальних ризиків. Ринок США стає лабораторією фінансових інновацій - від перехідних облігацій і кліматичних деривативів до тематичних фондів з орієнтацією на низьковуглецеві технології та корпоративну відповідальність.

Японія ж пропонує «перехідну модель» сталого фінансування, орієнтовану на поступову декарбонізацію традиційних галузей через механізми transition finance. Її підхід базується на довгострокових секторальних дорожніх картах, інтеграції національних стандартів зі світовими (ISSB) та стимулюванні технологічних інновацій у промисловості. Це дозволяє уникнути різких структурних зламів і водночас забезпечити поступове наближення економіки до кліматичної нейтральності.

Незважаючи на відмінності, усі три моделі демонструють еволюцію від декларативного ESG до перевірюваного впливу, коли ключову роль відіграють прозорість, достовірність і вимірюваність результатів. Відбувається перехід від кількісного зростання кількості «зелених» фондів до якісного відбору проєктів, орієнтованих на реальні соціальні та кліматичні ефекти. Цей зсув супроводжується цифровізацією звітності, посиленням незалежного аудиту, гармонізацією критеріїв оцінки й інтеграцією даних з нефінансових джерел.

Отже, сталий інвестиційний ринок входить у нову фазу розвитку - фазу «якості над кількістю», коли основним показником ефективності стає не лише обсяг залученого капіталу, а його реальний внесок у досягнення кліматичних, соціальних та управлінських цілей. Ця трансформація визначатиме характер глобальної фінансової політики наступного десятиліття, зумовлюючи перехід до парадигми impact investing - інвестування, що створює вимірювану користь для суспільства й довкілля. У перспективі 2030-х років саме поєднання економічної раціональності, соціальної відповідальності та технологічної інноваційності стане основою конкурентоспроможності фінансових систем світу.

Литература:

1. European Commission. *Sustainable finance – state of play and next steps*. 21.05.2025. URL: https://finance.ec.europa.eu/news/sustainable-finance-2025-05-21_en.
2. European Parliament Research Service. *Review of Regulation (EU) 2019/2088 (SFDR)*. 09.10.2025. URL: [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_BRI\(2025\)774660](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_BRI(2025)774660).
3. European Commission. *Corporate sustainability reporting (CSRD / ESRS) – policy timeline*. 2025. URL: https://finance.ec.europa.eu/capital-markets-union-and-financial-markets/company-reporting-and-auditing/company-reporting/corporate-sustainability-reporting_en.
4. Morningstar. *Global sustainable fund flows quarterly data*. 29.07.2025. URL: <https://www.morningstar.com/business/insights/blog/funds/global-sustainable-fund-flows-quarterly-data>.
5. Reuters. *Trump agenda drives record outflows from global sustainable funds, Morningstar says*. 24.04.2025. URL: <https://www.reuters.com/sustainability/climate-energy/trump-agenda-drives-record-outflows-global-sustainable-funds-morningstar-says-2025-04-24/>.
6. AP News. *Amid legal challenges, SEC pauses its climate rule*. 2024. URL: <https://apnews.com/article/35f464a554a5173e76c279e6ce399592>.
7. Sidley. *SEC Ends Defense of Climate-Related Disclosure Rules*. 01.04.2025. URL: <https://www.sidley.com/en/insights/newsupdates/2025/04/sec-ends-defense-of-climate-related-disclosure-rules>.
8. METI (Japan). *Basic Guidelines on Climate Transition Finance (2025 Edition)*. 30.09.2025. URL: https://www.meti.go.jp/policy/energy_environment/global_warming/transition/basic_guidelines_on_climate_transition_finance.pdf.
9. Commonwealth Climate Law Initiative. *Directors' Duties Regarding Climate Change in Japan (2025)*. 06.03.2025. URL: https://commonwealthclimatelaw.org/wp-content/uploads/2025/04/CCLI_DirectorsDutiesRegardingClimateChangeinJapan2025.pdf.
10. US SIF. *US Sustainable Investing Trends 2024/2025*. 17.12.2024. URL: <https://www.ussif.org/research/trends-reports/us-sustainable-investing-trends-2024-2025-executive-summary>

Повадюк Дар'я
ст. гр. МЕВм – 24-1 Хмельницького національного університету
Хмелевський Олег
кандидат економічних наук,
доцент кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

ВИБІР ЕФЕКТИВНИХ ШЛЯХІВ ВИХОДУ НА ЗАРУБІЖНІ РИНКИ

В умовах посилення глобалізаційних процесів та загострення конкуренції на світових ринках, вихід на зарубіжні ринки стає для багатьох підприємств не просто можливістю, а стратегічною необхідністю для забезпечення сталого розвитку та зростання. Успішність такої міжнародної експансії значною мірою залежить від обґрунтованого вибору ефективного шляху проникнення та закріплення на новому ринку. Це завдання є складним управлінським рішенням, що потребує всебічного аналізу як внутрішніх ресурсів та компетенцій компанії, так і специфіки зовнішнього середовища цільового ринку, включаючи його економічні, культурні та правові особливості. Метою даних тез є систематизація та аналіз ключових способів виходу на зарубіжні ринки, виявлення їхніх порівняльних переваг та недоліків для прийняття обґрунтованих стратегічних рішень підприємствами, що прагнуть до міжнародної діяльності.

Серед основних способів виходу на міжнародні ринки виділяють: експорт (прямий та непрямий), ліцензування, франчайзинг, створення спільних підприємств, прямі іноземні інвестиції та електронну комерцію [1]. Кожен із цих способів має свої переваги та недоліки, які слід враховувати при прийнятті стратегічних рішень.

Експорт є найпростішим та найменш ризикованим способом виходу на зовнішні ринки, особливо для малих та середніх підприємств. Проте він обмежує можливості контролю над маркетинговою діяльністю та адаптацією продукту до місцевих потреб [2].

Ліцензування та франчайзинг дозволяють швидко розширити присутність на нових ринках з мінімальними інвестиціями, але можуть призвести до втрати контролю над якістю продукції та брендом [3].

Створення спільних підприємств та прямі іноземні інвестиції забезпечують глибоку інтеграцію на новому ринку та повний контроль над діяльністю, але вимагають значних фінансових ресурсів та несуть високі ризики [2].

Електронна комерція відкриває нові можливості для виходу на міжнародні ринки, особливо в умовах цифровізації економіки. Вона дозволяє зменшити витрати на логістику та маркетинг, а також швидко адаптуватися до змін у споживчих вподобаннях [3].

Вибір способу виходу на зарубіжний ринок повинен базуватися на комплексному аналізі внутрішніх ресурсів підприємства, специфіки цільового ринку та стратегічних цілей компанії. Успішна міжнародна експансія потребує гнучкого підходу, здатності до адаптації та врахування культурних, економічних та правових особливостей кожного ринку.

Отже, вибір ефективного шляху виходу на зарубіжні ринки є критично важливим стратегічним рішенням, що суттєво впливає на перспективи міжнародної діяльності підприємства та його довгострокову конкурентоспроможність. Проведений аналіз основних способів інтернаціоналізації, таких як експорт, ліцензування, франчайзинг, створення спільних підприємств, прямі іноземні інвестиції та використання можливостей електронної комерції, продемонстрував, що кожен із них має унікальний набір переваг, недоліків, вимог до ресурсів та рівня ризику. Наприклад, експорт є найпростішим та найменш ризикованим способом, тоді як прямі іноземні інвестиції забезпечують глибоку інтеграцію та контроль, але вимагають значних капіталовкладень. Динамічний розвиток електронної комерції відкриває нові, гнучкіші можливості для глобального охоплення.

Література:

1. Гончаренко І. В. Оцінка ризиків при виборі стратегії інтернаціоналізації малих та середніх підприємств в умовах економічної невизначеності / І. В. Гончаренко // Інвестиції: практика та досвід. – 2023. – № 5. – С. 28–34.
2. Левченко О. М. Вплив цифрових технологій на вибір стратегії виходу підприємства на зовнішні ринки / О. М. Левченко, А. С. Коваленко // Економіка та суспільство. – 2022. – № 42. – Режим доступу: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/1625> (дата звернення 21.05.2025).
3. Ткачук В. І. Адаптація маркетингових стратегій підприємств при виході на міжнародні ринки в умовах пост-пандемічного відновлення / В. І. Ткачук, О. Ю. Петрова // Маркетинг і цифрові технології. – 2021. – Т. 5, № 2. – С. 55–67.
4. Мельник А.О. Організація системи ефективного внутрішнього контролю на підприємстві / А. О. Мельник, І. С. Вабищевіч // Ефективна економіка. - контролю на підприємстві 2020. - № 11. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2020_11_7

Синюк Анастасія

ст. гр. МЛМС-24-1 Хмельницького національного університету

Скиба Галина

старший викладач кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

РОЗВИТОК ІТ-СЕКТОРУ УКРАЇНИ ЯК СТРАТЕГІЧНОГО ЕКСПОРТООРІЄНТОВАНОГО НАПРЯМКУ В СФЕРІ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИКИ

Своє формування ІТ-галузь розпочала у 1990-х роках, коли з'явилися перші компанії, які працювали переважно на іноземних замовників. У 2000-х роках стрімко розвивався аутсорсинг, зокрема в сфері логістичних рішень – систем управління транспортуванням. Це дозволило Україні впевнено вийти на глобальні ІТ-ринки. У 2010-х роках створюються технопарки, розвиваються стартапи, зростає доступність профільної освіти. Із 2020-х років, попри повномасштабну війну, український ІТ-сектор демонструє надзвичайну адаптивність. Частина компаній переорієнтувалася на розробку рішень у сфері оборонних технологій, аналітики даних, штучного інтелекту та роботизованих систем, що засвідчило перехід до інноваційної моделі розвитку.

Станом на 2024 рік в ІТ-сфері України працює понад 300 тисяч спеціалістів, і щороку галузь поповнюється приблизно на 20 тисяч нових фахівців. Обсяг експорту ІТ-послуг досяг \$7 млрд, що дозволило галузі посісти друге місце за валютними надходженнями після аграрного сектору. Середня заробітна плата ІТ-фахівців становить \$1500-4000, а частка ІТ у ВВП країни наближається до 5%. Основними центрами розвитку залишаються Київ, Львів, Харків, Дніпро та Одеса.

Український ІТ-ринок складається з кількох головних сегментів. Аутсорсинг займає 47% і охоплює понад 4000 компаній, більшість із яких працюють із замовниками зі США та Європейського Союзу. Продуктові компанії формують 31% ринку, розробляючи програмне забезпечення для логістики, електронної комерції та цифрових сервісів.

В Україні активно розвивається стартап-культура – налічується понад 2600 проєктів, орієнтованих на венчурні інвестиції. Прикладами успішних стартапів є Petcube та сервіси для останньої милі доставки (last-mile delivery). Також в Україні діє понад 100 R&D-центрів глобальних технологічних корпорацій – Google, Samsung, Oracle.

У 2024 році експорт ІТ-послуг склав 6,45 млрд дол. США, що на 4% менше, ніж у 2023 році. Основними експортними ринками є США (2,3 млрд дол. США), Велика Британія (565 млн дол. США) та Мальта (501

млн дол. США). Попит концентрується на рішеннях для цифровізації логістики, автоматизації складів, ERP-системах, дронах і транспортній аналітиці [1].

Конкурентні переваги українського ІТ-сектору у сфері логістики – це глибока технічна підготовка кадрів, орієнтація на глобальні ринки, податкові умови (ФОП, «Дія.City»), а також високий рівень адаптивності до змін. Аутстафінг і розвиток стартап-екосистеми додають гнучкості та інноваційного потенціалу.

Інвестиційна привабливість галузі зростає: у 2024 році зафіксовано 462 млн дол. США інвестицій, що на 120% більше, ніж у 2023 році. Іноземні інвестори були учасниками 45% угод і забезпечили 60% загального обсягу інвестицій. США забезпечили 2,4 млрд дол. США надходжень від замовників. Значна частка інвестицій – 59 млн дол. США – спрямована на розробку оборонних технологій (miltech) [3].

Людський капітал є одним із найцінніших ресурсів українського ІТ. Освіта, гнучкість мислення, англійська мова, здатність до швидкого навчання і адаптації – це ті чинники, які забезпечують постійне оновлення галузі. Програма IT Generation та шкільна «Оновлена інформатика» є прикладами ефективної державної політики підтримки розвитку ІТ-наставництва.

Інфраструктура ІТ розвивається через інноваційні технологічні парки: UNIT.City у Києві (понад 110 компаній), BIONIC Hill, District IT Park у Львові (81,5 млн євро інвестицій), «Кристал» у Вінниці та Academ.City у Києві. Вони поєднують R&D, освітні й стартап-компоненти [4].

ІТ відіграє критичну роль у цифровій трансформації економіки: генерує експорт, створює робочі місця, наповнює бюджет, стимулює інновації й забезпечує міжнародну інтеграцію. Але галузь має і виклики: спад експорту, дисбаланс між кількістю молодих фахівців і досвідчених кадрів, податкові ризики, мобілізація, обмеження виїзду за кордон і зростання глобальної конкуренції.

Стратегічні напрями розвитку галузі охоплюють DefenseTech, FinTech, GovTech, штучний інтелект, кібербезпеку, блокчейн та інтернет речей. Через розширення співпраці з понад 147 країнами світу, ІТ-сектор України має всі передумови для масштабування впливу на глобальну цифрову економіку [2].

У підсумку, українська ІТ-галузь, попри війну та складні обставини, демонструє виняткову стійкість, інноваційність і глобальну орієнтацію. Прогнозується, що її зростання щороку сягатиме 20-30%, а вплив на міжнародні ринки лише зростатиме.

Література:

1. Сабадишина Ю. Річний обсяг ІТ-експорту України вперше знизився. Це плато чи погіршення ситуації?— Аналітика й думки експертів. URL:<https://dou.ua/lenta/articles/it-export-2023/>
2. Тарасовський Ю., Блінов О. Український експорт ІТ-послуг падає другий рік поспіль. Інфографіка – Forbes.ua. *Forbes.ua. Бізнес, мільярдери, новини, фінанси, інвестиції, компанії.* URL: <https://forbes.ua/news/ukrainskiy-eksport-it-poslug-padae-drugiy-rik-prospil-31012025-26786> (дата звернення: 17.05.2025).
3. Харун О., Грицина Л. Перспективи розвитку логістичного аутсорсингу в Україні та європейських країнах. *Вісник Хмельницького національного університету.* Економічні науки. 2020. №4. С. 186-194. DOI: 10.31891/2307-5740-2020-284-4-35
4. Як розвивався ІТ-сектор України в 2024 році: ключові цифри та факти - Fintech Insider. URL: <https://fintechinsider.com.ua/yak-rozvyvavsya-it-sektor-ukrayiny-v-2024-roczy-klyuchovi-czyfry-ta-fakty>

Управління конкурентним потенціалом в системі євроінтеграційних процесів

Мартянова Анастасія

ст. гр. МЕВМ – 24 Хмельницького національного університету

Яременко Оксана

кандидат економічних наук,

доцент кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

ЯКІСТЬ ЯК АТРИБУТ МІЖНАРОДНОЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ

Конкурентоспроможність підприємства представляє собою багатовимірну порівняльну характеристику, яка виражає ступінь переваг організації порівняно з її конкурентами на основі встановленого набору оцінних критеріїв її діяльності. Відповідно, забезпечення високої якості виробленої продукції є ключовим завданням для кожного підприємства, що прагне до збереження та посилення своїх ринкових позицій [1, с. 171].

Рівень якості продукції виступає як відносна характеристика, що визначається шляхом порівняння фактичних значень показників якості оцінюваної продукції з їх базовими значеннями. Отже, рівень якості слугує кількісним індикатором здатності певного виду продукції задовольнити встановлений попит, якщо його порівнювати з референтними показниками в умовах, що залишаються незмінними [1, с. 172].

Досліджуючи наукові публікації, нами визначено чотири групи ключових факторів системи управління якістю, що сприяють забезпеченню міжнародної конкурентоспроможності підприємства, а саме:

1. Науково-технічні переваги – група факторів охоплює ті компоненти системи управління якістю, які мають вирішальне значення для функціонування та розвитку підприємств високотехнологічних галузей. Вони ґрунтуються на досягненні високої ефективності організації виробничих процесів, що дозволяє компаніям зберігати позиції лідера на ринку.

2. Організаційно-управлінські переваги – включає елементи, що забезпечують високий рівень управління (безпосередньо виробничими процесами, загальними процесами функціонування підприємства). Вони

спрямовані на оптимізацію управлінської діяльності з метою підвищення якості управлінських рішень і процесів.

3. Маркетингові переваги – фактори, що відображають маркетингові складові, які здійснюють вплив на конкурентоспроможність діяльності підприємства та якості його продукції. Ці чинники відіграють ключову роль у формуванні іміджу компанії як на національному, так і на міжнародному рівнях економічної взаємодії.

4. Переваги, зумовлені акумулюванням знань та практичного досвіду, – формуються завдяки послідовному розвитку інтелектуального капіталу підприємства, в основу якого покладено компетентність і кваліфікацію персоналу [2, с.95].

Ці фактори формують підґрунтя конкурентного потенціалу підприємства та сприяють підвищенню його конкурентоспроможності як у межах країни, так і за її межами.

Особливим чинником сучасних ринкових відносин є необхідність систематичного удосконалення для забезпечення стабільності та постійного рівня реалізації продукції. Це вимагає безперервного підвищення конкурентоспроможності, що полягає у постійному просуванні та адаптації функціонування підприємства до динамічних змін ринкових умов, включаючи трансформації на міжнародних ринках у глобальному ринковому середовищі [3].

На нашу думку, конкурентоспроможність підприємства є багатовимірним індикатором, що відображає рівень його переваг порівняно з іншими учасниками ринку. Вона визначається шляхом порівняння фактичних показників якості продукції зі встановленими стандартами, що, у свою чергу, дає змогу здійснювати кількісну оцінку здатності підприємства задовольняти наявний попит.

Формування конкурентного потенціалу як на національному, так і на міжнародному рівнях базується на інтегрованій системі управління якістю, яка поєднує науково-технічні, організаційно-управлінські та маркетингові чинники, а також знання і накопичений досвід персоналу. В умовах динамічного ринкового середовища безперервне вдосконалення й адаптація виробничих та управлінських процесів постають ключовими чинниками забезпечення стабільного збуту продукції та підтримання високої конкурентоспроможності підприємства.

Література:

1. Биба В.В. Якість продукції як чинник конкурентоспроможності підприємства. / В.В. Биба, Теницька Н.Б.// Економіка та суспільство. – 2017. - Випуск № 12 [Електронний ресурс] – Режим доступу: URL: https://economyandsociety.in.ua/journals/12_ukr/27.pdf

2. Кириченко О. Ключові фактори системи управління якістю в забезпеченні міжнародної конкурентоспроможності підприємства / О. Кириченко// Вчені записки Університету «КРОК». – 2023 - № 2 (70), С. 93–99. [Електронний ресурс] – Режим доступу: URL: <http://doi.org/10.31732/2663-2209-2022-70-93-99>

3. Грицина Л.А. Роль і місце конкурентоспроможності у ЗЕД підприємств // Приазовський економічний вісник – 2025. – 3(43). – С. 3-8 http://pev.kpu.zp.ua/journals/2025/3_43_ukr/3.pdf

Повадюк Дар'я

ст. гр. МЕВм – 24-1 Хмельницького національного університету

Яременко Оксана

кандидат економічних наук,

доцент кафедри міжнародних економічних відносин

Хмельницького національного університету

СТРАТЕГІЇ МІЖНАРОДНОЇ КОНКУРЕНЦІЇ: ЗМІСТ, ОСОБЛИВОСТІ ЗАСТОСУВАННЯ

У сучасних умовах зростаючої конкуренції на міжнародних ринках підприємства стикаються з необхідністю розробки ефективних стратегій для забезпечення своєї конкурентоспроможності. Глобалізація світової економіки призвела до посилення конкуренції на міжнародних ринках, що вимагає враховувати не лише внутрішні ресурси підприємства, але й специфіку зовнішнього середовища, культурні особливості та вимоги споживачів на цільових ринках, світові тренди загалом та сучасні геополітичні виклики.

Одним із ключових підходів до формування стратегій міжнародної конкуренції є модель конкурентних стратегій М. Портера, яка передбачає вибір між стратегією лідерства за витратами, диференціації та фокусуванням [1]. Проте, в умовах міжнародної конкуренції, ці стратегії потребують адаптації до специфіки зовнішніх ринків. Зокрема, дослідження показують, що успішні компанії на міжнародних ринках часто поєднують елементи різних стратегій, створюючи гібридні моделі, які дозволяють одночасно досягати ефективності та гнучкості [2].

Застосування стратегій міжнародної конкуренції варіюється залежно від галузі. Наприклад, у галузі виробництва одягу компанії часто використовують стратегії швидкого реагування на модні тенденції та

локалізації продукції для задоволення специфічних потреб споживачів на різних ринках [3].

У високотехнологічних галузях, таких як виробництво електроніки, компанії зосереджуються на інноваціях та диференціації продукції, що дозволяє їм підтримувати конкурентні переваги на глобальному рівні [4].

Зважаючи на викладене, для забезпечення результативного впровадження стратегій міжнародної конкуренції підприємствам доцільно дотримуватися таких ключових підходів:

1. Здійснювати комплексний аналіз цільових зовнішніх ринків, ураховуючи культурні, економічні, правові та політичні чинники, що впливають на господарську діяльність та конкурентну позицію підприємства.

2. Формувати адаптивні стратегії управління, здатні оперативно реагувати на динамічні зміни у глобальному середовищі, включаючи ризики та нові можливості.

3. Інвестувати у розвиток інноваційного потенціалу та формування унікальних компетенцій, що створюють стійкі конкурентні переваги та є складними для імітації з боку інших учасників ринку.

4. Раціонально використовувати локальні ресурси, залучаючи стратегічних партнерів на місцях, що сприяє оптимізації операційної діяльності та посиленню позицій на національних ринках.

Таким чином, стратегії міжнародної конкуренції виступають невід'ємною складовою довгострокового успіху підприємств у глобалізованому середовищі. Їх ефективність зумовлюється здатністю бізнес-структур гнучко адаптуватися до умов зовнішнього середовища, постійно вдосконалювати свій стратегічний арсенал і підтримувати високий рівень конкурентоспроможності.

Література:

1. Портер М. Е. Конкурентна стратегія: методика аналізу галузей і конкурентів. – К.: Альпіна Паблішер, 2011.
2. Бондаренко С. М., Свиринюк О. В. Аналіз сучасних стратегій конкуренції. – Київ: КНУТД, 2015.
3. Вибір конкурентних стратегій на міжнародних ринках одягу // Економіка та суспільство. – 2021. – №26. – С. 45-50.
4. Грицина Л.А. Роль і місце конкурентоспроможності у ЗЕД підприємств // Приазовський економічний вісник – 2025. – 3(43). – С. 3-8 http://pev.kpu.zp.ua/journals/2025/3_43_ukr/3.pdf

Сініцин Денис
ст. гр. МЕМСм–24 Хмельницького національного університету
Яременко Оксана
кандидат економічних наук,
доцент кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницького національного університету

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ: СУЧАСНІ ТЕОРЕТИЧНІ ПІДХОДИ

Конкурентоспроможність національної економіки розглядається як здатність країни забезпечувати сталий економічний розвиток, високий рівень продуктивності праці, інноваційність і добробут громадян у глобалізованому середовищі [1]. У класичній економічній теорії її пов'язували переважно з ефективністю використання ресурсів та здатністю до експорту. У сучасних підходах поняття набуло системного виміру, що охоплює інституційні, інноваційні, соціальні та екологічні чинники.

Засновник концепції конкурентних переваг націй М. Портер у праці *The Competitive Advantage of Nations* (1990) визначив конкурентоспроможність як результат взаємодії чотирьох груп чинників - ресурсної бази, умов попиту, споріднених і підтримувальних галузей, а також стратегії, структури й конкуренції фірм [2]. Так звана «ромбоподібна модель Портера» наголошує, що успіх країни у світовій економіці формується не природними ресурсами, а середовищем, яке стимулює інновації та продуктивність.

Починаючи з 2005 року, World Economic Forum щорічно публікує *Global Competitiveness Report*, що оцінює 140+ країн за системою комплексного Індексу глобальної конкурентоспроможності (GCI) [3]. До 2018 року GCI базувався на 12 «стовпах» (інститути, інфраструктура, макроекономічне середовище, охорона здоров'я, освіта, ефективність ринків, технологічна готовність тощо). Після оновлення методології було створено GCI 4.0, який інтегрує цифрові, інноваційні та людські чинники розвитку. Підхід WEF акцентує, що конкурентоспроможність у XXI столітті залежить не стільки від обсягу капіталу чи робочої сили, скільки від здатності економіки адаптуватися до технологічних змін, забезпечувати інклюзивність і довіру до інститутів [4].

Організація економічного співробітництва та розвитку (OECD) розглядає конкурентоспроможність у межах концепції «продуктивного, стійкого та інклюзивного зростання». У документах *Going for Growth* та *OECD Competitiveness Outlook* наголошується, що реальна

конкурентоспроможність держави визначається не лише короткостроковою ефективністю, а й якістю інституцій, інвестиціями в людський капітал, цифрову трансформацію, «зелені» технології та соціальну згуртованість [5; 6].

Підхід OECD є більш макроекономічно збалансованим: він поєднує економічні й соціальні виміри, розглядаючи конкурентоспроможність як спроможність до створення цінності у тривалому часовому горизонті.

Підходи Портера, WEF та OECD мають спільну мету - виявити рушійні сили національної продуктивності, проте відрізняються у фокусі, методології та глибині інституційного аналізу. Для кращого розуміння теоретичних відмінностей доцільно узагальнити ключові характеристики у порівняльній таблиці (табл. 1).

Таблиця 1

Порівняльний аналіз сучасних підходів до конкурентоспроможності економіки

Підхід	Ключовий акцент	Сильні сторони	Обмеження
М. Портер	Інституційно-структурна модель; кластери, конкуренція	Дає системну логіку формування конкурентних переваг; стимулює політику кластеризації	Недостатньо враховує цифрові й екологічні чинники
WEF (GCI 4.0)	Комплексний індекс національної продуктивності	Відображає сучасну багатofакторність; інтегрує інновації й людський капітал	Частково залежить від експертних оцінок, не враховує всі інституційні особливості
OECD	Сталий, інклюзивний розвиток	Поєднує економічні та соціальні аспекти; враховує ESG-парадигму	Менш придатний для порівняння країн поза OECD

Укладено автором за [2–6].

Порівняння демонструє, що підхід Портера зосереджується на мікроекономічних детермінантах продуктивності, тоді як WEF і OECD розширюють рамки аналізу, включаючи макроекономічні, соціальні та технологічні виміри. Таким чином, відбувається еволюція від класичної

концепції «переваг націй» до моделі стійкої конкурентоспроможності, яка відображає взаємозалежність інновацій, цифровізації та добробуту населення.

Отже, сучасні теоретичні підходи до оцінювання конкурентоспроможності національної економіки еволюціонували від вузькоекономічного трактування до системного та інклюзивного бачення, у якому поєднано продуктивність, інноваційність і соціальну стійкість. Модель М. Портера забезпечила фундамент для формування кластерної політики, методологія WEF - інструментарій кількісного порівняння країн, а підхід OECD - концептуальне узгодження конкурентоспроможності з цілями сталого розвитку. Усі три моделі демонструють, що конкурентоспроможність є не стільки станом, скільки динамічним процесом постійного оновлення на основі знань, інновацій та інституційної довіри.

Література:

1. Krugman P. *Competitiveness: A Dangerous Obsession*. *Foreign Affairs*, 1994, Vol. 73, No. 2. URL: <https://www.foreignaffairs.com/world/competitiveness-dangerous-obsession>.
2. Porter M. E. *The Competitive Advantage of Nations*. New York: Free Press, 1990.
3. World Economic Forum. *The Global Competitiveness Report 2017–2018*. Geneva: WEF, 2018. URL: <https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2017-2018>.
4. World Economic Forum. *The Global Competitiveness Report 4.0*. Geneva: WEF, 2019. URL: <https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2019>.
5. OECD. *Competitiveness Outlook 2023: Building Resilience for Sustainable Growth*. Paris: OECD Publishing, 2023. DOI: https://doi.org/10.1787/compet_outlook-2023-en.
6. Грицина Л.А. Роль і місце конкурентоспроможності у ЗЕД підприємств // Приазовський економічний вісник – 2025. – 3(43). – С. 3-8 http://pev.kpu.zp.ua/journals/2025/3_43_ukr/3.pdf

ЗМІСТ

Світова економічна інтеграція та глобалізаційні процеси в XXI столітті

<i>Буденко Олександр</i> МІЖРЕГІОНАЛЬНІ ДИСПРОПОРЦІЇ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ У ГЛОБАЛЬНОМУ КОНТЕКСТІ	4
<i>Галушко Ірина</i> РОЗВИТОК МІЖНАРОДНОГО СТРАХУВАННЯ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ	6
<i>Гуцал Софія</i> СУЧАСНІ ПЕРЕДУМОВИ ДЕЗІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ У СВІТІ	10
<i>Драгомерецька Софія</i> ВПЛИВ ЦИФРОВИХ ВАЛЮТ НА МІЖНАРОДНІ ФІНАНСИ	12
<i>Йолтуховський Єгор</i> КЛАСТЕРИЗАЦІЯ ГОСПОДАРСЬКИХ ПРОЦЕСІВ В УКРАЇНІ: ПЕРЕДУМОВИ І НАСЛІДКИ	15
<i>Кадельскас Артур</i> МІЖНАРОДНІ РИЗИКИ ВЕДЕННЯ БІЗНЕСУ В УМОВАХ НОВОЇ МИТНО-ТАРИФНОЇ ПОЛІТИКИ США	18
<i>Владислав Кикилик</i> БРЕНДИНГ НАЦІОНАЛЬНИХ ПРОДУКТІВ НА ЄВРОПЕЙСЬКОМУ РИНКУ	21
<i>Кісер Максим</i> ГЛОБАЛЬНІ ТА ЛОКАЛЬНІ ГІБРИДНІ ЗАГРОЗИ ДЛЯ ФІНАНСОВОГО СЕКТОРУ	23
<i>Мартьянова Анастасія</i> ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЙ МІЖНАРОДНОГО БІЗНЕСУ	25
<i>Нагребецька Анастасія</i> МІЖНАРОДНА СПІВПРАЦЯ ОРГАНІВ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ В УМОВАХ ВІЙНИ В УКРАЇНІ	28
<i>Надольний Назар</i> РОЗВИТОК ВЕНЧУРНОГО БІЗНЕСУ В УКРАЇНІ: ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД, ВІТЧИЗНЯНА ПРАКТИКА	31
<i>Наконечний Олександр</i> ТРАНСФОРМАЦІЯ ЛОГІСТИЧНИХ ШЛЯХІВ ПІД ВПЛИВОМ МІЖНАРОДНИХ САНКЦІЙ	33

<i>Оксентюк Іван</i>	
УПРАВЛІННЯ МІЖНАРОДНИМИ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАЧАННЯ В УМОВАХ ЕНЕРГЕТИЧНИХ КРИЗ ТА ГЕОЕКОНОМІЧНОЇ НЕСТАБІЛЬНОСТІ	36
<i>Пастерук Олександра</i>	
ПОДОЛАННЯ КОМУНІКАЦІЙНИХ БАР'ЄРІВ У МІЖНАРОДНІЙ КОМАНДНІЙ ВЗАЄМОДІЇ СУБ'ЄКТІВ СВІТОВОЇ ЕКОНОМІКИ	39
<i>Піщевський Антон</i>	
БОЛОНСЬКИЙ ПРОЦЕС ЯК ІНСТРУМЕНТ ГАРМОНІЗАЦІЇ ВИЩОЇ ОСВІТИ ЗА СВІТОВОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ	42
<i>Присяжна Дар'я</i>	
ДОСЛІДЖЕННЯ ВПЛИВУ МЕХАНІЗМУ СВАМ НА ВІТЧИЗНЯНИЙ ЕКСПОРТ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ	45
<i>Проданов Руслан</i>	
ПІСЛЯВОЄННЕ ВІДНОВЛЕННЯ ЯК ОБ'ЄКТ МІЖНАРОДНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА	50

Міжнародна логістика, організація міжнародних перевезень та митний супровід товарів в рамках СОТ

<i>Гуменюк Дмитро</i>	
АНАЛІЗ ВІТЧИЗНЯНОЇ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ ЗА ДОПОМОГОЮ ГРАВІТАЦІЙНОЇ МОДЕЛІ	53
<i>Дячок Володимир</i>	
УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИЧНОЮ СИСТЕМОЮ	56
<i>Жиганов Владислав</i>	
ІНТЕГРАЦІЙНІ ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ В ЄВРОПЕЙСЬКОМУ ПРОСТОРІ	58
<i>Жувак Дмитро</i>	
СТРАХУВАННЯ ВАНТАЖІВ У МІЖНАРОДНІЙ ЛОГІСТИЦІ: ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ УМОВ ОСНОВНИХ РИНКІВ	60
<i>Йолтуховський Єгор</i>	
МІЖНАРОДНІ МУЛЬТИМОДАЛЬНІ ТРАНСПОРТНІ ХАБИ: ДОСВІД ДЛЯ УКРАЇНИ	63

<i>Коленченко Арсеній</i>	
ВПЛИВ УГОДИ ПРО ПВЗВТ З ЄС НА ТОВАРНУ СТРУКТУРУ ЕКСПОРТУ УКРАЇНИ	65
<i>Миронюк Дарина</i>	
ОПТИМІЗАЦІЯ НАЦІОНАЛЬНИХ ЛОГІСТИЧНИХ МЕРЕЖ ДЛЯ ДОСТУПУ ДО ЄДИНОГО РИНКУ ЄС	69
<i>Огороднік Іванна</i>	
УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ В МІЖНАРОДНІЙ ЛОГІСТИЦІ: МЕТОДИ ПРОГНОЗУВАННЯ ТА МІНІМІЗАЦІЇ ВТРАТ	71
<i>Повадюк Дар'я</i>	
РОЛЬ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ В ОПТИМІЗАЦІЇ ЕКОЛОГІЧНИХ ПОКАЗНИКІВ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИКИ	74
<i>Повадюк Євген</i>	
ЦИРКУЛЯРНА ЕКОНОМІКА У МІЖНАРОДНИХ ЛОГІСТИЧНИХ ЛАНЦЮГАХ ПОСТАЧАННЯ	76
<i>Присяжна Дар'я</i>	
МІЖНАРОДНА ЛОГІСТИКА ТА МИТНИЙ СУПРОВІД У СИСТЕМІ ГЛОБАЛЬНОЇ ТОРГІВЛІ: ВИКЛИКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ДЛЯ УКРАЇНИ	78
<i>Співак Анастасія</i>	
БАЗИ ДАНИХ У СИСТЕМІ МІЖНАРОДНОГО ЛОГІСТИЧНОГО МЕНЕДЖМЕНТУ	81
<i>Тимчук Юлія</i>	
НОВАЦІЇ ІНСТИТУТУ МИТНОГО ПРЕДСТАВНИЦТВА - 2025: ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ ЄВРОПЕЙСЬКИХ ПІДХОДІВ	85
<i>Штаба Максим</i>	
КЛЮЧОВІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОГО РИНКУ ПОСЛУГ У ГЛОБАЛЬНІЙ ЕКОНОМІЦІ	87

Диверсифікація міжнародних відносин у післявоєнній відбудові економіки України

<i>Вишнюк Віталій</i>	
МЕХАНІЗМ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ У КОНТЕКСТІ ПОВОЄННОЇ РЕКОНСТРУКЦІЇ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ	90
<i>Кришталь Дарина</i>	
ЕКОНОМІЧНІ САНКЦІЇ У ДИВЕРСИФІКАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН НА ТЛІ ВІЙНИ В УКРАЇНІ	92

<i>Ластовецька Крістіна</i>	
ГЛОБАЛЬНІ НАСЛІДКИ ПОВНОМАСШТАБНОЇ ВІЙНИ РОСІЇ ПРОТИ УКРАЇНИ ДЛЯ СВІТОВИХ РИНКІВ	94
<i>Ольшанська Дар'я</i>	
СОЦІАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ВІТЧИЗНЯНОГО БІЗНЕСУ В УМОВАХ ВІЙНИ	96
<i>Слободянюк Анастасія</i>	
ЗРОСТАННЯ ВІЙСЬКОВИХ ВИТРАТ У СВІТІ: ВПЛИВ НА ГЛОБАЛЬНУ ЕКОНОМІКУ	99
<i>Сумневич Сергій</i>	
САНКЦІЙНА ПОЛІТИКА ЗАХОДУ: ЕФЕКТИВНІСТЬ, ВИКЛИКИ ТА ПОБІЧНІ НАСЛІДКИ	103
 Діджиталізація соціально-економічних, митно-логістичних процесів: пріоритети, технології, тренди	
<i>Брацлавська Катерина</i>	
ВПЛИВ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ НА СВІТОВУ ЕКОНОМІКУ	107
<i>Вишнюк Сергій</i>	
СИСТЕМА ПЛАНУВАННЯ ПІДВИЩЕННЯ ЛОГІСТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ЦИФРОВОЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ	109
<i>Гуменюк Дмитро</i>	
УКРАЇНА НА ШЛЯХУ ДО ЦИФРОВОЇ МИТНИЦІ: ВИКЛИКИ, ІНІЦІАТИВИ, РЕЗУЛЬТАТИ	112
<i>Журавель Маргарита</i>	
ЦИФРОВІЗАЦІЯ МИТНИХ І ПРИКОРДОННИХ ПРОЦЕДУР ЯК ІНСТРУМЕНТ ПРИСКОРЕННЯ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ В УКРАЇНІ	115
<i>Лісова Аліна</i>	
ВПЛИВ ЦИФРОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ НА ГЛОБАЛІЗАЦІЮ ТОВАРНИХ РИНКІВ	119
<i>Мазурок Назарій</i>	
ШТУЧНИЙ ІНТЕЛЕКТ ЯК РУШІЙНА СИЛА НОВОЇ ПРОМИСЛОВОЇ РЕВОЛЮЦІЇ	122
<i>Мартинюк Дарина</i>	
ВПЛИВ ЦИФРОВІЗАЦІЇ ЕКОНОМІКИ НА ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНУ ДІЯЛЬНІСТЬ УКРАЇНИ	125

<i>Місюра Анастасія</i>	
ЦИФРОВІ КОЧІВНИКИ ТА ВІДДАЛЕНА РОБОТА: ПОСТКОВІДНІ ТРЕНДИ У ВІЙСЬКОВИХ ЧАС	128
<i>Надольний Назар</i>	
СТРАТЕГІЧНЕ ВИКОРИСТАННЯ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МИТНОЇ БЕЗПЕКИ В МІЖНАРОДНОМУ БІЗНЕСІ	130
<i>Наконечний Олександр</i>	
ВПЛИВ ЦИФРОВІЗАЦІЇ НА ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ МІЖНАРОДНИХ ЛОГІСТИЧНИХ ЛАНЦЮГІВ	132
<i>Огороднік Іванна</i>	
ІНФОРМАЦІЙНО-АНАЛІТИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МИТНОГО ПОСТ-АУДИТУ	134
<i>Ольшанська Дарія</i>	
ЕЛЕКТРОННА КОМЕРЦІЯ І ЦИФРОВІЗАЦІЯ ЛОГІСТИЧНИХ СЕРВІСІВ: ЯК ЗМІНЮЮТЬСЯ МОДЕЛІ ДОСТАВКИ	137
<i>Омельковець Вікторія</i>	
ІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНСЬКИХ БІЗНЕС-СТРУКТУР У ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ЦИФРОВИЙ ЛОГІСТИЧНИЙ ПРОСТІР: МОЖЛИВОСТІ ТА БАР'ЄРИ	139
<i>Першиков Ілля</i>	
РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ПІД ВПЛИВОМ ДІДЖИТАЛІЗАЦІЇ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ	143
<i>Свіреда Ілля</i>	
ВПЛИВ ЦИФРОВИХ ТРАНСФОРМАЦІЙ НА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВ	145
<i>Цимбалістий Юрій</i>	
ЗАСТОСУВАННЯ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ В ПОДІЄВОМУ МЕНЕДЖМЕНТІ В УМОВАХ СУЧАСНОГО ДІДЖИТАЛІЗОВАНОГО СУСПІЛЬСТВА	148
<i>Черній Олександр</i>	
ЦИФРОВІ ІНСТРУМЕНТИ ЯК ФАКТОР РОЗШИРЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ПРИСУТНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ХАРЧОВОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ	152

Напрями забезпечення економічної безпеки виробничих систем та розвитку економічної дипломатії за умов євроінтеграції

Безе Андрій

РОЛЬ МІЖНАРОДНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ У ФОРМУВАННІ
ПОЛІТИКИ РИЗИК-МЕНЕДЖМЕНТУ 155

Лепетун Ірина

НАЦІОНАЛЬНІ ЕКОНОМІЧНІ ІНТЕРЕСИ УКРАЇНИ ТА
ШЛЯХИ ЇХ ДОСЯГНЕННЯ В УМОВАХ ВІЙНИ 157

Олексюк Валентин

СУЧАСНА РОЛЬ ЕКОНОМІЧНОЇ ДИПЛОМАТІЇ В УКРАЇНІ 159

Стельмах Ангеліна

ЕКОНОМІЧНА ДИПЛОМАТІЯ: СУЧАСНІ ВИКЛИКИ В
УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ 161

Інноваційно-інвестиційний розвиток економіки України та її інтеграція у світовий економічний простір

Вергелес Валерія

АГРАРНИЙ СЕКТОР УКРАЇНИ ЯК ДРАЙВЕР
ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ 164

Мартьянова Анастасія

ПРОБЛЕМИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТНИХ ПЕРЕВАГ
ГЛОБАЛЬНИХ МІЖНАРОДНИХ КОРПОРАЦІЙ 166

Міракін Василь

НАПРЯМИ ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ РОЗВИТКУ
КООПЕРАТИВНИХ ВІДНОСИН В АГРАРНІЙ СФЕРІ 168

Онищук Олексій

СВІТОВІ ТЕНДЕНЦІЇ У РОЗВИТКУ СТАЛОГО
ІНВЕСТИВАННЯ (ЄС, США, ЯПОНІЯ) 170

Повадюк Дар'я

ВИБІР ЕФЕКТИВНИХ ШЛЯХІВ ВИХОДУ НА ЗАРУБІЖНІ
РИНКИ 174

Синюк Анастасія

РОЗВИТОК ІТ-СЕКТОРУ УКРАЇНИ ЯК СТРАТЕГІЧНОГО
ЕКСПОРТООРІЄНТОВАНОГО НАПРЯМКУ В СФЕРІ
МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИКИ 176

Управління конкурентним потенціалом в системі євроінтеграційних процесів

Мартьянова Анастасія

ЯКІСТЬ ЯК АТРИБУТ МІЖНАРОДНОЇ
КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ 179

Повадюк Дар'я

СТРАТЕГІЇ МІЖНАРОДНОЇ КОНКУРЕНЦІЇ: ЗМІСТ,
ОСОБЛИВОСТІ ЗАСТОСУВАННЯ 181

Сініцин Денис

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ НАЦІОНАЛЬНОЇ
ЕКОНОМІКИ: СУЧАСНІ ТЕОРЕТИЧНІ ПІДХОДИ 183

Наукове видання

**«Міжнародні економічні відносини: сталий розвиток та
діджиталізація»**

Збірник тез доповідей
Міжнародної науково-практичної конференції
молодих вчених та студентів
22 травня 2025 р.

Матеріали представлено на мові оригіналу