

partially damaged or destroyed housing stock was carried out by the region of Ukraine. Thus, about 136,000 residential buildings were destroyed or damaged, including 136,000 private houses, 17,600 apartment buildings, and 302 dormitories. According to estimates, residential buildings in the territory of Ukraine were damaged or destroyed in an area of 83.1 million m², which is 8.2% of the total area of the housing stock. It is emphasized that the destruction of residential real estate is a severe problem since the inhabitants of these cities are forced to look for new places to live, and the restoration of the housing stock takes a lot of time and money. Various approaches can be used to solve this problem, including state support for housing restoration, attracting foreign investment, developing new urban development projects, and other measures. It is noted that according to experts' calculations, in the best case, it may take from 3 to 5 years to restore the housing stock completely, but only if all the necessary resources are available. The problem is not limited to money, as it also requires large numbers of builders and building materials that have yet to be produced or imported in such volumes. The issue of financing the restoration of the housing stock remains relevant. State funds have been allocated for repairing and restoring more than 11,000 objects, which is only 13% of the required amount.

Keywords: real estate, residential real estate, military aggression, internally displaced persons, temporary housing.

Стаття надійшла до редакції 05.04.2023 р.

Бібліографічний опис статті:

Білецький І.В. Житлова нерухомість: наслідки військової агресії. Актуальні проблеми інноваційної економіки та права. 2023. № 1-2. С. 24-29.

Biletskyi I. Residential real estate: consequences of military aggression. Actual problems of innovative economy and law. 2023. No. 1-2, pp. 24-29.

УДК: 332.122: 338.47; JEL classification: F02; F15
DOI: <https://doi.org/10.36887/2524-0455-2023-1-5>

ПАВЛОВ Костянтин Володимирович, доктор економічних наук, професор, професор кафедри економіки підприємництва та маркетингу Волинського національного університету імені Лесі Українки, <https://orcid.org/0000-0003-2583-9593>

ПАВЛОВА Олена Миколаївна, доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри економіки підприємництва та маркетингу Волинського національного університету імені Лесі Українки, <https://orcid.org/0000-0002-8696-5641>

БОРТНИК Антон Володимирович, аспірант кафедри економіки підприємництва та маркетингу Волинського національного університету імені Лесі Українки, <https://orcid.org/0009-0007-4613-7722>

ГУПАЛО Володимир Володимирович, аспірант кафедри економіки підприємництва та маркетингу Волинського національного університету імені Лесі Українки, <https://orcid.org/0009-0000-6590-1289>

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ ЗА УМОВ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Павлов К. В., Павлова О. М., Бортнік А. В., Гупало В. В. Особливості розвитку міжнародних логістичних систем за умов глобалізації.

Наукова праця присвячена дослідженню сутності та особливостей міжнародних логістичних систем, які є важливим чинником конкурентоспроможності підприємств і країн у сучасних умовах глобалізації світової економіки. Автори аналізують роль і функції міжнародних логістичних систем у забезпеченні ефективного управління матеріальними та інформаційними потоками між суб'єктами міжнародного господарського співробітництва. У статті визначено основні види міжнародних логістичних систем за органами регулювання, формами організації, типами логістичних операцій та обсягами діяльності. Також розглянуто переваги та недоліки міжнародних логістичних систем для підприємств і країн-учасників, а також виявлено основні проблеми і бар'єри їх розвитку. На основі проведеного аналізу запропоновано напрями вдосконалення міжнародних логістичних систем з урахуванням специфіки галузей і регіонів. У статті подано огляд глобалізаційних процесів та усталених практик функціонування міжнародних логістичних систем. Показано становлення логістичних процесів у Європі та Україні. Узагальнено наявні наукові та практичні підходи та основні складові транспортної логістики, визначено роль у ній реінжинірингу бізнес-процесів, для успішної реалізації яких слід реалізувати відповідний алгоритм послідовності дій. Окреслено умови, способи постачання, операції з клієнтами, які є звичними для українського ринку логістичних послуг. З'ясовано місце та окреслено перспективи відновлення діяльності вітчизняних підприємств за умов мінливості зовнішнього середовища. У цьому сенсі успішний досвід міжнародних провідних підприємств свідчить про необхідність вирішення низки питань щодо оптимізації виробничих процесів. Запропоновані напрями відновлення логістичного підприємництва у повоєнний період стосуються спрощування та уніфікації стандартів і принципів міжнародного права, що регулюватиме питання перевезення вантажів різними видами транспорту та оптимізує здійснення логістичних операцій і дозволить сформулювати систему прозорого та зручного міжнародного ринку логістики. Потрібним на сьогодні також є напрям, який покликаний забезпечувати ефективність ланцюгів постачання логістичними підприємствами, що охоплює комплекс різних типів потоків і автоматизованих послідовних бізнес-процесів, значно спрощує та робить прозорим послуги доставки, оптимізує споживчий попит, розширює мережу та сприяє виходу на зовнішні ринки. У цьому аспекті слід віддати належну

роль електронній комерції, яка є поштовхом для існування ланцюгів постачання та прозорості діяльності управління логістичними центрами.

Ключові слова: логістика, транспортна інфраструктура, складські приміщення, конкуренція, логістичний аутсорсинг, логістична інфраструктура, реінжиніринг бізнес-процесів, ланцюги постачання, електронна комерція.

Виклад основного матеріалу. Транспортна інфраструктура є важливим елементом динамічного та безперебійного постачання товарів і послуг між регіонами різних країн. Саме від її розгалуженості залежить цілісність логістичного забезпечення підприємництва в Україні. Тому пошкодження логістичної інфраструктури України супроводжується вагомими наслідками для Європи та більшості країн світу. Довоєнний період нашої країни охоплював розвинену інфраструктуру мереж залізничних, морських, річкових, автомобільних, повітряних і трубопровідних транспортних засобів.

За нинішніх умов практично є неможливим необхідною мірою транспортувати життєво важливі продукти, паливо, гуманітарну допомогу для потреб внутрішнього ринку. Усе це затягує терміни логістичного перевезення та не сприяє інтеграційним процесам з державами-членами ЄС. Окрім того, зайва паперова та електронна документація, яка передбачає легітимність функціонування логістичних шляхів, усе ще потребує свого переосмислення та змін [2, 6].

У зв'язку з бойовими діями та загрозою ракетних обстрілів регіони України змушені дотримуватися норм безпеки, що веде за собою зміну локації, графіків функціонування, діяльності складських приміщень, торгових точок, дистриб'юторів і постачальників на логістичних ринках. До початку повномасштабного вторгнення загарбників на територію України використання транспорту в логістичній системі оцінювалося до 90% свого потенціалу, на жаль, сьогоднішні реалії дозволяють констатувати лише 20-30%.

Сьогодні питання логістичного відновлення вітчизняних підприємств у напрямку зовнішньоекономічної активності має надзвичайно важливе значення в наукових дослідженнях. Зокрема, особливої уваги заслуговують праці таких дослідників: Н. Б. Ільченко, А. Г. Кальченко, Н. В. Логвинова, О. М. Полякова, О. В. Шраменко [4, 5, 7, 8, 10].

Метою статті є теоретичне узагальнення мінливості зовнішнього середовища логістичних шляхів України у воєнний час за умов глобалізаційних процесів.

Мета статті передбачає реалізацію поставлених завдань у такому обсязі:

– з'ясувати сутнісне поняття та чинники впливу на міжнародну логістичну систему;

– опрацювати теоретико-методологічні підходи до поняття міжнародної логістики;

– окреслити стан глобалізаційних процесів світового господарства;

– визначити ланцюги постачання у міжнародній логістичній структурі в умовах воєнного стану в Україні та окреслити чинники, які на нього впливають.

Розглядаючи проблеми логістичного транспортування, слід зробити акцент на їх суттєвих відмінностях. Логістичні процеси націлені на забезпечення умов доставки між безпосередніми виробниками та споживачами товарів і послуг у країні та поза її межами, водночас транспортування передбачає тимчасове переміщення. Логістичні процеси реалізують менеджери, які безпосередньо ухвалюють рішення щодо пакування, системності, експортно-імпорتنих процесів, уникнення ризиків [13, 17, 18].

За допомогою логістики і транспорту відбувається транспортування товарів і послуг з одного місця в інше. Також вагомими відмінностей зазначають усі етапи проходження товарів: зберігання, ліцензування, каталогізація, оброблення та пакування товарів [3, 12].

Логістичні підходи є більш місткими, ніж транспортні, та охоплюють процеси планування, управління, складування та переміщення товарів і послуг. Особливо щільними та взаємопов'язаними є логістичні канали, які втамовують потреби споживача.

Постійні зміни, котрі відбуваються на транспортно-логістичних ринках, характеризуються відкриттям оновлених логістичних терміналів, які посилюють конкуренцію між операторами та сприяють зростанню попиту на транспортно-логістичні послуги. На особливу увагу заслуговують [9, 14, 15] вантажні перевезення, які є складним технологічним комплексом, який передбачає наявність відповідних засобів і предметів логістичного застосування [8]. Транспорт як основний виробничий засіб логістики характеризується дwoяко як частина функціонального логістичного процесу та формує окрему галузь економічного розвитку, у якій створюються особливі умови підприємницької активності та здійснюють обіг транспортні товари та послуги. Схему візуалізації структури транспортної логістики наведено на рис. 1 [16, 18].

Розуміння поняття «логістика» має військове походження, що було започатковане під час Другої світової війни, коли оборонні

заходи передбачали організацію безперебійного постачання військової техніки та продовольства. Основними рисами логістики є: своєчасність, надійність, регулярність, безпечність і врахування динаміки зовнішніх змін [4].



Рис. 1. Роль і значення транспортної логістики

Дж. Хескет і Дж. Бушер окреслили межі логістики шляхом охоплення окремих видів діяльності, які спрямовані на організацію та управління товарними потоками, які координують виробництво та споживання, а також ринки збуту за умов мінімізації витрат та досягнення необхідного рівня оптимізації [7, с. 45].

Цілі та масштаби логістичної діяльності покликані забезпечувати взаємодію між суб'єктами господарювання за умов глобалізації, яка стирає специфічні відмінності у ресурсному забезпеченні та етичній і культурній належності національних економік різних країн. Водночас логістична діяльність підприємницьких структур формує відповідну концепцією управління економічними ресурсами у частині процесів потоків товарів і послуг. Тому у цьому сенсі слід розглядати функціонування міждержавної системи транспортно-логістичного, телекомунікаційного, відтворювального характеру. За умов глобальної логістичної діяльності виокремлюється електронна логістика, основні процеси якої реалізуються шляхом on-line транзакцій. Розвиток логістики за умов глобалізації є інноваційним процесом, який залежить безпосередньо від тенденцій на міжнародних ринках товарів і послуг.

У цьому напрямі слід розглянути еволюційне становлення логістичних процесів у межах глобалізації. Передусім уперше формування логістичних процесів у вигляді переміщення продуктів наземними та морськими примітивними на сьогодні шляхами розпочато ще у XV ст.

Воєнний аспект, який історично припав на XIX ст., передбачав формування найбільш необхідних матеріально-технічних засобів постачання та розподілу військових засобів для нападу чи оборони.

Уже на початку XX – у середині XIX ст. логістика отримала риси реінжинірингу бізнес-процесів і пронизала всі сектори економіки, переміщуючи товари та необхідні ресурсні засоби. Це спричинило відокремлення логістики як невід'ємної складової зовнішньоекономічної активності. Згодом відбулось формування логістичного аутсорсингу, що передбачає трансферт окремих логістичних функцій самостійними підприємницькими структурами [10, с. 89]. Для безперебійності логістичного сполучення треба налагодити інфраструктурне середовище, де особлива роль належить Міжнародним транспортним коридорам (далі – МТК). До них належать об'єкти міжнародної інфраструктури для загальноєвропейського переміщення та транспортування на території окремої країни. Ці об'єкти є компонентом міжнародної європейської системи, яка складається з портової, внутрішньої навігаційної, залізничної, автомобільної, повітряної та змішаної логістичної інфраструктури та особливих пунктів складування або сполучення (цехи, термінали, транспортні переходи тощо).

Інтегрування логістичних компаній у межах міжнародних транспортних ринків призвело до створення міжнародних транспортно-логістичних центрів (ТЛЦ) [11].

Передусім це осередки, які поділяються на регіональні центри транспортної логістики, що формують єдину організаційно-економічну, фінансово-інформаційну системну взаємодію. Розвинуті країни активно впроваджують сучасні технології та вимоги до функціонування міжнародних логістичних систем. Механізмом реалізації зазначеного є принципи контейнеризації та інтеграційні процеси транспортних і технологічних логістичних взаємодій. Ця взаємодія передбачає одночасне узгодження тісно пов'язаних ланцюгових процесів вантажно-розвантажувальних операцій в автоматизованому режимі та організації доставки шляхом широкого використання комп'ютерних технологій.

Електронні ІТ-системи є важливими для вирішення питань інтеграції України у структуру міжнародних логістичних мереж. До широкомасштабної війни в Україні підприємства різних форм і видів діяльності активно впроваджували процес електронізації бізнес-процесів логістичних систем. Особливої популярності у логістичному середовищі отримала система SAP (mySAP Customer Relationship Management, mySAP Lifecycle Management, mySAP Business Intelligence).

На ціноутворення послуг з перевезення вагомо впливає логістичний фактор. Він

визначається фактичною сумою витрат, яка визначається продавцем або покупцем під час узгодження договору купівлі-продажу та включається в ціну товару [1]. Цей фактор покриватиме втрати на організацію доставки товару безпосередньо споживачеві згідно з умовами контракту. Тому під логістичними витратами треба розуміти основні платежі, які пов'язані з доставкою певного товару. Ці витрати сплачує або покупець, або продавець, залежно від домовленостей у межах угоди.

Аналізуючи діяльність українських логістичних підприємств, варто відзначити, що вони здебільшого практикують покриття на доставку товару до кордону, після чого витрати перекладаються на іноземного покупця. За таких умов торговельної співпраці застосовують базові операції: FOB, DAF, FCA, FAS. Як правило, це пов'язано з відсутністю компетенцій і відповідних дозволів вітчизняних логістичних підприємств для роботи за межами країни. Натомість для забезпечення логістичних процесів в Україні іноземні підприємства застосовують операції CIP, CPT, DDU і навіть DDP, які передбачають погашення логістичних витрат на доставку товарів до внутрішнього споживача України. Причинами цього є більші повноваження та свобода дій іноземного логістичного підприємства. За таких умов слід розглядати міжнародну логістичну систему як системну організацію, спрямовану на вирішення зазначеної проблеми. Цей процес є системою розподілу між усіма учасниками в межах транспортного, складського, посередницького, споживачького середовища.

Також в основі реінжинірингу бізнес-процесів логістичного підприємства є принцип системності. Зазначений принцип передбачає оптимізацію зусиль, спрямованих на досягнення мети та стратегії розвитку підприємства та його виробничо-збутових складових. Це означає, що синергетичний потенціал має бути реалізований повною мірою.

У системі реінжинірингу бізнес-процесів важливе місце займає бенчмаркінг, який обумовлює зіставлення дієвої системи управління підприємством з наявними практиками та стандартами у цій царині. Бенчмаркінг є особливо важливою системою складовою з опрацювання позитивного досвіду діяльності іноземних підприємств та інтеграції отриманих знань для підвищення рівня ефективності власних підприємницьких зусиль, особливо щодо міжнародних торговельних операцій.

Тому для успішної реалізації реінжинірингу бізнес-процесів слід реалізувати

відповідний алгоритм послідовності дій. Під час реалізації цього алгоритму слід врахувати такі основні поетапні заходи:

- здійснення системного моніторингу власних ресурсів і їх подальшого потенціалу відтворення;
- розподіл функціональних обов'язків між основними виробничими та збутовими ланками;
- вивчення міжнародного логістичного середовища та специфіки міжнародної діяльності;
- проведення систематичних заходів контролю з метою інноваційного та своєчасного реагування на зовнішні та внутрішні зміни.

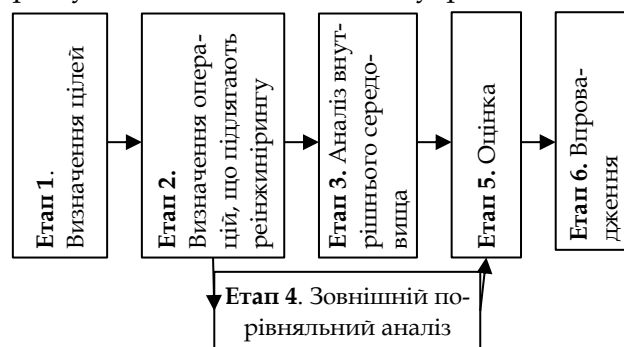


Рис. 2. Алгоритм послідовності реінжинірингу бізнес-процесів логістичного підприємства

Не менш важливим аспектом реалізації бізнес-процесів є оптимізація вантажного транспорту, необхідного для перевезення товарів в інші країни, оскільки законодавчі та правові норми логістики у різних країнах відрізняються. У цьому сенсі слід окреслити тенденції розвитку логістичного ринку України. До уваги варто взяти правильно організовану роботу системності управління міжнародних логістичних підприємств у частині стабільності та ефективності застосування матеріально-технічних засобів і збуту готової продукції. Окрім того, треба розуміти, що витрати підприємств на утримання достатнього рівня матеріально-технічного стану, як правило, сягають не менше 20-25% від сукупних логістичних витрат функціонування міжнародного логістичного підприємства.

Беручи до уваги виняткову важливість у формуванні витратної стратегії міжнародних логістичних підприємств саме матеріально-технічних запасів, треба реалізовувати системні заходи з інвентаризації.

У цьому сенсі успішний досвід міжнародних провідних підприємств свідчить про необхідність вирішення низки питань щодо оптимізації виробничих процесів:

- окреслити сукупний потенціал наявних матеріально-технічних запасів, який

необхідний для досягнення належних умов у системі обслуговування клієнтів;

- оптимізувати проблеми, що торкаються зменшення витрат логістичної складової шляхом нехтування складськими приміщеннями;

- оцінити застосування наявних матеріальних-технічних запасів;

- промоніторити взаємозалежності динаміки витрат щодо низки стандартів і запитів обслуговування клієнтів.

З урахуванням нестабільності внутрішнього та зовнішнього середовища ринкових структур України, оптимізацію матеріально-технічних резервів на міжнародних логістичних підприємствах можна досягти шляхом реалізації системності інформаційного забезпечення та ефективного управління.

Особливу увагу слід приділити саме умовам доступу до відповідної інформації. На сьогодні в Україні застосовують найбільш поширені моделі управління матеріально-технічними запасами типу:

- система з фіксованою періодичністю відтворення матеріально-технічних запасів на засадах стабільності;

- система мінімум-максимум застосування матеріально-технічних запасів.

Важливим інструментом для оптимізації та ефективного застосування матеріально-технічних запасів є прийняття правильних рішень щодо потрібного обсягу замовлень (Economic Order Quantity - EОQ). На

прийняття відповідного рішення впливає низка факторів:

- обсяг попиту (товарообігу);

- витрати на транспортування та зберігання запасів [1, с. 78].

Ще однією обставиною, яка змогла б позитивно відобразитися на інтегруванні вітчизняних логістичних підприємств у систему міжнародних перевезень, є уніфікація стандартів і принципів міжнародного права, що регулюватиме питання перевезення вантажів різними видами транспорту та оптимізує здійснення логістичних операцій, а також дозволить сформувати систему прозорого та зручного міжнародного ринку логістики.

Потрібним на сьогодні також є напрям, який покликаний забезпечувати ефективність ланцюгів постачання логістичними підприємствами, який охоплює комплекс різних типів потоків і автоматизованих послідовних бізнес-процесів, значно спрощує та робить прозорим послуги доставки, оптимізує споживчий попит, розширює мережу та сприяє виходу на зовнішні ринки.

Категорія «логістичний ланцюг постачання» становить собою вид діяльності, який акумулює матеріально-технічні потоки під час просування від постачальника до кінцевого споживача. У цьому аспекті варто віддати належну роль електронній комерції, яка є поштовхом для існування ланцюгів постачання та прозорості діяльності управління логістичними центрами.

Література.

1. Державне агентство автомобільних доріг України. сайт. URL: <https://ukravtodor.gov.ua/7>.
2. *Dijkstra L., Poelman H., Ackermans L.* Road transport performance in Europe. 2019. 28 p. URL: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/work/2019_02_road_transport.pdf8
3. Через війну Україна втратила \$4,5 млрд за тиждень. Фінансовий клуб: сайт. 19.04.2022. URL: <https://finclub.net/ua/news/cherez-vinu-ukraina-vtratyla-usd4-5-mlrd-za-tyzhden.html9>
4. *Льченко Н. Б., Кулік А. В.* Розвиток транспортно-логістичної системи в Україні. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського. Серія: Економіка і управління.* 2019. Т. 30(69). No 5. Ч. 2. С. 42-50.
5. *Кальченко А.Г.* Логістика: навч. посіб. К.: КНЕУ, 2016. 467 с.
6. *Лифар В. В.* Розвиток транспортної логістики в регіональній системі обслуговування товарних потоків. *Маркетинг і менеджмент інновацій.* 2017. №4. С. 176-187.
7. *Логвинова Н. В.* Шляхи розвитку транспортної системи України. 2013. Репозитарій НУ «Одеська юридична академія»: сайт. URL: <http://www.dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/113004>
8. *Логутова Т. Г., Полторацький М. М.* Сучасний стан транспортної інфраструктури України. *Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності:* зб. наук. пр. 2017. Вип. 2(12). Т. 2. С. 8-14.
9. Обмеження логістичних можливостей та експортні питання під час військових дій. *Запорізька торгово-промислова палата:* сайт. URL: <https://www.cci.zp.ua/vebinar-obmezheniya-logistychnyh-mozhlyvostej-ta-eksportni-pytannya-pid-chas-vijskovyih-dij-videozapys10>
10. *Полякова О. М., Шраменко О. В.* Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні і світі. *Вісник економіки транспорту і промисловості:* зб. наук. практ. ст. 2017. №58. С. 126-134.
11. Заходи Уряду із забезпечення логістичних маршрутів. *Урядовий портал:* сайт. 01.04.2022. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/zahodi-uryadu-iz-zabezpechennya-logistichnih-marshrutiv11>
12. *Павлова О.М., Павлов К.В.* Логістична взаємодія між суб'єктами газотранспортної галузі: механізм реалізації та перспективи. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука». Серія «Економічні науки».* 2020. No 3 (35). Т.2. С. 46-51. <https://doi.org/10.25313/2520-2294-2020-3-5737>

13. Павлова О.М. Товарна форма організації суспільного виробництва в умовах розвитку національної економіки України (другої половини XVII - кінця XVIII ст.): монографія. Луцьк: видавництво «Терен», 2019. 480 с.
14. Павлов К.В., Павлова О.М. Формування конкурентних регіональних України: монографія. Луцьк: видавництво «Терен», 2019. 542 с.
15. Про утворення Координаційної ради з питань логістики в сільському господарстві: постанова Кабінету Міністрів України від 09.04.2022 р. № 427. Урядовий портал: сайт. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-utvorennya-koordinacijnoi-radi-z-pitan-logistiki-v-silskomu-gospodarstvi-427>
16. Стрішенець О.М., Павлов К.В. Особливості конкурентних відносин на регіональних ринках нерухомості. *Науковий вісник ужгородського університету. Серія «Економіка»*. Збірник наукових праць. Випуск 1(47). Том 2. Ужгород, 2016. С. 35-38.
17. Шандрівська О.Є., Кузяк В.В., Хтей Н.І. Логістичний менеджмент: практикум / за ред. Є.В. Крикавського. Львів: Вид-во «Львівська політехніка», 2017. 192 с.
18. Sala D., Pavlov K., Pavlova O., Demchuk A., Matiichuk L., & Cichoń D. Determining of the Bankrupt Contingency as the Level Estimation Method of Western Ukraine Gas Distribution Enterprises' Competence Capacity. *Energies*, 2023. 16(4), 1642. <https://doi.org/10.3390/en16041642>.
19. Yakymchuk A., Halachenko O., Irtysheva I., Popyk M., Bondarenko V., Kondratska L., Pavlov K., Pavlova O., Ishcheikin T., Barybina Y., Hryhoruk I., Popadynets N. Ways of Improving Management System of a Tourism Industry Development. *Applied Human Factors and Ergonomics International. Human Interaction & Emerging Technologies (IHET-AI 2022). Artificial Intelligence & Future Applications*.
20. Stepanenko S., Vlasenko T. Risk management of organizational changes implementation based on the project approach methodology. *Вісник Хмельницького національного університету. Серія: Економічні науки*. 2021. №1 (290). С. 171-175.
21. Chukurna, O., Nitsenko, V., Tyukhtenko, N., Lomonosova, O., Zhartay, Z., & Dobrovolskyi, V. Substantiation of the green approach in the formation of a sustainable system of ecological logistics. *Naukovyi Visnyk Natsionalnoho Hirnychoho Universytetu*, 2022. №1, pp. 76-82. <https://doi.org/10.33271/nvngu/2022-1/076>.

References.

1. Derzhavne ahentstvo avtomobil'nykh dorih Ukrainy. сайт. [State Highway Agency of Ukraine. site 2022]. Available at: <https://ukravtodor.gov.ua7>.
2. Dijkstra, L., Poelman, H., Ackermans, L. (2019). Road transport performance in Europe. 28 p. Available at: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/work/2019_02_road_transport.pdf8
3. Cherez vijnu Ukraina vtratyla \$4,5 mlrd za tyzhden!. *Finansovyj klub: сайт*. 19.04.2022. [Due to the war, Ukraine lost \$4.5 billion in one week. Financial club: website]. Available at: <https://finclub.net/ua/news/chez-vinu-ukraina-vtratyla-usd4-5-mlrd-za-tyzhden.html9>
4. Il'chenko, N. B., Kulik, A. V. (2019). «Development of the transport and logistics system in Ukraine». *Vcheni zapysky Tavrijs'koho natsional'noho universytetu imeni V. I. Vernads'koho. Seriya: Ekonomika i upravlinnia*. vol. 30(69). No 5. Issue. 2. pp. 42-50. DOI: <https://doi.org/10.32838/2523-4803/69-5-362>
5. Kal'chenko, A.H. (2016). *Lohistyka*. [Logistics]. KNEU. Kyiv. Ukraine.
6. Lyfar, V. V. (2017). «Development of transport logistics in the regional system of service of commodity flows». *Marketynh i menedzhment innovatsij*. №4. pp. 176-187. DOI: <https://doi.org/10.21272/mmi.2017.4-153>
7. Lohvynova, N. V. (2013). «Ways of development of the transport system of Ukraine». *Repozytarij NU «Odes'ka iurydychna akademiia»: сайт*. Available at: <http://www.dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/113004>
8. Lohutova, T. H., Poltorats'kyj, M. M. (2017). «Modern state of transport infrastructure of Ukraine». *Teoretichni i praktichni aspekty ekonomiky ta intelektual'noi vlasnosti: zb. nauk. pr.* Issue 2(12). vol. 2. pp. 8-14.
9. Obmezhenia lohistrychnykh mozhlyvostej ta eksportni pytannia pid chas vijs'kovykh dij. *Zaporiz'ka torhovo-promyslova palata: сайт*. [Limitation of logistic possibilities and export issues during military operations. Zaporizhzhia Chamber of Commerce and Industry: website. 05/04/2022.]. Available at: <https://www.cci.zp.ua/vebinar-obmezheniya-logistrychnyh-mozhlyvostej-ta-eksportni-pytannya-pid-chas-vijskovykh-dij-videozapys10>
10. Poliakova, O. M., Shramenko, O. V. (2017). «Modern trends in the development of transport and logistics infrastructure in Ukraine and the world». *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti: zb. nauk. prakt. st.* №58. pp. 126-134.
11. Zakhody Uriadu iz zabezpechennia lohistrychnykh marshrutiv. *Uriadovyj portal: сайт*. [Measures of the Government to ensure logistics routes. Government portal: website]. Available at: <https://www.kmu.gov.ua/news/zahodi-uryadu-iz-zabezpechennya-logistichnih-marshrutiv11>
12. Pavlova, O.M., Pavlov, K.V. (2020). «Logistical interaction between subjects of the gas transport industry: implementation mechanism and prospects». *Mizhnarodnyj naukovyj zhurnal «Internauka». Seriya «Ekonomichni nauky»*. No 3 (35). vol. 2. pp. 46-51. <https://doi.org/10.25313/2520-2294-2020-3-5737>
13. Pavlova, O.M. (2019) *Tovarna forma orhanizatsii suspil'noho vyrobnytstva V umovakh rozvytku natsional'noi ekonomiky Ukrainy (druhoi polovyny KhVII - kintsia XVIII st.)*. [Commodity form of the organization of social

production in the context of the development of the national economy of Ukraine (second half of the 17th - end of the 18th century)]. Vydavnytstvo «Terem». Luts'k, Ukraine.

14. *Pavlov K.V., Pavlova O.M.* (2019). *Formuvannia konkurentnykh rehional'nykh Ukraïny*. [Formation of competitive regional Ukraine]. Vydavnytstvo «Terem». Luts'k, Ukraine.

15. Pro utvorennia Koordynatsijnoi rady z pytan' lohistyky v sil's'komu hospodarstvi: postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy. [On the establishment of the Coordination Council for Logistics in Agriculture: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine]. Dated 04/09/2022 No. 427. Available at: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-utvorennia-koordinacijnoyi-radi-z-pitan-logistiki-v-sil'skomu-gospodarstvi-427>

16. *Strishenets', O.M., Pavlov, K.V.* (2016). «Peculiarities of competitive relations in regional real estate markets». *Naukovyy visnyk uzhhorods'koho universytetu. Serii «Ekonomika»*. Zbirnyk naukovykh prats'. Issue 1(47). Vol. 2. Uzhhorod, pp. 35-38.

17. *Shandriv's'ka, O.Ye., Kuziak, V.V., Khtej, N.I.* (2017). Lohistychnyj menedzhment. [Logistics management]. In Krykavs'-koho, Ye.V. (ed.). Vyd-vo «L'viv's'ka politehnika. L'viv, Ukraine.

18. *Sala, D., Pavlov, K., Pavlova, O., Demchuk, A., Matiichuk, L., & Cichoń, D.* (2023). Determining of the Bankrupt Contingency as the Level Estimation Method of Western Ukraine Gas Distribution Enterprises' Competence Capacity. *Energies*, 16(4), 1642. <https://doi.org/10.3390/en16041642>.

19. *Yakymchuk A., Halachenko O., Irtysheva I., Popyk M., Bondarenko V., Kondratska L., Pavlov K, Pavlova O., Ishcheikin T., Barybina Y., Hryhoruk I., Popadynets N.* (2022). Ways of Improving Management System of a Tourism Industry Development. *Applied Human Factors and Ergonomics International. Human Interaction & Emerging Technologies (IHET-AI 2022). Artificial Intelligence & Future Applications*. https://openaccess.cms-conferences.org/#/publications/book/978-1-7923-8989-4/article/978-1-7923-8989-4_12.

20. *Stepanenko, S., Vlasenko, T.* (2021). «Risk management of organizational changes implementation based on the project approach methodology». *Visnyk Khmel'nyts'koho natsional'noho universytetu. Serii: Ekonomichni nauky*. no. 1 (290), pp. 171-175. <https://www.doi.org/10.31891/2307-5740-2021-290-1-30>

21. *Chukurna, O., Nitsenko, V., Tyukhtenko, N., Lomonosova, O., Zhartay, Z., & Dobrovolskyi, V.* (2022). Substantiation of the green approach in the formation of a sustainable system of ecological logistics. *Naukovyi Visnyk Natsionalnoho Hirnychoho Universytetu*. №1, pp. 76-82. <https://doi.org/10.33271/nvngu/2022-1/076>.

Abstract.

Pavlov K., Pavlova O., Bortnyk A., Gupalo V. Peculiarities of development of international logistics systems in the context of globalization.

This research paper is devoted to studying the essence and features of international logistics systems, which are an essential factor in the competitiveness of enterprises and countries in the globalization of the world economy. The authors analyze the role and functions of international logistics systems in ensuring effective material management and information flows between subjects of international economic cooperation. The article identifies the main types of international logistics systems by regulatory bodies, forms of organization, types of logistics operations, and scope of activities. The advantages and disadvantages of international logistics systems for enterprises and participating countries are also considered, and the main problems and barriers to their development are identified. Based on the analysis, the author proposes directions for improving international logistics systems, considering the specifics of industries and regions. The article reviews globalization processes and established practices of international logistics systems. The formation of logistics processes in Europe and Ukraine is shown. The existing scientific and practical approaches and principal components of transport logistics are summarized. The role of business process reengineering in it is determined for the successful implementation of which an appropriate algorithm of the sequence of actions should be implemented. The author outlines the terms, methods of delivery, and operations with customers that are common to the Ukrainian logistics services market. The author identifies the place and outlines the prospects for a resumption of activities of domestic enterprises in the face of changing external environment. In this sense, the successful experience of leading international enterprises indicates the need to address several issues related to optimizing production processes. The proposed directions for the restoration of the logistics business in the post-war period include refutation and unification of standards and principles of international law, which will regulate the issues of cargo transportation in terms of various modes of transport and optimize the implementation of logistics operations and will allow forming a system of the transparent and convenient international logistics market. There also appears to be a need for a direction designed to ensure the efficiency of supply chains by logistics companies, which in turn covers a set of different types of flows and automated sequential business processes, dramatically simplifies, and makes delivery services transparent, optimizes consumer demand, expands the network and facilitates access to foreign markets. In this aspect, the role of e-commerce should be given due credit, which is the impetus for the existence of supply chains and transparency of logistics center management.

Keywords: logistics, transport infrastructure, warehouses, competition, logistics outsourcing, logistics infrastructure, business process reengineering, supply chains, e-commerce.

Стаття надійшла до редакції 15.03.2023 р.

Бібліографічний опис статті:

Павлов К.В., Павлова О.М., Бортник А.В., Гупало В.В. Особливості розвитку міжнародних логістичних систем за умов глобалізації. Актуальні проблеми інноваційної економіки та права. 2023. № 1-2. С. 29-35.

Pavlov K., Pavlova O., Bortnyk A., Gupalo V. Peculiarities of development of international logistics systems in the context of globalization. Actual problems of innovative economy and law. 2023. No. 1-2, pp. 29-35.