

Міністерство освіти і науки України

Луцький національний технічний університет

(повне найменування вищого навчального закладу)

Факультет бізнесу та права

(повне найменування факультету)

Кафедра підприємництва, торгівлі та логістики

(повна найменування кафедри)

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
ЗА СТУПЕНЕМ ВИЩОЇ ОСВІТИ «МАГІСТР»

ЛОГІСТИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ
ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА (НА МАТЕРІАЛАХ
ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ)

спеціальність 076 Підприємництво та торгівля

(шифр і назва спеціальності)

освітня програма «Логістика»

(назва освітньої програми)

Виконав: здобувач вищої освіти
Групи ПТ(ЛГ)м-22
Шульга Марина Сергіївна

(підпис)

Керівник:
к.е.н., професор
Кривов'язюк Ігор Володимирович

Кваліфікаційну роботу
допущено до захисту
« 03 » 12 2024 р.
д.е.н., професор
Гарант освітньої програми:
Ковальська Любов Леонідівна

(підпис)

Луцьк – 2024 року

ЛУЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет бізнесу та права

Кафедра підприємництва, торгівлі та логістики

Ступінь вищої освіти: магістр

Галузь знань: 07 Управління та адміністрування

Спеціальність: 076 Підприємництво та торгівля

Освітня програма: Логістика

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

«13» 09 2024 р.

ЗАВДАННЯ НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ ЗДОБУВАЧУ ВИЩОЇ ОСВІТИ

Шульзі Марині Сергіївні

(прізвище, ім'я, по батькові)

Тема кваліфікаційної роботи *Логістичне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства (на матеріалах промислових підприємств України)*

Керівник роботи: к.е.н., професор Кривов'язюк Ігор Володимирович

затверджені наказом закладу вищої освіти від «30» грудня 2023 р. № 492/01-02

2. Строк подання здобувачем вищої освіти кваліфікаційної роботи «03» грудня 2024 р.

3. Вихідні дані до роботи наукові праці вітчизняних та зарубіжних вчених, аналітика з питань логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства, дані Державної служби статистики України, Світової організації торгівлі (ВТО), Державної митної служби України

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, що потрібно розробити):
ВСТУП

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ

ДІЯЛЬНОСТІ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ

РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ

ВИСНОВКИ. ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАНЬ

ДОДАТКИ

5. Перелік графічного матеріалу:

1. Мета, завдання, об'єкт, предмет і наукова новизна кваліфікаційної роботи магістра.

2. Сучасні підходи та структура логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності.

3. Логістичне забезпечення в системі управління зовнішньоекономічною діяльністю підприємства.

4. Методичний підхід до аналізу логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства.

5. Аналіз ефективності зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України.

6. Ефективність логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємств за LPI.

7. Ефективність логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності за структурою.

8. Інтегральне оцінювання стану логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності.

9. Перспективи розвитку логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності в умовах війни.

10. Крос-секторальна стратегія розвитку логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності.

11. Дорожня карта розвитку та обґрунтування впровадження проєкту удосконалення логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України.

6. Консультанти розділів роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис	
		завдання видав	завдання прийняв
<i>Теоретичний розділ</i>	<i>Кривов'язюк І.В.</i>		
<i>Аналітичний розділ</i>	<i>Кривов'язюк І.В.</i>		
<i>Проектний розділ</i>	<i>Кривов'язюк І.В.</i>		
<i>Нормоконтроль</i>	<i>Хомяк Н.В.</i>		

7. Дата видачі завдання 23 вересня 2023 р.

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи магістра	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1.	<i>Обґрунтування теми</i>	<i>до 23.09.2023</i>	<i>викон.</i>
2.	<i>Огляд літератури із досліджуваної проблеми</i>	<i>до 28.10.2023</i>	<i>викон.</i>
3.	<i>Теоретичний розділ</i>	<i>до 07.03.2024</i>	<i>викон.</i>
4.	<i>Аналітичний розділ</i>	<i>до 30.05.2024</i>	<i>викон.</i>
5.	<i>Проектний розділ</i>	<i>до 03.09.2024</i>	<i>викон.</i>
6.	<i>Висновки</i>	<i>до 01.10.2024</i>	<i>викон.</i>
7.	<i>Формування списку джерел посилань</i>	<i>до 08.10.2024</i>	<i>викон.</i>
8.	<i>Формування додатків</i>	<i>до 15.10.2024</i>	<i>викон.</i>
9.	<i>Оформлення ілюстративного матеріалу</i>	<i>до 22.10.2024</i>	<i>викон.</i>
10.	<i>Нормоконтроль</i>	<i>до 01.11.2024</i>	<i>викон.</i>
11.	<i>Інструментальна перевірка на академічний плагіат</i>	<i>до 15.11.2024</i>	<i>викон.</i>
12.	<i>Представлення кваліфікаційної роботи магістра до захисту</i>	<i>до 03.12.2024</i>	<i>викон.</i>

Здобувач вищої освіти

_____ (Шульга М.С.)
(підпис) (прізвище, ініціали)

Керівник кваліфікаційної роботи

_____ (Кривов'язюк І.В.)
(підпис) (прізвище, ініціали)

АНОТАЦІЯ

Шульга М. С. Логістичне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства (на матеріалах промислових підприємств України). Рукопис.

Кваліфікаційна робота магістра ОП «Логістика» спеціальності 076 Підприємництво та торгівля. Луцький національний технічний університет. Луцьк, 2024.

Кваліфікаційна робота магістра складається з вступу, трьох розділів, висновків, переліку джерел посилання, додатків.

У роботі розвитку надалі набули теоретико-методичні засади та практичні рекомендації щодо удосконалення логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств.

Дослідження сучасних підходів та структури логістичного забезпечення, його місця у системі управління зовнішньоекономічною діяльністю промисловим підприємством та факторів, що обумовлюють розвиток, дозволило значно поглибити наукове обґрунтування досліджуваного поняття.

Аналіз логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України виявив двоякий характер його ефективності залежно від обраного методу дослідження: аналіз Індексу логістичної ефективності демонструє обмежений рівень розвитку логістичного середовища, метод інтегрального оцінювання – задовільний рівень його поточного стану. Встановлено, що логістичне забезпечення є невіддільним чинником розвитку зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств в кризових умовах.

З метою удосконалення логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України запропоновано на основі загальних результатів досліджень промислової експортно-імпоротної активності, факторного аналізу та прогностичних даних, розробити крос-секторальну стратегію розвитку логістичного забезпечення, та Дорожню карту її реалізації.

Ключові слова: логістичне забезпечення, зовнішньоекономічна діяльність підприємства, промислові підприємства, ефективність логістичного забезпечення, експорт, Україна.

ANNOTATION

Shulha M. S. Logistic support of the enterprise's foreign economic activity (based on materials from industrial enterprises of Ukraine). Manuscript.

Qualification work of the master of EP «Logistics» specialty 076 Entrepreneurship and trade. Lutsk National Technical University. Lutsk, 2024.

The qualification work of the master consists of an introduction, three sections, conclusions and proposals and a list of used sources, appendices.

Theoretical and methodological principles and practical recommendations are further developed in the work for the improvement of logistic support of the foreign economic activity of industrial enterprises.

The analysis of modern approaches and the structure of logistics support, its place in the system of management of foreign economic activity by an industrial enterprise and the factors determining its development, made it possible to significantly deepen the scientific justification of the studied concept.

The analysis of logistics support for the foreign economic activity of industrial enterprises of Ukraine revealed a dual nature of its efficiency depending on the chosen research method: the analysis of the Logistics Performance Index demonstrates a limited level of development of the logistics environment, the integral evaluation method shows a satisfactory level of its current state. It was established that logistics support is an inseparable factor in the development of foreign economic activity of industrial enterprises in crisis conditions.

In order to improve the logistical support of the foreign economic activity of industrial enterprises of Ukraine, it is proposed to develop a cross-sectoral strategy for the development of logistics support and a Roadmap for its implementation based on the general results of studies of industrial export-import activity, factor analysis and prognostic data.

Keywords: logistic support, foreign economic activity of the enterprise, industrial enterprises, efficiency of logistic support, export, Ukraine.

ЗМІСТ

ВСТУП	7
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА	10
1.1. Сучасні підходи та структура логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства	10
1.2. Логістичне забезпечення в системі управління зовнішньоекономічною діяльністю підприємства	21
1.3. Фактори впливу на логістичне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства	28
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ	32
2.1. Методичні засади аналізу логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств	32
2.2. Комплексний аналіз тенденцій розвитку та ефективності зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України	36
2.3. Аналіз складових та інтегральна оцінка рівня логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України	46
РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ	56
3.1. Перспективи розвитку логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України в умовах війни	56
3.2. Стратегічні напрямки підвищення рівня логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств	61
3.3. Розробка Дорожньої карти розвитку та обґрунтування впровадження проєкту удосконалення логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств	64
ВИСНОВКИ	69
ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАНЬ	72
ДОДАТКИ	84

ВСТУП

Обґрунтування актуальності вибору теми роботи. Зовнішньоекономічна діяльність підприємств в умовах війни є економічним гарантом стабілізації рівня національного добробуту та інтеграції міжнародних управлінських інноваційних рішень у внутрішні бізнес-процеси. Відомо, що найбільшим викликом на шляху експортно-імпоротної активності стало руйнування логістичної інфраструктури, порушення сталих ланцюгів і каналів постачання, примусова диверсифікація зовнішніх ринків збуту чи закупівель. В умовах масштабної трансформації експортної логістики України, пріоритетності набувають дослідження логістичної системи підприємства як з позиції інструментів оптимізації базових логістичних функцій, так і пошуку прихованих альтернатив та можливостей у налагодженні більш ефективної міжнародної діяльності, що передбачається її логістичним забезпеченням.

Стан вивченості проблеми. Різномічні наукові аспекти логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємств сформовані такими вітчизняними вченими як Кривов'язюк І.В., Кулик Ю.М., Залізнюк В.П., Трушкіна Н., Сербіна Т., Алькема В.Г, Волохова І.В, Волохова В.А., Барський В.І, Маковоз О.В., Зайцева А.С., Цимбалістова О.А, Крикавський Є.В., зарубіжними – Zewdie Habte Shikur, Franz Vallée, Michael Dircksen, Ling Li, Ewout Reitsma, Per Hilletofsth, Eva Johansson, Elena Nenni M. та ряд інших вчених. Їх наукові внески в проблематику визначення логістичного забезпечення як окремої економічної категорії є вагомими, проте у більшості конкретно спрямовані на конкретну галузь чи тип логістичної діяльності, без врахування комплексності загальних теоретико-методичних положень з їх практичною реалізацією.

Мета і завдання дослідження. Метою даної роботи є поглиблення теоретико-методичних засад, розробка практичних рекомендацій та заходів їх

реалізації щодо удосконалення логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України.

Досягнення зазначеної мети можливе за умови вирішення *таких завдань*:

- визначено суть та цільове спрямування сучасних підходів до логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємств;
- уточнено структуру та фактори впливу логістичного забезпечення за всіма можливими підходами у зовнішньоекономічній діяльності підприємств;
- розроблено методичний підхід до аналізу логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств;
- здійснено комплексний аналіз тенденцій розвитку та ефективності зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України;
- досліджено ефективність та поточний стан логістичного забезпечення за практичним (індексним) та теоретичним (підбір показників з опорою на теоретичні матеріали) підходами;
- проаналізовано вплив ризиків війни та оцінку прогнозованих перспектив розвитку логістичного забезпечення в зовнішньоекономічній системі управління промислових підприємств;
- рекомендовано до реалізації крос-секторальну логістичну стратегію із найбільш економічно ефективним секторальним розподілом експорту промисловості;
- обґрунтовано впровадження проєкту з удосконалення логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності національних промислових підприємств.

Об'єктом дослідження є логістичне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємств.

Предметом дослідження є теоретичні, методичні засади та практичні основи логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств.

Методи дослідження. З метою вирішення поставлених в роботі завдань застосовано наступні методи дослідження: теоретичне узагальнення, методи

аналізу та синтезу – для визначення сутнісного наповнення та цільового спрямування підходів логістичного забезпечення, його структурних елементів; групування та узагальнення – для класифікації факторів впливу на логістичне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств; аналіз трендів, статистичний аналіз, аналітичний – для комплексного дослідження тенденцій розвитку та ефективності зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України; аналітичний, статистичний аналіз, методи багатofакторного регресійного аналізу та інтегрального оцінювання – при дослідженні поточного стану, проблем та перспектив розвитку логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств; узагальнення та систематизації – при зведенні висновків, проектних пропозицій та розробці практичних рекомендації щодо підтримки сукупного розвитку логістичного забезпечення, зовнішньоекономічної діяльності та промисловості України.

Наукову новизну результатів дослідження формує сукупність розвинутих теоретико-методичних засад та практичних рекомендацій щодо удосконалення логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств: удосконалено наукові основи теорії логістичного забезпечення в контексті експортно-імпортової діяльності промислових підприємств; сформовано новий науково-методичний підхід для дослідження логістичного забезпечення в сфері управління міжнародною діяльністю промислових підприємств; актуалізована розробка практичних рекомендації та стратегічного бачення на основі методів візуалізації стратегії проектного розвитку в логістичному забезпеченні зовнішньоекономічної діяльності.

Інформаційну базу даного дослідження формують наукові публікації вчених з вивчення логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства, статистичні матеріали Державної служби статистики України, Світової організації торгівлі (WTO), Державної митної служби, стратегії та консенсус-прогнози Міністерства економіки України, закони та нормативно-правові акти, інтерактивні дашборди національного проєкту «Дія.Бізнес».

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

1.1. Сучасні підходи та структура логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства

Зовнішньоекономічна діяльність підприємств, зважаючи на стрімкі темпи інтеграційного поступу до міжнародної співпраці, є масштабним ареалом для росту економічного потенціалу країни, що нині забезпечується, передусім, безперервною взаємодією логістичних ланок. Активність руху логістичних потоків зовнішньоекономічної діяльності в сучасних багатоаспектних кризових умовах визначається наявними зовнішніми та внутрішніми інструментами оптимізації функцій логістичної системи суб'єкта господарювання. Відтак, виникає об'єктивна потреба у дослідженні логістичного забезпечення експортно-імпортової діяльності підприємства в розрізі аналітичного обґрунтування сучасних підходів та якісної структуризації усіх його елементів.

Поняття «логістичне забезпечення» є законодавчо регульованим для сил оборони і безпеки, та регламентується наказом Міністерства оборони України 2016 від 11.05.2016 р. №522 «Про затвердження Основних положень логістичного забезпечення Збройних сил України» та постановою Кабінету Міністрів України від 27.12.2018 р. №1207 «Про затвердження Порядку логістичного забезпечення сил оборони під час виконання завдань з оборони держави, захисту її суверенітету, територіальної цілісності та недоторканності». Згідно останнього дефініція трактується як «комплекс заходів із: планування логістичного забезпечення, визначення потреб в озброєнні, бойовій (військовій та спеціальній) техніці, спеціальних і транспортних засобах (далі – озброєння, військова та спеціальна техніка), матеріально-технічних засобах та послугах; проектування, розроблення (модернізація та модифікація) озброєння, військової

та спеціальної техніки та матеріально-технічних засобів, їх закупівлі, постачання, зберігання, ремонту, технічного обслуговування, контролю експлуатації (використання)» та ряду інших спеціалізованих функцій [1]. Окреслення логістичного забезпечення як комплексу дій та засобів для реалізації логістичних функцій в межах певної системи стало першоосновою для визначення підходів його сутності, зокрема і в міжнародній практиці.

У науковому просторі логістичне забезпечення характеризували як «імператив розвитку інноваційної діяльності підприємств» [2], «елемент формування нової глобальної економіки» [3] або ж «продуктивність, що підвищує конкурентоспроможність експорту національних економік» [4]. Крім того, оцінка напрацювань вчених-сучасників підтверджує різносторонність підходів до визначення логістичного забезпечення за галузево-функціональним поділом, а отже єдине наукове узагальнення сутності терміну відсутнє. У розрізі зовнішньоекономічної діяльності підприємства варто вказати, що підходи логістичного забезпечення переважно базувались на показниках аналізу логістичних потоків, а саме умов переміщення товарів, ресурсів, послуг та системи контролю й аудиту логістичної діяльності підприємств під зовнішнім впливом національного та глобального вимірів [5].

З огляду на вищевказане, досліджуване поняття слід розглядати не з витоків логістичного менеджменту чи досвіду застосування логістичного підходу в управлінні підприємством, а як цілісну систему логістичних методів, інструментів та умов, що найбільш оптимально регулюють організацію та систему управління зовнішньоекономічної діяльності.

Детальніший аналіз наукової думки щодо логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства здійснено за доробками таких вчених сучасності як Кривов'язюк І.В., Кулик Ю.М. [6], Залізнюк В.П. [7], Трушкіна Н., Сербіна Т. [8], Алькема В.Г. [9], Zewdie Habte Shikur [10], Шарко В.В. [11], Волохова І.В, Волохова В.А., Барський В.І. [12], Ковальова М.Л.[13], Franz Vallée, Michael Dircksen [14], Smerichevskiy S., Kryvovyazyuk I., Smerichevska S., Tsybalistova O. [15], Янишин Я. [16], Сігаєва Т., Місюкевич В., Тимченко А. [17] та інших.

Кривов'язюк І.В. та Кулик Ю.М. сформувавши думку, що логістичне забезпечення є комплексом інструментів оптимізації синхронного управління ланками та елементами логістичного ланцюга, основна мета яких, з одного боку – досягнення стратегічних, тактичних та операційних цілей підприємства для управління матеріальними та супутніми їм потоками для повного задоволення потреб споживачів при бажаному зниженні величини загальних витрат, з іншого – автоматизація процесів обліку й руху матеріальних засобів, оптимізація складських площ, координація матеріально-технологічного забезпечення на підприємстві [6]. На відміну від традиційного забезпечення, зазначають автори, у логістичному присутнім є синергійний ефект, оскільки етапи його реалізації (підготовчий, організаційний, експлуатаційний) не відокремлені делегуючими повноваженнями, а постійно скоординовані та контрольовані.

Залізнюк В.П. категорію логістичного забезпечення експортної діяльності визначала з трьох позицій: комплекс («універсальний практичний інструментарій комплексного вивчення закономірностей в організації й протіканні економічних потоків експорту у процесі виробництва, розподілу, обміну й споживання»), наука («нова наукова методологія глобального організаційно-аналітичного удосконалення складних, у тому числі транспортно-вантажних систем, на основі реалізації системного підходу»), система («відносно стійка сукупність ланок (структурних/функціональних підрозділів підприємства, а також постачальників, споживачів і логістичних посередників для реалізації стратегії експортної діяльності)» [7].

Трушкіна Н., Сербіна Т. підтримали комплексне бачення до аналізу логістичного забезпечення, також базуючись саме на теоретичних аспектах логістики зовнішньоекономічної діяльності [8, с. 107].

Алькема В.Г. охарактеризував логістичне забезпечення як сучасний інструмент досягнення цілей підприємств сфери міжнародної торгівлі на принципах ефективності, раціональності, оперативності, комплексності управління логістичними потоками [9, с. 84]. Автором наголошено, що

логістичне забезпечення в міжнародній торгівлі відрізняється від національного масштабними обсягами замовлень, а відтак компенсацією значних витрат на перевезення, найбільшим ступенем невизначеності, коливанням попиту, важливістю своєчасного його задоволення, браком досвіду у застосуванні логістичного підходу в управлінні, значною кількістю посередників, географічними та комунікаційними бар'єри.

Zewdie Habte Shikur припускає, що логістичні технології надають порівняльну перевагу для більш ефективного та дієвого управління переміщенням і зберіганням товарів, покращують видимість усього глобального ланцюга поставок [10, с. 66]. Тому логістичне забезпечення покликане оптимізувати умови міжнародного товароруку та наростити обсяги високотехнологічного експорту.

Комплексний підхід є найбільш напрацьованим у дослідженнях зовнішньоекономічної діяльності, оскільки масштабність логістичної системи таких підприємств передбачає врахування усіх логістичних сил впливу на перебіг експортно-імпортних операцій. Недоліком комплексного підходу можна вважати недостатній рівень розвитку науково-методичних основ, що вирішували б проблему ефективності логістичного забезпечення експорту.

У власному дослідженні, Шарко В.В. сутність логістичного забезпечення підприємства вбачав у здійсненні господарської діяльності, що функціонально супроводжує збутові процеси, прогнозування попиту, сервісне обслуговування, дії з оперативно-календарним планом постачання сировини й матеріалів, транспортно-складськими роботи, планом фізичного розподілу у виробничому процесі, внутрішньоскладським переміщенням матеріалів, планом завантажувально-розвантажувальних та транспортно-складських робіт [11, с. 12].

Волохова І.В, Волохова В.А., Барський В.І. зазначали, що логістичне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності у кризових умовах може виконувати ряд функцій: стратегічну (здобуває конкурентну перевагу на світовому ринку збуту), реорганізаційну (трансформує ланцюги постачання та маршрути вантажів), інтеграційну (залучає логістичні ланки у системи

транснаціональних каналів), регулюючи (визначає доступність ринкових можливостей), оптимізаційну (вдосконалює виробничі, транспортні та складські потужності, регулює перебіг зовнішньоекономічних операцій) [12].

Підхід було розвинуто й у праці Ковальнової М.Л. із доповненням функцій планування, координації і контролю глобальних логістичних потоків [13].

Franz Vallée, Michael Dircksen зауважили, що поточні емпіричні дослідження ефективності логістики не можуть повноцінно відобразити основні логістичні принципи теорії потоку, системи та сукупних витрат [14]. Для усунення таких прогалин у логістичному забезпеченні запропоновано функціональну модель для створення оптимальної стратегії розподілу, що є вихідним результатом лінійної структури наступних етапів: 1 – стратегія вибору каналів постачання, 2 – визначення процесів ланцюга поставок, 3 – вивчення корпоративної культури та специфіки логістичних умов (інфраструктура та правова база) країни-імпортера, 4 – розвиток структури розподілу.

У рамках функціонального підходу логістичне забезпечення виступає у ролі фактора-стимулятора зовнішньоекономічної діяльності, що підтверджує значимість його впливу. Недоліком вважаємо те, що функціонального підґрунтя логістичного забезпечення для аналізу недостатньо, оскільки вкрай важливо зважати на його структуру, методи та систему управління.

Smerichevskiy S., Kryvovyazyuk I., Smerichevska S., Tsymbalistova O. при розробці алгоритму формування механізму логістичного забезпечення, передбачали використання цілісної логістичної парадигми, яка реалізовувала б загальну стратегічну, тактичну або оперативну бізнес-ціль учасників логістичного ланцюга для досягнення глобальної мети оптимізації [15]. Ефективна ж система логістичного забезпечення повинна відповідати принципам єдності, цілісності, згуртованості, функціональної взаємодії, синергічного ефекту.

Янишин Я. вважає, що оптимізована система логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства є інструментом більш

досконалої роботи функціональних підсистем логістичної системи підприємства (виробництва, транспортування, складування та постачання), зважаючи на високий рівень економічних витрат на утримання прибуткової ніші міжнародного ринку [16]. Інтегрована система логістики покращує економічні показники діяльності, вибудовує ефективні макро- та мікроланцюги.

Системне бачення спостерігаємо і в праці Сігаєва Т., Місюкевич В., Тимченко А., оскільки ними досліджено стан логістичного забезпечення міжнародної торгівлі в умовах військової агресії із чітким переліком ключових викликів та перспективами мінімізації їх впливу, набором альтернатив [17]. За основу аналізу вчені обрали Індекс ефективності логістики (LPI).

Системний підхід із застосуванням субіндексів LPI набув надалі розвитку в роботах як вітчизняних, так і зарубіжних вчених [18; 19].

Системний підхід є дуже зручним для досліджень із застосуванням різних методів, оскільки чітка впорядкована модель логістичного забезпечення дозволяє формувати якісну вибірку необхідних показників. Недоліком є низька гнучкість та адаптивність підходу, тому що система логістичного забезпечення міжнародної торгівлі не може об'єднати усі його елементи через високий рівень ризику та невизначеного впливу факторів.

Узагальнивши всі підходи, Маковоз О.В., Зайцева А.С. виявили перетини логістичного забезпечення з основними концепціями логістики («Just-in-time», MRP/DRP, «Lean production», «Rules based reorder» тощо). Відтак, концептуальне положення логістичного забезпечення є діяльністю, здійснюваною логістичним провайдером для оптимізації використання наявних ресурсів, опираючись на особливості логістичної системи підприємства, його виробничо-збутових процесів та ефективність управління запасами [20].

У своїй праці Манорик Г.О., посилаючись на джерела зарубіжних вчених, характеризує управління логістичним забезпеченням згідно таких концептуальних параметрів: як інструмент конкурентної боротьби, як інтегрованість логістичних операцій, як наскрізне управління матеріальними потоками та як спосіб ділового мислення [21, с.72].

Ling Li у дослідженні опирався на маркетингову концепцію взаємовідносних переваг та концепцію Supply Chain Management, завдяки чому вдалося розробити концептуальну модель тріади «вигода-задоволення-лояльність» для переходу від тактичної до стратегічної співпраці усіх ланок логістичного ланцюга [22]. Концепції Supply Chain Management також досліджували Ewout Reitsma, Per Hilletofsth, Eva Johansson, а саме концепцію планування ланцюгів поставок від початку розробки продукту [23].

Nenni M. Elena досліджувала витратну концепцію інтегрованої логістичної підтримки протягом всього життєвого циклу реалізації товарів, зокрема сектору військово-промислового комплексу, що засвідчує вищеописаний зв'язок логістичного забезпечення із військовою справою [24]. Концепція інтегрованої логістичної підтримки розвинута у багатьох зарубіжних дослідженнях [25; 26].

Перевага концептуального підходу полягає у формуванні оптимальної моделі логістичного забезпечення із врахуванням ключових для суб'єкта господарювання чинників. Зі свого боку, відсутнє теоретичне підкріплення у контексті зовнішньоекономічної діяльності, оскільки фокус зміщений на загальні внутрішньоорганізаційні засади діяльності підприємства, що обмежує даний підхід у практичному досвіді.

Як результат, логістичне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємств містить 4 ключових підходи, інтеграція яких сприяє всебічному аналізу даного поняття: комплексний – дає можливість оцінити спільний корисний ефект усіх елементів логістичного забезпечення, функціональний – вказує на роль логістичного забезпечення та його прояви у діяльності, системний – ґрунтується на розробці наочної системи логістичного забезпечення, механізму його реалізації за відповідною системою показників та структурних елементів, концептуальний – відображає прийнятий «логістичний стиль» підприємства, логістичні концепції, та їх місце в діловій активності.

Наукове узагальнення підходів логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємств здійснено у таблиці 1.1, де тезисно визначено основу їх сутнісного наповнення та цільове спрямування.

Таблиця 1.1. – Суть та цільове спрямування сучасних підходів до логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства

Назва підходу	Автори	Характеристики
Комплексний	Кривов'язюк І.В., Кулик Ю.М [6], Залізнюк В.П. [7], Трушкіна Н., Сербіна Т. [8], Алькама В.Г. [9], Zewdie Habte Shikur [10]	<i>ЛЗ як комплекс інструментів оптимізації синхронного управління логістичною системою</i> 1. Інструмент спрощення синхронного управління всіма ланками й елементами логістичного ланцюга, зі складною структурою взаємозв'язків у межах логістичної системи підприємства відносно зовнішнього середовища. 2. Інструмент напрацювання конкурентних переваг у міжнародному економічному просторі, що керується оперативністю, раціональністю, ефективністю та комплексністю управління логістичними потоками. 3. Виняткового значення набувають глобалізаційні процеси: розвиток національних господарств та безбар'єрність міжнародної торгівлі.
Функціональний	Шарко В.В. [11], Волохова І.В., Волохова В.А., Барський В.І. [12], Ковальова М.Л. [13], Franz Vallée, Michael Dircksen [14]	<i>ЛЗ як стимулюючий фактор ефективності зовнішньоторговельних операцій підприємства</i> 1. Розподіляється на функціональні області (закупівельна, виробнича, розподільча, транспортна та інформаційна) для сприяння ефективності та злагодженості роботи логістичної системи підприємства. 2. Виконує функції: стратегічну, реорганізаційну, інтеграційну, оптимізаційну, глобального планування, координації та контролю логістичного потоку.
Системний	Smerichevskiy S., Kryvovyazyuk I., Smerichevska S., Tsymbalistova O. [15], Янишин Я. [16], Сігаєва Т.Є, Місюкевич В.І., Тимченко А.М. [17], Pei-Chun Lin, T.C.E. Cheng [18], Bruno S. Sergi та ін. [19]	<i>ЛЗ як цілісна логістична парадигма в системі управління ЗЕД підприємства</i> 1. Є механізмом, що об'єднує ключові елементи та алгоритми управління підприємством із використанням важелів логістики та сукупно відображає вектори логістичних потоків, фактори впливу чи інші глобальні регуляторні чинники на зовнішньоекономічну діяльність підприємства. 2. Має високу практичну цінність, оскільки передбачає не лише схематичне відтворення логістичного забезпечення, а й зведену кореляцію значної системи його показників, включаючи складові LPI.
Концептуальний	Маковоз О.В., Зайцева А.С. [20], Манорик Г.О. [21], Ling Li [22], Ewout Reitsma, Per Hilletofsth, Eva Johansson [23], Elena Nenni M. [24]	<i>ЛЗ як спосіб інтеграції логістичного підходу в управління економічною системою підприємства</i> 1. Система поглядів щодо реалізації методів управління діяльністю, що забезпечує оптимальний перебіг зовнішньоекономічних операцій. 2. Ключовими вимогами до логістичного забезпечення є вихідні його результати: економічна доцільність, прибутковість та швидкість обороту ресурсів.

Визначення сутнісного наповнення логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства спонукає до конкретизації його структурних елементів для чіткості дослідження.

Найбільш якісно структуру логістичного забезпечення дослідив вчений Алькема В.Г., наголошуючи на його комплексності та взаємодії усіх її елементів [9, с. 85]. Відтак, у структурі передбачено нормативно-правове, організаційне, інфраструктурне, кадрове, фінансово-економічне, інформаційне та науково-методичне забезпечення.

Ключові об'єкти нормативно-правової складової: джерела правового регулювання логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності. Основна функція: регламент провадження логістичної діяльності згідно порядку укладання й реалізації міжнародних контрактів та угод.

Об'єктами організаційного забезпечення є методи, засоби та прийоми прямого управлінського характеру, впровадженні у практику діяльності організаційних структур (у т.ч. підрозділів, посадових осіб), що ефективно розподіляють функції та завдання міжнародної логістичної діяльності. Серед основних завдань слід виокремити оптимізоване управління – закупівлями, транспортною та складською роботами, формуванням та експлуатацією логістичної інфраструктури, вантажопереробкою, умовами аутсорсингу, товаропросуванням, запасами, логістичною інформаційною системою, моніторингом та оптимізацією логістичних витрат.

Тісно пов'язаним є кадрове логістичне забезпечення, що передбачає розвиток кадрового потенціалу в умовах організаційних та технологічних викликів зовнішньоекономічного простору. Основна функція – оцінка, відбір, залучення, формування, адаптація, мотивація персоналу та ефективний розподіл і контроль виконання обов'язків.

Інфраструктурне забезпечення базується на точках перетину рівнів розбудови логістичних інфраструктурних об'єктів та розвитку економіки різних країн та регіонів світу, що є невід'ємною частиною міжнародного комерційного співробітництва. Основна функція – формування елементів (транспортної,

виробничої, складської, митної інфраструктури тощо), що сприяли б реалізації усіх логістичних завдань і процесів згідно умов визначених в міжнародних торговельних контрактах.

Об'єктами фінансово-економічного забезпечення є економічна оцінка ресурсів, залучених до процесів логістичного забезпечення, ідентифікація та раціоналізація структури й рівня логістичних витрат, оцінка вартості логістичних активів, визначення обсягу інвестиційних ресурсів для забезпечення розвитку логістичної системи підприємства у межах реалізації міжнародних торговельних угод. Функції: планування потреби у фінансових ресурсах, пошук оптимального джерела їх надходження, управління фінансовими потоками на рівні логістичної системи, каналу чи ланцюга постачання, прогнозування впливу економічних ризиків.

Інформаційне логістичне забезпечення передбачає проектування та організацію корпоративної інформаційної системи підприємства, формується при накопиченні логістичних звітів, модулів, комунікаційних каналів залежно від характеру потоку логістичної інформації та забезпечується матеріально-технологічною базою, а саме технологічним обладнанням та ПЗ. Основною функцією є координація та інтеграція роботи логістичної інформаційної системи, а відповідно й спроможність багатofункціонально обслуговувати інші типи логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності.

Науково-методичне забезпечення має наскрізний вплив для усіх елементів структури логістичного забезпечення, оскільки охоплює значний обсяг знань, моделей, методів, алгоритмів, практик, інструментів економічних, технологічних та статистичних наукових сфер, сформованих на основі системного аналізу, кібернетичного підходу та економіко-математичного моделювання. У зовнішньоекономічній діяльності найбільш науково обґрунтованим визнано позитивний ефект впливу на фінансові результати від реалізації логістичних інновацій в роботі логістичної системи підприємства.

Зважаючи на чільну позицію технологічних інновацій у сучасній логістичній парадигмі, пропонуємо у структурі виокремлювати цифрове

логістичне забезпечення, як цифрову трансформацію в удосконаленні інтегрованого планування глобальних ланцюгів постачання [27] та цифрові інформаційні технології для автоматизації зовнішніх логістичних процесів [28].

Проходження кожного етапу експортно-імпортних операцій часто співвідносять зі станом логістичного забезпечення, при цьому розглядаючи складові зведеного показника LPI як структурні ланки, що фактично формують стійку основу логістичного ланцюга та логістичної експортної стратегії [29].

Показник LPI включає Індекс митних процедур, Індекс інфраструктури, Індекс відвантаження товарів, Індекс логістичної компетенції, Індекс відстеження вантажів, Індекс своєчасності доставки. У науковому просторі розвинута думка: якщо розглядати усі критерії як компоненти «вибудови» ланцюга поставок, то структуру логістичного забезпечення умовно розмежовано на область регуляторної політики (митний контроль, інфраструктурне забезпечення, процеси обслуговування) та область ефективності ланцюгів поставок (терміни виконання замовлень, обсяги міжнародних перевезень, здатність до відстеження) [30, с. 56].

Міщук І. П. наголошував на тому, що логістичне забезпечення підприємства ґрунтується на поєднанні засобів забезпечення реалізації логістичного потенціалу згідно макроекономічних показників розвитку логістичної інфраструктури (LPI) та мікроекономічних у процесі логістизації діяльності підприємства (внутрішні та зовнішні умови господарювання) [31]. Тому, структура логістичного забезпечення повинна поєднувати в собі організаційно-просторову структуру глобальної логістичної мережі, її інфраструктуру, яка створює оптимальні умови для реалізації логістичних процесів, спрямованих на ефективне задоволення попиту споживачів, із організованою логістичною інформаційною системою задля управління замовленнями, контролем запасів та оптимізацією витрат.

Відтак, можемо стверджувати, що невід'ємним є процес інтеграції теоретичного аспекту структури логістичного забезпечення у відповідність сутності значення показників індексу LPI, що відтворено у додатку А.

Варто вказати на те, що всі елементи структури логістичного забезпечення наскрізно пов'язані, оскільки відображений зв'язок практичного і теоретичного аспектів є умовним задля полегшеного аналізу логістичного забезпечення надалі. Науково-методичне та цифрове логістичне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства є рушійними силами решти елементів структури з усталеним впливом на їх розвиток та поточний стан.

Провівши ґрунтовне теоретичне дослідження сутнісного наповнення за підходами, поняття «логістичне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства» слід вважати цілісною економічною категорією, якій характерні стали принципи, цілі, функції, завдання та структура.

Отже, згідно авторського бачення, логістичне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства трактуємо як комплекс інструментів та засобів, що формують інтегровану організаційно-просторову логістичну мережу синхронного управління експортно-імпортними потоками під впливом зовнішніх регуляторних сил та внутрішніх параметрів логістичної системи підприємства на засадах оптимізації, безперервної координації та синергічного ефекту логістичних процесів зовнішньоекономічної діяльності.

1.2. Логістичне забезпечення в системі управління зовнішньоекономічною діяльністю підприємства

Відображення актуальності логістичного забезпечення як об'єкта дослідження обґрунтовується його значимістю у системі управління зовнішньоекономічною діяльністю. Відтак, постає завдання у пошуку та схематичному відтворенні функціональної, структурної та організаційної відповідності логістичного забезпечення механізму управління логістичною та безпосередньо економічною системами підприємства.

Проаналізувавши ключові особливості у контексті заданої проблематики в управлінні зовнішньоекономічною діяльністю підприємства на основі джерел

[32–35], формуємо твердження: логістичне забезпечення в системі управління зовнішньоекономічною діяльністю підприємства є структурним економічним елементом, її реалізаційним механізмом, що має управлінську, в міжнародній діяльності пріоритетну, та стратегічну силу впливу на всіх етапах управління зовнішньоекономічною діяльністю: планування, організації, контролю та мотивації (рис. 1.1).

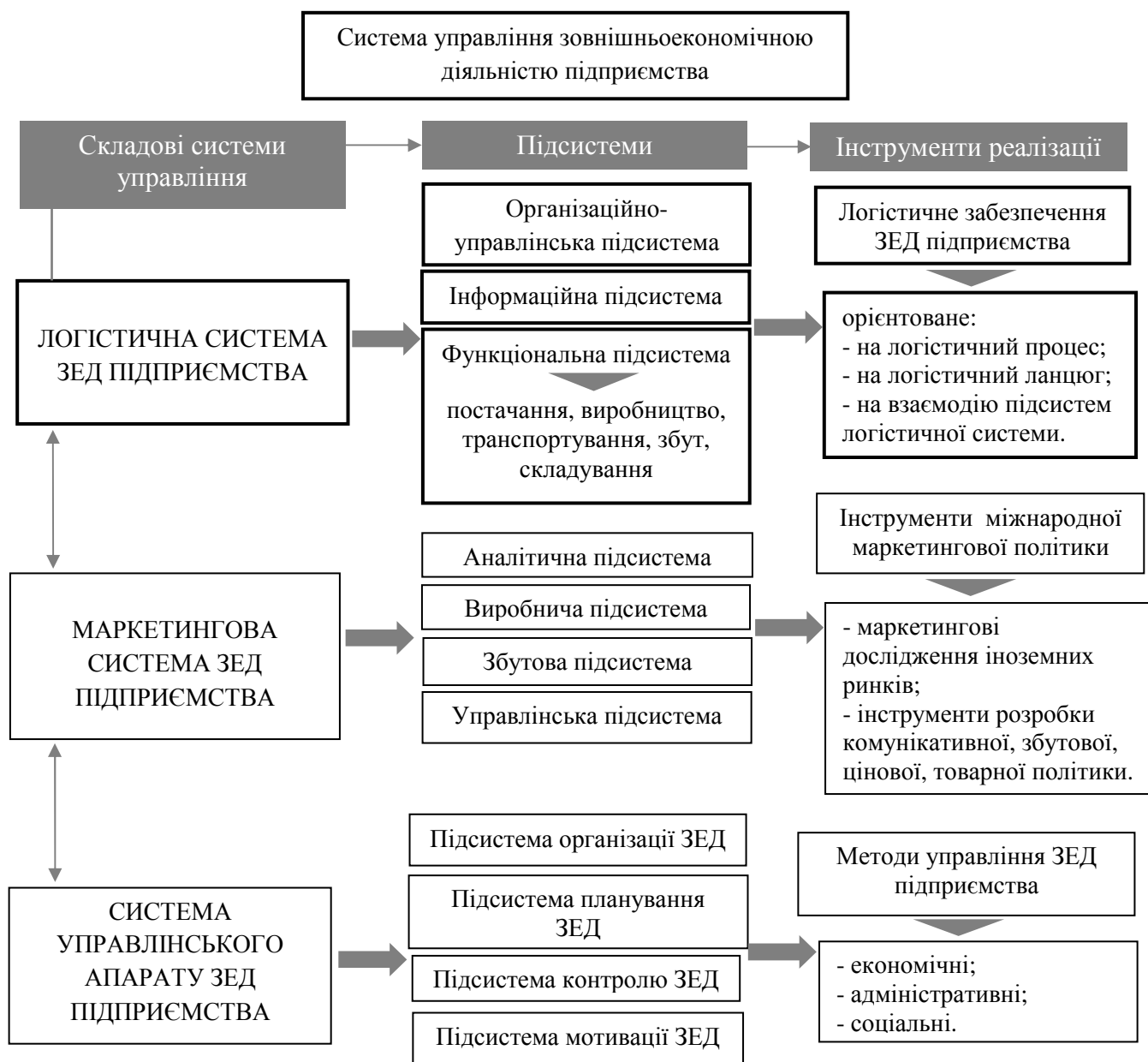


Рисунок 1.1. Місце логістичного забезпечення у системі управління зовнішньоекономічною діяльністю підприємства (розроблено автором)

Опираючись на твердження Лісовського І. В. та інших, що «логістична система базується на організаційній управлінській підсистемі та інформаційній підсистемі», а функціональна обов'язково повинна розмежовуватись на типи операцій, структурно поєднуємо його з маркетинговою системою та управлінським апаратом, що при інтегральній взаємодії є найбільш ефективними у системі управління зовнішньоекономічною діяльністю [36, с. 137]. Підсистеми базуються на функціональних цілях, інструменти реалізації – на здатності комплексно забезпечити стабільну та оптимізовану діяльність.

Виникає необхідність у розкритті відмінностей та зіставленні понять «логістичне управління» та «логістичне забезпечення» у системі управління зовнішньоекономічною діяльністю. Українська «школа логістики» зосереджувалась на засадах інтегрованості логістичних аспектів управління у загальну систему, тому зазначені дефініції матимуть ряд сутнісних перетинів. Цінними у даному аспекті є наукові напрацювання Ковальської Л.Л. і Циганюк В.І. [37], Кацьми В.І [38], Сохецької А.В. [39], Вересклі М.Р. [40], Ільченко Т.В. [41], Цимбалістової О.А [42], Крикавського С.В. [43], Камінської І.М. [44].

Ковальська Л.Л. та Циганюк В.І. логістичний менеджмент визначили як «сукупність управлінських функцій, методів та форм управління підприємством, реалізація яких спрямована на оптимізацію фінансових, матеріальних, інформаційних та інших потоків в межах логістичного ланцюга «постачання» – виробництво – складування – збут», задля забезпечення стійкого економічного зростання підприємства». Вважаємо дане трактування опорним у дослідженні логістичних аспектів управління, зміщуючи об'єкт аналізу на глобальні ланцюги постачання [37, с. 90].

Основні аспекти логістичного управління часто відображають через процес логістизації системи менеджменту як «прогресивний метод управління підприємницькою діяльністю на засадах логістики» [38], створення видимості ланцюга поставок як базису для фінансового зростання підприємства [39, с.10] чи «істотним чинником організаційного забезпечення», що робить параметри вихідного матеріального потоку передбачуваними [40, с. 158].

Ільченко Т.В. наголошувала, що в контексті посиленої глобалізації та складності міжнародних постачальницьких ланцюгів, сучасні дієві інструменти логістичного управління забезпечать надійне функціонування потокових процесів на підприємстві, а глобальна логістична мережа потребує збереження динамічного зв'язку між плануванням ресурсів підприємства у відповідність системам ланцюгів поставок партнерів, та стійкої системи логістичного забезпечення, здатного до швидкого й ефективного відновлення [41].

Зі свого боку, логістичне управління включає «планування, координацію та контроль руху товарів, послуг та інформації», що «утворює систему взаємовідносин учасників» від оформлення до відвантаження [41]. Варто наголосити, що у вичерпних дослідженнях логістичного управління відсутнім є практичний механізм реалізації вихідних управлінських рішень

У дослідженні Цимбалістової О.А. організаційно-економічний механізм логістичного забезпечення трактується двояко: по-перше як застосування логістичного підходу до організації діяльності компанії, по-друге, у вужчому розумінні, як комплекс логістичних операцій і управлінських процедур, що забезпечували б неперервність експортно-імпортного потокового процесу у відповідності умовам оптимального використання ресурсів із своєчасним виконанням замовлень та мінімізацією витрат [42, с. 84]. Авторці вдалось інтегрувати сутність даних понять, проте без поетапного пояснення їх взаємодії.

Дане розуміння можна відобразити таким чином: впровадження логістичного підходу → вибудова принципів логістичного управління на підприємстві → формування логістичного забезпечення, що з мінімальними ресурсними та часовими затратами проектує міжнародну діяльність суб'єкта, а отже є її стратегічним орієнтиром у цьому напрямку.

Крикавський Є.В. імплементував теорію логістики в діяльність національних підприємств на стратегічному та оперативному рівнях [43]. Стратегічний окреслював корисність логістичного управління з точки зору розвинутого інструменту аналізу ланцюга доданої вартості та довгострокового детермінанта розвитку стратегічного управління, на оперативному – конкретні

координаційні процеси. Відтак, логістичне забезпечення на операційному рівні покликане комплексно обслуговувати логістичний процес, до прикладу, на етапі митного оформлення чи законодавчого регулювання при укладанні міжнародних контрактів, проте результати саме цих первинних операцій є визначальними вже на стратегічному управлінському рівні.

Камінська І.М. та інші, забезпечення логістичних процесів ототожнили з «механізмом реалізації», що окрім управлінських функцій поєднує в собі ряд методів та інструментів, у такий спосіб підтверджуючи, що «природа» логістичного забезпечення визначається не лише функцією логістичного менеджменту, а має більш масштабне теоретичне підґрунтя [44].

Висновок базуємо на тому, що ідентичним у логістичному управлінні та логістичному забезпеченні є цільове спрямування, проте форма, суть та механізм дії у загальній системі управління – відмінні. Самі ж процеси є взаємодоповнюючими. Це також обґрунтовується за етимологічним підходом: якщо логістичне управління трактують як «галузь управління», «сукупність функцій», «напрямок загального менеджменту» то логістичне забезпечення ототожнюють з «комплексом операцій», «інструментом», «системою засобів».

В системі управління зовнішньоекономічною діяльністю можливим є розподіл об'єктів логістичного забезпечення за типами логістичного менеджменту, зокрема управління поставками (вхідна і вихідна логістика), розподіл та рух матеріалів, виробнича логістика, зворотна логістика [45]. Проте вважаємо такий підхід надміру конкретизованим, оскільки максимальна зосередженість та наочність логістичного забезпечення скеровується загалом на логістичний процес та логістичний ланцюг.

Ковалик О.А., Бібік Д.В. в управлінні логістичним забезпеченням міжнародної торгівлі виокремили ключових учасників процесу: експортери та імпортери, логістичні постачальники та перевізники, митні брокери, фінансові установи, урядові органи України та міжнародні інституції [46]. Також перелічено етапи реалізації логістичного забезпечення на глобальному ринку, але без уточнення процесу їх проходження зовнішньоекономічним суб'єктом.

Схему логістичного забезпечення, у якій відображається логістичний ланцюг та логістичний процес експорту, розробляємо на основі моделі концепції SCM про інтегрування процесів в ланцюгах поставок та управління ними з дослідження Чухрай Н.І. [47, с. 277], й відтворюємо на рисунку 1.2.

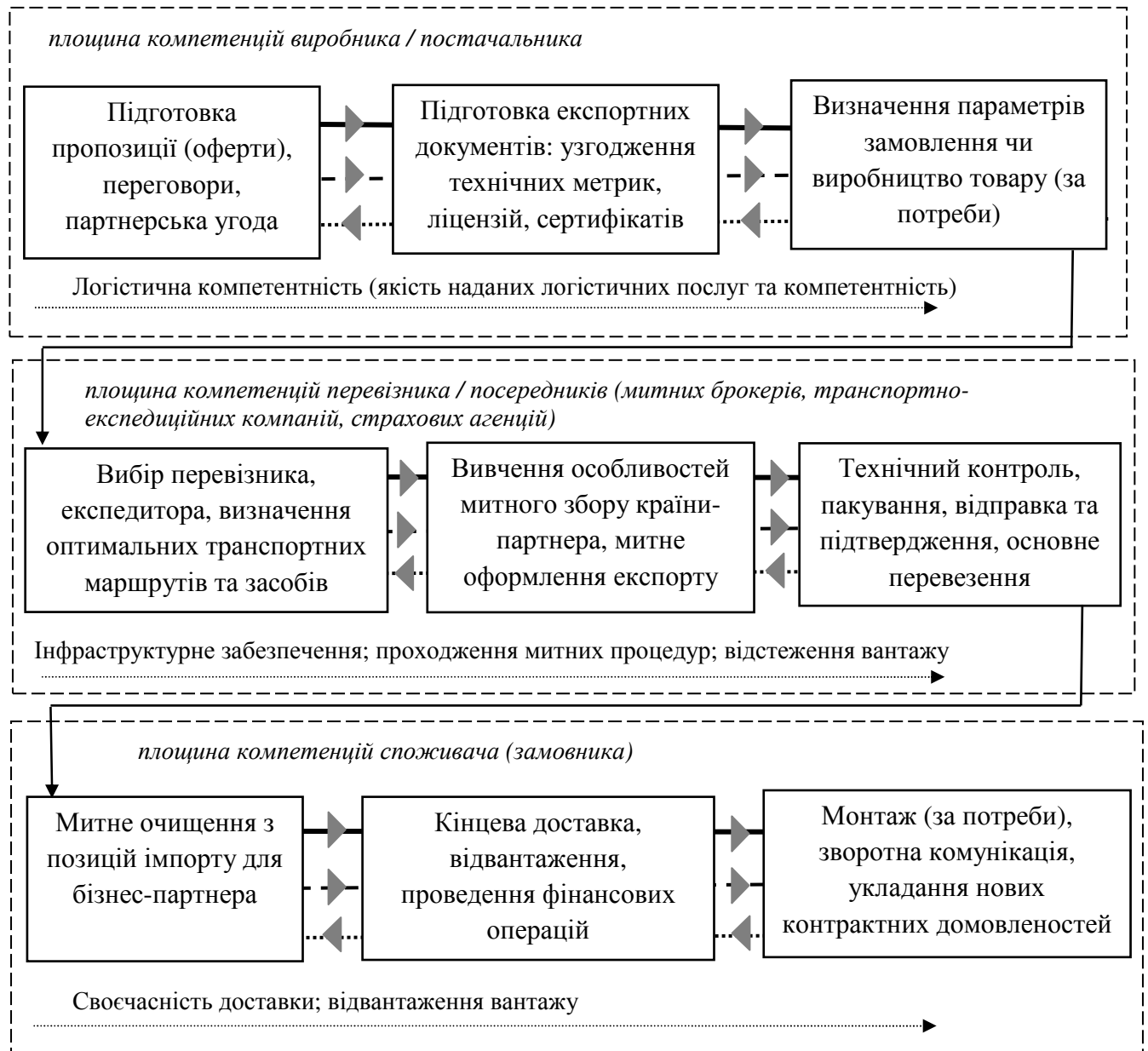


Рисунок 1.2. Логістичне забезпечення в системі управління експортним логістичним процесом (розроблено автором на основі [46; 47])

Логістичне забезпечення є запорукою логістичної діяльності підприємства, що інтегрована в міжнародний економічний простір. З огляду на це, систему логістичного забезпечення визначаємо як «комплекс організаційних

та функціональних компонентів, спрямованих на оптимізацію та управління логістичними процесами в межах підприємства» [36, с. 137].

У системі управління зовнішньоекономічною діяльністю вплив логістичного забезпечення матиме дворівневий характер: направлений на функціональні підсистеми логістичної системи (постачання/закупівля, виробництво/управління запасами, транспортування, збут, складування) та підсистеми управління зовнішньоекономічної діяльності як сталі функції менеджменту (організація, контроль, планування та мотивація) (додаток Б).

В кризових умовах логістичне інформаційне забезпечення набуло формату «проблема – можливі шляхи вирішення». Як приклад, руйнування складських приміщень можна нівелювати переходом від накопичувального ефекту (зберігання товарів у значних обсягах та в одному регіоні) до оптимізації процесів запуску формування нових складських точок на основі ІТ-інтегрування [48]. Воєнні ризики вимагають гнучких управлінських рішень, що залежать від рівня координації інформаційної бази зі станом логістичного забезпечення та розвитком цифрового й науково-методичного забезпечень.

Логістичне забезпечення виконує маркетингову функцію, оскільки практично спрямоване на маркетингове супроводження продукту на всіх етапах життєвого циклу [49, с. 333]. Взаємозв'язок маркетингової системи та логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства розкриває його ступінь впливу на реалізацію маркетингової політики в межах логістичної системи підприємства – як спосіб забезпечення найбільш ефективної організації товароруку із залученням інструментів маркетингу, та в межах загальної економічної системи – як засіб прискорення задоволення сформованого маркетингом попиту з мінімальними витратами. Необхідність виокремлення даної системи обґрунтовано українськими вченими [50; 51].

Зовнішньоекономічна діяльність підприємства залежна від транспортно-логістичного забезпечення, оскільки її нормальне функціонування максимізує комерційний ефект від зовнішньоторговельної угоди [52]. Перспективи транспортно-логістичної системи забезпечення полягають у зростанні доходу

підприємства за рахунок системної оптимізації моделей транспортно-логістичних ланцюгів, умов ресурсозбереження у вантажних потоках.

Отже, логістичне забезпечення у системі управління зовнішньоекономічною діяльністю є чинником реалізації функціональних областей логістичної системи, при цьому ефективність механізму залежатиме від належного інформаційного підкріплення, сприяння маркетингової та транспортної систем, загальної моделі організаційно-управлінської системи.

1.3. Фактори впливу на логістичне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства

Для реального становища зовнішньоекономічної діяльності підприємств нині характерна трансформація парадигми стратегічного розвитку: прогноз довгострокових перспектив замінено на оперативні управлінські рішення з врахуванням поточних ризиків війни [53, с. 44].

Фізичні руйнування промислових об'єктів та логістичної інфраструктури значно знижують рівень експортних можливостей в країні, при цьому значним є ризик повного превалювання аграрно-сировинної пропозиції на зовнішньому ринку, а відповідно перенесення пріоритетності державного впливу саме на стан транспортної інфраструктури під тип перевезень аграрної продукції. Як наслідок, втрата перспектив розвитку структурних тенденцій експорту в інноваційно-індустріальному напрямку на засадах високотехнологічності усіх аспектів управління, винятково логістичних.

В умовах викликів сучасності, складно аналізувати логістичне забезпечення за стандартними параметрами, оскільки до нього синергічним ефектом накладається результат впливу зовнішнього та внутрішнього середовищ на зовнішньоекономічну діяльність. Безсумнівно, логістичне забезпечення віддзеркалюватиме стан зовнішньоекономічної діяльності, тому що даний процес є зворотним. Як суттєвий чинник її розвитку, а саме

відтворення експортного потенціалу в національних масштабах та раціоналізації експортно-імпортової товарної структури на світових, логістичне забезпечення піддаватиметься впливу факторам, що визначаються специфікою структури та діяльністю, де воно реалізовується, тобто охоплюватиме глобальні світові тенденції у логістичній галузі.

Волохова І.В., Волохова В.А., Лук'янова О.М. виділили чотири основні фактори, серед яких відмова від накопичення та зберігання товарів, різка та швидка зміна складських умов, ускладнення логістичних операцій, труднощі із закупівлею товарів [54, с. 109]. Відстеження факторів впливу у поточній кризовій ситуації є цінним досвідом, проте для визначення перспектив розвитку надалі потрібен комплексний науковий підхід.

З-поміж напрацювань українських вчених, що досліджували фактори впливу на логістичне забезпечення, слід врахувати наукові підходи систематизації факторів за суспільними кластерами – зовнішні фактори формування логістичної активності (економічні, політичні, законодавчі, соціальні, екологічні, міжнародні), внутрішні (фактори управління, зміст логістичної стратегії, внутрішньовиробничі, транспортування, використання технологій) [55, с. 78], за системою показників ефективності – рівень цифровізації, фінансові результати, оцінка ризиків [56], за ступенем контролю – неконтрольовані (споживачі, підприємства-конкуренти, технології, незалежні ЗМІ, економічна та політична ситуація, законодавство) та контрольовані (вибір ринків постачання та збуту, цілі логістичного забезпечення, час здійснення логістичних операцій, якість надання послуг, рівень логістичних витрат) [57].

Погоджуємось з думкою Inesa Halona, Olena Sokhatska, Oleksandr Sokhatskyi, Iryna Levchenko, Vadym Chaplinskyi, що незважаючи на важливість розробки, система суттєвих факторів забезпечення логістичного процесу зовнішньоекономічної діяльності ще формується [58], оскільки динаміка його розробки, організації та рівень адаптації у логістичній сфері є надто слабкими.

Вартим уваги є поділ факторів через призму показника рентабельності підприємства. Даний підхід поєднує в собі фактори, пов'язані зі збутом

продукції; фактори, пов'язані з використанням виробничих потужностей, сировини та нерухомості, машин та обладнання; фактори пов'язані з використанням трудових ресурсів [58].

Зарубіжний досвід дослідження даного питання базувався на впливі цифровізації, нестачі технологічних знань персоналу та неналежного рівня інвестицій в логістичну сферу діяльності. Körösi, L., Duchoň, F., Lukáč, P. наголошували на впливі цифрової трансформації для ідентифікації вузьких місць в матеріальному потоці та усунення перевантаженості портів [59], а Sandra Luttermann, Herbert Kotzab, Tilo Halaszovich вагомим фактором вважали рівень торгівельної активності та інвестиційної привабливості [60, с. 29].

Xinbao Tian, Meirong Zhang оцінювали розвиток логістичного забезпечення під впливом трьох вимірів: масштаб логістичних перевезень, рівень економічного розвитку, логістична інфраструктура та персонал [61, с. 5].

Marzenna Cichosz, Carl Marcus Wallenburg, A. Michael Knemeyer виявили, що 50-70 % логістичних операцій здійснюють на умовах аутсорсингу, а отже логістичні провайдери є «архітекторами» цифрових змін у логістиці, яких гальмують вплив браку технологічних знань, повільний темп цифрових змін відносно інших галузей, складність інтеграції інновацій у міжнародному просторі [62, с. 210].

Формуємо думку, що визначення факторів впливу на логістичне забезпечення є довільним і залежить від контексту дослідження, та пропонуємо класифікацію факторів подати через систему комплексного впливу більш узагальнених категорій на логістичне забезпечення (додаток В).

Відповідно фактори впливу на логістичне забезпечення підприємства також поділяємо на внутрішні та зовнішні (фактори глобального та фактори національного вимірів). Внутрішні фактори обумовлені контрольованою діяльністю підприємства та його організаційною структурою управління зовнішньоекономічними логістичними операціями. Зовнішні фактори національного виміру співвідносяться з умовами забезпечення на державному рівні, фактори глобального виміру – логістичними умовами зовнішнього ринку.

Розмежування за національним та глобальним виміром розподіляє зони відповідальності, проте має тісний взаємозв'язок, а отже групи факторів є практично ідентичними.

Група комплексних факторів впливу на логістичне забезпечення не мають чіткої відповідності конкретній групі, а навпаки поєднують в собі спільні прояви попередньо визначених. До прикладу, глобалізація як комплексний фактор глобального виміру не відповідає конкретному джерелу походження, проте всебічно впливає на логістичне забезпечення, починаючи від актуалізації мультимодальних та інтермодальних транспортних схем до єдиних логістичних управлінських концепцій. До комплексного фактору національного виміру, з огляду на вище проаналізовані дослідження, відносимо умови воєнного стану, що масштабно дестабілізували логістичну систему зовнішньоекономічної діяльності всіх рівнів управління.

Механізм впливу факторів на логістичне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності у розрізі груп працює таким чином: глобальні фактори, як умови перебігу логістичних операцій експорту-імпорту на зовнішньому, більш неконтрольованому, ринку, та національному, як сумарний ефект взаємодії регуляторних сил впливу та стану інфраструктурного забезпечення, є взаємовизначальними. При цьому така взаємодія коригує вплив груп внутрішніх факторів, що відгукуватимуться на управлінському рівні логістичного забезпечення. Прикладом слугує такий кейс: задля підтримки українського експорту та стабілізації кон'юнктури ринку, було знято спеціальні дозволи для перетину кордону транспортними засобами, що значно спростило митне оформлення вантажу та прискорило зовнішні матеріальні потоки. Відбулась деформація груп факторів як зовнішнього, так і внутрішнього рівня за принципом синергічного ефекту взаємодії в межах системи.

Таким чином, належний рівень теоретичного обґрунтування логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємств виступає надійною основою подальшого його аналізу.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ

2.1. Методичні засади аналізу логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств

Оскільки значення логістичного забезпечення в управлінні зовнішньоекономічною діяльністю має реалізаційно-стратегічний характер, порушується питання методичного інструментарію дослідження, система якого вказувала б на альтернативні шляхи чи приховані можливості для досягнення стратегічних цілей підприємств на зовнішньому ринку.

Об'єктивними проблемами у визначенні методичних засад аналізу є, з одного боку, надмірна інтегрованість забезпечення в управління логістичною системою підприємства, а з іншого, складність дослідження просторових структурних елементів, що впливають, але не керуються нею. Якщо методичні напрацювання спрямовані конкретно на діагностику логістичної діяльності підприємства, то більшість елементів логістичного забезпечення, такі як інфраструктурні й митні об'єкти, аналізують лише в межах факторного аналізу.

У загальному підході, методичні засади аналізу логістичної діяльності можна розмежувати за методами діагностики: оцінка логістичної діяльності (методи бенчмаркінгу, матричні, імітаційного моделювання, експертних оцінок, прогнозування, коефіцієнтне та економіко-математичне моделювання), інтегральне оцінювання рівня логістичної діяльності, методи діагностики управління логістичною діяльністю (ABC-аналіз, таксономічний аналіз, TEMPLES-аналіз, «дерево проблем», «дерево рішень», метод MCDA, метод контрольного списку) [63, с. 32–33].

Управлінсько-інноваційним в методології забезпечення бізнес-досконалості експортно-імпоротної діяльності є поєднання методів: аналітичного, синтезу та

групування – для комплексного дослідження ринку та виявлення глобальних проблем ведення бізнесу на ньому; індикаторного, аналізу трендів та діаграми Парето – для визначення ефективності експортно-імпоротної діяльності; економічного порівняння й таксономічного аналізу – для визначення рівня досконалості у веденні бізнесу, що потрібно досягнути; логічних і формалізованих методів – для вдосконалення організаційно-структурної взаємодії суб'єкта управління в процесі вирішення завдань експортно-імпоротної діяльності [64].

Для промислових підприємств актуальним є підхід розмежування методів за пріоритетністю експортних чи імпорتنних потоків [65], проміжного застосування аналізу фінансового стану для реалізації методів з вищим ступенем складності.

Слушною є думка, що методичний підхід, спрямований на специфіку конкретного об'єкту дослідження, напряду залежить від способу організації логістики, специфіки галузі та невіддільності кібернетичного підходу в інформаційній системі управління логістикою [66, с. 121].

Вважаємо, що найбільш конструктивним у дослідженні логістичного забезпечення є аналіз за агрегацією елементів його структури – субіндексів показника LPI (Logistic Performance Index). Даний метод закономірно характеризують як «інтерактивний інструмент бенчмаркінгу», індекс, що «враховує рівень кооперації та налагодженості взаємозв'язків між приватними підприємствами та державою в цілому», як спосіб у зовнішньоекономічній діяльності отримати доступ до глобальної логістичної мережі та як індикатор істотного впливу митних реформ, управління територіальними перевагами та розвитку інфраструктури на логістику [67; 68; 30]. У зарубіжних дослідженнях субіндекси LPI застосовувались як незалежні змінні розробки моделі загальної рівноваги двосторонньої торгівлі, для оцінки розподілу ймовірностей Пуассона або як приклад ефективної реалізації методу експертних оцінок [69, с. 7]. Дослідження системи логістичного забезпечення міжнародного товароруку чи аналіз структури логістичного забезпечення поза межами методу LPI, як от створення імітаційної моделі забезпечення якості митно-логістичного

обслуговування у міжнародних перевезеннях, також мають місце в методичних засадах логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності [70; 71].

Зважаючи на відсутність комплексного методологічного підґрунтя, реалізуємо розробку науково-методичного підходу, що охоплював би методи трьох досліджуваних площин: логістичного забезпечення, зовнішньоекономічної діяльності та діяльності українських промислових підприємств. Алгоритм поетапного виконання дослідження представлено у додатку Г, а концептуальне обрамлення аналізу на рисунку 2.1.



Рисунок 2.1. Концептуальна модель аналізу логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств (авторська розробка)

Збір, обробку, систематизацію даних у відповідність застосовуваним методам забезпечує етап формування інформаційного базису. Вхідну інформаційну базу формують джерела: офіційні дані Державної служби статистики України, Державної митної служби України, Світової організації торгівлі (WTO), статистика зовнішньоекономічного сектору Національного банку України, звіти Міністерства економіки України, аналітика Національного інституту стратегічних досліджень, інтерактивні дашборди Дія. Бізнес.

Параметри пункту 2.1 спрямовані на реалізацію комплексного дослідження, що охоплює обґрунтування значимості зовнішньоекономічної діяльності підприємств промислового сектору, вертикальний та горизонтальний аналізи провідних промислових груп, розподіл географічних напрямків промислового експорту-імпорту статистичними та порівняльними методами, оцінку ефективності зовнішньоекономічної діяльності на основі цінового та кількісного індексу умов зовнішньої торгівлі, індексу комплементарності експорту України до запитів провідних країн-партнерів. Параметри пункту 2.2 базуються на порівняльному та статистичному аналізі показників LPI, розподілу промислових потоків за типом використовуваного для перевезень транспорту, динаміки показників структури логістичного забезпечення, що із застосування методу інтегрального оцінювання, комплексно демонструють його стан та поточний рівень розвитку в промисловій галузі. Пункт 2.3 визначається інтуїтивно-логічним відбором вагомих груп факторів впливу, їх бальною оцінкою. Після відбору найбільш придатних показників, відбувається стандартизація та розробка багатofакторних регресійних лінійних моделей, що з високим рівнем точності визначають детермінанти поточного стану логістичного забезпечення, його розвитку надалі. На рівні 2.4 отриманий матеріал узагальнюється та опрацьовується з використанням аналітичних методів, що вказують на можливі шляхи розвитку.

Завершальним у розробленій методиці є етап зведення результатів та формування потенційного стратегічного бачення розвитку логістичного забезпечення, керуючись аналітикою та інструментами проектної візуалізації національних та міжнародних інституцій. На основі показників аналітично-методичного етапу обираємо пріоритетні промислові сектори зовнішньоекономічної діяльності, з опорою на доступні пропозиції для розвитку логістичної підтримки експорту, сформованих спільними зусиллями бізнесу та держави, схематично відображаємо їх у Дорожній карті розвитку, та підкріплюємо необхідними управлінськими рішеннями й заходами.

Ключові аспекти підходу, що усувають проблему методичних засад аналізу логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємств мають місце: по-перше, у його гнучкості, оскільки процеси доповнення чи комбінування пропонованих шляхів дослідження не є сталими; по-друге, в комплексному поєднанні загальнонаукових методик із вузькоспеціалізованим методичним інструментарієм трьох досліджуваних площин та їх показників.

2.2. Комплексний аналіз тенденцій розвитку та ефективності зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України

Комплексне дослідження розвитку зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств передує у методичному підході та спрямоване на пошук критичних зон, дотичних до логістичного забезпечення з точки зору їх походження або способу вирішення.

Згідно аналітики Українського союзу промисловців та підприємців, Україна втратила третину свого промислового потенціалу, що було спричинено безпековою ситуацією (фізичні руйнування у цивільній та виробничій інфраструктурі), розірванням ланцюгів постачання та збуту в експортоорієнтованих галузях (ГМК, добувна, хімічна та харчова промисловості, машинобудування), браком обігових коштів [73].

Сучасні виклики для зовнішньоекономічної діяльності промислової галузі, що мають тривалий прояв у посиленні економічної невизначеності в умовах війни, технологічному відставанні, наслідках пандемії, цифровізації бізнес-процесів, імпортозалежності, корупції та тінізації економіки, настільки масштабно деформували динаміку розвитку, що за умови уникнення їх впливу, промислові підприємства мали б змогу наростити зовнішньоторговельний оборот за період 2013–2022 рр. приблизно на 276000 млн дол [74, с. 106]. Дані тенденції спонукають до вибору для дослідження періоду 2014–2023 рр.,

оскільки це зумовлено актуальністю оціночних показників в період наростання гібридних загроз за умов воєнного стану, а отже і суттєвих логістичних трансформацій у експортно-імпортній діяльності.

Запорукою стабілізації тенденцій розвитку промислового експорту є їх стратегічна оцінка на законодавчому рівні. Міністерство економіки України, заручившись підтримкою міжнародних експертних організацій, розпочали роботу над оновленням Експортної стратегії України в умовах війни та повоєнного відновлення, яка враховуватиме перспективні сектори розвитку експортоорієнтованих виробництв та зміни структури експорту у підтримку продукції з вищою доданою вартістю [75].

Однак, ще у попередній Експортній стратегії України до перспективних секторів відносили переробну промисловість, машинобудування та креативні індустрії, що підкріплювались крос-секторами, серед яких транспортування та спрощення умов торгівлі, відкритість торговельної інформації та умови просування експорту [76]. Підтримка підприємств наукомістких галузей з потенціалом формування вищої доданої вартості є стратегічно важливою у національних масштабах, зокрема із залученням логістичних важелів впливу.

Аналітичне обґрунтування значимості промислових підприємств у розвитку зовнішньоекономічної діяльності слід закріпити економічним, яке визначається на основі показників питомої ваги експорту-імпорту, зовнішньоторговельного обороту промислових підприємств у їх загальних обсягах, що підкріплені даними додатку Д. Динаміку коливань значимості відтворено на рис. 2.2.

Серед загальних тенденцій розвитку значимості зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств слід відмітити, що динаміка темпів приросту експорту загалом та експорту промислових підприємств протягом досліджуваного періоду 2013–2023 років набувають пропорційних змін, окрім показників 2019 року. Ідентичні тенденції до росту та спаду маємо в імпортній діяльності промислових підприємств відносно загального значення. Темпи приросту зовнішньоторговельного обороту промислових підприємств

рівномірно корелюються із темпами зовнішньоторговельного обороту України, які характеризуються стрімким скороченням у 2014–2015 та 2022–2023 роках.

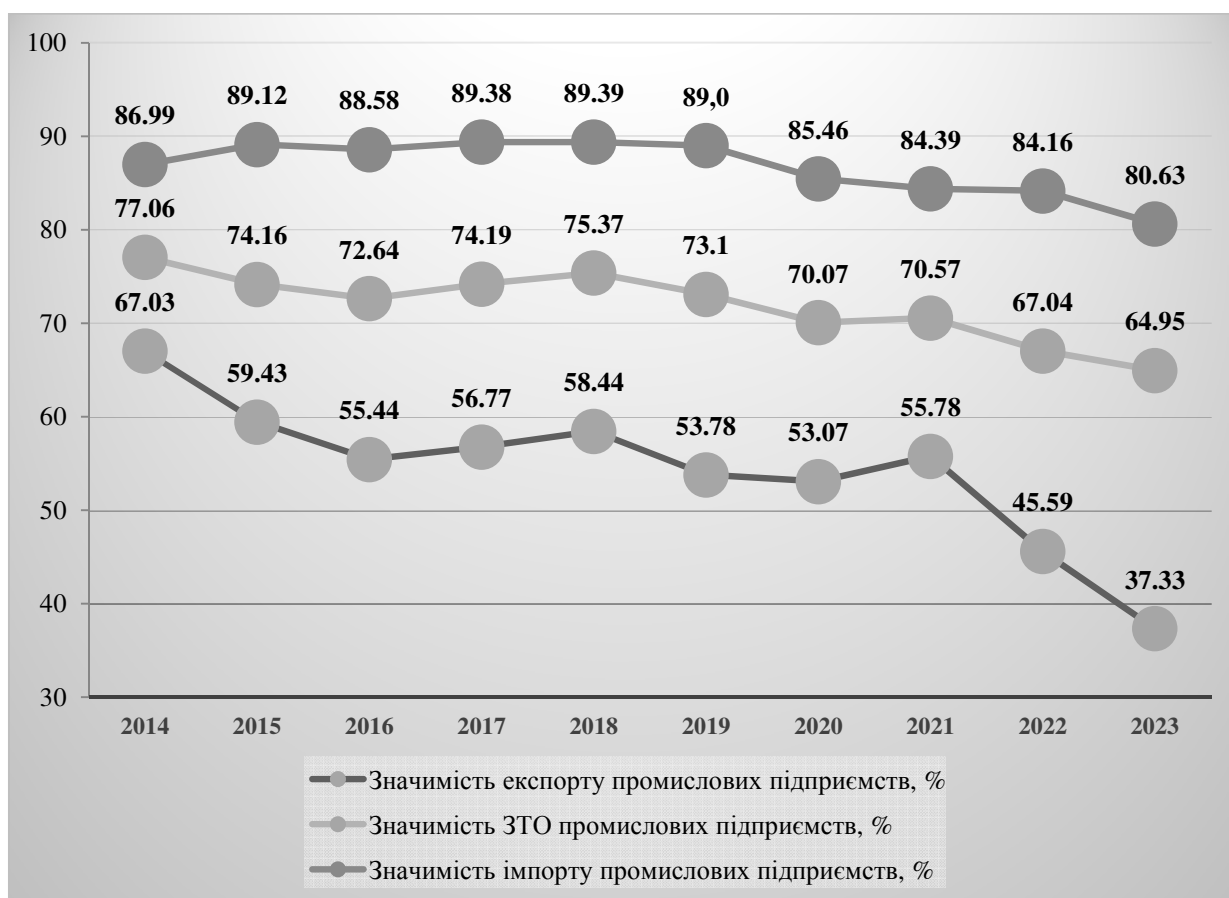


Рисунок 2.2. Динаміка значимості зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств для економіки України 2014–2023 рр. [77; 78]

Значимість експорту промислових підприємств протягом періоду від 67,03% сягнула 37,33%. При цьому ключовими позитивними змінами у динаміці був період 2017-2018 років (1,33% та 1,67%) та 2021 року (2,71%), найбільш негативною динамікою вирізняється 2022 рік – скорочення на 10,19%, та 2023 – на 8,26%. Питома вага імпорту промислових підприємств зазнавала менш суттєвих абсолютних коливань, зокрема пікове зростання можна спостерігати знову у період 2017–2018 років з максимальним значенням 89,39% від загального імпорту. Тенденцію до зниження значимості промислового імпорту спостерігаємо від 2020 року.

Динаміка значимості зовнішньоторговельного обороту промислових підприємств у його загальному обсязі протягом досліджуваного періоду зіставна з динамікою експорту: найвище значення показника 77,06% у 2014 році, та найнижче – на рівні 64,95% у 2023 році.

Як висновок, ключовими аспектами у тенденціях значимості є, по-перше, спад показників у 2023 році, що свідчить про труднощі у стабілізації міжнародної ділової активності або низька ефективність, вимушених в заданих умовах, структурних зрушень напрямків експорту-імпорту промислових суб'єктів, по-друге, відчутність руйнівного впливу війни на економічну стабільність, коли динаміка експорту та зовнішньоторговельного обороту низхідна, а показники зростання імпорту не здатні нівелювати становище, вказуючи лише на значну імпортозалежність промислового сектору.

Вертикальний аналіз експортно-імпортної діяльності вкаже на структурні зрушення, що відбувалися у промисловій галузі у розрізі товарних груп, агрегованих Світовою організацією торгівлі (WTO). Горизонтальний аналіз дозволить простежити динаміку розвитку кожної з груп впродовж 2014–2023 років, що зі свого боку пояснить тенденції змін вертикального. Результати аналізу трендів зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України зведено у додатку Е.

Вертикальний аналіз експорту промислових підприємств демонструє такі результати: питома вага заліза та сталі у промисловому експорті набула максимального значення 38,3% у 2018 році, зазнаючи несуттєвих коливань, та мінімального у 2023 році в значенні 23,54%, попередньо через стрімке скорочення у 2022 році. Хімічна промисловість вирізняється динамікою із невисокою амплітудою коливань, із найвищою питоною вагою у 2015 році (8,33%) та відповідно найнижчою у 2022 році (7,39%). Товарна група машин та транспортного обладнання найвищий показник питокої ваги у досліджуваному періоді мала у 2016 році (20,71%) та найнижчий у 2021 році (15,72%). Серед виокремлених підгруп частка телекомунікаційного обладнання є найвищою, хоч протягом періоду скоротилась вдвічі; частка обладнання електронної

обробки даних має зворотну тенденцію, через стрімке зростання у 2020 році. Експорт текстилю та одягу в структурі зазнають нестабільних коливань у динаміці залежно від умов формування попиту на світовому ринку. Експорт галузей добувної промисловості скорочується у період 2022–2023 році і становить 18,88% у кінцевому значенні. Питома вага інших товарних груп в експорті навпаки стрімко збільшується у 2022–2023 роках, що остаточно засвідчує фактор реструктуризації зовнішніх експортних потоків.

У зведених результатах вертикального аналізу промислового імпорту, у якому найвищу питому вагу протягом досліджуваного періоду мають машини та транспортне обладнання (37,59%), а саме автомобілебудівна продукція (12,3%), хімічна промисловість (18,71%) та відповідно паливо й гірничодобувна промисловість (21,68%). У 2023 році динаміка значимості є позитивною фактично в розрізі усіх основних промислових груп, окрім тенденцій одягу та добувної промисловості.

У горизонтальному дослідженні динаміки промислового експорту слід наголосити на найбільш різких негативних змінах у експортній активності у часові проміжки 2014–2015 та 2022–2023 років, що є цілком закономірним явищем в умовах зростання загроз війни. Зокрема група заліза та сталі опинилась у найбільш кризовій ситуації, оскільки після стрімкого зростання у 2021 році на 66,37% у значенні 13682 млн дол, фактично рівнозначно скорочується у 2022 році на 61,71%, а у 2023 році ще на 39,15%, що у кінцевому значенні становить лише 3188 млн дол; група продукції хімічної промисловості після стрімкого зростання у 2021 році до 2815 млн дол скорочується у часовому проміжку 2022–2023 років до 1092 млн дол. Закономірним явищем є значне зростання експорту обладнання електронної обробки даних у 2020 році на 368,18%, інтегрованих схем у 2022 на 72,09% та телекомунікаційного обладнання у 2021 році на 121,54%. Суттєвих змін зазнала галузь добувної промисловості, обсяги експорту якої з 9515 млн дол у 2021 році, надалі системно спадали на 51,27% та 44,86%, формуючи лише 2557 млн дол пропозиції на зовнішньому ринку.

Горизонтальний аналіз імпорту промислових підприємств України відзначається негативною динамікою у періоди, ідентичні з аналізом експорту. Відмінним є те, що більшість груп після значного спаду у 2022 році, вже у 2023 році змогли наростити обсягу імпорту. Це стосується груп заліза та сталі, продукції хімічної промисловості, транспортного обладнання та текстилю. Значно зростає й імпорт інших промислових груп. Інтегровані схеми та електронні компоненти, обладнання електронної обробки даних набули трансформаційних змін в зростанні обсягів імпорту, що свідчить про прискорення цифрового розвитку бізнес-процесів промисловості України.

За результатами горизонтального аналізу очевидним є те, що темпи розвитку експортно-імпоротної діяльності промислових підприємств критично залежні від умов національного й міжнародного економічного середовища, а отже потребують інструментів впливу, здатних стабілізувати такі тенденції розвитку.

Один із методів комплексної статистичної оцінки ефективності зовнішньої торгівлі, з можливістю розмежування за групами товарів є визначення показників кількісного та цінового індексу умов торгівлі (табл. 2.1).

Методологія визначення цінового індексу базується на розрахунку співвідношення індексу зведених середніх експортних цін відносно середніх імпорتنих (Індексу середніх цін за методом Пааше), кількісного – співвідношенням зміни обсягу поставок продукції при фіксованих цінах експорту до аналогічного показника імпорту (Індексу фізичного обсягу за методом Ласпейреса). Закономірність визначення ефективності працює таким чином: якщо показник менший за одиницю, то умови відносно базисного періоду є несприятливими і для зовнішньоекономічної діяльності виникає загроза втрата валюти, відповідно якщо показник вищий за одиницю, то це є ознакою зростання купівельної спроможності одиниці експорту [80, с. 207]. Цінність даного методу полягає у можливості оцінити зміну становища національної експортно-імпоротної активності у світовій торгівлі під постійним впливом коливань попиту, змін умов виробництва, ступеня монополізації окремих сегментів зовнішнього ринку.

Таблиця 2.1. – Показники ефективності за кількісним та ціновим індексом умов торгівлі зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України 2014–2023 рр. [79]

Показники	Період дослідження									
	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.	2021 р.	2022 р.	2023 р.
<i>Усього</i>										
Ціновий індекс умов торгівлі	96,4	91,6	99,8	101,7	99,5	99,9	105,0	119,0	78,9	79,9
+/-	-3,4	-4,8	8,2	1,9	-2,2	0,4	5,1	14	-40,1	1
Кількісний індекс умов торгівлі	123,8	112,1	91,3	92,6	95,5	99,6	105,2	86,8	108,4	89,2
+/-	20,9	-11,7	-20,8	1,3	2,9	4,1	5,6	-18,4	21,6	-19,2
<i>Чорні метали</i>										
Ціновий індекс умов торгівлі	103,9	87,4	101,9	115	101	94,1	97,4	118,4	85,5	95,7
+/-	12,1	-16,5	14,5	13,1	-14	-6,9	3,3	21	-32,9	10,2
Кількісний індекс умов торгівлі	140,6	135,6	75,5	73,2	94,3	101,9	108,8	103	61,8	44,5
+/-	33,6	-5	-60,1	-2,3	21,1	7,6	6,9	-5,8	-41,2	-17,3
<i>Різноманітна хімічна продукція</i>										
Ціновий індекс умов торгівлі	91,9	97	100,2	103,1	120,6	101,8	98,3	102,9	128,6	87,5
+/-	-18,4	5,1	3,2	2,9	17,5	-18,8	-3,5	4,6	25,7	-41,1
Кількісний індекс умов торгівлі	117,9	78,9	85,7	103,6	95,3	106	108,5	94,2	70,6	86,9
+/-	17,4	-39	6,8	17,9	-8,3	10,7	2,5	-14,3	-23,6	16,3
<i>Засоби наземного транспорту, крім залізничного</i>										
Ціновий індекс умов торгівлі	98,8	86,8	105,6	118,2	110,9	108,9	98,8	111,4	98,8	104,5
+/-	-4,4	-12	18,8	12,6	-7,3	-2	-10,1	12,6	-12,6	5,7
Кількісний індекс умов торгівлі	175,3	104,4	41,1	60,2	87,9	66,5	90,6	100,5	109,9	52,5
+/-	103,7	-70,9	-63,3	19,1	27,7	-21,4	24,1	9,9	9,4	-57,4
<i>Електричні машини</i>										
Ціновий індекс умов торгівлі	91,9	86,8	100,1	93,7	100,3	108,9	98,8	111,4	98,8	104,5
+/-	-16,1	-5,1	13,3	-6,4	6,6	8,6	-10,1	12,6	-12,6	5,7
Кількісний індекс умов торгівлі	125,5	120,1	88,2	101,6	86,3	75,5	112,1	119,9	112	58,6
+/-	32,1	-5,4	-31,9	13,4	-15,3	-10,8	36,6	7,8	-7,9	-53,4
<i>Текстильні матеріали</i>										
Ціновий індекс умов торгівлі	91,9	95,9	87,8	95,7	92,2	108,9	104,1	100,2	97,5	107,8
+/-	-6,8	4	-8,1	7,9	-3,5	16,7	-4,8	-3,9	-2,7	10,3
Кількісний індекс умов торгівлі	102,2	74,6	70,7	73,9	125,6	88,1	84,9	92,4	109,2	49,2
+/-	7,8	-27,6	-3,9	3,2	51,7	-37,5	-3,2	7,5	16,8	-60
<i>Одяг текстильний</i>										
Ціновий індекс умов торгівлі	97,9	84,9	85,9	99,2	108,7	132,9	103,9	101,4	90,2	110,0
+/-	15,2	-13	1	13,3	9,5	24,2	-29	-2,5	-11,2	19,8
Кількісний індекс умов торгівлі	164,5	155,5	126,5	101,2	76,2	47,7	88,2	84,2	54,6	56,3
+/-	44,2	-9	-29	-25,3	-25	-28,5	40,5	-4	-29,6	1,7
<i>Одяг трикотажний</i>										
Ціновий індекс умов торгівлі	102,9	89,2	87,4	102,8	115	132,9	103,9	101,4	90,2	100,8
+/-	13,8	-13,7	-1,8	15,4	12,2	17,9	-29	-2,5	-11,2	10,6
Кількісний індекс умов торгівлі	115,9	127,8	125,7	95,6	69,3	46	96,1	96,7	115,5	41,3
+/-	-14,2	11,9	-2,1	-30,1	-26,3	-23,3	50,1	0,6	18,8	-74,2

Загалом, протягом 2014–2023 років, крім кризового 2015 року, спостерігаємо протилежну динаміку цінового та кількісного індексу, тобто при випереджувальному рості цін експорту над цінами імпорту уповільнювалось зростання фізичного обсягу експорту над обсягами імпорту. У даному випадку рівень прибутковості в таких умовах торгівлі залежить від еластичності попиту

на продукцію. Найбільш сприятливими умовами зовнішньої торгівлі були у 2015 році, коли обидва індекси зростають та показники більші за одиницю.

Умови провадження торгівлі на зовнішньому ринку для групи чорних металів були сприятливі за ціновим індексом у період 2016–2018 років, за кількісним – у 2015, 2019–2020 роках, за обома – у 2014 та 2021 роках. Кризове погіршення ефективності торгівлі чорними металами маємо у період 2022–2023 років. Для хімічної промисловості умови зовнішньої торгівлі були сприятливі у 2016, 2018 та 2021–2022 роках (цінові), у 2014 та 2020 роках (кількісні), у 2017 та 2019 роках (за обома), виключно несприятливі – у 2015 та 2023 роках. Засоби наземного транспорту ефективно було реалізовувати за ціною у 2016–2019, 2023 роках, за обсягами експорту – у 2014–2015, 2022 роках, у 2020 році за обома умовами. Електричні машини найсприятливіші умови для зовнішньої торгівлі мали у 2021 році. Для текстильних матеріалів дані умови були характерні у 2015–2017 роках. Цінові та кількісні умови торгівлі для одягу за сприятливістю загалом були інтервально розподілені та подібні у тенденціях ефективності, за виключенням абсолютно несприятливих умов торгівлі текстильним одягом у 2022 році.

Останнім аспектом, що забезпечить комплексність даного дослідження, є аналіз географічних напрямків зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств згідно трьох метрик: за континентальним, міжнародним та стратегічно активним розподілом.

Імплементация підтримки експорту зі сторони ЄС та створення нових альтернативних логістичних маршрутів мають відображення на виборі стратегічно активних партнерів у зовнішній торгівлі.

У період 2022–2023 років структура географічного розподілу демонструє зростання частки експорту до країн ЄС до 64,69% (зростання на 1,77%) та до інших країн Європи до 2,16% (0,22%). Незначно зростає й експортна частка Азії та інших, не врахованих у структурі, напрямків. Питома вага регіонів Африки та Америки натомість скорочується. Структура промислового експорту має дещо інший розподіл у 2023 році: зростає частка з 75,19% до 82,39% для країн

ЄС, з 1,4% до 1,81% до інших країн Європи. Обсяги промислового експорту до Америки скорочується на 0,4% і становить 2,3%, до Азії – на 2,98% у частці 6,39%, до Африки – 1,82% і 0,61% відповідно (додаток Ж).

Згідно додатку К, промисловий експорт до країн ЄС значно зростає у 2021 році на 58,94%, що становить 20,79 млрд дол, проте за 2022–2023 роки рівнозначно скорочується до 12,61 млрд дол. Схожі тенденції до стрімкого зростання у 2021 та спаду надалі спостерігаються в експорті усіх промислових груп, окрім продукції хімічної промисловості, текстилю та засобів наземного транспорту, коли суцільна позитивна динаміка була замінена на негативну лише у 2023 році. Промисловий імпорт, попри скорочення у 2022 році, вже у 2023 році зростає на 26,01% і становить 31,05 млрд дол. Ідентичною є динаміка імпорту в інших промислових групах, окрім одягу, імпорт якого надалі спадає.

Серед провідних країн-партнерів в зовнішньоекономічній діяльності промислових підприємств України у 2023 році слід виокремити Польщу (1 місце в експорті й 2 місце в імпорті) та Німеччину (2 місце в експорті й 3 місце в імпорті) (додаток Л). У розрізі 2022–2023 років у переліку промислових експортерів вдалось охопити вищі позиції для Румунії, Словаччини, Чехії, Молдови, Болгарії та Литви, обсяги скоротились до Угорщини, Китаю, Туреччини та США. Крім цього, країнами-лідерами промислового імпорту у 2022–2023 роках є Китай, Туреччина, США та Італія. Відповідно промисловий імпорт було нарощено зі Словаччини, Франції та Греції.

Для ґрунтовного дослідження ефективності зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств, здійснимо оцінку успішності двосторонніх торговельних відносин як складових економічної інтеграції України з ЄС шляхом розрахунку Індексу комплементарності торгівлі (ТСІ) (табл. 2.2).

Індекс комплементарності торгівлі – індикатор ефективності зовнішньоекономічної діяльності між країнами на світовому рівні, що визначає рівень ймовірності двосторонньої торгівлі через ступінь відповідності експортних позицій країни із структурою імпорту потенційного партнера [83]. Ефективність зовнішньої торгівлі при цьому розглядається виключно з точки

зору відповідності номенклатури українського експорту для попиту ринків країн ЄС на шляху до збалансованої та взаємовигідної співпраці.

Таблиця 2.2. – Розрахунок індексу комплементарності експорту промислових підприємств України до країн ЄС

Товарна позиція	Частка в експорті України, %	Частка в імпорті країн ЄС, %	$\frac{ M_j^k - X_j^k }{2}$	Частка в експорті України, %	Частка в імпорті країн ЄС, %	$\frac{ M_j^k - X_j^k }{2}$
	2014 р.			2023 р.		
Залізо та сталь	25,61	2,77	11,42	8,85	2,64	3,11
Продукція хімічної промисловості	5,24	14,38	4,57	3,03	15,48	6,23
Машини та транспортне обладнання	13,16	31,48	9,16	8,21	34,68	13,24
– обладнання електронної обробки даних	0,08	3,00	1,46	0,20	2,51	1,16
– телекомунікаційне обладнання	0,95	3,66	1,355	0,20	3,57	1,69
– інтегровані схеми та електронні компоненти	0,04	1,07	0,515	0,13	1,90	0,89
– автомобілебудівна продукція	0,45	8,30	3,925	0,23	9,69	4,73
Текстиль	0,44	1,33	0,445	0,53	1,01	0,24
Одяг	1,05	3,07	1,01	0,46	2,89	1,22
Паливо та продукти гірничодобувної промисловості	13,43	18,73	2,65	7,09	16,17	4,54
Усього за основними групами:	58,94	71,76	36,51	28,17	72,88	37,02
Загальний індекс комплементарності за основними групами:	$100 - 36,51 = 63,49$			$100 - 37,02 = 62,99$		

Відтак, згідно проведених розрахунків, якщо загальний індекс комплементарності експорту промислових підприємств України із ЄС на початку досліджуваного періоду становив 63,49, то у 2023 році, попри значну втрату промислового потенціалу країни, індекс сягає 62,99. Показовими є результати, отримані в розрізі експорту основних груп товарів.

За зазначеною методологією, розраховуємо індекс комплементарності для країн ЄС, що мають лідерські позиції в зовнішньоторговельному промисловому обороті (додаток М). Зведені результати демонструють, що країни, які мають високий потенціал співпраці – Італія та Польща (рис. 2.3). Слід зазначити, що високий рівень комплементарності спостерігаємо з усіма обраними для аналізу країнами. З огляду на це, можна констатувати, що взаємодоповнюваність між

експортом промислових підприємств України та попитом на імпорту цих товарів в ЄС має високі перспективи розвитку та є стратегічно пріоритетною.

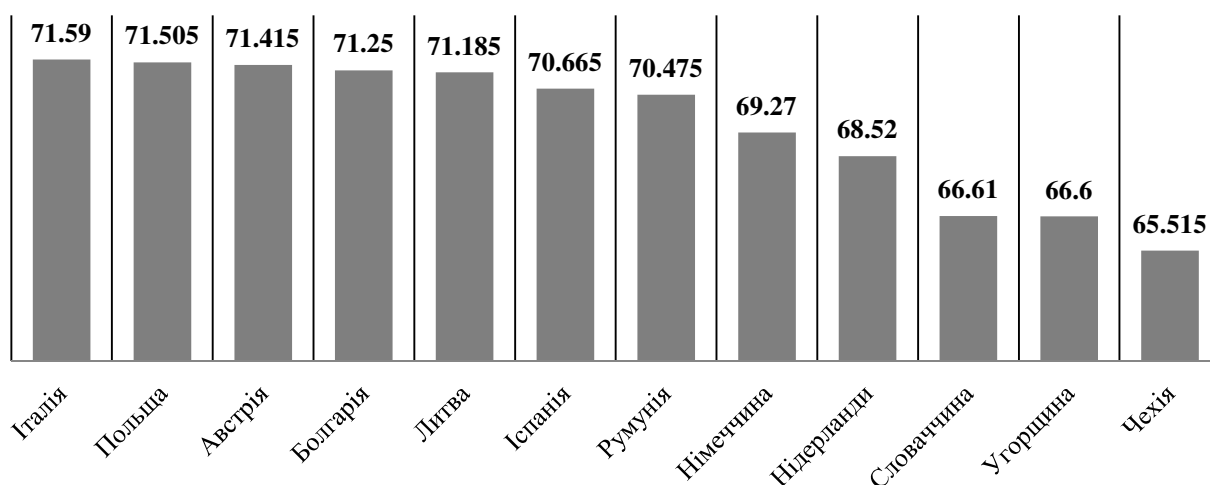


Рисунок 2.3. Індекс комплементарності промислової товарної структури зовнішньої торгівлі України та провідних країн-імпортерів у 2023 р.

Отримані результати дослідження потребують кореляції із фактичним станом логістичного забезпечення, що є об'єктивним інструментом усунення виявлених проблемних зон.

2.3. Аналіз складових та інтегральна оцінка рівня логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України

При зіставленні попередньо отриманих результатів дослідження отримуємо ряд важливих закономірностей: стратегічні орієнтири розвитку експорту функціонально залежні від «логістичного оснащення» потоків, кризові тенденції розвитку, що першочергово зумовлені зовнішніми загрозами, досить часто напряму пов'язані із доступністю митної та транспортно-логістичної інфраструктури, а все більше превалювання у промисловому зовнішньоторговельному обороті країн-сусідів вказує на реалізацію логістичних переваг співпраці з територіально наближеними контрагентами.

Дані аспекти визначають аналіз логістичного забезпечення як опорний елемент дослідження для відповідності можливостям стратегічного розвитку.

Слідуючи за визначеним підходом дослідження, рівень ефективності логістичного забезпечення оцінюємо за Індексом логістичної ефективності (LPI), що є загальновизнаним у міжнародній практиці інструментом інтерактивного еталонного тестування, реалізований Світовим банком шляхом методу експертних оцінок та направлений на спроможність здійснення порівняльного аналізу аспектів організації логістичних процесів на глобальному рівні.

Індекс формується як середньозважена оцінка базових характеристик: «Митниця» – швидкість та простота алгоритму митного оформлення й контролю, «Інфраструктура» – масштаби розбудови об'єктів транспортної та торговельної інфраструктури, «Міжнародні перевезення» – рівень оптимізації міжнародних перевезень вантажів за конкурентними цінами, «Логістична компетентність та якість послуг» – здатність фахівців (логістів, митних брокерів) до якісної організації логістичних операцій, «Своєчасність постачань» – гарантії доставки вантажу в очікувані терміни згідно домовленостей, «Відстеження та контроль» – можливість контролю стану, геолокації та виконання етапів логістичного циклу вантажу [84].

Індекс LPI є винятково цінним у відтворенні ефекту логістичного забезпечення у зовнішньоекономічному просторі як чинника продуктивності логістичних ланцюгів постачань, що формує загальний профіль логістичної ефективності, ідентифікує «вузькі місця» логістики країни (табл. 2.3).

Результати аналізу демонструють, що впродовж періоду найбільш проблемною зоною для забезпечення ефективності логістики в Україні є неналежний рівень митного контролю, що сукупно формувався під впливом недосконалого митного законодавства, значного рівня корупції, критично низьких темпів модернізації технічних умов функціонування митниці. Частково, це підкріплювалось негативними тенденціями спостереженими в інфраструктурі, зокрема більшою мірою у 2014 й 2018 роках, що пов'язане з

Таблиця 2.3. – Аналіз індексу логістичної ефективності (LPI) України порівняно з країною-лідером та провідним зовнішнім партнером [85]

Показники	Період дослідження						
	2007 р.	2010 р.	2012 р.	2014 р.	2016 р.	2018 р.	2023 р.
○ ЗАГАЛЬНА ОЦІНКА LPI (РАНГ)							
Україна	2,55 (73)	2,57 (102)	2,85 (66)	2,98 (61)	2,74 (80)	2,83 (66)	2,7 (79)
Країна-лідер LPI	4,19 (1)	4,11 (1)	4,13(1)	4,12 (1)	4,23 (1)	4,19 (1)	4,3 (1)
Країна-партнер (Польща)	3,04 (40)	3,44 (30)	3,43 (30)	3,49 (31)	3,43 (33)	3,5 (31)	3,6 (26)
○ МИТНИЙ КОНТРОЛЬ							
Україна	2,22 (97)	2,02 (132)	2,41 (88)	2,69 (69)	2,3 (116)	2,49 (89)	2,4 (90)
Країна-лідер LPI	3,90 (3)	4,00 (3)	4,10 (1)	4,10 (2)	4,12 (2)	4,09 (1)	4,2 (1)
Країна-партнер (Польща)	2,88 (38)	3,12 (34)	3,30 (10)	3,26 (32)	3,27 (33)	3,26 (31)	3,4 (24)
○ ІНФРАСТРУКТУРНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ							
Україна	2,35 (74)	2,44 (79)	2,69 (70)	2,65 (71)	2,49 (84)	2,22 (119)	2,4 (89)
Країна-лідер LPI	4,27 (2)	4,34 (1)	4,15 (2)	4,32 (1)	4,44 (1)	4,38 (1)	4,6 (1)
Країна-партнер (Польща)	2,69 (51)	2,98 (43)	3,10 (42)	3,08 (46)	3,17 (45)	3,17 (40)	3,5 (39)
○ МІЖНАРОДНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ							
Україна	2,53 (83)	2,79 (84)	2,72 (83)	2,95 (67)	2,59 (95)	2,83 (68)	2,8 (75)
Країна-лідер LPI	4,04 (2)	3,66 (9)	3,99 (2)	3,74 (4)	3,86 (8)	3,83 (4)	4,0 (2)
Країна-партнер (Польща)	2,92 (52)	3,22 (35)	3,47 (22)	3,46 (24)	3,41 (33)	3,57 (19)	3,3 (38)
○ ЛОГІСТИЧНА КОМПЕТЕНТНІСТЬ ТА ЯКІСТЬ ПОСЛУГ							
Україна	2,41 (90)	2,59 (77)	2,85 (61)	2,84 (72)	2,55 (95)	2,84 (61)	2,6 (92)
Країна-лідер LPI	4,21 (2)	4,14 (4)	4,07 (6)	4,12 (3)	4,28 (1)	4,26 (1)	4,4 (1)
Країна-партнер (Польща)	3,04 (38)	3,26 (36)	3,30 (32)	3,47 (33)	3,39 (31)	3,49 (29)	3,6 (33)
○ СВОЄЧАСНІСТЬ ПОСТАЧАЊ							
Україна	3,31 (55)	3,06 (114)	3,31 (68)	3,51 (52)	3,51 (54)	3,42 (56)	3,1 (76)
Країна-лідер LPI	4,53 (1)	4,23 (14)	4,39 (1)	4,36 (4)	4,45 (2)	4,4 (1)	4,3 (1)
Країна-партнер (Польща)	3,59 (40)	4,52 (2)	4,04 (19)	4,13 (15)	3,80 (37)	3,97 (26)	3,9 (21)
○ ВІДСТЕЖЕННЯ ВАНТАЖІВ							
Україна	2,53 (80)	2,49 (112)	3,15 (50)	3,2 (45)	2,96 (61)	3,11 (52)	2,6 (94)
Країна-лідер LPI	4,53 (1)	4,18 (4)	4,07 (6)	4,17 (1)	4,27 (3)	4,22 (1)	4,4 (1)
Країна-партнер (Польща)	3,12 (40)	3,45 (33)	3,32 (37)	3,54 (27)	3,46 (37)	3,49 (33)	3,8 (23)

накопичувальним ефектом гібридних загроз та потребою тотального технологічного й цифрового реконструювання інфраструктурних об'єктів. Найвище оціночне значення спостерігаємо у субіндексі своєчасності постачань, що зі свого боку вказує на важливості збереження надійних партнерських взаємин з іноземними замовниками та уникнення ризику зростання логістичних витрат для експортерів, стабільного виробничого циклу, процесу формування й обігу запасів – для імпортерів.

Для порівняльного аналізу логістичної ефективності скористаємось візуалізацією позицій України відносно лідера та партнера з використанням згенерованих оціночних карт 2014 та 2023 років (рис. 2.4).

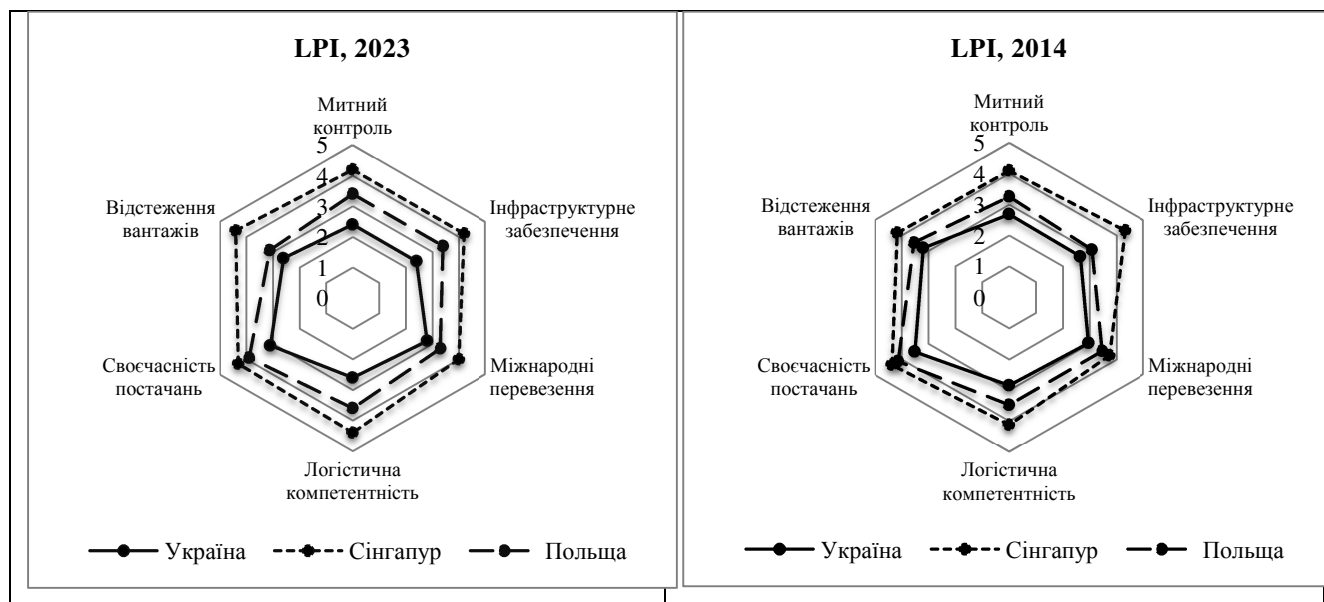


Рисунок 2.4. – Оціночні карти логістичної ефективності України, країни-лідера та Польщі у 2014 та 2023 рр. [85]

Помітно, що найбільш вразливою точкою розвитку логістики в країнах, що займають лідерські позиції, є міжнародні перевезення, оскільки протягом досліджуваного періоду ранг даного субіндексу ніколи не був першим. Темпи логістичної ефективності Польщі відчутно перевищують темпи розвитку в Україні, більшою мірою у рості ефективності інфраструктурного забезпечення та логістичних компетенцій, що наочно продемонстровано при рості діапазону ефективності з 2014 до 2023 року. Явищем, що спільно спостерігається у логістиці Польщі та України, є зниження показника ефективності міжнародних перевезень та своєчасності постачань вантажу.

За даними додатку Н, до 2022 року у структурному розподілі промислового експорту за типом транспортування превалював морський транспорт (від 39,54% у 2014 році до 47,01% у 2021 році). Нині він становить лише 0,86% структури, оскільки для реалізації морських перевезень усі дипломатичні зусилля скеровані на більш соціально пріоритетну для світового господарства сільськогосподарську продукцію. Відтак, після вимушеної географічної та товарної переорієнтації експорту у 2022 році розподіл зазнав кардинальних змін: автомобільний транспорт стає основним для міжнародних перевезень (з 32,03% у 2021 році він зростає до 66,54% у 2023 році) та залізничний (з 17,86%

до 24,6% аналогічно). Застосування повітряного типу транспортування в умовах війни зведено нанівець. У транспортному розподілі імпорту найбільшу частку завжди займав автомобільний транспорт, яка ж стрімко зростає до 70,25% у 2023 році, витісняючи при цьому залізничний та морський.

Попри високий рівень інформативності показника LPI, доцільно провести ретельніший аналіз теоретичних відповідників структури логістичного забезпечення, розрізняючи при цьому категорії митного, інфраструктурного, кадрового забезпечень (елементи області регуляторної політики) та фінансово-економічного й організаційного, інформаційно-цифрового забезпечень (елементи ефективності ланцюгів поставок). Мережу показників формуватимемо на основі національних статистичних джерел у період 2018–2023 років, оскільки даний період охоплює найбільш актуальні й здатні до статистичної оцінки трансформаційні чинники впливу на поточний стан логістичного забезпечення міжнародної діяльності промислових підприємств.

Огляд аналітики митної сфери вказав на те, що у 2023 році зростає середній час митного оформлення експорту (від 49 до 62 хв) та транзиту (від 36 до 47 хв), для імпорту навпаки скорочується (від 181 до 94 хв) [86]. Кількість скарг на роботу митниці також системно скорочувалась: якщо у 2021 році налічено 5787 скарг, то у 2022–2023 роках 1461 та 1010 скарг відповідно. Ретельніший аналіз показників митного забезпечення відтворено у таблиці 2.4.

Таблиця 2.4. – Митне логістичне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств у 2018–2023 рр. [86]

Показник оцінювання логістичного забезпечення	Період дослідження					
	2018 р.	2019 р.	2020 р.	2021 р.	2022 р.	2023 р.
Обсяги сплаченого мита, млрд дол	0,97	1,16	1,11	1,35	0,72	1,37
Зміна обсягів сплаченого мита, %	7,78	19,59	-4,31	21,62	-46,67	90,28
Надходження від митного оподаткування промислового імпорту, млрд дол	12,49	13,27	12,05	16,25	8,08	10,9
Динаміка надходжень від митного оподаткування промислового імпорту, %	13,34	6,24	-9,19	34,85	-50,28	34,90
Кількість митних посередників, од	5893	6386	7391	7776	8769	8607
Зміна кількості митних посередників, %	7,89	8,37	15,74	5,21	12,77	-1,85
Кількість митних декларацій, тис. шт.	3953,2	4559,4	4464,6	5159,3	3534,3	3518,7
Зміна кількості оформлених митних декларацій, %	10,75	15,33	-2,08	15,56	-31,50	-0,44
Кількість митних електронних декларацій, тис. шт.	3746,9	4389,4	4314,0	5006,5	3501,3	3502,3
Зміна кількості оформлених митних електронних декларацій, %	11,87	17,15	-1,72	16,05	-30,06	0,03

Результати аналітичного дослідження митного забезпечення вказують на суцільне покращення всіх показників у 2019 році, проте вплив пандемії у 2020 році має зворотний вплив, коли зростання відбувається лише серед кількості митних посередників. У 2021 році ситуація стабілізується: зростають обсяги сплаченого мита, а відповідно й надходження від митного оподаткування, активізується митне декларування. У 2022 році показники митного забезпечення закономірно погіршуються. Проте вже у 2023 році мають позитивну динаміку. Показовим є зростання обсягів сплаченого мита за імпортом промислових товарів на 90,28%, що у грошовому виразі налічує 1,37 млрд дол.

Внаслідок масштабних руйнацій дорожніх господарств, пошкоджень залізничного полотна, портової інфраструктури та електронних комунікаційних мереж здійснити статистичну оцінку динаміки їх розвитку неможливо, тому аналіз базуватиметься на прирості суб'єктів господарювання (табл. 2.5).

Таблиця 2.5. – Інфраструктурне логістичне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств у 2018–2023 рр. [87]

Показник оцінювання логістичного забезпечення	Період дослідження					
	2018 р.	2019 р.	2020 р.	2021 р.	2022 р.	2023 р.
Діючі суб'єкти транспортного забезпечення, од.	51665	55823	57346	56652	53959	62751
Динаміка кількості суб'єктів транспортного забезпечення, %	-0,95	8,05	2,73	-1,21	-4,75	16,29
Діючі суб'єкти складського забезпечення, од.	1832	1887	1936	1925	1651	1897
Динаміка кількості суб'єктів складського забезпечення, %	2,23	3,00	2,60	-0,57	-14,23	14,90
Діючі суб'єкти у допоміжній діяльності сфери транспорту, од.	4149	4258	4170	3933	3269	3650
Динаміка кількості суб'єктів у допоміжній діяльності сфери транспорту, %	0,73	2,63	-2,07	-5,68	-16,88	11,65
Діючі суб'єкти у забезпеченні експедиторської діяльності, од.	13050	14053	14100	14262	13733	15888
Динаміка кількості суб'єктів у забезпеченні експедиторською діяльністю, %	0,97	7,69	0,33	1,15	-3,71	15,69
Діючі суб'єкти страхування та брокерської діяльності, од.	3568	3891	4185	4592	4344	5008
Динаміка кількості суб'єктів страхування та брокерської діяльності, %	-3,10	9,05	7,56	9,73	-5,40	15,29
Діючі суб'єкти в інформаційно-комунікаційному забезпеченні, од.	162008	192224	219561	268706	282361	292301
Динаміка кількості суб'єктів в інформаційно-комунікаційному забезпеченні, %	19,88	18,65	14,22	22,38	5,08	3,52

Проаналізувавши інфраструктурне забезпечення, що сприяє реалізації логістичних операцій промислових підприємств відстежуємо ключові

тенденції: транспортне, експедиторське, страхове, інформаційно-комунікаційне забезпечення у порівнянні показників початку і кінця періоду дослідження значно зросло, винятково у 2023 році; складське та допоміжне у сфері транспорту забезпечення не змогло відновитись до рівня довоєнного показника, та найбільше серед інших груп постраждало у 2022 році; інформаційно-комунікаційне забезпечення мало виключно позитивну динамку розвитку, що зі свого боку пожвавило динаміку розвитку експедиторської діяльності.

Кадрове забезпечення формує рівень логістичної компетентності та якості послуг, тому необхідно простежити таку відповідність у динаміці (табл. 2.6).

Таблиця 2.6. – Кадрове логістичне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств у 2018–2023 рр. [88]

Показник оцінювання логістичного забезпечення	Період дослідження					
	2018 р.	2019 р.	2020 р.	2021 р.	2022 р.	2023 р.
Кадрове забезпечення у галузі вантажних автоперевезень, осіб	113043	124841	129798	134085	122576	130803
Динаміка кадрового забезпечення у галузі вантажних автоперевезень, %	10,10	10,44	3,97	3,30	-8,58	6,71
Кадрове забезпечення складської діяльності, осіб	44643	41865	40614	45046	42971	37990
Динаміка кадрового забезпечення у складській діяльності, %	18,46	-6,22	-2,99	10,91	-4,61	-11,59
Кадрове забезпечення експедиторської діяльності та допоміжної діяльності у галузі транспорту, осіб	171535	171534	163699	161564	127605	116752
Динаміка кадрового забезпечення у експедиторській та допоміжній діяльності у сфері транспорту, %	6,32	0,00	-4,57	-1,30	-21,02	-8,51
Витрати на оплату праці у галузі вантажних перевезень, тис. грн	5769954	7516930	8622527	9941967	9063881	11217994
Зміна витрат на оплату праці у галузі вантажних перевезень, тис. грн	26,14	30,28	14,71	15,30	-8,83	23,77
Витрати на оплату праці складської діяльності, тис. грн	4310373	4974502	5416337	8019396	8127372	9399223
Зміна витрат на оплату праці у складській діяльності, %	50,80	15,41	8,88	48,06	1,35	15,65
Витрати на оплату праці експедиторської діяльності та допоміжної діяльності у сфері транспорту, тис. грн	21983575	26746667	26583322	29107306	22137675	26180356
Зміна витрат на оплату праці у експедиторській та допоміжній діяльності у сфері транспорту, %	27,57	21,67	-0,61	9,49	-23,94	18,26

У ході дослідження кадрового логістичного забезпечення виявлено найвищий рівень стабільності галузі вантажних автоперевезень. Натомість кадрове забезпечення складських господарств та експедиторської й допоміжної

діяльності у сфері транспорту характеризується мінливими, переважно спадними тенденціями розвитку. Витрати на оплату праці скорочуються у 2022 році, а у галузі складської діяльності зростають впродовж всього періоду. Такі комбінації свідчать про високий рівень актуальності галузі вантажних автоперевезень на ринку праці та нестачу професійного кадрового забезпечення експедиторської діяльності. Кадрове забезпечення складської діяльності скорочується, зважаючи на інфраструктурне руйнування господарств, а витрати на оплату зростають через необхідність залучення додаткових кадрів у зв'язку з технологічною модернізацією, розширенням складських площ суб'єктів у відносно безпечних регіонах країни.

Фінансово-економічне у поєднанні з організаційним та інформаційно-цифрове забезпечення досліджуємо на основі показників таблиць додатку П.

У фінансово-економічному забезпеченні помічаємо динамічну інвестиційну політику в промисловості, оскільки при стрімкому скороченні обсягів капітальних інвестицій, у наступному фінансовому періоді відбувається їх стрімке нарощування. Капітальні інвестиції в інфраструктурне логістичне забезпечення скорочувались лише у період 2019–2020 років. Від'ємне значення рентабельності промисловості маємо у 2020 та 2023 роках, у транспортній та складській діяльності у 2018 та 2020 роках. Коефіцієнти зносу основних засобів у обох галузях не зазнають суттєвих зрушень, а отже виробничий потенціал суб'єктів є відносно сталим. Обсяг ВВП у промисловості та сфері транспорту й складської діяльності скорочується у 2020 році на 4,03% й 0,69% та 2022 році на 21,36% й 23,23% відповідно, проте у 2023 році зростає.

У результатах аналізу інформаційно-цифрового забезпечення слід наголосити на скороченні інноваційної активності промислових підприємств України у 2021 році, що позначилось на показниках і в 2022 році. Проте, надалі показники зростають: використання послуг хмарних обчислень на 39,8%, проведення аналізу «великих даних» – 117,14%, використання прикладного ПЗ CRM у взаємодії з клієнтською базою – 20%, інноваційної активності – 3,17%. Піковий рівень часток використання хмарних технологій та «великих даних» у

2023 році демонструють пріоритетність цифрового забезпечення бізнес-процесів, що має місце і в ефективному управлінні інформаційними потоками в межах логістичної системи.

Для комплексної оцінки поточного стану логістичного забезпечення із відображенням реального ефекту досліджуваних показників структури обрано метод інтегрального оцінювання, що поєднує поетапне проведення стандартизації показників, розрахунок вагових коефіцієнтів критеріїв логістичного забезпечення за правилом Фішберна та інтегральних показників, що послідовно відтворено у додатку Р.

Для визначення оцінки стану логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств пропонуємо використовувати метод розрахунку інтегрального показника:

$$I_{ЛЗ} = \sum k_{ЛЗ} \times P_{ЛЗ}, \quad (2.1)$$

де $I_{ЛЗ}$ – інтегральний показник стану логістичного забезпечення;

$k_{ЛЗ}$ – і-тий ваговий коефіцієнт часткових показників стану логістичного забезпечення;

$P_{ЛЗ}$ – результуюче значення показників стану логістичного забезпечення.

За методом статистичного групування Стерджесса, оцінюємо стан логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності за п'ятьма розмежованими групами у відповідність отриманому інтегральному показнику:

- [0; 0,2) – критичний рівень стану логістичного забезпечення;
- [0,2; 0,4) – низький рівень стану логістичного забезпечення;
- [0,4; 0,6) – середній рівень стану логістичного забезпечення;
- [0,6; 0,8) – задовільний рівень стану логістичного забезпечення;
- [0,8; 1] – високий рівень стану логістичного забезпечення.

Інтегральні показники стану логістичного забезпечення та рівні, що вони визначають вказані у таблиці 2.9.

Таблиця 2.9. – Стан логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України у період 2018–2023 рр.

Показник	Період дослідження логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України					
	2018 р.	2019 р.	2020 р.	2021 р.	2022 р.	2023 р.
Значення впливу на логістичне забезпечення	0,664	0,673	0,518	0,629	0,160	0,693
Рівень поточного стану, що визначається показником	<i>задовільний</i>	<i>задовільний</i>	<i>середній</i>	<i>задовільний</i>	<i>критичний</i>	<i>задовільний</i>

За результатами проведеного інтегрального оцінювання встановлено, що у період 2018–2019 років стан логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України перебував у межах задовільного рівня. У 2020 році, зважаючи на так звану «ізолюваність» зовнішніх ринків та відповідне зниження міжнародної торговельної активності промислових підприємств, логістичне забезпечення характеризувалось середнім рівнем розвитку. У 2022 році цілком передбачливо логістичне забезпечення опинилось на критичному рівні. Цікавим явищем є задовільний рівень логістичного забезпечення у 2023 році, що здебільшого слід пов'язувати з посиленою міжнародною та державною підтримкою, консолідацією зусиль у нормативно-правовому регулюванні, зокрема митних спрощень, «транспортного безвізу», пошуку більш сучасних альтернативних логістичних маршрутів та нових зацікавлених у співпраці замовників.

Отже, логістичне забезпечення з точки зору його ефективності на глобальній міжнародній арені за показником LPI віднесено до країн з обмеженим рівнем розвитку логістичного середовища, а з точки зору його розвитку у динаміці, опираючись на внутрішні статистичні дані, має задовільний рівень, порівняно з більш кризовими періодами. Надалі постає питання щодо ключових факторів впливу на рівень логістичного забезпечення у контексті зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств.

РОЗДІЛ 3

УДОСКОНАЛЕННЯ ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ

3.1. Перспективи розвитку логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України в умовах війни

Результати аналізу логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств свідчать про високий рівень залежності динаміки розвитку від загроз війни, що викликає значний науковий інтерес у вчених-сучасників, та соціально-економічну значимість досліджень джерел аналітики. У науковому просторі основні проблеми впливу воєнного стану вбачають у порушенні сталих ланцюгів постачання, блокаді морських шляхів експорту, переорієнтації світового попиту на «доступніший» ринок, зростання цін на сировину й матеріали, паливо, а отже й логістичних витрат [87].

З огляду на це, виникає потреба у дослідженні більш глобальних факторів опосередкованого впливу, що є складними у статистичній оцінці, проте придатні для формування прогнозів та бачення перспектив наростання їх впливу. Даний запит може задовольнити огляд консенсус-прогнозу «Україна: сценарій відновлювального зростання», що висвітлює бачення ймовірних сценаріїв розвитку фактично усіх економічних процесів в умовах тривалої військової агресії та в якій наголошується на розриві ланцюгів експорту, що змінили умови функціонування вітчизняної економіки [88]. Методичним базисом консенсусного прогнозування є медіана основних прогностичних показників на основі експертних оцінок провідних фахівців у сфері мікроаналізу та прогнозування. Зведені інтегральні оцінки зовнішніх ризиків/явищ на наступні три роки відображено у таблиці 3.1.

Таблиця 3.1. – Інтегральна оцінка впливу зовнішніх ризиків/явищ на 2024–2027 роки в умовах війни на економічний розвиток України [88]

Зовнішні ризики для розвитку	2024 рік			2025 рік			2026 рік			2027 рік		
	Інтегральна оцінка	Оцінка вірогідності реалізації явища	Оцінка впливу явища на економіку України	Інтегральна оцінка	Оцінка вірогідності реалізації явища	Оцінка впливу явища на економіку України	Інтегральна оцінка	Оцінка вірогідності реалізації явища	Оцінка впливу явища на економіку України	Інтегральна оцінка	Оцінка вірогідності реалізації явища	Оцінка впливу явища на економіку України
Послаблення, затримка або призупинення фінансової підтримки України зі сторони міжнародних партнерів, зокрема від ЄС та США	13	3	4	13	3	4	11	3	4	11	3	3
Введення нових митних тарифів та обмежень, блокування логістики зі сторони країн-партнерів	10	3	3	9	3	3	6	2	3	6	2	3
Повільні процеси інтеграції України до ЄС	7	3	2	7	3	2	6	2	3	6	2	3
Нова світова криза	6	2	3	7	2	3	7	2	3	6	2	3
Суттєве зростання світових цін на світових енергетичних ринках	5	2	3	6	2	3	6	2	3	6	2	3

Зокрема, найбільш значущими серед зовнішніх ризиків виявились послаблення та тотожні процеси у фінансовій міжнародній підтримці, введення нових митних тарифів й обмежень, логістичні блокади. Адаптувавши вищезазначене до перспектив розвитку логістичного забезпечення, можна стверджувати, що дані фактори слід вважати визначальними, оскільки, по-перше, вказують на проблему залежності логістичної й промислової інфраструктурної розбудови від зовнішніх джерел інвестування, по-друге, неспроможність нівелювати кризові процеси в логістичному забезпеченні експорту лише внутрішніми зусиллями, без сприяння зовнішніх митних й транспортних спрощень, які було критично необхідними у 2022 році.

Внутрішні проблеми розвитку, їх інтегральна оцінка продемонстрована у таблиці 3.2. Серед внутрішніх загроз високим значенням вирізняється незмінний рівень корупції, демографічна криза, низький рівень реалізації

реформ, зростання неплатоспроможності економічних суб'єктів, низька кредитна ефективність, дефіцит електроенергії.

Таблиця 3.2. – Інтегральна оцінка впливу внутрішніх ризиків/явищ на 2024–2027 роки в умовах війни на економічний розвиток України [88]

Внутрішні ризики для розвитку	2024 рік			2025 рік			2026 рік			2027 рік		
	Інтегральна оцінка	Оцінка вірогідності реалізації явища	Оцінка впливу явища на економіку України	Інтегральна оцінка	Оцінка вірогідності реалізації явища	Оцінка впливу явища на економіку України	Інтегральна оцінка	Оцінка вірогідності реалізації явища	Оцінка впливу явища на економіку України	Інтегральна оцінка	Оцінка вірогідності реалізації явища	Оцінка впливу явища на економіку України
Збереження наявного рівня корупції	11	4	3	11	3	3	10	3	3	9	3	3
Демографічна криза: дефіцит трудових ресурсів, гендерний зсув, значний відсоток населення, що потребує соціальної підтримки	10	3	3	10	3	3	12	3	4	11	3	3
Збереження низької кредитної активності комерційних банків у реальному секторі	10	4	3	9	3	3	8	3	3	7	3	3
Низький рівень реалізації реформ	9	3	3	9	3	3	8	3	3	8	3	3
Посилення неплатоспроможності суб'єктів економічної діяльності	9	3	3	9	3	3	8	2	3	8	2	3
Значний дефіцит потужності в електроенергетиці (енерготерор)	8	2	3	6	2	3	5	2	3	4	1	3
Стрімке посилення трудової міграції за кордон	7	2	3	7	2	3	8	2	3	8	2	3
Запровадження нової податкової системи	5	2	3	6	2	3	6	2	3	7	2	3

При кореляції суті впливу проблем по чергово вказуємо на проблему у логістичному забезпеченні: рівень корупції на митниці, низький рівень кадрового логістичного забезпечення, низькі темпи впровадження митної реформи та цифрових змін у операційній діяльності логістичних провайдерів, зниження обсягів експортної промислової пропозиції, згорання промислових виробництв або низький рівень диверсифікації діяльності, зростання рівня цін на промислову продукцію та зниження рівня продуктивності праці.

Логічну впорядкованість й конструктивність попередніх аспектів дослідження забезпечить факторний аналіз, що дозволить конкретизувати проблеми розвитку, знайти точки перетину досліджуваних сфер.

Для ефективності оцінювання груп факторів, що найбільше відповідають зовнішнім та внутрішнім проблемам розвитку згідно консенсус-прогнозу, використаємо метод багатфакторної регресійної лінійної моделі:

$$Y = a_0 + a_1 x_1 + a_2 x_2 + \dots + a_n x_n + e, \quad (3.1)$$

де Y – обсяг експорту продукції промислового підприємства;

x_1, x_2, \dots, x_n – фактори впливу логістичного забезпечення на обсяг експорту;

$a_0, a_1, a_2, \dots, a_n$ – оцінка сили впливу попередньо згаданих факторів;

e – випадкова величина (похибка).

Побудова економіко-математичних моделей впливу факторів супроводжується матричним й диференціальним аналізом, емпіричним підбором параметрів, розрахунком коефіцієнта детермінації R (відсоток варіації залежної змінної, що пояснюється конкретною моделлю) та критерію Фішера (допустимий рівень відхилення від достовірного значення).

Вихідні дані розрахунку сили впливу факторів логістичного забезпечення, стандартизовані значення їх показників, таблиці даних кореляції продемонстровано у додатку С.

У таблиці 3.3. зведено лінійні рівняння залежності обсягу промислового експорту від факторів логістичного забезпечення із конкретизацією параметрів за найвищим рівнем впливу.

Встановлено, що значною мірою експорт промислових підприємств залежить, передусім, від зростання кількості найманих працівників, від скорочення середньорічних запасів у структурі оборотних активів на підприємствах транспортно-складського забезпечення та скороченні кількості підприємств, що впроваджують інновації у процес виробництва. Якщо перші показники важко піддати сумнівам стосовно еквівалентності їх впливу, то

останній фактор може свідчити про те, що з точки зору витрат, промисловим підприємствам слід скеровувати фінансові інструменти у більш пріоритетні в контексті логістичного забезпечення сфери організації діяльності, зокрема вирішенні проблем системного моніторингу ланцюгів поставок, планування ресурсів та більш налагодженої системи комунікації між клієнтами.

Таблиця 3.3. – Узагальнені результати багатофакторного регресійного аналізу впливу факторів логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України

Виробничо-технологічні	Зовнішні економічні ринкові національного виміру	Зовнішні економічні ринкові глобального виміру
$Y = 1,533X_3 - 0,824X_5 - 1,35X_7$	$Y = -0,327X_1 - 0,346X_4 + 0,409X_5 - 1,123X_8 + 0,282X_9$	$Y = 0,836X_1 - 0,336X_2$
де X_3 – кількість найманих працівників на підприємствах транспортно-складського забезпечення, тис. ос; X_5 – середньорічні запаси у структурі оборотних активів транспортно-складського забезпечення, %; X_7 – кількість промислових підприємств, що впроваджують інновації у процес виробництва, одиниць; Y – обсяг експорту промислових підприємств.	де X_1 – довжина шляхів сполучення загального користування автомобільних доріг з твердим покриттям, тис. км X_4 – загальний обсяг інноваційних витрат галузі транспорту та складських господарств (у фактичних цінах), тис. грн; X_5 – кількість промислових підприємств-учасників ЗЕД з експорту, одиниць; X_8 – середній курс гривні відносно долара США, грн; X_9 – коефіцієнт випередження ВВП у промисловості над імпортом.	де X_1 – імпорт транспортних послуг, млн дол; X_2 – податки на міжнародну торгівлю та зовнішні операції, млн грн.

У групі зовнішніх економічних ринкових національного виміру, слід виокремити значимість впливу кількості промислових підприємств-учасниць ЗЕД з експорту, тобто формування вищої експортної пропозиції в промисловості, та скорочення курсу гривні відносно долара, як мінлива динаміка валютних умов при проведенні логістичних операцій, комплексно актуалізує більш інтенсивний розвиток логістичного забезпечення. Варто зауважити знову про невідповідність логічної еквівалентності впливу, що, з одного боку, може вказувати про неналежний рівень шляхів сполучення загального користування з твердим покриттям, тобто необхідності оновлення та ремонту автомагістралей, а з іншого – низький рівень віддачі від

капіталовкладень та інвестування в інновації, що у поточному стані значно знижує рівень реалізації логістичного забезпечення.

Виявлено, що серед групи зовнішніх економічних ринкових факторів впливу глобального виміру працює така закономірність: експорт промислових підприємств тим більший, коли зростає імпорт транспортних послуг та коли скорочуються податки на міжнародну торгівлю й зовнішні операції. Тобто інструменти логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності охоплюють міжнародні можливості, до прикладу залучення транспортно-експедиторських послуг за кордоном, якщо це спрощує процедуру експортної чи імпоротної поставки. Другий фактор впливу вказує на те, що податкове навантаження та високі ставки мита значно обмежують розвиток логістичного забезпечення промислового експорту-імпорту.

У висновку, можна констатувати, що перспективність розвитку логістичного забезпечення є залежною від динамічних зрушень у його структурі та об'єктивно визначається спільними із зовнішньоекономічною діяльністю та промисловістю факторами. За прогностичними показниками, у період 2025–2027 років логістичне забезпечення трансформуватиметься в умовах значної кількості зовнішніх та внутрішніх кризових явищ, що вимагає формування чіткого стратегічного бачення його розвитку.

3.2. Стратегічні напрямки підвищення рівня логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств

В удосконаленні будь якого економічного процесу важливою точкою опори є дослідження аналітики статистичних та експертних оцінок національних інститутів стосовно стратегічних орієнтирів розвитку.

Зокрема, за результатами нової хвилі опитувань Європейської Бізнес Асоціації інтегральна оцінка Митного індексу зростає у 2023 році до 3,24 балів, відносно 3,17 балів у 2022 році, та знаходиться в нейтральній площині [89].

Якість наданих послуг оцінюється на рівні 2,76 балів, рівень корупції – 3,20, робота системи «Єдине вікно» на 3,77. При цьому значно погіршується відсоток митних експертів, що вважають задовільною роботу систему «Єдине вікно» на митниці. За результатами дослідження «Інфраструктурний індекс 2024» було визначено топ-5 пріоритетів для стабілізації ринку перевезень та логістики: повне розблокування морських комерційних перевезень та відкриття усіх українських портів для усіх видів вантажів, забезпечення доступного страхування ризиків для інвесторів, розвиток державно-приватного партнерства, прийняття закону про залізничний транспорт України, державна цільова підтримка відновлення пошкоджених/зруйнованих морських, річкових терміналів, складських приміщень [90].

Інститут економічних досліджень визначив, що серед найбільш очікуваних реформ у сфері митного контролю є зменшення часу та фінансових витрат при проходженні митних процедур, їх автоматизація та мінімізація людського фактору, зменшення рівня корупції та відкриття нових пунктів пропуску. Також інститутом здійснено розподіл секторальних промислових напрямків, які потребують найбільш значного покращення логістичних умов: сектор машинобудування (низькі темпи відновлення та труднощі у пошуку нових ринків збуту), легкої (труднощі з налагодженням логістики та збереженням попиту) та харчової (проблеми з експортом через тривале митне оформлення на кордоні) промисловості [91].

У крос-секторальній експортній стратегії «Вдосконалення навичок» визначено стратегічну ціль забезпечити постійну пропозицію висококваліфікованих талановитих працівників для конкурентоспроможних експортних секторів [92]. Фахівців з організації ланцюгів постачання та логістики віднесено до стабільних видів трудової діяльності, проте зважаючи на повільні темпи відновлення та нарощування логістичного кадрового потенціалу, даний тип забезпечення набуває стратегічного характеру у діяльності підприємств.

Описані твердження вказують на основні стратегічні орієнтири у зовнішньоекономічній діяльності та відтворені у вигляді схеми 3.1.

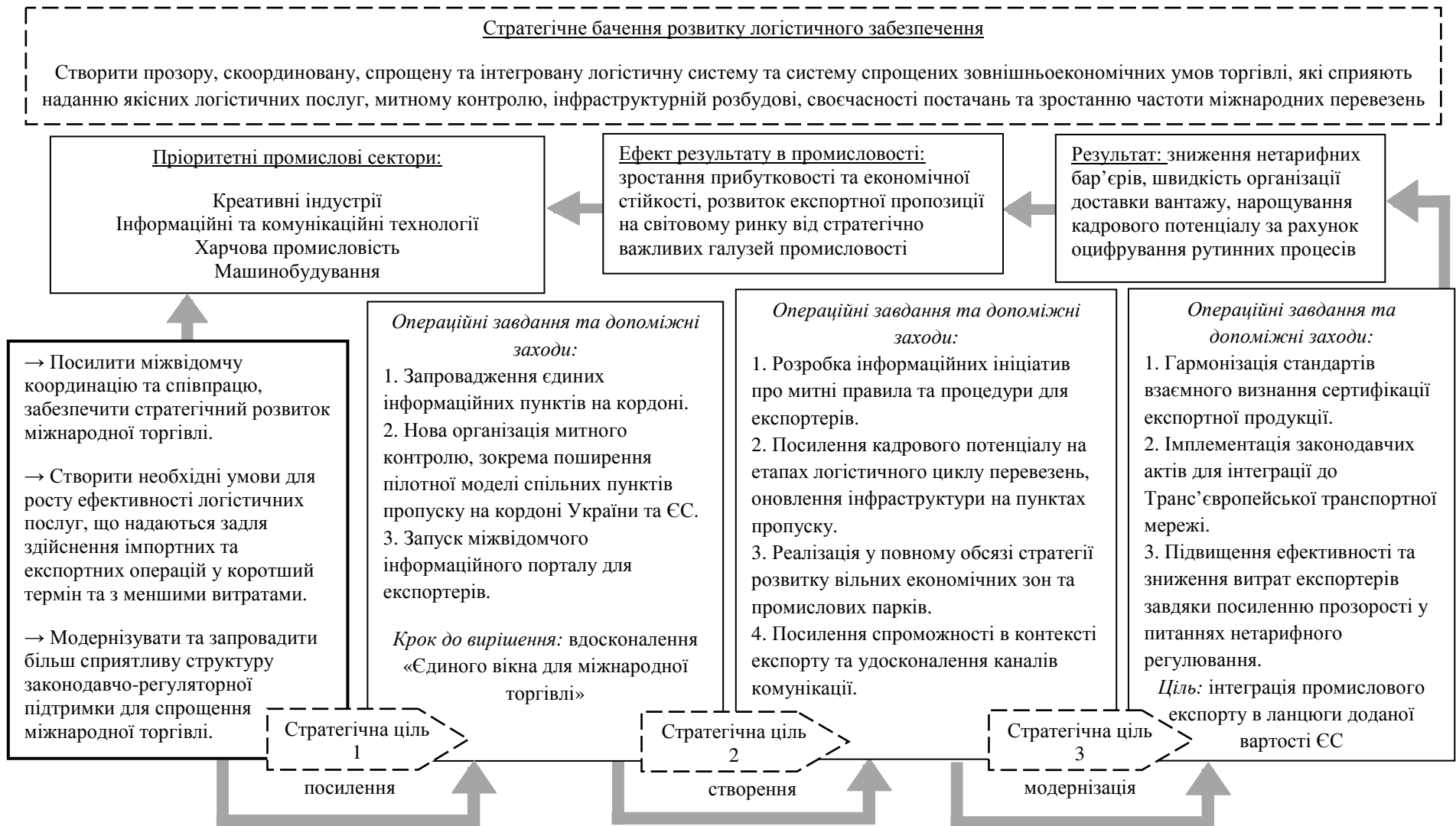


Рисунок 3.1. Крос-секторальна стратегія спрощення умов логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств (розроблено автором)

Істинність обраного стратегічного курсу в логістичному забезпеченні також підтверджується аналітичними даними Національного інституту стратегічних досліджень [93]. Зазначено, що важливим інструментом просування українського експорту більш технологічної продукції є Укладання угоди про оцінку відповідності та прийнятність промислової продукції (АСАА), так званий «промисловий безвіз», що реалізовує взаємне визнання оцінки відповідності продукції між ЄС та Україною у 27 секторах, здебільшого, машинобудування. Реалізація необхідних реформ для виконання зобов'язань гармонізації стандартів та регуляторних практик у рамках угоди дозволить знизити нетарифні бар'єри, витрати експортерів для додаткової оцінки відповідності та розширить коло імпортерів українських товарів.

Розробка крос-секторальної стратегії спрощення умов логістичного забезпечення вказує на те, що ефективні процеси оформлення експорту та імпорту, конкурентоспроможні транспортні та логістичні послуги, а також прозорі законодавчі вимоги та процедури підвищують впевненість промислових підприємств, знижують їх витрати, сприяють інтеграції української промисловості в європейські ланцюги доданої вартості.

3.3. Розробка Дорожньої карти розвитку та обґрунтування впровадження проєкту удосконалення логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств

Зважаючи на масштабний характер досліджуваного об'єкта, при розробці Дорожньої карти розвитку доцільно інструменти реалізації розподілити за трьома площинами (логістичне забезпечення, промислові підприємства та зовнішньоекономічна діяльність), які поступово скеровують сили впливу в єдине русло – екпортоорієнтованість. Дорожня карта розвитку є інструментом візуалізації стратегічного розвитку, що поєднує ключові стратегічні цілі, сфери та конкретні дії у формі коротко-, середньо- та довгострокових заходів.

Дорожня карта розвитку логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України відтворена на рисунку 3.2.

Відтак, цільовим етапом у карті визначено формування промислової експортної пропозиції. На даному етапі пропонується опиратися на власне дослідження комплементарності торгівлі України з ЄС, де серед топ-3 партнерів було визначено Італію, Польщу та Австрію. Огляд ринку цих країн дозволив уточнити, що провідними експортними промисловими групами експорту до Італії є чорні метали та вироби з них, до Польщі – чорні метали та електричні машини, до Австрії – руда та вироби деревообробної промисловості.

Основою реалізації є підтримка суб'єктів промислової галузі, грантові можливості та міжнародні пропозиції підтримки, які активно пропонуються національною платформою «Дія.Бізнес». Серед таких проектів слід відмітити тендери країн ЄС на закупівлю української промислової продукції, великі грантові пропозиції від програми міжнародної співпраці «EU4Business», грант на компенсацію релокації виробничих потужностей, страхування укладених зовнішньоторговельних угод Експортно-кредитним агентством (ЕКА) [94].

З точки зору логістичного забезпечення, розв'язанням проблеми релокованих промислових підприємств і стимулом для створення нових переробних, можуть стати логістичні індустріальні парки (ІП). Індустріальні парки часто ототожнюють з потужними каталізаторами транспортно-логістичної галузі, оскільки розвиток промисловості в таких осередках зменшує залежність від сировинного експорту, дозволяє залучити більше інвестицій та скоротити витрати на перевезення в середньому на 10%, за рахунок їх розміщення поблизу важливих логістичних маршрутів. Розвиток ІП як елементів інфраструктурного логістичного забезпечення стимулює модернізацію транспортних шляхів, митних пунктів пропуску, проектування залізничних колій європейської ширини. Для промислових підприємств ефект буде відчутним на організаційному – спрощення ланцюгів постачання та підвищення рентабельності вантажних перевезень, так і на законодавчому рівнях – зниження податкового навантаження [95–97].



Рисунок 3.2. Дорожня карта розвитку логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України (розроблено автором)

Відтак, пропонується до впровадження проєкт удосконалення логістичного забезпечення промислового експорту на прикладі створення індустріального логістичного парку «Ковель», з метою створення території з доступом до комплексної промислової інфраструктури та логістичних бізнес-послуг.

Опис проєкту: Ініціювання будівництва нового індустріального парку «Ковель» у Волинській області поблизу м. Ковель та приміської території Люблинецької ОТГ, що локаційно є наближеним до автомагістралі Київ-Ковель-Ягодин, на заході прилягає до широкої залізничної колії сполученням Ковель-Київ (1520 мм), а на півночі парку за 3 км до вузької залізничної колії європейського стандарту сполученням Ковель-Ягодин (1435 мм). Планова загальна площа – 29821 гектари. Всю територію слід розмежувати за 5 зонами, пріоритетно адаптованими до наближених підприємств з переробки аграрної та лісової продукції, машинобудування, харчової промисловості, а також, передусім, об'єктів логістики та сервісного обслуговування. Час повномірного облаштування такого парку розрахований на 10 років.

Доцільність реалізації проєкту. Підтримка даного проєкту містить багато різнопланових переваг, що сприяють максимізації економічних вигод:

- по-перше, скорочення логістичних витрат на підготовку вантажу до експорту за рахунок прилеглості об'єкта до міжнародної автомагістралі та двох залізничних колій, що дає можливість здійснювати митне оформлення, заміну колісних пар або перевантаження на автомобільний транспорт в контейнерному терміналі фактично в єдиному місці;

- по-друге, орієнтація на обслуговування товарообігу Китай-Україна-ЄС;

- по-третє, приміське розташування та транспортна доступність, можливість формування агропромислового кластера у зв'язку із локаційною наближеністю парку до виробничих потужностей ТОВ «ВО «Ковельсьільмаш»;

- за концепцією даного логістичного індустріального парку планується залучення інвестицій до 400–800 млн дол та створення 3500 робочих місць.

Аналіз витрат за проєктом. Згідно попередніх розрахунків вартість облаштування та початку функціонування індустріального парку становить

275,5 млн грн (із врахуванням встановлення мережі водопроводу та каналізації – 40 млн грн, мережі електропостачання – 180 млн грн, мережі газопостачання – 6 млн грн).

Зведені підсумкові розрахунки грошових потоків та їх дисконтування за реалізацією проекту відображено у додатку Т. Приведення грошових потоків до теперішньої вартості здійснюємо, використовуючи ставку дисконтування 13%:

Економічне обґрунтування проектних рішень. Прибутковість впровадження проекту, передусім, обумовлена інтеграцією індустріального парку з промисловим кластером та логістичними провайдерами Волинського регіону. Чиста теперішня вартість проекту становить 125568,89 тис. грн, що засвідчує доцільність його реалізації. Загалом інтегральні показники ефективності впровадження проекту узагальнено у таблиці 3.4.

Таблиця 3.4. – Інтегральні показники ефективності впровадження проекту

Показник	Значення
Чиста теперішня вартість проекту, тис. грн	125568,89
Індекс прибутковості	1,46
Внутрішня норма рентабельності, %	11
Термін окупності, років	4,05

У результаті, економічне обґрунтування ефективності проекту з вдосконалення логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності національних промислових підприємств на прикладі індустріального парку у Волинській області засвідчується розрахованими показниками: чистий грошовий потік проекту складає 125568,89 тис. грн, період окупності проекту становить близько 4 роки, внутрішня норма рентабельності сягає 11%, індекс прибутковості – 1,46.

Отже, масштабна розбудова промислово-логістичного інфраструктурного забезпечення, у поєднанні з суміжною інфраструктурою автомобільних шляхів і митного контролю, посилює ефективність провадження експортно-імпоротної діяльності у вигляді максимальної оптимізації витрат логістичного ланцюга, часових параметрів міжнародних перевезень, розвитку кадрового, фінансового та цифрового потенціалу логістичних систем промислових підприємств.

ВИСНОВКИ

Представлена кваліфікаційна робота магістра вирішує надзвичайно актуальне наукове завдання – поглиблення теоретично-методичних засад, розробка практичних рекомендацій та заходів їх реалізації щодо удосконалення логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України. Представлені в роботі наукові, методичні та практичні результати слугують основою наступних висновків.

1. Критичний підхід до вивчення змісту наукових публікацій учених дозволив розкрити суть та цільове спрямування комплексного, функціонального, системного та концептуального наукових підходів до тлумачення логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства. Ці результати та подальша конкретизація його структурних елементів стали основою авторського трактування логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства як комплексу інструментів та засобів, що формують інтегровану організаційно-просторову логістичну мережу синхронного управління експортно-імпортними потоками під впливом зовнішніх регуляторних сил та внутрішніх параметрів логістичної системи підприємства на засадах оптимізації, безперервної координації та синергічного ефекту логістичних процесів зовнішньоекономічної діяльності.

2. Встановлено, що логістичне забезпечення в системі управління зовнішньоекономічною діяльністю підприємства відіграє надзвичайно важливого значення, що виявляється у впливі на логістичний ланцюг експорту через площину компетенцій виробника / постачальника, перевізника / посередників, споживача (замовника). Дворівневий вплив логістичного забезпечення на управління зовнішньоекономічною діяльністю через функціональні підсистеми (постачання/закупівля, виробництво/управління запасами, транспортування, збут, складування) та підсистеми управління як

сталі функції менеджменту (організація, контроль, планування та мотивація) поліпшує виконання завдань логістичною системою підприємства.

3. Визначено, що на логістичне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства впливає значна кількість факторів, які запропоновано згрупувати у внутрішні, обумовлені контрольованою діяльністю підприємства та його організаційною структурою управління зовнішньоекономічними логістичними операціями та зовнішні (фактори глобального виміру, що співвідносяться з логістичними умовами зовнішнього ринку та фактори національного вимірів, що співвідносяться з умовами забезпечення на державному рівні).

4. На основі критичного аналізу наукових праць економістів сучасності та з метою подальшого розв'язання завдань дослідження запропоновано концептуальну модель аналізу логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємств, яка покликана взаємопов'язати результати аналізу структурних зрушень експорту-імпорту, його ефективності та комплементарності експорту до країн ЄС, інтегральної оцінки рівня логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності та багатофакторного регресійного аналізу факторів впливу на їх логістичне забезпечення з метою створення базису для формування стратегічного бачення розвитку логістичного забезпечення.

5. Подальше дослідження проводилось на базі даних промислових підприємств України у розрізі семи основних видів економічної діяльності та узагальнення отриманих результатів. Період дослідження: 2014-2023 рр. Комплексний аналіз тенденцій розвитку зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України виявив зниження значимості експортних операцій, що вимагає посиленої уваги до такого її складника. Аналіз показників ефективності за кількісним та ціновим індексом умов зовнішньої торгівлі промислових підприємств виявив періоди циклічності динаміки показників та їх зниження у 2015 р., 2018 р. та 2022 р. Оцінка комплементарності експорту

промислових підприємств України із підприємствами країн ЄС демонструє високий рівень показників і перспективність співпраці з ними.

6. Аналіз індексу логістичної ефективності України порівняно з країною-лідером та провідним зовнішнім партнером показав, що впродовж досліджуваного періоду найбільш проблемною зоною для забезпечення ефективності логістики в Україні є неналежний рівень митного контролю, що вимагає удосконалення цієї складової логістичної ефективності. Аналіз складових логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України додатково виявив пріоритетність удосконалення інфраструктурного та фінансово-економічного забезпечення. Інтегральна оцінка рівня логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності демонструє переважно середній його рівень та, що закономірно, критичний в 2022 р.

7. Перспективність розвитку логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України в умовах війни встановлено за результатами консенсусного прогнозування впливу зовнішніх і внутрішніх ризиків на економіку України в 2024–2027 рр. та за результатами багатофакторного регресійного аналізу впливу факторів логістичного забезпечення на зовнішньоекономічну діяльність промислових підприємств України.

8. Як результат, запропоновано стратегічні напрямки підвищення рівня логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств, зокрема крос-секторальну стратегію спрощення умов логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств.

9. Шлях удосконалення логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності вдалось відтворити у Дорожній карті розвитку, де рушійним етапом обрано впровадження проєкту з ініціювання будівництва логістичного індустріального парку у Волинській області м. Ковель, про доцільність впровадження якого свідчать розраховані показники ефективності (чиста теперішня вартість – 125568,89 тис. грн, період окупності проєкту – 4 роки, внутрішня норма рентабельності – 11%, індекс прибутковості – 1,46).

ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАНЬ

1. Про затвердження Порядку логістичного забезпечення сил оборони під час виконання завдань з оборони держави, захисту її суверенітету, територіальної цілісності та недоторканності від 27 грудня 2018 р. № 1208 м. Київ / Кабінет Міністрів України. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-poryadku-logistichnogo-zabezpechennya-sil-oboroni-pid-chas-vikonannya-zavdan-z-oboroni-derzhavi-zahistu-yiyi-suverenitetu-teritorialnoyi-cilisnosti-ta-nedotorkannosti>
2. Кривов'язюк І.В. Логістика як імператив розвитку інноваційної діяльності авіаційного підприємства. *Причорноморські економічні студії*. 2018. Вип. 25. С. 79–84.
3. Muhammad Ejaz, Ayesha Naz. Role of Logistics and Transport Sector in Globalization: Evidence from Developed and Developing Economies. *Sir Syed University Research Journal of Engineering and Technology*. 2023. Vol. 13 (1). P. 48–52.
4. Mei Ling Wan, Chang Hwan Choi. How logistics performance promote the international trade volume? A comparative analysis of developing and developed countries. *International Journal of Logistics Economics and Globalisation*. 2018. Vol. 7 (1). P. 49–70.
5. Шульга М.С. Логістичне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства. *Актуальні проблеми економіки та логістики: зб. тез доповідей*. Луцьк, 2023. С. 23.
6. Кривов'язюк І.В., Кулик Ю.М. Забезпечення інноваційної активності авіаційних підприємств у контексті їх логістичної діяльності. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2017. № 6 (1). С. 7–13.
7. Залізнюк В.П. Транспортно-логістичне забезпечення експортної діяльності підприємства. *Менеджер*. 2016. №2. С. 100–111.
8. Трушкіна Н.В., Сербіна Т.В. Міжнародна логістика у системі зовнішньоекономічної діяльності підприємства. *International Science Journal of Management, Economics & Finance*. 2022. Vol. 1. №3. P. 101–114.

9. Алькема В.Г. Логістичне забезпечення міжнародної торгівлі. *Вчені записки університету «КРОК». Серія: Економіка*. 2017. Вип. 46. С. 82–92.
10. Zewdie Habte Shikur. The role of logistics performance in international trade: a developing country perspective. *World Review of Intermodal Transportation Research*. 2022. Vol. 11. No. 1. PP. 53–69.
11. Шарко В.В. Маркетингово-логістичне забезпечення конкурентної стратегії інноваційного розвитку підприємства: автореф. дис. д-ра техн. наук: 08.00.11. Хмельницький національний університет. Хмельницький. 2021. 40 с.
12. Волохова І.В., Волохов В.А., Барський В.І. Логістичне забезпечення глобального руху матеріальних потоків. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2018. № 64. С. 117–124.
13. Ковальова М.Л. Логістичне забезпечення зовнішньоторговельних операцій в сучасних умовах. *Економіка та суспільство*. 2024. Випуск 62. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-62-34>.
14. Franz Vallée and Michael Dirksen. Extended logistical factors for success in international trade. *World Customs Journal*. 2011. Vol. 5. № 2. P. 77–94.
15. Serhii Smerichevskyi, Igor Kryvovyazyuk, Svitlana Smerichevska, Olena Tsymbalistova, Maryna Kharchenko and Evhen Yudenko. Development of the Logistical Support Mechanism for the Airline's Innovation Activity on the Market of Air Transport Services. *International Journal of Management*. 2020. Vol. 11(6). P.1482–1492.
16. Янишин Я. Логістичне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності. *Вісник ЛНАУ: Економіка АПК*. 2020. № 27. С. 48–52.
17. Сігаєва Т.Є., Місюкевич В.І., Тимченко А.М. Логістичне забезпечення міжнародної торгівлі: необхідність та стан в сучасних умовах. *Економіка та суспільство*. 2023. Вип. 54. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-54-13>.
18. Pei-Chun Lin, T.C.E. Cheng. The diffusion and the international context of logistics performance. *International Journal of Logistics Research and Applications . A Leading Journal of Supply Chain Management*. 2019. Vol. 22. Issue 2. P. 188–203.

19. Bruno S. Sergi, Vittorio D'Aleo, Sylwia Konecka, Katarzyna Szopik-Depczyńska, Izabela Dembińska, Giuseppe Ioppolo. Competitiveness and the Logistics Performance Index: The ANOVA method application for Africa, Asia, and the EU regions. *Sustainable Cities and Society*. 2021. Vol. 69. 102845.

20. Маковоз О.В., Зайцева А.С. Шляхи удосконалення управління логістичним забезпеченням підприємства. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2019. № 66. С. 86–93.

21. Манорик Г.О. Управління логістичним забезпеченням системи електронної комерції промислових підприємств: дис. д-ра філософії. Національний технічний університет України «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського» Міністерство освіти і науки України. Київ, 2022. С. 72.

22. Ling Li. Assessing the relational benefits of logistics services perceived by manufacturers in supply chain. *International Journal of Production Economics*. 2011. Vol. 132(1). P. 58–67.

23. Ewout Reitsma, Per Hilletofsth, Eva Johansson. Supply chain design during product development: a systematic literature review. *Production Planning & Control. The Management of Operations*. 2023. Vol. 34. PP. 1–18.

24. Nenna M. Elena. A Cost Model for Integrated Logistic Support Activities. *Advances in Operations Research*. 2013. 127497. 6 p.

25. Lissette P. Casadiego Miranda, Edinson A. Bastos Blandón, Edwin Paipa Sanabria, Mónica Ruiz Pianeta, Javier S. Pinzón Ramírez, Nelson F. Zúñiga Portillo. Analysis of integrated logistics support (ILS) in the shipbuilding industry. Advantages and improvement opportunities for the naval industry. COTECMAR case study. *Ship Science and Technology*. Cartagena (Colombia). 2021. Vol. 14 (28). P. (9–17)

26. Melanie L. Hatcha, Ralph D. Badinelli. Concurrent optimization in designing for logistics support. *European Journal of Operational Research*. 1999. Vol. 115 (1). P. 77–97.

27. Кривов'язюк І. Цифрова трансформація та удосконалення систем інтегрованого планування в ланцюгах постачання промислових підприємств. *Економічний форум*. 2023. Випуск 13(4). С. 125–133.

28. Завадська О.М., Оксенюк К.І. Сучасні інформаційні технології в розрізі транспортної та складської логістики. *Економічний форум*. 2023. Випуск 13(4). С.142–147.

29. Романчук К.В., Саакян А.Д. Логістичне забезпечення зовнішньої торгівлі України. *Вісник Житомирської Політехніки*. 2019. №6. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/wp-content/uploads/2019/06/304.pdf>.

30. Юденко А.В. LPI як показник конкурентоспроможності та потенціалу логістичного забезпечення України стосовно країн Європейського союзу. *Бізнес Інформ*. 2018. №1. С. 54–59.

31. Міщук І.П. Логістичне забезпечення діяльності підприємств споживчої кооперації. *Підприємництво і торгівля*. 2017. Вип. 21. С. 42–47.

32. Бондар В.Ю. Сутність поняття «організаційно-економічний механізм управління зовнішньоекономічною діяльністю підприємства». *Ефективна економіка*. 2018. №8. URL: http://www.economy.nauka.com.ua/pdf/8_2018/156.pdf (дата звернення: 14.02.2024).

33. Ганін В.І., Борох С.В. Стратегічні аспекти управління зовнішньоекономічною діяльністю підприємства. *Економічний аналіз*. 2018. Том 28. № 3. С. 162–169.

34. Viktor Nyzhnyk, Yevhenii Rudnichenko, Lyudmyla Bohatchyk, Liudmyla Kravchenko. Mechanism of Management of Foreign Economic Activity of Industrial Enterprises. *Proceedings of the 6th International Conference on Strategies, Models and Technologies of Economic Systems Management (SMTESM 2019)*. Advances in Economics, Business and Management Research. September, 2019. Volume 95.

35. Кривов'язюк І.В. Комплексний підхід в управлінні підприємницькими структурами в умовах воєнної економіки. *Соціально-компетентне управління та безпека підприємницьких структур в умовах воєнної економіки: матеріали*

Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. 28–29 жовтня 2022 р. Луцьк : СПЛ Гадяк Жанна Володимирівна, друкарня «Волиньполіграф», 2022.

36. Лісовський І.В., Шершелюк Д.І., Чук В.І., Мартинюк О.В. Теоретичні основи логістичної діяльності підприємств. *Development Service Industry Management*. 2023. № 4. С. 135–139.

37. Ковальська Л.Л., Циганюк В.І. Логістичний менеджмент на підприємстві: особливості та напрямки удосконалення. *Економічні науки. Серія «Економіка та менеджмент»*: зб. наук. праць. 2013. Випуск 10 (38). С. 87–97.

38. Кацьма В.І. Сутність та роль логістичного управління в системі управління підприємством. *Економічний аналіз: зб. наук. праць*. 2016. Том 23. №2. С. 60–65.

39. Сохецька А.В. Логістичний менеджмент як інструмент забезпечення ефективної діяльності підприємства. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І. Вернадського. Серія: Економіка і управління*. 2020. Том 31 (70). № 2. С. 8–13.

40. Верескля М.Р. Поняття логістичного управління як інструмента системи управління підприємством. *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. Серія економічна*. 2018. Випуск 1. С. 156–164.

41. Ільченко Т.В. Логістичний менеджмент як інструмент оптимізації потокових процесів. *Економіка та суспільство*. 2024. Випуск 59. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-59-83>.

42. Цимбалістова О.А. Логістичне забезпечення інноваційної активності авіакомпанії: дис. канд. екон. наук. Національний авіаційний університет Міністерство освіти і науки України. Київ, 2018. С. 304

43. Крикавський Є.В. Логістичне управління: концепція, стратегія, перспективи. *Репозитарій Національного університету «Львівська Політехніка»*, 2002. URL: <https://ena.lpnu.ua:8443/server/api/core/bitstreams/2c9d0f3a-ccb1-4b0d-919f-dbef7208b27/content> (дата звернення: 19.02.2024).

44. Камінська І., Каракулько О., Тарасюк А. Концептуальне підґрунтя та методичні положення з аналізування логістичних процесів підприємства. *Економіка та суспільство*. 2024. Випуск 65. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-65-33>.

45. Westland J. Logistics Management 101: A Beginner's Guide. Jun 18 2019. URL: <https://www.projectmanager.com/blog/logistics-management-101>.

46. Ковалик О.А., Бібік Д.В. Управління міжнародним логістичним забезпечення діяльності підприємства. *Економіка. Фінанси. Право*. 2023. Випуск 12. С. 26–28.

47. Чухрай Н.І. Оцінювання функціонування ланцюга поставок: сутність та концептуальні підходи. *Вісник НУ «Львівська політехніка». Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку*. 2009. № 647. С. 276–285.

48. Озарко К.С., Челомбитько В.В. Особливості управління логістикою за кризових умов господарювання: інформаційний аспект. *Економіка та суспільство*. 2022. Випуск 45. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-45-17>.

49. Кривов'язюк І.В., Шульга М.С. Маркетингова функція та логістичне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства. *Сучасні технології маркетингу: матеріали I Всеукраїнської науково-практичної конференції*. Луцьк, 2024. С. 331–334.

50. Шевчук А. Л. Механізм забезпечення та організації ефективного функціонування логістично-маркетингової системи підприємства: стратегічні пріоритети реалізації : дис. д-ра філософії : 051 / НУ «Чернігівська політехніка». Чернігів, 2023. С. 97.

51. Ліпич Л., Хілуха О., Кушнір М. Запаси в інтегрованому ланцюзі постачання. *Економічний форум*. 2023. Том 1. № 4. С. 62–69.

52. Боровик Т.В., Даниленко В.І. Транспортна логістика як фактор забезпечення зовнішньоекономічної діяльності вітчизняних підприємств. *Економічний простір*. 2022. №177. С. 35–39.

53. Шульга М.С. Розвиток зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України в умовах війни. *Економіка підприємства: теорія та практика*: Матеріали XIII Всеукр. студент. наук.-практ. Інтернет-конф. (19 бер. 2024 р.) Луцьк, 2024. С. 44–46.

54. Волохова І.В., Волохов В.А., Лук'янова О.М. Фактори впливу на логістичне забезпечення України в умовах війни. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2022. № 80. С. 106–111.

55. Смерічевська С. В., Тимошенко А. О. Концептуальні основи управління логістичною активністю підприємства в умовах неоекономіки. *Стратегічні імперативи сучасного менеджменту*: Збірник матеріалів III Міжнар. наук.-практ. конф. (17–18 березня 2016 р.): у 2 ч. Київ : КНЕУ, 2016. Ч. 2. С. 73–79.

56. Ковбатюк Г.О. Система управління процесами інформаційно-інноваційного забезпечення зовнішньоторговельної діяльності підприємств в умовах сталого розвитку. *Економіка та суспільство*. 2024. Випуск 64. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-64-50>.

57. Андрушкевич Н.В., Іськів О.Є., Гук С.В. Фактори впливу стратегії управління логістично-постачальницькою діяльністю на розвиток ресурсного потенціалу підприємства. *Розвиток міста*. 2024. Випуск 2 (02). С. 7–12.

58. Inesa Halona, Olena Sokhatska, Oleksandr Sokhatskyi, Iryna Levchenko, Vadym Chaplinskyi. War as an Influencing Factor on the Logistics Management Processes of Foreign Economic Activity of Enterprises. *Review of Economics and Finance*. 2023. Vol. 21. P. 661–668.

59. Körösi, L., Duchoň, F., Lukáč, P. Open Platform for Innovation in Logistics–Agent Optimization. *Cybernetics and Informatics*. 2022. PP. 1–5.

60. Sandra Luttermann, Herbert Kotzab and Tilo Halaszovich. The impact of logistics performance on exports, imports and foreign direct investment. *World Review of Intermodal Transportation Research*. 2020. Vol. 9. № 1. P. 27–46.

61. Tian X., Zhang M. Research on Spatial Correlations and Influencing Factors of Logistics Industry Development Level. *Sustainability*. 2019. Vol. 11(5). 1356. <https://doi.org/10.3390/su11051356>.

62. Cichosz M., Wallenburg C.M., Knemeyer A.M. Digital transformation at logistics service providers: barriers, success factors and leading practices. *The International Journal of Logistics Management*. 2020. Vol. 31. No. 2. PP. 209–238.

63. Кривов'язюк І.В. Діагностика логістичної діяльності: конспект лекцій для здобувачів другого (магістерського) рівня вищої освіти освітньої програми «Логістика» галузі знань 07 Управління та адміністрування спеціальності 076 Підприємництво, торгівля та біржова діяльність денної та заочної форм навчання. Луцьк : Луцький НТУ, 2021. 76 с.

64. Кривов'язюк І., Вахович І., Каминська І., Дорощ В. Managerial innovations in methodology of solving export-import activity problems and ensuring international corporations business excellence. *Quality – Access to Success*. 2020. Vol. 21(178). P. 50–55.

65. Бестужева С.В. Впровадження логістичної концепції в систему планування зовнішньоекономічної діяльності підприємства. *Матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції «Авіація, промисловість, суспільство»*. Ч. 2. Кременчук, 2021. С. 281–283.

66. Ляліна Н.С., Матвієнко-Біляєва Г.Л., Панчук А.С. Впровадження сучасних методів логістики в підприємницькій діяльності. *Приазовський економічний вісник*. 2020. Вип. 2(19). С. 118–124.

67. Петрик І.В., Бочко О.Ю. Вимірювання ефективного функціонування логістики в Україні із застосуванням Logistics Performance Index. *Економіка і суспільство*. 2017. № 9. С. 574–581.

68. Кордяк М.О., Романенко Д.О. Аналіз логістичної ефективності України за міжнародним індексом LPI. *Сучасні проблеми науки: тези доповідей XXI Міжнар. наук.-практ. конф. здоб. вищ. освіти і молодих учених*. Київ : НАУ, 2021. С. 51–53.

69. Zaninović P.A., Zaninović V., Skender H.P. The effects of logistics performance on international trade: EU15 vs CEMS. *Economic Research-Ekonomska Istraživanja*. 2020. Vol. 34(1). PP. 1566–1582.

70. Шевчук А.Л. Система логістичного забезпечення міжнародного товароруку. *Innovation and Sustainability*. 2022. № 2. С. 155–162.

71. Лужанська Н.О., Лебідь І.Г., Лебідь Є.М. Системний аналіз забезпечення якості митно-логістичного обслуговування товарів різної номенклатури при виконанні міжнародних перевезень. *Транспортні системи та технології перевезень*. 2023. Випуск 24. С. 5–11.

72. Кривов'язюк І., Шульга М. Методичні засади здійснення аналізу розвитку зовнішньоекономічної діяльності підприємств. *Економічний форум*. 2023. № 1(4). С. 134–141.

73. Український союз промисловців і підприємців. Третина промислового потенціалу в Україні не задіяна через високі ризики. 2023. URL: <https://uspp.ua/news/ostanni-novyny/2019/tretyna-promyslovoho-potentsialu-v-ukraini-ne-zadiiana-cherez-vysoki-ryzyky> (дата звернення 12.08.2024).

74. Кривов'язюк І., Шульга М. Оцінювання впливу сучасних викликів на розвиток зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України. *Економічний форум*. 2023. № 1(3). С. 97–108.

75. Мінекономіки оновить Експортну стратегію України в умовах війни та на період післявоєнного відновлення. Новини від 05 серпня 2024 року. Міністерство економіки України. 2024. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/minekonomiky-onovyt-eksportnu-stratehiiu-ukrainy-v-umovakh-viiny-ta-na-period-pisliavoiennoho-vidnovlennia-iuliia-svyrydenko> (дата звернення 12.08.2024).

76. Експортна стратегія України: Секторальні та крос-секторальні експортні стратегії. Інформаційна довідка на 2018 рік. Міністерство економіки України. URL: <https://me.gov.ua/view/c3cf5bde-ac78-49eb-ac97-486f0ff859a4> (дата звернення 12.08.2024).

77. International trade statistics of Ukraine 2014–2023 / WTO Stats. URL: <https://stats.wto.org/> (дата звернення 20.08.2024).
78. Товарна структура зовнішньої торгівлі 2023 р. / Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 21.08.2024).
79. Індекс фізичного обсягу, середніх цін та умов торгівлі у зовнішній торгівлі України товарами 2013–2022 рр. / Державна служба статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 22.08.2024).
80. Мазур М.В., Сіренко К.В. Статистичне оцінювання умов зовнішньої торгівлі в Україні. *Моделювання та інформаційні системи в економіці*: зб. наук. пр. ДВНЗ «Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьман». Київ: КНЕУ, 2017. Вип. 94. С. 205–211.
81. Дашборд щодо експорту та імпорту українських товарів. Дія. Бізнес. URL: https://business.dii.gov.ua/analytics/dashboard/dashbord_shchodo_eksportu_ta_importu_tovariv (дата звернення 23.08.2024).
82. Державна митна служба. Статистика та реєстри. URL: <https://customs.gov.ua/statistika-ta-reiestri> (дата звернення 23.08.2024).
83. Власенко Л.В. Комплементарність торгівлі України та країн Європейського союзу як індикатор успішності євроінтеграції. *Ефективна економіка*. 2021. № 7. URL: http://www.economy.nauka.com.ua/pdf/7_2021/79.pdf.
84. Вербицький В.С. Порівняльний аналіз ефективності розвитку логістики в країнах світу. *Економіка та суспільство*. 2024. Випуск 67. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-67-4>.
85. Logistics Performance Index. The World Bank. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global> (дата звернення 25.08.2024).
86. ВІ-система. Показники зовнішньої торгівлі України. Статистика митниці. Державна митна служба України. URL: <https://bi.customs.gov.ua/uk/trade/> (дата звернення 26.08.2024)

87. Вишня Т. Аналіз промисловості України в кризових умовах. *Економіка та суспільство*. 2023. Випуск 55. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-55-46>.

88. Випуск «Україна: сценарії відновлювального зростання. Консенсус-прогноз» (Квітень 2024). Міністерство економіки України. URL: <https://me.gov.ua/view/f2d85e84-8dc6-4234-9488-91b2a50f676b> (дата звернення 28.08.2024).

89. Митний індекс. Оцінка в митній сфері у 2023 році. Європейська Бізнес Асоціація. URL: <https://eba.com.ua/biznes-pokrashhyv-otsinku-mytnoyi-sfery-v-ukrayini/> (дата звернення 15.09.2024).

90. Інфраструктурний індекс 2024. Європейська Бізнес Асоціація. URL: <https://eba.com.ua/67-transportnyh-kompanij-investuvatymut-u-rozvytok-biznesu-u-2025/> (дата звернення 28.11.2024).

91. Відбувся круглий стіл «Українська митниця в умовах вступу України до Європейського союзу». Основні тези та висновки. Новини інституту. Інститут економічних досліджень та політичних консультацій. URL: <http://www.ier.com.ua/ua/institute/news?pid=7430> (дата звернення 20.09.2024).

92. Крос-секторальна експортна стратегія «Вдосконалення навичок» (дослідження): українською мовою. Департамент взаємодії з експортерами та просування експорту. Міністерство економіки України. URL: <https://me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=9b30d698-a974-4792-ab0b-1c6351920611&title=KrossektoralnaEksportnaStrateg> (дата звернення 20.09.2024).

93. Перспективи модернізаційних зрушень у промисловості України в процесі євроінтеграції. Національний інститут стратегічних досліджень. URL: <https://www.niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/perspektyvy-modernizatsiynykh-zrushen-u-promyslovosti-ukrayiny-v-protsesi> (дата звернення 23.09.2024).

94. Допомога підприємця у створенні та розвитку бізнесу. Дія.Бізнес. URL: <https://business.diia.gov.ua/home/export> (дата звернення 25.09.2024).

95. Закон України «Про внесення зміни до статті 287 Митного кодексу України щодо створення сприятливих умов для діяльності індустриальних парків в

Україні» від 21.06.2022 № 2331-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2331-20#Text> (дата звернення 27.09.2024).

96. Закон України «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо створення сприятливих умов для діяльності індустріальних парків в Україні» від 21.06.2022 № 2330-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2330-20#Text> (дата звернення 27.09.2024).

97. Постанова КМУ «Про затвердження Порядку використання учасником індустріального (промислового) парку вивільнених від оподаткування коштів на розвиток його діяльності в межах індустріального (промислового) парку» від 30.09.2022 № 1095. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennia-poriadku-vykorystannia-u...> (дата звернення 27.09.2024).

ДОДАТКИ

Додаток А

Структурні елементи логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства

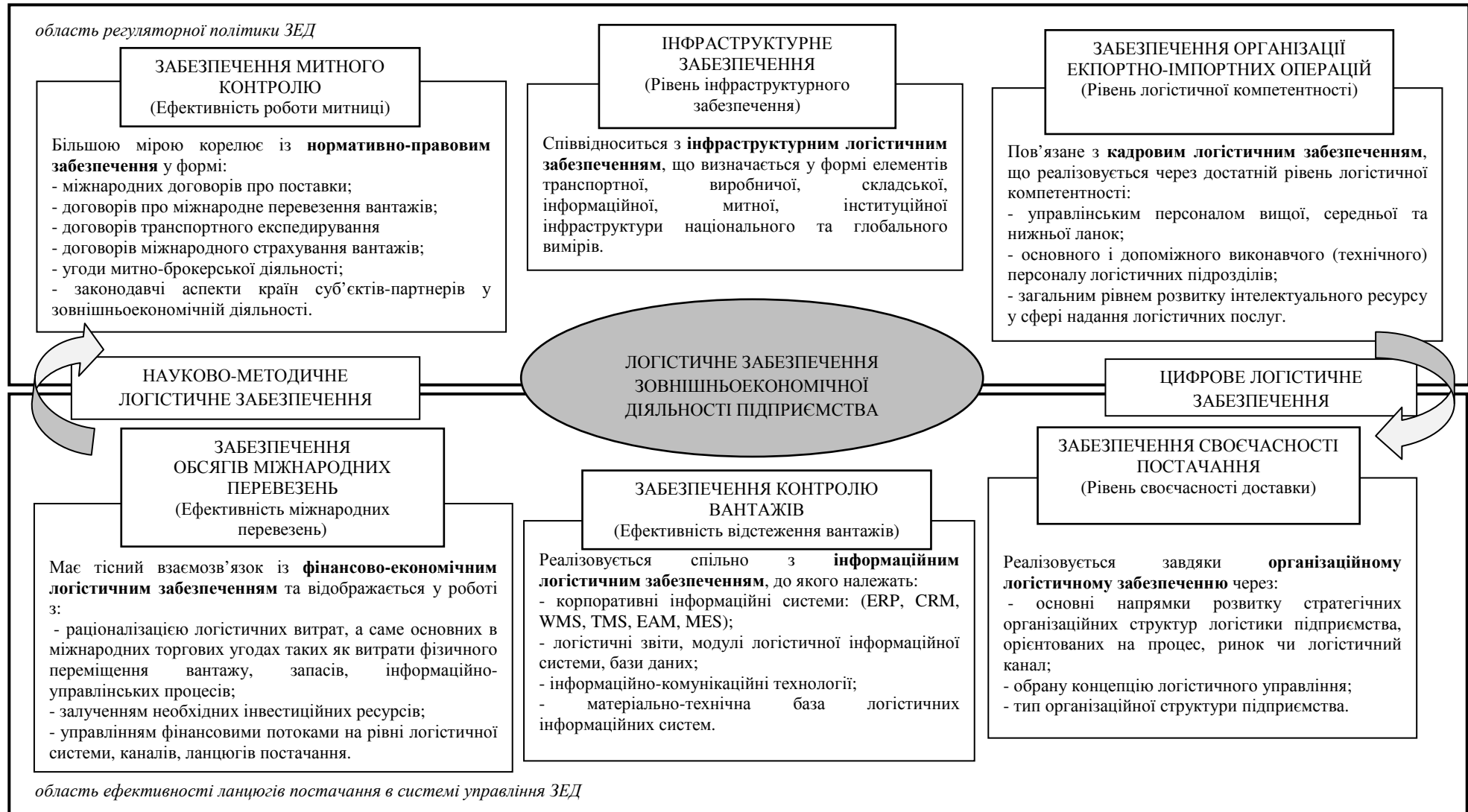


Рисунок А.1. Структура логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства (розроблено автором)

Додаток Б

Логістичне забезпечення в системі управління зовнішньоекономічної діяльності підприємств

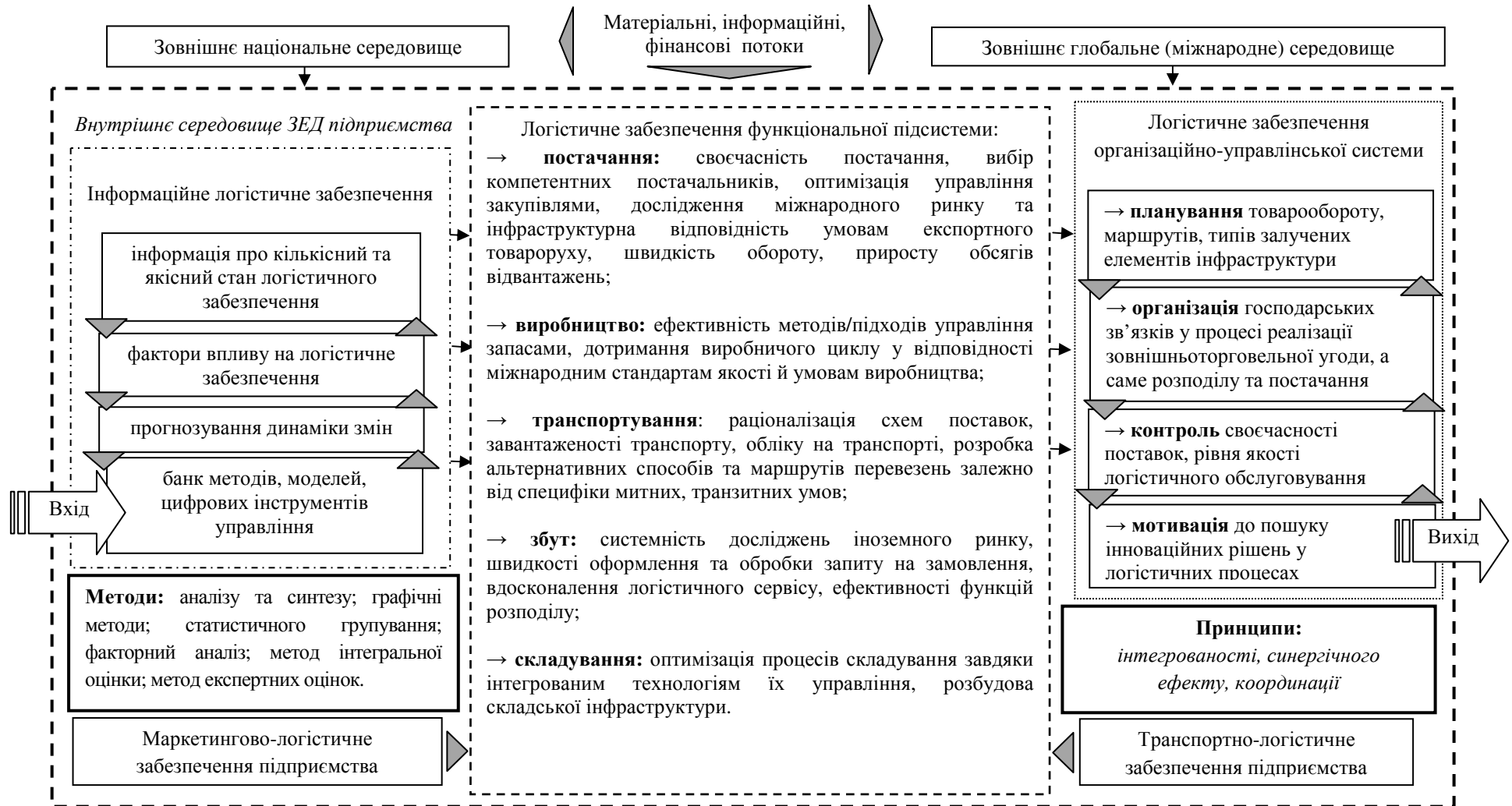


Рисунок Б.1. Модель логістичного забезпечення у системі управління зовнішньоекономічною діяльністю підприємства

(розроблено автором)

Додаток В

Схематизація впливу факторів на логістичне забезпечення ЗЕД

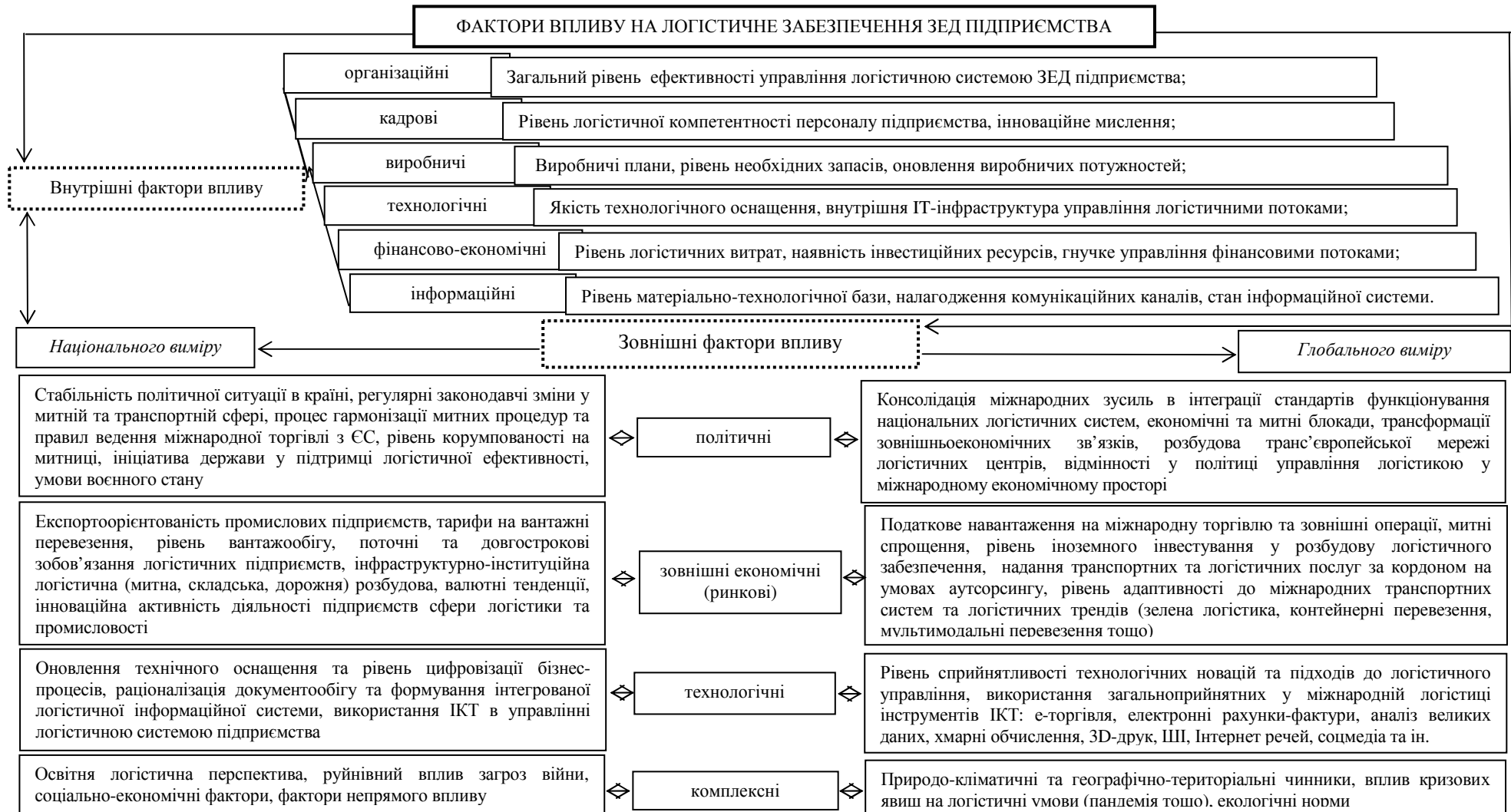


Рисунок В.1. Фактори впливу на логістичне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства

Додаток Г

Методичні засади аналізу логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислового підприємства

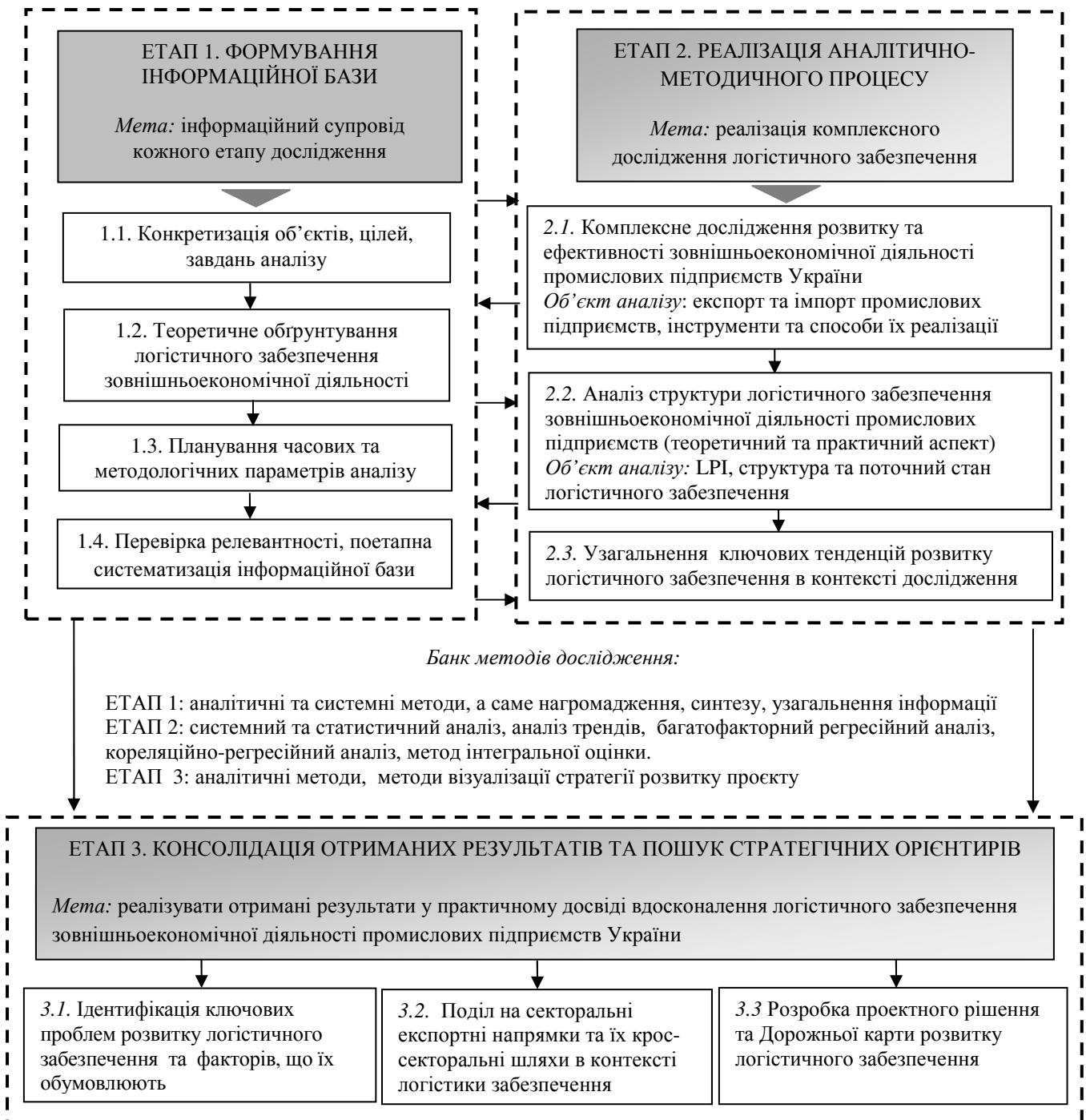


Рисунок Г.1. Методичний підхід до здійснення аналізу логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислового підприємства
(розроблено автором на основі [72])

Додаток Д

Аналіз значимості зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств для економіки України

Таблиця Д.1. – Аналіз значимості зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств для економіки України 2014–2023 рр. [79; 80]

Показники	Період дослідження									
	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.	2021 р.	2022 р.	2023 р.
Експорт товарів, млн дол	53901	38127	36360	43265	47336	50054	49192	68073	44134	36040
Абсолютний приріст, млн дол	-10437	-15774	-1767	6905	4071	2718	-862	18881	-23939	-8094
Темп приросту, %	-16,22	-29,26	-4,63	18,99	9,41	5,74	-1,72	38,38	-35,17	-18,34
Експорт промислових підприємств, млн дол	36132	22660	20159	24562	27665	26918	26108	37974	20119	13453
Абсолютний приріст, млн дол	-8784	-13472	-2501	4403	3103	-747	-810	11866	-17855	-6666
Темп приросту, %	-19,56	-37,29	-11,04	21,84	12,63	-2,7	-3,01	45,45	-47,02	-33,13
<i>Питома вага експорту промислових підприємств у загальному експорті товарів країни, %</i>	67,03	59,43	55,44	56,77	58,44	53,78	53,07	55,78	45,59	37,33
Абсолютне відхилення, %	-2,78	-7,60	-3,99	1,33	1,67	-4,67	-0,7	2,71	-10,19	-8,26
Імпорт товарів, млн дол	54430	37517	39252	49609	57188	60800	54337	72843	55294	63527
Абсолютний приріст, млн дол	-22357	-16913	1735	10357	7579	3612	-6463	18506	-17549	8233
Темп приросту, %	-29,12	-31,07	4,62	26,39	15,28	6,32	-10,63	34,06	-24,09	14,89
Імпорт промислових підприємств, млн дол	47348	33437	34769	44342	51118	54115	46439	61472	46533	51219
Абсолютний приріст, млн дол	-20018	-13911	1332	9573	6776	2997	-7676	15033	-14939	4686
Темп приросту, %	-29,72	-29,38	3,98	27,53	15,28	5,86	-14,18	32,37	-24,3	10,07
<i>Питома вага імпорту промислових підприємств у загальному імпорті товарів країни, %</i>	86,99	89,12	88,58	89,38	89,39	89,00	85,46	84,39	84,16	80,63
Абсолютне відхилення	-0,74	2,14	-0,55	0,8	0,01	-0,38	-3,54	-1,08	-0,23	-3,53
Зовнішньоторговельний оборот України, млн дол	108331	75644	75612	92874	104524	110854	103529	140916	99428	99567
Абсолютний приріст, млн дол	-32794	-32687	-32	17262	11650	6330	-7325	37387	-41488	139
Темп приросту, %	-23,24	-30,17	-0,04	22,83	12,54	6,06	-6,61	36,11	-29,44	0,14
Зовнішньоторговельний оборот промислових підприємств, млн дол	83480	56097	54928	68904	78783	81033	72547	99444	66652	64672
Абсолютний приріст, млн дол	-28772	-27383	-1169	13976	9879	2250	-8486	26897	-32792	-1980
Темп приросту, %	-25,63	-32,8	-2,08	25,44	14,34	2,86	-10,47	37,08	-32,98	-2,97
<i>Питома вага зовнішньоторговельного обороту промислових підприємств у його загальному обсязі, %</i>	77,06	74,16	72,64	74,19	75,37	73,10	70,07	70,57	67,04	64,95
Абсолютне відхилення	-2,48	-2,9	-1,51	1,55	1,18	-2,27	-3,02	0,5	-3,53	-2,09

Таблиця Е.3. – Горизонтальний аналіз промислового експорту України [79; 80]

Товарна група	Період дослідження									
	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.	2021 р.	2022 р.	2023 р.
<i>Залізо і сталь, млн дол</i>	13806	8398	7631	9139	10596	9418	8224	13682	5239	3188
Абсолютний приріст, млн дол	-2330	-5408	-767	1508	1457	-1178	-1194	5458	-8443	-2051
Темп приросту, %	-14,44	-39,17	-9,13	19,76	15,94	-11,12	-12,68	66,37	-61,71	-39,15
<i>Продукція хімічної промисловості, млн дол</i>	2824	1888	1373	1493	1729	1820	1934	2815	1487	1092
Абсолютний приріст, млн дол	-1257	-936	-515	120	236	91	114	881	-1328	-395
Темп приросту, %	-30,80	-33,14	-27,28	8,74	15,81	5,26	6,26	45,55	-47,18	-26,56
<i>Машини та транспортне обладнання, млн дол</i>	7095	4593	4175	4818	5307	5330	5297	5971	4122	2960
Абсолютний приріст, млн дол	-3169	-2502	-418	643	489	23	-33	674	-1849	-1162
Темп приросту, %	-30,87	-35,26	-9,10	15,40	10,15	0,43	-0,62	12,72	-30,97	-28,19
<i>– обладнання електронної обробки даних, млн дол</i>	43	44	47	50	45	44	206	110	111	72
Абсолютний приріст, млн дол	-13	1	3	3	-5	-1	162	-96	1	-39
Темп приросту, %	-23,21	2,33	6,82	6,38	-10,00	-2,22	368,18	-46,60	0,91	-35,14
<i>– телекомунікаційне обладнання, млн дол</i>	510	288	322	354	402	330	130	288	142	73
Абсолютний приріст, млн дол	-106	-222	34	32	48	-72	-200	158	-146	-69
Темп приросту, %	-	-43,53	11,81	9,94	13,56	-17,91	-	121,54	-50,69	-48,59
	12,21						60,61			
<i>– інтегровані схеми та електронні компоненти, млн дол</i>	24	28	48	52	60	40	37	43	74	46
Абсолютний приріст, млн дол	0	4	20	4	8	-20	-3	6	31	-28
Темп приросту, %	0,00	16,67	71,43	8,33	15,38	-33,33	-7,50	16,22	72,09	-37,84
<i>– автомобілебудівна продукція, млн дол</i>	242	151	137	115	132	129	127	164	114	84
Абсолютний приріст, млн дол	-95	-91	-14	-22	17	-3	-2	37	77	-30
Темп приросту, %	-28,19	-37,60	-9,27	-16,06	14,78	-2,27	-1,55	29,13	-30,49	-26,32
<i>Текстиль, млн дол</i>	238	201	204	248	291	310	315	368	248	190
Абсолютний приріст, млн дол	-9	-37	3	44	43	19	5	53	-120	-58
Темп приросту, %	-3,64	-15,55	1,49	21,57	17,34	6,53	1,61	16,83	-32,61	-23,39
<i>Одяг, млн дол</i>	568	447	483	521	563	539	465	494	441	167
Абсолютний приріст, млн дол	-17	-121	36	38	42	-24	-74	29	-53	-274
Темп приросту, %	-2,91	-21,30	8,05	7,87	8,06	-4,26	-13,73	6,24	-10,73	-62,13
<i>Паливо та продукти гірничодобувної промисловості, млн дол</i>	7239	4065	3345	4880	5303	5644	6014	9515	4637	2557
Абсолютний приріст, млн дол	-1316	-3174	-720	1535	423	341	370	3501	-4878	-2080
Темп приросту, %	-15,38	-43,85	-17,71	45,89	8,67	6,43	6,56	58,21	-51,27	-44,86
<i>Інше, млн дол</i>	4362	3068	2948	3463	3876	3857	3859	5129	7004	3299
Абсолютний приріст, млн дол	-686	-1294	-120	515	413	-19	2	1270	1875	-3705
Темп приросту, %	-13,59	-29,67	-3,91	17,47	11,93	-0,49	0,05	32,91	36,56	-52,90
Разом, млн дол	36132	22660	20159	24562	27665	26918	26108	37974	20119	13453

Таблиця Е.4. – Горизонтальний аналіз промислового імпорту України [79; 80]

Товарна група	Період дослідження									
	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.	2021 р.	2022 р.	2023 р.
<i>Залізо і сталь, млн дол</i>	1434	791	953	1282	1583	1453	1191	1658	1073	1635
Абсолютний приріст, млн дол	-960	-643	162	329	301	-130	-262	467	-585	562
Темп приросту, %	-40,10	-44,84	20,48	34,52	23,48	-8,21	-18,03	39,21	-35,28	52,38
<i>Продукція хімічної промисловості, млн дол</i>	9081	6667	7313	8404	9077	9403	9128	12028	8132	9584
Абсолютний приріст, млн дол	-2091	-2414	646	1091	673	326	-275	2900	-3896	1452
Темп приросту, %	-18,72	-26,58	9,69	14,92	8,01	3,59	-2,92	31,77	-32,39	17,86
<i>Машини та транспортне обладнання, млн дол</i>	11314	8001	10845	14042	16582	19555	17588	21759	14961	19253
Абсолютний приріст, млн дол	-7092	-3313	2844	3197	2540	2973	-1967	4171	-6798	4292
Темп приросту, %	-38,53	-29,28	35,55	29,48	18,09	17,93	-10,06	23,72	-31,24	28,69
<i>– електронна обробка даних та обладнання, млн дол</i>	504	424	612	749	851	908	1178	1360	894	1040
Абсолютний приріст, млн дол	23	-80	188	137	102	57	270	182	-466	146
Темп приросту, %	4,78	-15,87	44,34	22,39	13,62	6,70	29,74	15,45	-34,26	16,33
<i>– телекомунікаційне обладнання, млн дол</i>	1146	901	1020	1368	1522	1544	1649	1850	1307	2146
Абсолютний приріст, млн дол	-456	-245	119	348	154	22	105	201	-543	839
Темп приросту, %	-28,46	-21,38	13,21	34,12	11,26	1,45	6,8	12,19	-29,35	64,19
<i>– інтегровані схеми та електронні компоненти, млн дол</i>	252	172	283	380	929	1525	532	575	384	439
Абсолютний приріст, млн дол	-568	-80	111	97	549	596	-993	43	-191	55
Темп приросту, %	-69,27	-31,75	64,53	34,28	144,47	64,16	-65,11	8,08	-33,22	14,32
<i>– автомобілебудівна продукція, млн дол</i>	2183	1392	2313	3331	3663	5233	4970	6246	4566	6299
Абсолютний приріст, млн дол	-2733	-791	921	1018	332	1570	-263	1276	-1680	1733
Темп приросту, %	-55,59	-36,23	66,16	44,01	9,97	42,86	-5,03	25,67	-26,90	37,95
<i>Текстиль, млн дол</i>	1170	925	1021	1147	1299	1381	1373	1552	1207	1344
Абсолютний приріст, млн дол	-171	-245	96	126	152	82	-8	179	-345	137
Темп приросту, %	-12,75	-20,94	10,38	12,34	13,25	6,31	-0,58	13,04	-22,23	11,35
<i>Одяг, млн дол</i>	614	382	379	419	561	839	806	994	1349	901
Абсолютний приріст, млн дол	-360	-232	-3	40	142	278	-33	188	355	-448
Темп приросту, %	-36,96	-37,79	-0,79	10,55	33,89	49,55	-3,93	23,33	35,71	-33,21
<i>Паливо та продукти гірничодобувної промисловості, млн дол</i>	16560	12073	8873	12828	14789	13568	8591	13867	13517	11105
Абсолютний приріст, млн дол	-4487	-3200	3955	1961	-1221	-4977	5276	-755	-350	-2412
Темп приросту, %	-27,10	-26,51	44,57	15,29	-8,26	-36,68	61,41	-5,44	-2,52	-17,84
<i>Інше, млн дол</i>	7175	4598	5385	6220	7227	7916	7762	9614	6294	7397
Абсолютний приріст, млн дол	-2773	-2577	787	835	1007	689	-154	1852	-3320	1103
Темп приросту, %	-27,87	-35,92	17,12	15,51	16,19	9,53	-1,95	23,86	-34,53	17,52
Разом, млн дол	47348	33437	34769	44342	51118	54115	46439	61472	46533	51219

Додаток Ж

Аналіз динаміки географічної структури експорту-імпорту в 2022–2023 рр.

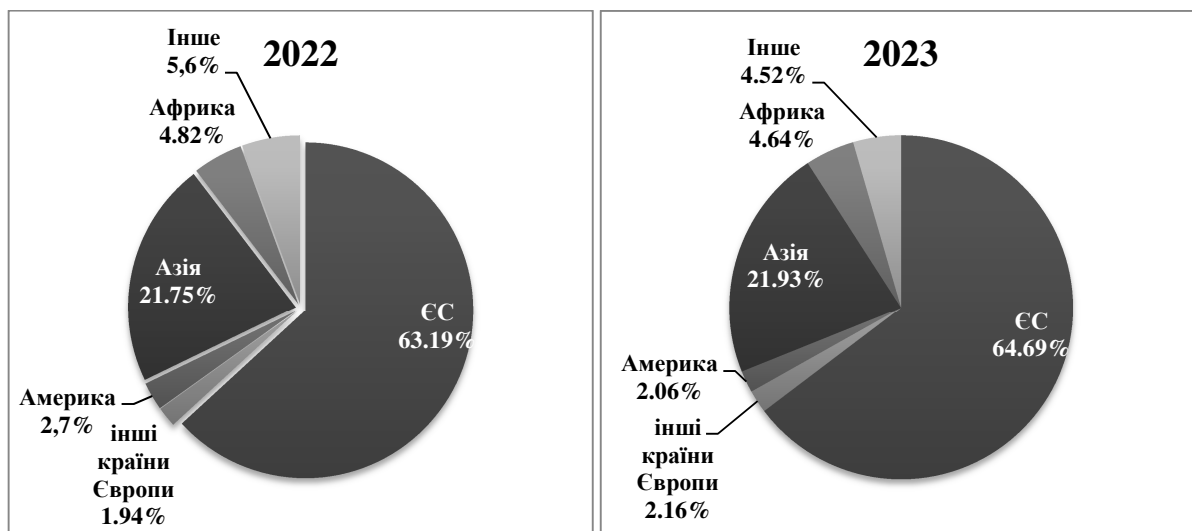


Рисунок Ж.1 – Географічна структура загальних обсягів експорту України за регіонами світу у 2022–2023 рр., %

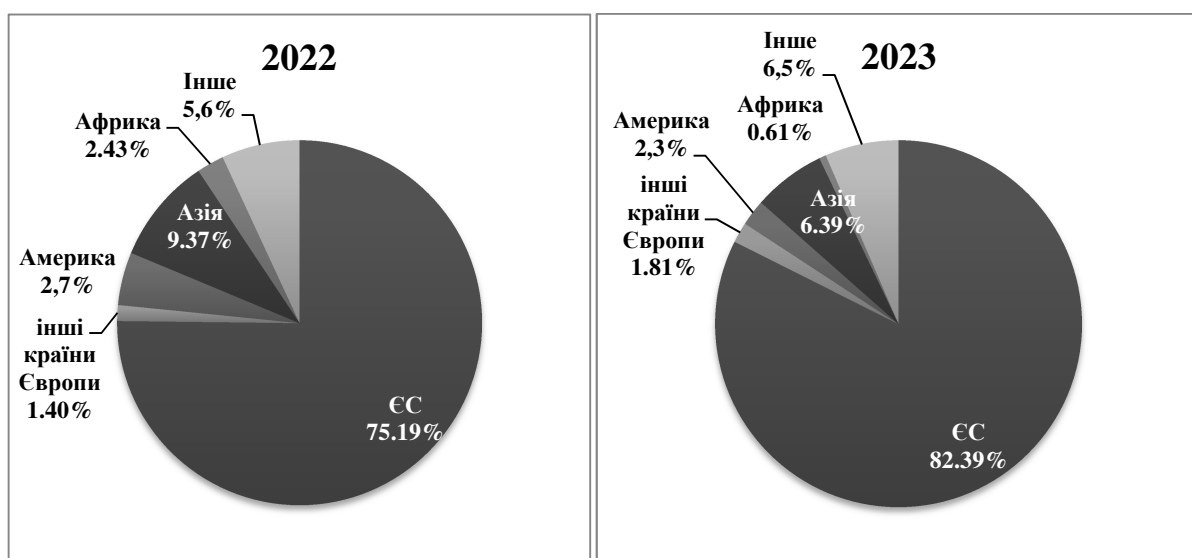


Рисунок Ж.2. – Географічна структура промислового експорту України за регіонами світу у 2022–2023 рр., % [81; 82]

Додаток К

Динаміку розвитку зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України з країнами ЄС

Таблиця К.1. – Тенденції розвитку зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України з країнами ЄС у 2017–2023 рр. [79; 80]

Показники	Період дослідження						
	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.	2021 р.	2022 р.	2023 р.
ЕКСПОРТ							
<i>Промисловий експорт, млрд дол</i>	12,69	14,92	14,35	13,08	20,79	16,57	12,61
Темп приросту, %	-	17,57	-3,82	-8,85	58,94	-20,30	-23,90
<i>Чорні метали та вироби з них, млрд дол</i>	3,55	4,2	3,59	2,94	6,34	3,52	2,53
Темп приросту, %	-	18,31	-14,52	-18,11	115,65	-44,48	-28,13
<i>Різноманітна хімічна продукція, млн дол</i>	37,35	48,32	54,45	66,35	71,19	88,87	82,07
Темп приросту, %	-	29,37	12,69	21,85	7,29	24,83	-7,65
<i>Електричні машини, млрд дол</i>	2,03	2,37	2,31	2,22	2,66	2,39	1,59
Темп приросту, %	-	16,75	-2,53	-3,90	19,82	-10,15	-33,47
<i>Засоби наземного транспорту, крім залізничного, млрд дол</i>	0,04	0,05	0,04	0,04	0,06	0,08	0,07
Темп приросту, %	-	25,0	-20,0	0,0	50,0	33,33	-12,5
<i>Текстильні матеріали, млн дол</i>	1,07	1,56	1,99	2,55	3,88	7,73	3,93
Темп приросту, %	-	45,79	27,56	28,14	52,16	99,23	-49,16
<i>Одяг, млн дол</i>	468,74	505,32	487,88	426,16	439,49	386,77	127,63
Темп приросту, %	-	7,80	-3,45	-12,65	3,13	-12,00	-67,00
ІМПОРТ							
<i>Промисловий імпорт, млрд дол</i>	20,98	23,08	24,08	22,22	28,79	24,64	31,05
Темп приросту, %	-	10,01	4,33	-7,72	29,57	-14,41	26,01
<i>Чорні метали та вироби з них, млрд дол</i>	0,63	0,74	0,81	0,74	0,88	0,75	1,16
Темп приросту, %	-	17,46	9,46	-8,64	18,92	-14,77	54,67
<i>Різноманітна хімічна продукція, млн дол</i>	832,62	872,65	860,45	793,01	911,91	696,54	740
Темп приросту, %	-	4,81	-1,40	-7,84	14,99	-23,62	6,24
<i>Електричні машини, млрд дол</i>	1,57	1,89	2,09	1,96	2,03	1,53	1,83
Темп приросту, %	-	20,38	10,58	-6,22	3,57	-24,63	19,61
<i>Засоби наземного транспорту, крім залізничного, млрд дол</i>	2,17	2,23	3,26	2,71	3,5	3,05	3,5
Темп приросту, %	-	2,76	46,19	-16,87	29,15	-12,86	14,75
<i>Текстильні матеріали, млн дол</i>	99,29	107,02	109,82	103,91	120,72	96,91	106,7
Темп приросту, %	-	7,79	2,62	-5,38	16,18	-19,72	10,1
<i>Одяг, млн дол</i>	50,99	62,72	63,88	55,63	67,91	61,6	40,08
Темп приросту, %	-	23,0	1,85	-12,91	22,07	-9,29	-34,94

Додаток Л

**Зовнішньоекономічні партнери з найбільшим обсягом українського
промислового експорту та імпорту в 2022–2023 рр.**

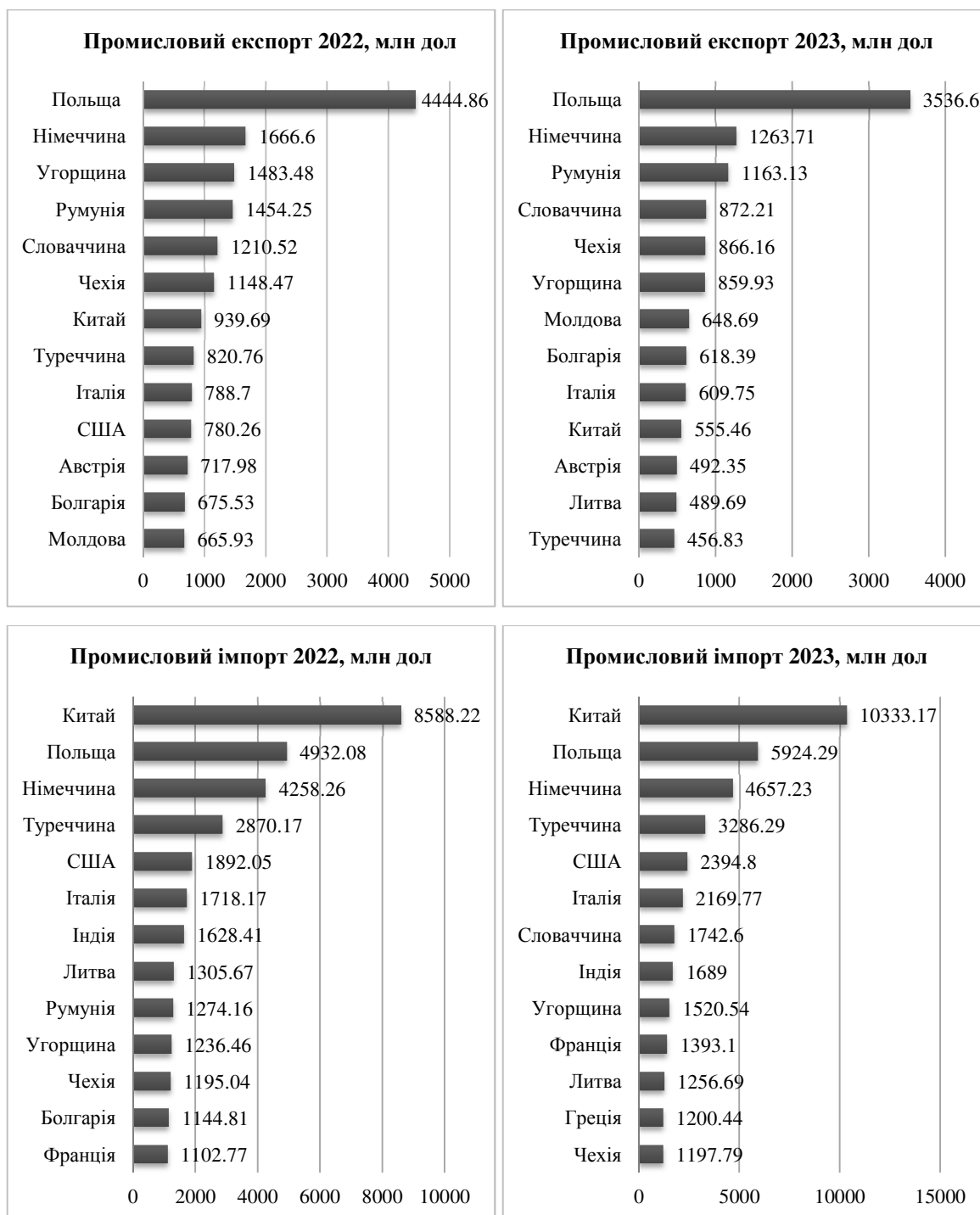


Рисунок Л.1. – Країни-партнери з найбільшими обсягами українського
промислового експорту-імпорту в 2022–2023 рр. [81]

Додаток М

Оцінка компліментарності промислових підприємств України з країнами ЄС

Таблиця М.1. – Індекс комплементарності промислових підприємств України з країнами-партнерами ЄС у 2023 р.

Товарна позиція	Частка в експорті України, %	Частка в імпорті, %											
		Польща	Німеччина	Румунія	Словаччина	Чехія	Угорщина	Болгарія	Італія	Австрія	Литва	Іспанія	Нідерланди
Залізо та сталь	25,61	4,04	2,23	4,06	3,41	3,82	2,36	3,61	3,87	2,57	2,20	2,67	1,88
Продукція хімічної промисловості	5,24	13,98	14,45	13,54	8,13	11,44	14,73	13,67	16,09	14,01	14,42	14,70	13,72
Машини та транспортне обладнання	13,16	35,01	39,45	36,88	50,37	48,20	45,51	31,37	28,25	35,85	28,98	30,77	33,30
– обладнання електронної обробки даних	0,08	2,25	2,49	1,26	1,58	5,01	2,73	1,12	1,36	1,61	1,47	1,42	6,10
– телекомунікаційне обладнання	0,95	3,25	2,92	3,11	6,49	7,72	4,57	2,59	2,51	3,63	3,03	2,51	5,98
– інтегровані схеми та електронні компоненти	0,04	1,57	2,48	2,79	0,96	1,92	3,99	2,11	0,88	1,20	1,14	1,01	3,57
– автомобілебудівна продукція	0,45	9,45	10,60	9,85	21,01	11,39	10,73	5,70	8,94	9,59	9,29	11,23	4,56
Текстиль	0,44	1,31	0,88	2,36	0,85	1,21	0,85	2,00	1,39	1,03	1,5	1,05	0,66
Одяг	1,05	3,84	3,01	2,13	1,71	1,94	1,27	1,88	3,25	3,08	1,65	4,59	2,37
Паливо та продукти гірничодобувної промисловості	13,43	12,26	13,25	10,95	10,02	9,15	12,35	19,9	19,42	13,48	20,99	17,94	22,50
$\frac{ M_j^k - X_j^k }{2}$		28,50	30,73	29,53	33,39	34,49	33,40	28,75	28,41	28,59	28,82	29,34	31,48
$100 - \frac{ M_j^k - X_j^k }{2}$		71,505	69,27	70,475	66,61	65,515	66,6	71,25	71,59	71,415	71,185	70,665	68,52

Таблиця М.2. – Розрахунок індексу комплементарності зовнішньої торгівлі промислових підприємств України з країнами-партнерами ЄС у 2023 р.

Товарна позиція	$\frac{ M_j^k - X_j^k }{2}$											
	Польща	Німеччина	Румунія	Словаччина	Чехія	Угорщина	Болгарія	Італія	Австрія	Литва	Іспанія	Нідерланди
Залізо та сталь	10,79	11,69	10,78	11,10	10,90	11,63	11,00	10,87	11,52	11,71	11,47	11,87
Продукція хімічної промисловості	4,37	4,61	4,15	1,45	3,10	4,75	4,22	5,43	4,39	4,59	4,73	4,24
Машини та транспортне обладнання	10,93	13,15	11,86	18,61	17,52	16,18	9,11	7,55	11,35	7,91	8,81	10,07
– обладнання електронної обробки даних	1,09	1,21	0,59	0,75	2,47	1,33	0,52	0,64	0,77	0,70	0,67	3,01
– телекомунікаційне обладнання	1,15	0,99	1,08	2,77	3,39	1,81	0,82	0,78	1,34	1,04	0,78	2,52
– інтегровані схеми та електронні компоненти	0,77	1,22	1,38	0,46	0,94	1,98	1,04	0,42	0,58	0,55	0,49	1,77
– автомобілебудівна продукція	4,50	5,08	4,70	10,28	5,47	5,14	2,63	4,25	4,57	4,42	5,39	2,06
Текстиль	0,44	0,22	0,96	0,21	0,39	0,21	0,78	0,48	0,30	0,53	0,31	0,11
Одяг	1,40	0,98	0,54	0,33	0,45	0,11	0,42	1,10	1,02	0,30	1,77	0,66
Паливо та продукти гірничодобувної промисловості	0,59	0,09	1,24	1,71	2,14	0,54	3,24	3,00	0,03	3,78	2,26	4,54
Усього за основними групами	28,50	30,73	29,53	33,39	34,49	33,40	28,75	28,41	28,59	28,82	29,34	31,48
$100 - \frac{ M_j^k - X_j^k }{2}$	71,505	69,27	70,475	66,61	65,515	66,6	71,25	71,59	71,415	71,185	70,665	68,52

Додаток Н
Структурний розподіл зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України за типом транспортування

Таблиця Н.1. – Розподіл промислового експорту-імпорту за способом транспортування у 2017–2023 рр. [85]

Тип транспорту	Період дослідження						
	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.	2021 р.	2022 р.	2023 р.
<i>→ Експорт</i>							
Автомобільний	9,13	10,37	10,09	9,92	12,82	10,91	8,79
<i>Питома вага, %</i>	36,32	37,83	36,52	37,11	32,03	52,18	66,54
Залізничний	4,95	4,19	4,97	3,81	7,15	5,31	3,25
<i>Питома вага, %</i>	19,69	15,29	17,99	14,25	17,86	25,39	24,6
Морський	9,94	11,64	11,43	11,93	18,82	3,84	0,86
<i>Питома вага, %</i>	39,54	42,47	41,37	44,63	47,01	18,36	6,51
Повітряний	0,45	0,47	0,53	0,58	0,74	0,11	0
<i>Питома вага, %</i>	1,79	1,71	1,92	2,17	1,85	0,53	0,00
Інші типи	0,67	0,74	0,61	0,49	0,5	0,74	0,31
<i>Питома вага, %</i>	2,67	2,70	2,21	1,83	1,25	3,54	2,35
<i>→ Імпорт</i>							
Автомобільний	19,96	21,97	23,34	23,13	28,62	27,77	37,53
<i>Питома вага, %</i>	44,46	42,77	42,97	48,65	43,90	54,73	70,25
Залізничний	7,91	8,83	8,42	6,04	10,01	6,93	3,83
<i>Питома вага, %</i>	17,62	17,19	15,50	12,71	15,36	13,66	7,17
Морський	7,81	9,64	11,78	9,57	12,79	5,62	3,65
<i>Питома вага, %</i>	17,40	18,77	21,69	20,13	19,62	11,08	6,83
Повітряний	1,16	1,67	2,03	2,17	3,11	0,5	0
<i>Питома вага, %</i>	2,58	3,25	3,74	4,56	4,77	0,99	0,00
Інші типи	8,05	9,26	8,75	6,63	10,66	9,92	8,41
<i>Питома вага, %</i>	17,93	18,03	16,11	13,95	16,35	19,55	15,74

Додаток П

Аналіз структури логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України

Таблиця П.1. – Фінансово-економічне та організаційне логістичне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств у 2018–2023 рр. [89]

Показник оцінювання логістичного забезпечення	Період дослідження					
	2018 р.	2019 р.	2020 р.	2021 р.	2022 р.	2023 р.
Капітальні інвестиції в промисловість, тис. грн	200908467	255397386	181513913	243855992	126146989	221130301
Зміна обсягу капітальних інвестицій в промисловість, %	39,34	27,12	-28,93	34,35	-48,27	75,30
Капітальні інвестиції в сферу транспорту та складські господарства, тис. грн	51457303	44850046	34814835	43462480	49674886	53313568
Зміна обсягу капітальних інвестицій в сферу транспорту та складські господарства, %	32,41	-12,84	-22,38	24,84	14,29	7,32
Рентабельність діяльності промислових підприємств, %	3,3	3,9	-1,3	7,7	-5,4	0,9
Рентабельність діяльності підприємств транспортної та складської сфери діяльності, %	-4,3	1,4	1,6	3,7	-4,2	5,9
Коефіцієнт зносу основних засобів промислових підприємств	0,64	0,59	0,63	0,6	0,55	0,59
Коефіцієнт зносу основних засобів підприємств сфери транспорту та складської діяльності	0,6	0,47	0,46	0,46	0,47	0,46
Зміна обсягу ВВП у промисловості, %	18,76	5,69	-4,03	46,53	-21,36	34,31
Зміна обсягу ВВП у сфері транспорту та складської діяльності, %	19,03	16,36	-0,69	12,52	-23,23	25,13

Таблиця П.2. – Інформаційно-цифрове логістичне забезпечення
зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств у 2018–2023 рр. [90]

Показник оцінювання логістичного забезпечення	Період дослідження					
	2018 р.	2019 р.	2020 р.	2021 р.	2022 р.	2023 р.
Частка промислових підприємств, що купують послуги хмарних обчислень, %	9,3	10,3	9,7	10,2	9,8	13,7
Зміна частки промислових підприємств, що купують послуги хмарних обчислень, %	5,68	10,75	-5,83	5,15	-3,92	39,8
Частка промислових підприємств, що проводили аналіз «великих даних», %	11,9	11,6	12,2	9,6	7,0	15,2
Зміна частки промислових підприємств, що проводили аналіз «великих даних», %	-48,82	-2,52	5,17	-21,31	-27,08	117,14
Частка промислових підприємств, що використовувала прикладне програмне забезпечення CRM для управління інформацією про клієнтів, %	2,4	2,66	2,83	2,4	1,5	1,8
Зміна частки промислових підприємств, що використовувала прикладне програмне забезпечення CRM для управління інформацією про клієнтів, %	7,14	10,83	6,39	-15,19	-37,50	20,0
Частка промислових підприємств, що впроваджували інновації %	15,6	13,8	14,9	5,4	6,3	6,5
Зміна частки промислових підприємств, що впроваджували інновації %	9,09	-11,54	7,97	-63,76	16,67	3,17

Додаток Р

**Розрахунок інтегральної оцінки стану логістичного забезпечення
зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України**

Таблиця Р.1. – Динаміка показників оцінювання поточного стану логістичного
забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств

Показники оцінювання логістичного забезпечення	Період дослідження					
	2018 р.	2019 р.	2020 р.	2021 р.	2022 р.	2023 р.
Зміна обсягів сплаченого мита, %	7,78	19,59	-4,31	21,62	-46,67	90,28
Зміна кількості митних посередників, %	7,89	8,37	15,74	5,21	12,77	-1,85
Зміна кількості оформлених митних декларацій, %	10,75	15,33	-2,08	15,56	-31,50	-0,44
Зміна кількості оформлених електронних митних декларацій, %	11,87	17,15	-1,72	16,05	-30,06	0,03
Динаміка кількості суб'єктів транспортного забезпечення, %	-0,95	8,05	2,73	-1,21	-4,75	16,29
Динаміка кількості суб'єктів складського забезпечення, %	2,23	3,00	2,60	-0,57	-14,23	14,90
Динаміка кількості суб'єктів у допоміжній діяльності сфери транспорту, %	0,73	2,63	-2,07	-5,68	-16,88	11,65
Динаміка кількості суб'єктів у забезпеченні експедиторської діяльності, %	0,97	7,69	0,33	1,15	-3,71	15,69
Динаміка кількості суб'єктів страхування та брокерської діяльності, %	-3,10	9,05	7,56	9,73	-5,40	15,29
Динаміка кількості суб'єктів в інформаційно-комунікаційному забезпеченні, %	19,88	18,65	14,22	22,38	5,08	3,52
Динаміка кадрового забезпечення у галузі вантажних автоперевезень, %	10,10	10,44	3,97	3,30	-8,58	6,71
Динаміка кадрового забезпечення у складській діяльності, %	18,46	-6,22	-2,99	10,91	-4,61	-11,59
Динаміка кадрового забезпечення у експедиторській та допоміжній діяльності у сфері транспорту, %	6,32	0,00	-4,57	-1,30	-21,02	-8,51
Зміна витрат на оплату праці у галузі вантажних перевезень, %	26,14	30,28	14,71	15,30	-8,83	23,77
Зміна витрат на оплату праці у складській діяльності, %	50,80	15,41	8,88	48,06	1,35	15,65
Зміна витрат на оплату праці у експедиторській та допоміжній діяльності у сфері транспорту, %	27,57	21,67	-0,61	9,49	-23,94	18,26
Зміна обсягу капітальних інвестицій в сферу транспорту та складської господарства, %	32,41	-12,84	-22,38	24,84	14,29	7,32
Рентабельність діяльності промислових підприємств, %	3,3	3,9	-1,3	7,7	-5,4	0,9
Коефіцієнт зносу основних засобів підприємств сфери транспорту та складської діяльності, %	0,6	0,47	0,46	0,46	0,47	0,46
Зміна обсягу ВВП у промисловості, %	18,76	5,69	-4,03	46,53	-21,36	34,31
Зміна обсягу ВВП у сфері транспорту та складській діяльності, %	19,03	16,36	-0,69	12,52	-23,23	25,13
Частка промислових підприємств, що купують послуги хмарних обчислень, %	9,3	10,3	9,7	10,2	9,8	13,7
Частка промислових підприємств, що проводили аналіз «великих даних», %	11,9	11,6	12,2	9,6	7,0	15,2
Частка промислових підприємств, що використовувала прикладне програмне забезпечення CRM для управління інформацією про клієнтів, %	2,4	2,66	2,83	2,4	1,5	1,8
Частка промислових підприємств, що впроваджували інновації, %	9,09	-11,54	7,97	-63,76	16,67	3,17

Таблиця Р.2. – Стандартизовані значення показників логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств

Показники оцінювання логістичного забезпечення	Період дослідження					
	2018 р.	2019 р.	2020 р.	2021 р.	2022 р.	2023 р.
Зміна обсягів сплаченого мита, %	0,3976	0,4838	0,3093	0,4986	0,0000	1,0000
Зміна кількості митних посередників, %	0,5537	0,5810	1,0000	0,4014	0,8312	0,0000
Зміна кількості оформлених митних декларацій, %	0,8978	0,9951	0,6252	1,0000	0,0000	0,6600
Зміна кількості оформлених електронних митних декларацій, %	0,8882	1,0000	0,6003	0,9767	0,0000	0,6374
Динаміка кількості суб'єктів транспортного забезпечення, %	0,1806	0,6084	0,3555	0,1683	0,0000	1,0000
Динаміка кількості суб'єктів складського забезпечення, %	0,5651	0,5915	0,5778	0,4689	0,0000	1,0000
Динаміка кількості суб'єктів у допоміжній діяльності сфери транспорту, %	0,6172	0,6838	0,5191	0,3926	0,0000	1,0000
Динаміка кількості суб'єктів у забезпеченні експедиторської діяльності, %	0,2412	0,5876	0,2082	0,2505	0,0000	1,0000
Динаміка кількості суб'єктів страхування та брокерської діяльності, %	0,1806	0,6084	0,3555	0,1683	0,0000	1,0000
Динаміка кількості суб'єктів в інформаційно-комунікаційному забезпеченні, %	0,8674	0,8022	0,5673	1,0000	0,0827	0,0000
Динаміка кадрового забезпечення у галузі вантажних автоперевезень, %	0,9821	1,0000	0,6598	0,6246	0,0000	0,8039
Динаміка кадрового забезпечення у складській діяльності, %	1,0000	0,1787	0,2862	0,7488	0,2323	0,0000
Динаміка кадрового забезпечення у експедиторській та допоміжній діяльності у сфері транспорту, %	1,0000	0,7688	0,6017	0,7213	0,0000	0,4576
Зміна витрат на оплату праці у галузі вантажних перевезень, %	0,8941	1,0000	0,6019	0,6170	0,0000	0,8335
Зміна витрат на оплату праці у складській діяльності, %	1,0000	0,2843	0,1523	0,9446	0,0000	0,2892
Зміна витрат на оплату праці у експедиторській та допоміжній діяльності у сфері транспорту, %	1,0000	0,8855	0,4529	0,6490	0,0000	0,8193
Зміна обсягу капітальних інвестицій в сферу транспорту та складської господарства, %	1,0000	0,1741	0,0000	0,8618	0,6693	0,5421
Рентабельність діяльності промислових підприємств, %	0,6641	0,7099	0,3130	1,0000	0,0000	0,4809
Коефіцієнт зносу основних засобів підприємств сфери транспорту та складської діяльності, %	0,0000	0,9286	1,0000	1,0000	0,9286	1,0000
Зміна обсягу ВВП у промисловості, %	0,5910	0,3984	0,2553	1,0000	0,0000	0,8200
Зміна обсягу ВВП у сфері транспорту та складської діяльності, %	0,8739	0,8187	0,4661	0,7392	0,0000	1,0000
Частка промислових підприємств, що купують послуги хмарних обчислень, %	0,0000	0,2273	0,0909	0,2045	0,1136	1,0000
Частка промислових підприємств, що проводили аналіз «великих даних», %	0,5976	0,5610	0,6341	0,3171	0,0000	1,0000
Частка промислових підприємств, що використовувала прикладне програмне забезпечення CRM для управління інформацією про клієнтів, %	0,6767	0,8722	1,0000	0,6767	0,0000	0,2256
Частка промислових підприємств, що впроваджували інновації, %	0,9058	0,6493	0,8918	0,0000	1,0000	0,8322

Таблиця Р.3. – Вагові коефіцієнти критеріїв логістичного забезпечення та їх показників

Логістичне забезпечення	Вагові коефіцієнти елементів структури	Показники оцінювання стану логістичного забезпечення	Вагові коефіцієнти показників
1. Митне логістичне забезпечення	0,25	Зміна обсягів сплаченого мита, %	0,25
		Зміна кількості митних посередників, %	0,25
		Зміна кількості оформлених митних декларацій, %	0,25
		Зміна кількості оформлених електронних митних декларацій, %	0,25
2. Інфраструктурне логістичне забезпечення	0,23	Динаміка кількості суб'єктів транспортного забезпечення, %	0,17
		Динаміка кількості суб'єктів складського забезпечення, %	0,17
		Динаміка кількості суб'єктів у допоміжній діяльності сфери транспорту, %	0,17
		Динаміка кількості суб'єктів у забезпеченні експедиторської діяльності, %	0,17
		Динаміка кількості суб'єктів страхування та брокерської діяльності, %	0,17
		Динаміка кількості суб'єктів в інформаційно-комунікаційному забезпеченні, %	0,17
3. Кадрове логістичне забезпечення	0,2	Динаміка кадрового забезпечення у галузі вантажних автоперевезень, %	0,17
		Динаміка кадрового забезпечення у складській діяльності, %	0,17
		Динаміка кадрового забезпечення у експедиторській та допоміжній діяльності у сфері транспорту, %	0,17
		Зміна витрат на оплату праці у галузі вантажних перевезень, %	0,17
		Зміна витрат на оплату праці у складській діяльності, %	0,17
		Зміна витрат на оплату праці у експедиторській та допоміжній діяльності у сфері транспорту, %	0,17
4. Фінансово-економічне та організаційне логістичне забезпечення	0,18	Зміна обсягу капітальних інвестицій в сферу транспорту та складські господарства, %	0,2
		Динаміка прибутковості промислових підприємств, %	0,2
		Коефіцієнт зносу основних засобів підприємств сфери транспорту та складської діяльності, %	0,2
		Зміна обсягу ВВП у промисловості, %	0,2
		Зміна обсягу ВВП у сфері транспорту та складської діяльності, %	0,2
5. Інформаційно-цифрове логістичне забезпечення	0,14	Частка промислових підприємств, що купують послуги хмарних обчислень, %	0,25
		Частка промислових підприємств, що проводили аналіз «великих даних», %	0,25
		Частка промислових підприємств, що використовувала прикладне програмне забезпечення CRM для управління інформацією про клієнтів, %	0,25
		Частка промислових підприємств, що впроваджували інновації, %	0,25

Додаток С

Багатофакторні регресійні лінійні моделі впливу на логістичне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств України

Таблиця С.1. – Вихідні дані для розрахунку впливу внутрішніх виробничо-технологічних факторів логістичного забезпечення на зовнішньоекономічну діяльність промислових підприємств

Період	X ₁	X ₂	X ₃	X ₄	X ₅	X ₆	X ₇	X ₈	X ₉	X ₁₀	Y
2014 р.	151356,6	223068,4	828,6	1314	203603,0	14921,6	1208	16,1	3635,2	14	36132
2015 р.	261280,4	293959,4	772,7	966	855892,2	18493,2	723	15,15	4407,8	17,4	22660
2016 р.	344884,7	365332,7	762,2	1305	920527,0	25339,9	735	19,95	5632,6	23	20159
2017 р.	410193,7	437226,5	760,9	751	723063,2	38862,3	672	20,25	7459,4	25,75	24562
2018 р.	209631,8	502228,6	760,0	920	696626,3	51457,3	739	19,89	9650,0	23,5	27665
2019 р.	261280,4	542968,2	751,8	760	596191,1	44850,0	687	18,35	11344,1	24,25	26918
2020 р.	344884,7	498243,6	727,0	647	655589,1	34814,8	718	17,1	11642,2	18	26108
2021 р.	410193,7	580411,7	706,7	689	674832,7	43462,5	255	17,95	13360,4	26	37974
2022 р.	409425,2	529302,0	611,9	420	665658,4	49674,9	254	17,45	13084,9	19	20119
2023 р.	483525,2	621653,6	559,3	488	738071,1	53313,6	257	17,8	16684,4	19,75	13453

Примітка.

X₁ – витрати на виробництво товарів/послуг транспортно-складського забезпечення, млн грн;

X₂ – обсяги реалізованої продукції транспортно-складського забезпечення, млн грн;

X₃ – кількість найманих працівників на підприємствах транспортно-складського забезпечення, тис. осіб;

X₄ – кількість впроваджених інноваційних машин та обладнання, одиниць;

X₅ – середньорічні запаси у структурі оборотних активів транспортно-складського забезпечення, %;

X₆ – капітальне інвестування в транспортно-складське забезпечення, млн грн;

X₇ – кількість промислових підприємств, що впроваджують інновації у процес виробництва, одиниць;

X₈ – запаси в структурі оборотних активах підприємств транспортно-складського забезпечення, %;

X₉ – середньомісячна заробітна плата найманих працівників у галузі транспорту та складських господарств, грн;

X₁₀ – середньоквартальна оцінка щодо позитивних змін попиту на послуги галузі складських господарств та допоміжної діяльності у сфері транспорту, %.

Таблиця С.2. – Стандартизовані значення показників

Період	X ₁	X ₂	X ₃	X ₄	X ₅	X ₆	X ₇	X ₈	X ₉	X ₁₀	Y
2014 р.	-1,690469	-1,838620	1,299339	1,601275	-2,456548	-1,639076	1,957023	-1,129346	-1,407872	-1,761028	1,434843
2015 р.	-0,642453	-1,287192	0,604219	0,459382	0,957111	-1,380014	0,329526	-1,694317	-1,228228	-0,913541	-0,396189
2016 р.	0,154633	-0,732013	0,473651	1,571744	1,295367	-0,883397	0,369794	1,160271	-0,943441	0,482320	-0,736110
2017 р.	0,777291	-0,172784	0,457486	-0,246098	0,261970	0,097434	0,158387	1,338683	-0,518677	1,167787	-0,137681
2018 р.	-1,134872	0,332837	0,446294	0,308442	0,123616	1,010997	0,383217	1,124589	-0,009324	0,606950	0,284060
2019 р.	-0,642453	0,649731	0,344327	-0,216566	-0,401996	0,531745	0,208722	0,208742	0,384584	0,793896	0,182532
2020 р.	0,154633	0,301839	0,035937	-0,587353	-0,091146	-0,196147	0,312748	-0,534641	0,453898	-0,763985	0,072442
2021 р.	0,777291	0,940986	-0,216494	-0,449538	0,009563	0,431104	-1,240924	-0,029141	0,853410	1,230102	1,685196
2022 р.	0,769964	0,543428	-1,395338	-1,332209	-0,038449	0,881713	-1,244280	-0,326493	0,789351	-0,514724	-0,741546
2023 р.	1,476435	1,261788	-2,049422	-1,109080	0,340512	1,145642	-1,234213	-0,118346	1,626299	-0,327778	-1,647548

Таблиця С.3. – Дані кореляції показників

	X ₁	X ₂	X ₃	X ₄	X ₅	X ₆	X ₇	X ₈	X ₉	X ₁₀
X ₁	1,000000	0,661323	-0,794050	-0,696075	0,502912	0,531408	-0,845020	0,252866	0,680659	0,367229
X ₂	0,661323	1,000000	-0,750812	-0,822799	0,273487	0,930328	-0,818230	0,352344	0,957507	0,534485
X ₃	-0,794050	-0,750812	1,000000	0,806799	-0,290331	-0,709074	0,864218	-0,007797	-0,858904	-0,048557
X ₄	-0,696075	-0,822799	0,806799	1,000000	-0,186047	-0,777574	0,811220	0,011385	-0,862833	-0,200954
X ₅	0,502912	0,273487	-0,290331	-0,186047	1,000000	0,208474	-0,491216	0,342459	0,139937	0,458651
X ₆	0,531408	0,930328	-0,709074	-0,777574	0,208474	1,000000	-0,731407	0,467947	0,868730	0,524604
X ₇	-0,845020	-0,818230	0,864218	0,811220	-0,491216	-0,731407	1,000000	-0,136843	-0,824526	-0,411798
X ₈	0,252866	0,352344	-0,007797	0,011385	0,342459	0,467947	-0,136843	1,000000	0,137118	0,787478
X ₉	0,680659	0,957507	-0,858904	-0,862833	0,139937	0,868730	-0,824526	0,137118	1,000000	0,289322
X ₁₀	0,367229	0,534485	-0,048557	-0,200954	0,458651	0,524604	-0,411798	0,787478	0,289322	1,000000

Таблиця С.4. – Результати визначення впливу показників технологічних факторів на обсяг експорту

X ₁	X ₂	X ₃	X ₄	X ₅	X ₆	X ₇	X ₈	X ₉	X ₁₀	Вільний член
-	-	1,533	-	-0,824	-	-1,350	-	-	-	0,0

Примітка. Незалежні змінні пояснюють для функції 95,68% варіації критерію «Експорт промислових підприємств». Стандартна помилка регресії вказує на незначне розсіювання значень відносно лінії регресії та становить 0,32937. Проте, критерій Фішера $F(3,7)=25,32$, що значно вище мінімально допустимого значення.

Таблиця С.5. – Вихідні дані для розрахунку впливу зовнішніх економічних факторів національного виміру логістичного забезпечення на обсяг експорту промислових підприємств

Період	X ₁	X ₂	X ₃	X ₄	X ₅	X ₆	X ₇	X ₈	X ₉	Y
2014 р.	159,4	7,0	67488	7695,9	4347	111807	113,4	11,89	-0,33	36132
2015 р.	159,4	5,5	141662	13813,8	6107	119037	130,5	21,84	-0,68	22660
2016 р.	159,5	2,4	159812	23229,5	6250	109334	115,0	25,55	1,35	20159
2017 р.	159,6	2,9	143404	9117,5	6689	95815	115,0	26,6	1,14	24562
2018 р.	158,5	4,5	169441	12180,1	6865	90591	98,7	27,2	1,23	27665
2019 р.	158,4	4,3	139758	14220,9	6932	96235	114,2	25,85	0,49	26918
2020 р.	158,7	4,5	191627	14406,9	6991	98307	100,0	26,96	-0,61	26108
2021 р.	158,4	3,8	152047	10171,7	7804	94633	108,8	27,29	1,8	37974
2022 р.	158,9	3,7	137617	7640,5	6232	88184	196,0	32,34	0,88	20119
2023 р.	159,0	2,9	178431	6989,2	5753	101749	153,0	36,57	0,59	13453

Примітка.

X₁ – довжина шляхів сполучення загального користування автомобільних доріг з твердим покриттям, тис. км;

X₂ – короткострокові кредити банків підприємствам галузі транспорту та складських господарств, % у загальній заборгованості;

X₃ – довгострокові зобов'язання підприємств галузі транспорту та складських господарств, млн грн;

X₄ – загальний обсяг інноваційних витрат промислового сектору галузі транспорту та складських господарств (у фактичних цінах), тис грн;

X₅ – кількість промислових підприємств-учасників ЗЕД з експорту, одиниць;

X₆ – кількість суб'єктів господарювання транспортно-складського забезпечення, тис. од;

X₇ – індекс тарифів на вантажні перевезення залізничним транспортом;

X₈ – середній курс гривні відносно долара США, грн;

X₉ – коефіцієнт випередження ВВП у промисловості над імпортом;

Y – обсяг експорту промислових підприємств, млн дол.

Таблиця С.6. – Стандартизовані значення показників

Період	X ₁	X ₂	X ₃	X ₄	X ₅	X ₆	X ₇	X ₈	X ₉	Y
2014 р.	0,891846838	2,09065827	-2,39962102	-0,870879425	-2,22017783	1,13630881	-0,373714436	-2,22574505	-1,05793768	1,4348428
2015 р.	0,891846838	0,990311814	-0,192429248	0,382550183	-0,314073937	1,86736941	0,204089981	-0,679117266	-1,46217151	-0,396188951
2016 р.	1,10419132	-1,28373754	0,347659336	2,31162996	-0,159202996	0,886251713	-0,319650865	-0,102434946	0,882384704	-0,736109557
2017 р.	1,31653581	-0,916955383	-0,140592646	-0,579623352	0,316239965	-0,480720369	-0,319650865	0,0607770316	0,639844405	-0,137680757
2018 р.	-1,01925353	0,256747507	0,634188976	0,0478392608	0,506850354	-1,00894451	-0,870423496	0,154041019	0,743790247	0,284060003
2019 р.	-1,23159801	0,110034646	-0,249086474	0,465956449	0,579412264	-0,438252119	-0,34668265	-0,0558029523	-0,110875565	0,182532337
2020 р.	-0,594564558	0,256747507	1,2943766	0,504063954	0,643310065	-0,228742085	-0,826496845	0,116735424	-1,38132475	0,0724420964
2021 р.	-1,23159801	-0,256747507	0,116596644	-0,363639846	1,5238001	-0,600238159	-0,529147203	0,168030617	1,40211391	1,68519616
2022 р.	-0,169875588	-0,330103938	-0,312796097	-0,882229725	-0,17869724	-1,25232803	2,41731743	0,953002508	0,339556417	-0,741546112
2023 р.	0,042468897	-0,916955383	0,901703928	-1,01566746	-0,697460744	0,119295337	0,964358951	1,61051362	0,0046198152	-1,64754802

Таблиця С.7. – Дані кореляції показників

	X ₁	X ₂	X ₃	X ₄	X ₅	X ₆	X ₇	X ₈	X ₉
X ₁	1,000000	-0,010385	-0,363812	0,109571	-0,612032	0,631745	0,129167	-0,342435	-0,223939
X ₂	-0,010385	1,000000	-0,645611	-0,263225	-0,485768	0,402236	-0,210661	-0,780129	-0,670161
X ₃	-0,363812	-0,645611	1,000000	0,309530	0,655853	-0,345313	-0,076934	0,762651	0,201070
X ₄	0,109571	-0,263225	0,309530	1,000000	0,243607	0,320697	-0,409952	-0,121207	0,056042
X ₅	-0,612032	-0,485768	0,655853	0,243607	1,000000	-0,565438	-0,263245	0,474854	0,485186
X ₆	0,631745	0,402236	-0,345313	0,320697	-0,565438	1,000000	-0,172066	-0,575241	-0,567811
X ₇	0,129167	-0,210661	-0,076934	-0,409952	-0,263245	-0,172066	1,000000	0,473689	0,025156
X ₈	-0,342435	-0,780129	0,762651	-0,121207	0,474854	-0,575241	0,473689	1,000000	0,424704
X ₉	-0,223939	-0,670161	0,201070	0,056042	0,485186	-0,567811	0,025156	0,424704	1,000000
X ₁₀	1,000000	-0,010385	-0,363812	0,109571	-0,612032	0,631745	0,129167	-0,342435	-0,223939

Таблиця С.8. – Результати визначення впливу показників зовнішніх факторів національного виміру логістичного забезпечення

X ₁	X ₂	X ₃	X ₄	X ₅	X ₆	X ₇	X ₈	X ₉	Вільний член
-0,327	-	-	-0,346	0,409	-	-	-1,123	0,282	0,0

Примітка. Незалежні змінні пояснюють для функції 97,21% варіації критерію «Експорт промислових підприємств». Стандартна помилка регресії вказує на незначне розсіювання значень відносно лінії регресії та становить 0,31444. Проте, критерій Фішера $F(5,5)=17,205$, що значно вище мінімально допустимого значення

Таблиця С.9. – Вихідні дані для розрахунку впливу зовнішніх економічних факторів глобального виміру на логістичне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств

Період	X ₁	X ₂	X ₃	X ₄	X ₅	Y
2014 р.	1376,6	12608,7	1535,3	671,27	3,486	36132
2015 р.	1153,4	40300,8	1553,2	680,92	5,403	22660
2016 р.	989,3	20371,0	1651,7	697,74	4,942	20159
2017 р.	1213,1	24541,8	1781,7	743,56	4,61	24562
2018 р.	1464,8	27076,6	1642,5	780,43	4,335	27665
2019 р.	1559,1	30086,0	2151,4	800,51	3,834	26918
2020 р.	1061,0	30460,5	1902,9	791,65	2,957	26108
2021 р.	1777,6	38177,2	2171,7	848,64	2,304	37974
2022 р.	1040,3	26246,0	1802,8	852,31	1,535	20119
2023 р.	998,2	40559,4	2076,5	862,88	1,686	13453

Примітка.

X₁ – імпорт транспортних послуг, млн дол;

X₂ – податки на міжнародну торгівлю та зовнішні операції, млн грн;

X₃ – прямі іноземні інвестиції в галузь транспорту та складських господарств, млн дол;

X₄ – обсяги контейнерних перевезень, млн TEU;

X₅ – Глобальний індекс тероризму (Україна), включає вплив тероризму, включно з його впливом на загибель людей, поранення, пошкодження майна та психологічні наслідки;

Y – обсяг експорту промислових підприємств, млн дол.

Таблиця С.10. – Стандартизовані значення показників

Період	X ₁	X ₂	X ₃	X ₄	X ₅	Y
2014 р.	0,419498232	-1,83339878	-1,21397174	-1,41351553	-0,017073348	1,4348428
2015 р.	-0,407201445	1,25594973	-1,13946942	-1,27941908	1,39368562	-0,396188951
2016 р.	-1,01500349	-0,967431593	-0,7294985	-1,04568827	1,05442642	-0,736109557
2017 р.	-0,186081504	-0,502134459	-0,188420135	-0,408973324	0,810100924	-0,137680757
2018 р.	0,746177944	-0,219350538	-0,7677902	0,103372381	0,607722877	0,284060003
2019 р.	1,09545115	0,116380064	1,35032349	0,382404162	0,239026871	0,182532337
2020 р.	-0,749437333	0,158159525	0,316031387	0,259285558	-0,406375118	0,0724420964
2021 р.	1,90474272	1,01903955	1,43481496	1,05121888	-0,88693099	1,68519616
2022 р.	-0,826107061	-0,312012809	-0,100598954	1,10221722	-1,4528536	-0,741546112
2023 р.	-0,982039213	1,28479931	1,03857911	1,24909799	-1,34172966	-1,64754802

Таблиця С.11. – Дані кореляції показників

	X ₁	X ₂	X ₃	X ₄	X ₅
X ₁	1,000000	0,064131	0,355093	0,136923	0,005852
X ₂	0,064131	1,000000	0,533152	0,510739	-0,221032
X ₃	0,355093	0,533152	1,000000	0,803041	-0,586818
X ₄	0,136923	0,510739	0,803041	1,000000	-0,817077
X ₅	0,005852	-0,221032	-0,586818	-0,817077	1,000000

Таблиця С.12. – Результати визначення впливу показників зовнішніх факторів глобального виміру на логістичне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств

X ₁	X ₂	X ₃	X ₄	X ₅	Вільний член
0,836	-0,336	-	-	-	0,0

Примітка.

Незалежні змінні пояснюють для функції 88,13% варіації критерію «Експорт промислових підприємств». Стандартна помилка регресії вказує на незначне розсіювання значень відносно лінії регресії та становить 0,50116. Проте, критерій Фішера $F(2,8)=13,917$, що значно вище мінімально допустимого значення.

Додаток Т

**Розрахунок грошового потоку від впровадження проєкту індустриального
логістичного парку «Ковель»**

Таблиця Т.1. – Розрахункові дані для обчислення чистої теперішньої
вартості

Показники	Значення
Потреба в інвестиціях, тис. грн	275500,0
Період впровадження проєкту, років	10
Сума чистого грошового потоку за весь період впровадження проєкту, тис. грн:	680000,0
1-й рік	100000,00
2-й рік	80000,00
3-й рік	80000,00
4-й рік	80000,00
5-й рік	80000,00
6-й рік	60000,00
7-й рік	60000,00
8-й рік	60000,00
9-й рік	40000,00
10-й рік	40000,00

Таблиця Т.2. – Розрахунок дисконтованих грошових потоків

Роки	Грошові потоки, тис. грн	Коефіцієнт дисконтування	Дисконтовані грошові потоки, тис. грн
1	100000,00	1,13	88495,58
2	80000,00	1,28	62651,73
3	80000,00	1,44	55444,01
4	80000,00	1,63	49065,50
5	80000,00	1,84	43420,79
6	60000,00	2,08	28819,11
7	60000,00	2,35	25503,64
8	60000,00	2,66	22569,59
9	40000,00	3,00	13315,39
10	40000,00	3,39	11783,53
Всього	680000,0	-	401068,89