

**Чернівецький торговельно-економічний інститут
Державного торговельно-економічного університету**

Кафедра менеджменту, маркетингу і міжнародної логістики

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

**«Вплив змін міжнародної торгівлі на логістичні процеси під час війни та
післявоєнного відновлення»
(на матеріалах ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК»)**

Студента 2 курсу, 701 групи,
спеціальності 051 «Економіка»
денної форми навчання

Гайдука
Мар'яна
Ярославовича

Науковий керівник
к.е.н., доцент

Валентина
ЧИЧУН

Керівник освітньо-професійної
програми, д.е.н., професор

Валентина
ЧИЧУН

Чернівці 2024

ЗМІСТ

	ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1.	ТЕОРИТИЧНІ ОСНОВИ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ ТА ЛОГІСТИКИ	6
	1.1. Сутність і значення міжнародної торгівлі в сучасних умовах	6
	1.2. Основи міжнародної логістики: структура та принципи	13
	Висновки до розділу 1.	16
РОЗДІЛ 2.	МОНІТОРИНГ ДІЯЛЬНОСТІ ТОВАРИСТВА З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» ЗА 2022-2023-2024 РОКИ	19
	2.1. Аналіз діяльності ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» на початку повномасштабного вторгнення та введення воєнного стану в Україні	19
	2.2. Вплив війни на діяльність ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» в системі логістичних постачань	26
	2.3. Зростання ризиків у логістичних процесах під час війни на прикладі ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК»	33
	Висновки до розділу 2.	41
РОЗДІЛ 3.	ВПЛИВ ВІЙНИ НА МІЖНАРОДНУ ТОРГІВЛЮ ТА ЛОГІСТИЧНІ ПРОЦЕСИ	45
	3.1. Зміна світових торгових шляхів через військові конфлікти	45
	3.2. Руйнування транспортної інфраструктури, санкції та торгові обмеження, які впливають на логістику	52
	Висновки до розділу 3.	58
	ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ	61
	СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	70
	ДОДАТКИ	73

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Сучасні військові конфлікти, зокрема війна в Україні, суттєво змінили глобальні торговельні потоки, вимусивши країни адаптувати свої логістичні ланцюги та шукати нові торговельні рішення. Ці зміни мають значний вплив на світову економіку, адже порушення усталених ланцюгів постачання та зростання витрат на транспортування веде до інфляційного тиску, зростання цін на сировину, товари та послуги.

Дослідження логістичних змін під час воєнних дій дозволяє зрозуміти, як криза впливає на ефективність логістичних рішень, а також знайти способи мінімізувати ризики та витрати в екстремальних умовах. Важливим аспектом є дослідження післявоєнного відновлення, де міжнародна торгівля і логістика відіграватимуть ключову роль у відбудові зруйнованих економік. Для України це особливо актуально, адже вона потребуватиме ефективної логістики для відновлення експорту, імпорту ресурсів та залучення інвестицій у відновлення інфраструктури.

Таким чином, це дослідження сприяє розробці стратегій для стабільного функціонування логістичних процесів в умовах кризи та створює основу для довгострокового відновлення міжнародної торгівлі в умовах миру.

Дослідженню теоретичних аспектів розвитку міжнародної торгівлі та основам логістичних процесів присвячено праці відомих українських та закордонних учених, зокрема: Т. Лісогор, О. Мельник, В.Боярчук, Н. Іксарова, А. Мазаракі, С. П. Коломацька, І. Єріна, Г. Давиденком, А. Тарасенко, Жан Поль Родриг, Георг Гвіннер, Пітер Нолан та ін..

Метою дослідження є визначення, як зміни міжнародної торгівлі, спричинені військовими конфліктами, впливають на логістичні процеси під час війни і післявоєнного відновлення, а також розроблення рекомендацій для адаптації логістичних стратегій у кризових і посткризових умовах.

Завданнями випускної кваліфікаційної роботи є:

– дослідити сутність і значення міжнародної торгівлі;

- вивчити основи міжнародної логістики її структуру та принципи;
- провести аналіз діяльності ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» на початку повномасштабного вторгнення та введення воєнного стану в Україні;
- визначити вплив війни на діяльність ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» в системі логістичних постачань;
- дослідити зростання ризиків у логістичних процесах під час війни на прикладі ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК»;
- вивчити зміну торгових шляхів через військові конфлікти;
- визначити руйнування транспортної інфраструктури, санкції та торгові обмеження, які впливають на логістику.

Об’єктом дослідження є логістичні процеси та ланцюги поставок, що зазнають змін під впливом порушення міжнародної торгівлі в умовах війни та відновлення після її завершення..

Предмет дослідження – зміни в логістичних процесах під впливом міжнародної торгівлі, які виникають внаслідок військових конфліктів і кризових ситуацій, а також їхній вплив на економічний розвиток і стабільність постраждалих регіонів.

Методи дослідження. Під час написання випускної кваліфікаційної роботи були використані такі спеціальні та загальнонаукові методи і прийоми, як: спостереження, опису, синтезу та аналізу, індукції, дедукції, діалектичний, системний, порівняльний, табличний, графічний.

Інформаційну базу дослідження формують наукові праці вітчизняних та зарубіжних вчених з теорії міжнародної торгівлі, та логістичних постачань. Інформаційно-статистичною базою дослідження є наукові дослідження, нормативно-правові акти з питань експортно – імпортової діяльності України, дані Державної Служби статистики України, Міністерства економіки України, Міністерства інфраструктури України, звіти логістичних компаній, аналітичні дані компаній з дослідження ринків, міжнародні договори, спеціалізовані видання і дані міжнародних організацій, статистичні матеріали Міністерства фінансів України, Міжнародного валютного фонду, Національного банку України та ін.

Наукова новизна одержаних результатів роботи полягає у розширенні теоретичних уявлень про роль міжнародної торгівлі та логістичних процесах під час війни та післявоєнного відновлення, висвітлінні актуальних практичних викликів та труднощів, з якими стикаються суб'єкти господарювання України у зв'язку із воєнним станом, а також формулювання рекомендацій для стабільності та зростання економіки післявоєнного відновлення.

Обсяг та структура випускної кваліфікаційної роботи. Випускна кваліфікаційна робота складається із вступу, 3 розділів, висновків та пропозицій, списку використаних джерел, додатків. Загальний обсяг роботи становить – 87 сторінок, основний зміст роботи викладено на 69 сторінках. Робота містить 13 додатків.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРИТИЧНІ ОСНОВИ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ ТА ЛОГІСТИКИ

1.1. Сутність і значення міжнародної торгівлі в сучасних умовах

Міжнародна торгівля існує з античних часів, але основа для правового регулювання міжнародної торгівлі була закладена та підтверджена документально лише у середньовічній Європі, де кожна країна мала власні економічні та політичні інтереси, що майже завжди спричиняли жорсткі протистояння.

Над створенням спільної платформи для визначення пріоритетних факторів співробітництва та подолання протиріч, вже в ті часи працювали десятки представників різних економічних шкіл, намагаючись досягнути консенсусу, заради порозуміння та порядку.

Результатом спільних зусиль став кодекс “*Lex mercatoria*”, (від лат. «звичайне торгове право»), що і нині є точкою відліку для формування системи правових відносин в сучасній міжнародній торгівлі.

Міжнародна торгівля є основою у системі міжнародних економічних відносин. Вона є водночас і передумовою і наслідком міжнародного поділу праці. Впродовж свого історичного розвитку міжнародна торгівля пройшла шлях від окремих і часто випадкових зовнішньоторговельних операцій до довгострокового торговельно-економічного співробітництва.

Науково-технічна революція стимулювала міжнародний торговельний обмін. Специфіка сучасного етапу міжнародної торгівлі з особливою виразністю виявляється у процесі аналізу її довготермінових тенденцій, форм і методів.

Науковці трактують поняття "міжнародна торгівля" по-різному, виділяючи при цьому ключові аспекти. Зазвичай, це визначення пов'язане з процесами обміну товарами, послугами, капіталом і знаннями між різними країнами, що впливають на розвиток економік, культур і політичних зв'язків.

Класичне визначення міжнародної торгівлі, яке впливає з економічних теорій, розглядає її як обмін товарів і послуг між країнами з метою підвищення

ефективності виробництва та максимізації економічних вигід. Згідно з теорією порівняльних переваг Давіда Рікардо, міжнародна торгівля виникає через різницю у витратах виробництва між країнами, що робить вигідною спеціалізацію в певних сферах.

На думку канадського вченого Д. Доєрті існує вісім факторів, що обумовлюють регіональну економічну диференціацію: природні ресурси, природні умови, міжнародна торгівля, регіональні переваги, віддаленість від ринків, рівень освіти населення, інвестиційна справа, урядова політика. Тобто міжнародна торгівельна діяльність виступає одним з чинників регіоналізації світу.

Для національного господарства участь у міжнародній торгівлі набуває форми зовнішньої торгівлі. Зовнішня торгівля — це торгівля однієї країни з іншими, яка складається з оплачуваного вивезення (експорту) та ввезення (імпорту) товарів і послуг.

У сукупності зовнішня торгівля різних країн утворює міжнародну торгівлю, яка до того ж є складною соціально-економічною категорією. Її можна розглядати з двох позицій — операційної та державно-політичної, що зображено на рисунку 1.1. (Додаток 1).

Інституційний підхід до визначення міжнародної торгівлі враховує, що торгівля регулюється міждержавними організаціями, такими як Світова організація торгівлі (СОТ), Міжнародний валютний фонд (МВФ) та інші. Ці організації сприяють розвитку правил, стандартів та політики, що забезпечують стабільність і передбачуваність у міжнародних торговельних відносинах.

Культурний і соціологічний погляди відзначають, що міжнародна торгівля — це не лише економічний процес, а й спосіб культурного обміну, який впливає на споживчі смаки, бізнес-практики та соціальні норми в різних країнах.

Сучасні науковці розширюють розуміння міжнародної торгівлі. Вона розглядається не тільки як обмін матеріальними товарами, але й послугами, інтелектуальними продуктами та фінансовими активами. На думку сучасних економістів, таких як Пол Кругман і Джин Гроссман, сучасна міжнародна торгівля також передбачає глобальні ланцюги постачання, де виробництво

розподілене між країнами, а компоненти виробляються в різних частинах світу. Це розширене бачення включає такі фактори, як транснаціональні корпорації, які відіграють важливу роль у сприянні та організації торгівлі.

Тож міжнародна торгівля – центральна ланка складної системи світогосподарських зв'язків, що об'єднує практично всі країни світу в єдину міжнародну економічну систему. Світова торгівля є способом, який держави світу використовують для розвитку економіки, збільшення продуктивності праці та ефективного використання своїх ресурсів.

На нашу думку, міжнародну торгівлю варто визначати як комплексний процес економічних, фінансових та торгівельних взаємозв'язків між державами світу, який впливає на економічний розвиток, політичну стабільність і культурне різноманіття країн.

Торгові операції на міжнародному рівні значно відрізняються від внутрішньої торгівлі, на такі операції впливають обмінний курс валют, відмінності в нормативно-правовій базі, національні та культурні розбіжності, відмінність бухгалтерського обліку тощо. Саме ці фактори та економічний підйом після завершення Другої світової війни змусили країни домовлятися про уніфікацію правил міжнародної торгівлі.

Створення Генеральної угоди з тарифів і торгівлі (далі – ГАТТ) у 1947р. стало фундаментом для усунення перешкод у міжнародній торгівлі. У свою чергу, трансформація існуючої ГАТТ в нову структуру – Світова організація торгівлі (далі – СОТ) у 1994р., стала ключовим моментом у формуванні сучасної системи принципів світової торгівлі.

Проте, було б не вірно вважати, що регуляторна система міжнародної торгівлі спирається лише на правила та норми СОТ. Деякі країни, які мають історичні або економічні зв'язки потребують більш глибокого співробітництва у міжнародній торгівлі, а тому вони все частіше створюють регіональні торгівельні об'єднання (далі – РТО) та укладають регіональні або двосторонні торговельні угоди, у відповідності до правил СОТ.

Найбільшими РТО є Європейський союз (ЄС), Північноамериканська зона вільної торгівлі (НАФТА – до 2018р.), Європейська асоціація вільної торгівлі (ЄАВТ), Спільний ринок держав Південного конуса (МЕРКОСУР) та Європейський економічний простір (ЄЕП), який в частині торгівлі товарами об'єднує митний союз ЄС і частину ЄАВТ (Ісландію, Норвегію та Ліхтенштейн).

Зобов'язання які витікають із членства країни у міжнародних організаціях, регіональних союзах є досить складними для реалізації у нормативно-правовому полі будь-якої країни. Проте, переваги від членства в цих організаціях дуже важливі для кожної країни, бо забезпечують інтеграцію у світовий економічний простір і дають можливість зайняти своє місце у глобальній системі розподілу виробництва та торгівельних зв'язків.

Форми національних заходів з регулювання міжнародної торгівлі обираються кожною країною на основі історичних прецедентів, наявності кваліфікованих спеціалістів у певній галузі та рівня економічного розвитку. Їх можна розділити на ті, що перешкоджають небажаному імпорту та такі, що сприяють експорту національної продукції.

Серед обмежувальних заходів найбільше поширення має форма антидемпінгової практики - введення спеціального імпортного мита, покликаного нейтралізувати факт доведеного демпінгу (поставки товарів нижче ціни на внутрішньому ринку країни – експортера, або навіть нижче витрат їх виробництва).

Реалізація такої практики дозволяється правилами ГАТТ/СОТ. Серед держав, які традиційно застосовують антидемпінгові процедури лідируюче положення займають США, Китай, Індія, Канада, країни ЄС, Аргентина, Південна Африка, Австралія, на які припадає 75% всіх розслідувань. Серед товарів, до яких застосовують антидемпінгові заходи найбільшу вагу мають чорні метали (31,6%), хімічні товари (19,8%), вироби з пластичних мас та гуми (13,2), електроніка (7%), оброблені метали (9%) та текстиль (7%).

Ще однією формою регулювання міжнародної торгівлі в сучасних умовах є запровадження сертифікації та ліцензування на певні види товарів та робіт.

В основному стандарти, сертифікати та ліцензування застосовуються з метою уніфікації якісних характеристик товарів і послуг. Зазвичай, стандарти самостійно розробляються фірмами, торговими асоціаціями, спеціальними неурядовими органами, в той час як технічні правила щодо безпеки, здоров'я, екології, захисту споживачів затверджуються в законодавчому порядку і носять обов'язковий характер. Сертифікаційні документи покликані довести відповідність характеристик даного товару чинним стандартам і правилам.

Регулювання міжнародної торгівлі може здійснюватися у формі запровадження національних вимог до безпеки товарів, санітарно-гігієнічних та ветеринарних правил. Рамкові вимоги до безпеки товарів визначені ВООЗ у Кодексі Аліментаріус (набір міжнародних стандартів, що регулюють безпеку харчових продуктів по всьому спектру продовольчої сировини). Цей Кодекс був запроваджений для гарантування безпеки харчових продуктів в ході процесу міжнародної торгівлі.

Обмежувальні заходи щодо небажаного імпорту можуть приймати форму вимог до упакування та маркування товарів. В деяких випадках регулюються також логістичні процедури. Наприклад, може вимагатися обов'язкова інспекція замовником перед відправкою товару або діяти заборона доставки через треті країни.

Процеси глобалізації, останнім часом значно змінили напрямки торгових потоків у світі, розширення мережі різноманітних торгових об'єднань, угод і розвиток Світової організації торгівлі сприяє розвитку взаємодії між країнами, водночас створюючи додаткові ризики для економічної, зокрема зовнішньоекономічної безпеки.

Основними чинниками розвитку міжнародної торгівлі вважаються такі:

- поглиблення міжнародного поділу праці та інтернаціоналізація виробництва;

- впровадження досягнень науково-технічної революції, що, зокрема, виявляється в оновленні основного капіталу, створенні нових видів продукції, виникненні нових галузей економіки та реконструкції традиційних;
- активізація діяльності транснаціональних корпорацій на світовому ринку;
- лібералізація міжнародної торгівлі на багатосторонній основі, що виявляється у скасуванні або зниженні тарифних і нетарифних обмежень, утворенні вільних економічних зон, запровадженні спільного підприємництва;
- розвиток торговельно-економічної інтеграції за допомогою створення зон вільної торгівлі, запровадження єдиного тарифу щодо країн, які не беруть участі в економічних угрупованнях, формування спільних ринків і валютно-економічних союзів;
- отримання політичної незалежності територіями, які раніше належали до колоніальних імперій, і поява «нових індустріальних держав».

Сутність міжнародної торгівлі полягає в наступних ключових аспектах:

Економічна інтеграція — забезпечує тісні економічні зв'язки між країнами та створює умови для інтеграції національних економік у світову.

Обмін ресурсами та послугами — міжнародна торгівля дозволяє країнам отримувати доступ до необхідних ресурсів та технологій, яких вони самостійно виробляти не можуть.

Конкурентні переваги та спеціалізація — кожна країна може сконцентруватися на виробництві тих товарів і послуг, де вона має порівняльну перевагу, що підвищує загальну продуктивність.

Всі вищенаведені ключові аспекти формують особливість та сутність міжнародної торгівлі, що є основою економічної взаємодії на глобальному рівні. Вона охоплює експорт та імпорт товарів і послуг і формує фундаментальні зв'язки між різними економіками світу. Міжнародна торгівля сприяє розвитку конкурентних переваг, спеціалізації та підвищенню ефективності виробництва, що дозволяє країнам оптимізувати свої ресурси і стимулює економічне зростання.

В умовах глобалізації міжнародна торгівля має кілька важливих значень, які зображені на рисунку 1.2. (Додаток 2).

Отже, міжнародна торгівля є невід'ємною частиною сучасної економіки, оскільки стимулює економічне зростання, підвищує конкурентоспроможність, сприяє міжнародній інтеграції та розвитку відносин між країнами.

Економічний успіх будь-якої країни світу ґрунтується на внутрішній та зовнішній торгівлі. Жодна країна світу не змогла створити сильну економіку, відокремивши себе від міжнародної економічної системи. Зовнішня торгівельна діяльність на нинішній стадії трансформувалася у важливу галузь економіки кожної держави. Зростає її вплив на всесвітнє фінансове зростання.

Механізмом реалізації міжнародних зв'язків є міжнародний ринок як галузь поставлених економічних відносин, таких як: міжнародний рух капіталу, світова торгівля, світова передача технологій, світові розрахунки та валютні операції, світова торгівля, міжнародна інтеграція. Але основним вузлом міжнародних зв'язків є міжнародна торгівля.

На сьогодні, основні позиції в світовій торгівлі посідають розвинуті держави. На їх відсоток приходить $\frac{2}{3}$ всього обсягу експорту і такий відсоток імпорту. Таким чином на країни, що розвиваються і країни з перехідною економікою припадає приблизно $\frac{1}{3}$ світових експорту та імпорту. Першочерговими експортерами світу вважаються Китай, США, Німеччина, Японія, Південна Корея, Нідерланди, Велика Британія.

Список найбільших країн за обсягами експорту та імпорту на основі даних останніх років додається. (Додаток 3).

1.2. Основи міжнародної логістики: структура та принципи

Міжнародна логістика відіграє вирішальну роль у забезпеченні ефективного руху товарів та послуг у глобальному масштабі, чим сприяє економічному зростанню держав. Оптимізація логістичних процесів дозволяє мінімізувати витрати, скоротити час доставки та підвищити якість обслуговування клієнтів. Розвинена логістична інфраструктура залучає прямі іноземні інвестиції, створюючи нові робочі місця та стимулюючи розвиток суміжних галузей. Ефективна координація між різними видами транспорту, митними службами та постачальниками логістичних послуг забезпечує безперебійний рух товарів, що є критично важливим для міжнародної торгівлі. Держави, які інвестують у модернізацію логістичних систем, отримують конкурентні переваги на світовому ринку, сприяючи диверсифікації економіки та підвищенню добробуту громадян.

Міжнародна логістика – це широке поняття, яке охоплює всі аспекти управління рухом товарів, послуг, інформації та ресурсів між країнами для забезпечення ефективного функціонування глобальних ланцюгів постачань. Її основна мета полягає в забезпеченні своєчасного, надійного та економічно ефективного переміщення продукції з урахуванням культурних, економічних, правових та політичних особливостей різних країн.

Одним із важливих феноменів теперішнього часу є глобалізація. Міжнародний поділ праці та кооперація привели до створення великої кількості транснаціональних компаній і фінансовопромислових груп, які використовують у бізнесі міжнародні логістичні ланцюги. Найбільші міжнародні транспортно-логістичні фірми, страхові компанії, що використовують глобальні інформаційнотелекомунікаційні мережі сприяють розвитку міжнародної торгівлі, зокрема й міжнародної логістики.

Міжнародна логістика спрямована на оптимізацію товаропотоків, які виходять за межі національних економічних систем. Під терміном міжнародна логістика розуміємо процес планування, виконання та контролю ефективного з точки зору зниження витрат потоку запасів сировини, матеріалів, незавершеного

виробництва, готової продукції, сервісу і пов'язаної інформації від точки його зародження до точки споживання за участю двох і більше держав.

Таким чином, вдосконалення міжнародної логістики є стратегічним пріоритетом для економічного розвитку будь-якої країни.

Значення міжнародної логістики наведено на рис. 1.4. (Додаток 4).

Як відомо, міжнародна логістика — це управління процесами, пов'язаними з рухом товарів та послуг між країнами. Тому структура міжнародної логістики відображає, як саме організовані логістичні процеси на глобальному рівні. Основні складові структури міжнародної логістики зображено на рисунку 1.5. (Додаток 5).

Логістичні процеси — це комплекс операцій, спрямованих на управління рухом товарів, інформації та послуг у ланцюгу постачання. Основні етапи логістичних процесів охоплюють закупівлю, зберігання, транспортування, управління запасами та розподіл продукції. Ключовим етапом логістичних процесів є планування і прогнозування, що включає в себе аналіз попиту та розробку планів щодо обсягів поставок, складування, ресурсів і транспортування. Прогнозування допомагає оптимізувати запаси і уникнути дефіциту чи надлишків продукції.

Важливою складовою логістичних процесів є закупівля і постачання - це процеси вибору постачальників, укладання контрактів, замовлення матеріалів чи товарів і організацію їх поставок. Важливо забезпечити надійність постачальників та відповідність якості продукції.

Ще одним етапом у логістичних процесах є управління запасами, що передбачає оптимізацію кількості товарів, які зберігаються на складах, щоб уникнути перевантажень або браку продукції. Сучасні системи управління допомагають контролювати запаси в реальному часі та автоматизувати замовлення.

Складування і управління складом включає в себе організацію зберігання товарів на складах, враховуючи їх особливості (наприклад, потребу в

охолодженні). На складі здійснюється обробка товарів, пакування та підготовка до відправки.

Вибір і управління транспортними засобами є важливим аспектом логістики. Транспортування може здійснюватися різними способами — морським, автомобільним, залізничним або авіаційним транспортом, залежно від вартості, термінів та специфіки товарів.

Розподіл і доставка це останній етап, на якому товар доставляється до кінцевого споживача або до роздрібних точок. Ефективна доставка гарантує дотримання термінів і відповідність умовам транспортування, що є важливим для задоволення клієнтів.

Невідомою складовою логістичних процесів є зворотна логістика, що включає процеси повернення товарів від клієнта до виробника або на склад. Це може стосуватися браку, відпрацьованої продукції або переробки товарів, що вже не підлягають продажу.

Інформаційне забезпечення - важлива частина логістики, що полягає у використанні інформаційних технологій для відстеження та управління ланцюгом постачання в реальному часі. Це дозволяє контролювати всі етапи, оптимізувати маршрути, швидко реагувати на зміни та забезпечувати взаємодію з клієнтами.

Загалом, координація та ефективне управління логістичними процесами дозволяють компаніям мінімізувати витрати, покращувати рівень обслуговування клієнтів і підвищувати конкурентоспроможність на ринку.

Принципи міжнародної логістики забезпечують ефективне функціонування всіх процесів у глобальних ланцюгах постачань. Основні принципи міжнародної логістики зображено на рисунку 1.6 (Додаток 6). Кожен із наведених принципів дозволяє міжнародній логістиці залишатися надійною, економічно ефективною і пристосованою до змін. Завдяки чіткому дотриманню цих принципів компанії можуть уникнути багатьох ризиків та забезпечити безперервність ланцюгів постачань навіть у складних умовах.

Міжнародна логістика відіграє ключову роль у розвитку економіки держави, забезпечуючи ефективний потік товарів через міжнародні кордони. Це

сприяє збільшенню зовнішньої торгівлі, розширенню експортних можливостей та підвищенню конкурентоспроможності на світовому ринку. Завдяки оптимізації логістичних процесів знижуються витрати на перевезення та зберігання товарів, що сприяє зростанню ефективності виробництва і підтримує стабільність економіки.

Структура та принципи міжнародної логістики мають важливу роль у забезпеченні глобальної економічної діяльності. Вони дозволяють компаніям залишатися конкурентоспроможними, адаптуватися до змінних умов та забезпечувати своєчасне і ефективне постачання товарів на міжнародному рівні.

Висновки до розділу 1.

Міжнародна торгівля та логістика відіграють центральну роль у розвитку міжнародної економічної системи, оскільки забезпечують рух товарів, послуг, капіталу та інформації між країнами, сприяючи економічному зростанню та співпраці на глобальному рівні.

Міжнародна торгівля дозволяє країнам отримувати ресурси, яких їм бракує, з інших країн. Наприклад, країни, що не мають великих запасів енергоресурсів, можуть імпортувати нафту або газ, а країни з обмеженими ресурсами виробництва продуктів харчування можуть імпортувати продовольство.

Кожна країна має можливість зосередитися на виробництві тих товарів і послуг, у яких вона має конкурентні переваги, що підвищує загальну ефективність світової економіки. Це дозволяє країнам знизити витрати на виробництво і підвищити якість продукції.

Розширення торгівлі сприяє створенню нових робочих місць, збільшенню податкових надходжень та підвищенню добробуту населення, оскільки розширює вибір товарів та послуг для споживачів. Вільний обіг товарів і послуг стимулює економічне зростання і дозволяє підвищити рівень життя.

Торгівля між країнами сприяє передачі знань та технологій, оскільки країни мають можливість доступу до новітніх розробок та технічних рішень. Це особливо важливо для країн, що розвиваються, які можуть застосовувати нові технології для покращення продуктивності та якості своїх продуктів.

Логістика є невідомою складовою міжнародної торгівлі, вона забезпечує створення та функціонування глобальних ланцюгів постачань, які дозволяють переміщувати товари з місця їх виробництва до кінцевих споживачів по всьому світу. Логістика об'єднує постачальників, виробників, дистриб'юторів і роздрібні мережі в єдину систему, яка сприяє економічній інтеграції.

Завдяки сучасним логістичним рішенням компанії можуть мінімізувати витрати на транспортування, зберігання та обробку товарів. Це дозволяє здешевити продукцію на ринку, підвищуючи її доступність та привабливість для споживачів у різних країнах.

Логістика забезпечує надійність і безперервність постачань товарів на глобальному рівні. Завдяки ефективним транспортним і складським рішенням товари можуть безперешкодно надходити навіть у віддалені регіони та у важкодоступні місця, що особливо важливо під час кризових ситуацій (наприклад, пандемій чи природних катастроф).

Використання новітніх технологій, таких як автоматизовані склади, дозволяє забезпечити високу швидкість і точність у перевезеннях, що знижує ризики втрат і підвищує якість обслуговування. Інформаційні системи в логістиці забезпечують можливість відстеження товарів у режимі реального часу, що допомагає приймати оперативні рішення.

Взаємозалежність міжнародної торгівлі та логістики полягає у зниженні бар'єрів для міжнародної торгівлі. Розвиток логістики спрощує доступ до світових ринків і знижує бар'єри для торгівлі. Логістичні процеси дозволяють країнам швидко адаптуватися до змін у глобальній економіці та політичних умовах, наприклад, змін митних тарифів або політичних санкцій.

Логістика сприяє інтеграції економік різних країн, оскільки забезпечує доступ до ресурсів, матеріалів і товарів, необхідних для внутрішнього виробництва. Це особливо важливо для країн, які не мають всіх ресурсів на своїй території. Таке поєднання торгівлі та логістики створює взаємозалежність між країнами, роблячи їх економіки більш інтегрованими і взаємозалежними.

Міжнародні торговельні договори та митні союзи полегшують доступ до товарів і послуг, а також регулюють стандарти безпеки і якості. Логістичні компанії повинні адаптувати свої операції до міжнародних стандартів, що ускладнює, але водночас і структурує світову торгівлю.

Логістика у світовій економіці виконує підтримуючу та супроводжуючу функцію – обслуговує зовнішню торгівлю, створює та розвиває бізнес середовище держав-учасниць. Економіки сучасних держав здатні ефективно діяти лише в умовах зростаючої динаміки торговельних операцій, шляхом обміну товарами та послугами на внутрішньому та міжнародному ринках. Логістичне забезпечення міжнародної торгівлі – це важливий інструмент формування конкурентних переваг, таких як: висока якість обслуговування, гнучкість, оперативність, надійність, надання альтернативного вибору. Інтеграція України до світового економічного простору прискорила застосування логістичного підходу до вирішення питання підвищення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств на міжнародних торгових ринках. Тому, логістичне забезпечення міжнародної торгівлі – це сучасний інструмент, який допомагає досягати цілей міжнародної торгівлі за рахунок ефективності, оперативності та комплексності управління матеріальними, а також супроводжуваними інформаційними і фінансовими потоками.

Отже, міжнародна торгівля та логістика є невіддільними складовими світової економічної системи, які разом створюють основи для глобальної економічної взаємодії, розширення можливостей і забезпечення економічного зростання. Без ефективної логістики міжнародна торгівля була б значно обмежена, а країни не мали б можливості користуватися перевагами глобалізації та інтеграції.

РОЗДІЛ 2

МОНІТОРИНГ ДІЯЛЬНОСТІ ТОВАРИСТВА З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» ЗА 2022-2023-2024 РОКИ

2.1. Аналіз діяльності ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» на початку повномасштабного вторгнення та введення воєнного стану в Україні

Товариство з обмеженою відповідальністю «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» створене відповідно до чинного законодавства України та здійснює свою діяльність на підставі Конституції України, Цивільного і господарського кодексів України, Закону України «Про товариство з обмеженою та додатковою відповідальністю» та інших актів чинного законодавства України.

ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» утворено 02.07.2019 року та зареєстровано в Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань за адресою м. Чернівці, вул. Чудейська 9.

Код ЄДРПОУ 43085208.

Учасниками товариства є громадяни України: Томчишин Максим Григорович та Томчишин Валентин Григорович.

Статутний капітал товариства складає 8 000 000, 00 (вісім мільйонів) гривень. Органами управління товариства є загальні збори учасників, директор.

Відповідно до Витягу з Єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» здійснює наступні види діяльності:

- 45.20 Технічне обслуговування та ремонт автотransпортних засобів,
- 45.31 Оптова торгівля деталями та приладдям для автотransпортних засобів,
- 45.32 Роздрібна торгівля деталями та приладдям для автотransпортних засобів,
- 45.40 Торгівля мотоциклами, деталями та приладдям до них, технічне обслуговування і ремонт мотоциклів,
- 49.41 Вантажний автомобільний транспорт,

- 49.42 Надання послуг перевезення речей (переїзду),
- 52.10 Складське господарство,
- 52.24 Транспортне оброблення вантажів,
- **52.29 Інша допоміжна діяльність у сфері транспорту,**
- 68.20 Надання в оренду й експлуатацію власного чи орендованого нерухомого майна,
- 77.11 Надання в оренду автомобілів і легкових автотранспортних засобів,
- 77.12 Надання в оренду вантажних автомобілів.

Основним видом діяльності товариства є «Інша допоміжна діяльність у сфері транспорту» (52.29).

ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» є платником податку на додану вартість, індивідуальний податковий номер 430852024122.

Вид господарської діяльності – перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом.

ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» є членом Асоціації міжнародних перевізників України (АСМАП).

Дозволений вид робіт – внутрішні перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів вантажними автомобілями; міжнародні перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів вантажними автомобілями; міжнародні перевезення вантажів вантажними автомобілями (крім перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів).

Як ми зазначали у першому розділі роботи, міжнародна логістика включає в себе логістичні процеси — це певний комплекс операцій, спрямованих на управління рухом товарів, інформації та послуг у ланцюгу постачання. До основних етапів логістичних процесів окрім закупівлі, зберігання, управління запасами та розподілу продукції, входить і транспортування.

Міжнародна логістика передбачає перевезення вантажів різними видами транспорту, включаючи морський, повітряний, залізничний та автомобільний.

Кожен вид транспорту має свої переваги та недоліки, а вибір способу залежить від таких факторів, як характер вантажу, вимоги до часу транспортування, вартість та екологічні проблеми.

Так як ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» є компанією - перевізником, що займається міжнародним перевезенням вантажів автомобільним транспортом, детальніше розглянемо саме основи міжнародної доставки товарів вантажним автомобільним транспортом.

У зовнішній торгівлі міжнародне транспортування вантажів – це переміщення товару з однієї країни в іншу, що також є найважливішою логістичною діяльністю серед усіх видів діяльності, оскільки воно займає третину загальних витрат організації. В підсумку це впливає на кінцеву вартість продукту. Тому, розвиток транспортної інфраструктури вважається критичним саме через зростання залежності суспільства від транспортних мереж.

Ефективна логістика дозволяє оптимізувати витрати, прискорити доставку товарів та послуг, розширити ринки збуту та залучити іноземні інвестиції. Крім того, міжнародні логістичні операції сприяють інтеграції національної економіки у світову торговельну систему, забезпечуючи конкурентоспроможність державина міжнародній арені.

У результаті глобалізації, діджиталізації та розвитку, як міжнародної так і національної торгівлі попит на транспортні послуги значно зріс. Протягом останньої декади перемістився в основному на автомобільний транспорт через його переваги, такі як легка доступність, гнучкість операцій і надійність.

Таким чином, автомобільна логістика вважається одним із найвпливовіших факторів економічного розвитку країни. Автомобільний транспорт найефективніше використовувати для перевезення невеликих вантажів на короткі відстані. Крім того, це важливий вид транспорту на початку та в кінці мультимодального транспортного ланцюга. На відміну від внутрішнього автомобільного перевезення, міжнародне транспортування вантажів має довші терміни доставки та вимагає додаткової підготовки документів перед початком транспортування товарів. У разі міжнародних автомобільних перевезень

найпоширенішим транспортним засобом для переміщення вантажів є вантажний автомобіль.

Міжнародні перевезення, як і будь-які інші транспортно-експедиційні послуги, базуються на низці кроків, яких необхідно дотримуватися, щоб гарантувати час завантаження та доставки. Загалом можна виділити кілька основних етапів міжнародних перевезень, що здійснюються автомобільним транспортом за допомогою логістичної компанії зображено на рисунку 2.1. (Додаток 7):

1) Підготовка товару для транспортування та укладання договору страхування. Після отримання вантажу на території клієнта перевізник готує вантаж до його правильного транспортування. Цей процес полягає у виборі відповідної упаковки згідно типу товару та його правильне розміщення. Це дозволяє мінімізувати можливі збитки під час транспортування. Залежно від ризиків, що покриваються, на страховому ринку розрізняють три основні види страхування вантажів: ICC-A, ICC-B та ICC-C.

2) Експортне митне оформлення та CMR. Товар повинен бути розміщений для митного оформлення перед виїздом з країни, як для перевірки вантажу так і необхідних документів, щоб отримати дозвіл на виїзд.

3) Фаза транспортування. Після підготовки товару та проведення експортного очищення відбувається безпосереднє транспортування товару. Для уникнення перевірок вантажу на кордонах проміжних країн між країнами відправлення і призначення необхідно оформити Carnet TIR (книжку МДП), що мінімізує паперову роботу на кордонах та скорочує час доставки.

4) Прибуття вантажу в країну призначення. Після перетину кордону країни призначення товари повинні бути розміщені на митниці для імпортного очищення, щоб перевірити документацію та за необхідності фізичної перевірки товару. Важливо також враховувати правила кожної країни чи економічної зони, щоб не порушити їхнього законодавства. Якщо необхідна документація товару що транспортується недоступна для оформлення товари будуть утримуватися на

митниці. Після завершення імпортного очищення товар транспортується до місця призначення.

5) Доставка товару в пункт призначення. Після того, як вантаж прибуде в узгоджене місце, перевізник доставляє товар імпортеру або компанії, яка буде відповідати за його розвантаження.

Згідно із чинним законодавством України, щоб суб'єкт господарювання міг займатись міжнародними автомобільними перевезеннями вантажів необхідно отримати ліцензію на здійснення даної діяльності.

Постанова КМУ №1001 від 02.12.2015 року «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом».

Цими Ліцензійними умовами визначається вичерпний перелік документів, що додаються до заяви на отримання ліцензії на право провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, а також встановлюються організаційні, кадрові та технологічні вимоги до матеріально-технічної бази ліцензіата і засобів провадження діяльності, обов'язкові для виконання під час провадження зазначеної діяльності.

Відповідно до пункту 27 вищезазначеної Постанови КМУ, до використання під час провадження господарської діяльності допускаються транспортні засоби, які:

1) зареєстровані відповідно до Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 7 вересня 1998 р. № 1388.

2) є власністю ліцензіата та мають свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу або надані ліцензіату в оренду, кредит, лізинг і мають свідоцтво про реєстрацію та тимчасовий реєстраційний талон, якщо передбачено їх оформлення;

3) пройшли обов'язковий технічний контроль та щодо яких складено протокол перевірки технічного стану транспортного засобу згідно з Порядком проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 30 січня 2012 р. № 137 і технічний стан яких відповідає вимогам експлуатаційної безпечності;

4) внесені до Єдиного державного реєстру юридичних осіб та фізичних осіб - підприємців як засоби провадження господарської діяльності ліцензіата, що відповідають цим Ліцензійним умовам.

Пунктом 28 Постанови КМУ №1001 від 02.12.2015 року передбачено, що використання транспортного засобу одночасно декількома ліцензіатами заборонено.

ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» від початку свого утворення і до сьогодні має чинну Ліцензію видану Державною Україною з службою безпеки на транспорті (УКРТРАНСБЕЗПЕКА) на право здійснення міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом.

Основним документом, який дозволяє виконання комерційних перевезень вантажів або пасажирів по території будь-якої держави іноземним транспортним засобам є «Дозвіл» (дозвіл на виконання міжнародних автомобільних перевезень вантажів / пасажирів по території іноземної держави).

Обмін такими дозвільними документами між державами здійснюється відповідно до положень двосторонніх міжурядових Угод в галузі міжнародних автомобільних перевезень. На сьогоднішній день по міжнародним автомобільним перевезенням вантажів Україна уклала подібні угоди з 44 державами.

Станом на 2022 рік середня облікова кількість працівників на ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» становила 32 осіб, та 45 одиниць автомобільної техніки. Більшість автопарку підприємства складають тягачі із напівпричепами –

рефрижераторами, тобто призначеними для перевезення швидкопсувних товарів та товарів, яким необхідний температурний режим діапазоном від – 30 градусів до + 30 градусів за Цельсієм.

Основним напрямком здійснення автомобільних перевезення для ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» є такі країни, як: Румунія, Болгарія, Македонія, Греція, Туреччина, Іспанія, Італія, Грузія, Вірменія, Азербайджан.

Переважну більшість експорту, який перевозиться за допомогою вантажного автотранспорту товариства займають такі товари як: м'ясо куряче, м'ясо індики, масло, яблука, цибуля, картопля, мед, сухі фрукти, печиво, соя. Можуть перевозитись й інші товари, які не потребують температурного режиму, такі як: брикети, пелети, піддони, дошки, цвяхи та інші.

Щодо імпорту товарів, які перевозяться завдяки ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» найбільш поширеними є: овочі, фрукти, рибні продукти, медичні препарати та ліки та інше.

Варто зазначити, що на завантаженість роботи підприємства та різновид товарів, що експортується чи імпортується впливає декілька факторів, це й сезонність, наприклад збір урожаю яблук в Україні та його швидкий експорт в різні країни, так і період дозрівання фруктів в таких країнах як Греція, Туреччина та їх висока необхідність у реалізації на території України.

З початком повномасштабного вторгнення 24 лютого 2022 року та введення воєнного стану на території України підприємство не зупинило свою роботу, а навпаки переорієнтували на доставку гуманітарних вантажів. Перші місяці 2022 року всі машини були задіяні на завезення в Україну гуманітарної та іншої допомоги. Згодом, коли ситуація в країні трішки стабілізувалась, суб'єкти господарювання – експортери поновили свою діяльність, частина вантажного автомобільного транспорту була залучена для виконання контрактів щодо міжнародної доставки вантажів як з території України так і на територію держави. А інша частина автомобілів продовжувала безкоштовно перевозити гуманітарні вантажі.

2.2. Вплив війни на діяльність ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» в системі логістичних постачань

Російсько-українська війна вкрай негативно вплинула на експорт та імпорту транспортних послуг в Україні. Доцільно буде спочатку проаналізувати зміни в сфері міжнародних логістичних операцій України в умовах війни, методом порівняння динаміки експортно-імпортних потоків в сфері транспортних послуг.

Розглянемо дані діаграми на якій висвітлено зміни обсягів експорту та імпорту транспортних послуг у 2021–2022 року рис. 2.2. (Додаток 8).

Згідно даних обсяг експорту транспортних послуг Україною внаслідок війни скоротився на 44,2%, або 2,35 млрд. доларів США з 5,31 млрд доларів США до 2,96 млрд доларів США.

Така негативна зміна була прямим наслідком повномасштабного вторгнення російської федерації в Україну, що призвело до значних проблеми в сфері поставок вантажів. Зокрема, росія заблокувала український товаропотік Чорним морем (згодом, влітку 2022 році, в рамках «Ініціативи з безпечного транспортування зерна та харчових продуктів з українських портів» морський експорт було частково розблоковано), також обстріли енергетичної та транспортної інфраструктури негативним чином вплинули на автомобільні та залізничні транспортні потоки. Внаслідок відсутності можливості забезпечення безпеки у повітрі, у 2022 році також були введені заборони на польоти над Україною транспортної авіації, що створило нездоланну проблему участі України у міжнародній авіалогістиці, особливо у галузі транспортування та доставки спеціальних та специфічних вантажів.

Можемо детальніше проаналізувати порівняльну динаміку структури експорту окремих видів транспортних послуг Україною у 2021–2022 роках відображена на рис. 2.3. (Додаток 9).

Згідно наведених даних у 2022 р., порівняно до 2021 р., відбулися такі зміни:

- обсяг експорту послуг морського транспорту скоротився на 59%, або 368,7 млн. доларів США, з 642,8 млн. доларів США у 2021 році до 265,1 млн.

доларів США у 2022 році, в першу чергу це було обумовлено морською блокадою портів України зі сторони російської федерації, незважаючи на запуск «зернового коридору» у другій половині 2022 року, даний показник за рік скоротився більше, ніж на половину;

- обсяг експорту послуг повітряного транспорту знизився на 78,4%, або 1354,1 млн. доларів США, з 1728,3 млн. доларів США у 2021 році до 374,1 млн. доларів США у 2022 році, безумовно на це вплинула заборона на польоти цивільної авіації над територією України внаслідок повномасштабного вторгнення рф;

- обсяг експорту послуг залізничного транспорту зменшився на 67,1%, або 297,1 млн. доларів США, з 442,6 млн. доларів США у 2021 році до 145,4 млн. доларів США у 2022 році;

- обсяг експорту послуг автомобільного транспорту зріс на 1,5%, або 5,9 млн. доларів США, з 400,8 млн. доларів США у 2021 році до 406,7 млн. доларів США у 2022 році, це було обумовлено тим що транспортно-логістична інфраструктура в сфері автомобільного транспорту була пошкоджена найменше.

Також, графічно проаналізуємо динаміку структури імпорту окремих видів транспортних послуг Україною у 2021–2022 рр. , що зображено на рисунку 2.4 (Додаток 10). Згідно даних Державної статистичної служби України відбулися наступні зміни у перший рік російсько-української війни:

- обсяг імпорту послуг морського транспорту скоротився на 28,3 %, або 164,9 млн. доларів США, з 581,9 млн. доларів США у 2021 році до 417 млн. доларів США у 2022 році;

- обсяг імпорту послуг повітряного транспорту зменшився на 68,2%, або 367,8 млн. доларів США, з 539,2 млн. доларів США у 2021 році до 171,4 млн. доларів США у 2022 році;

- обсяг імпорту послуг залізничного транспорту знизився на 58,4%, або 163,9 млн. доларів США, з 280,7 млн. доларів США у 2021 році до 116,8 млн. доларів США у 2022 році;

– обсяг імпорту послуг автомобільного транспорту майже не змінився в порівнянні із 2021 роком.

Таким чином, аналіз вищезазначених даних показує, що автомобільний транспорт в час війни є найбільш стійкішим до змін та залишається затребуваним для здійснення логістичних експортно – імпортних операцій в Україні.

У період війни важливість автомобільного транспорту підвищилась, оскільки він надає змогу здійснювати, як імпортні так і експортні операції. У вересні 2022 року автомобілями до України було доставлено 1 млн. т. вантажів, що складає 54% від загального імпорту товарів.

Побачивши і зрозумівши важливість та навантаження вантажного автомобільного перевезення, Урядом України, а саме Міністерством інфраструктури України були запроваджені зміни щодо полегшення отримання ліцензії на перевезення, відповідно, скасували необхідність підтвердження трирічного досвіду роботи, також скасували подачу документів про наявність матеріально-технічної бази та наявність договорів. Термін розгляду заявки на отримання ліцензії за новою процедурою скоротили з 10 днів до 1–3 днів. Ліцензії на період дії воєнного стану в Україні оформлюються в електронному вигляді та оприлюднюються на порталі електронних сервісів Державної служби безпеки на транспорті.

Спрощення процедури стосувалось отримання ліцензій на:

- внутрішні перевезення пасажирів автобусами;
- внутрішні перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів вантажними автомобілями;
- міжнародні перевезення пасажирів автобусами;
- міжнародні перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів вантажними автомобілями;
- міжнародні перевезення вантажів вантажними автомобілями (крім перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів).

Як наслідок, протягом першого року в 10 разів зросла кількість виданих ліцензій на міжнародні вантажні перевезення автомобільним транспортом.

Ще одним поштовхом для розвитку міжнародних автомобільних перевезень став прийнятий Верховною Радою України Закон, який передбачав ввезення автомобільних засобів в Україну без сплати митних платежів так зване, «нульове розмитнення», який діяв у період з 01 квітня по 01 липня 2022 року. Цей нормативно правовий акт дав можливість і ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» розширити свій парк автомобільної вантажної техніки.

Також вагоме навантаження та попит на автомобільні вантажні перевезення дала прийнята КМУ Постанова № 236 від 09.03.2022р., «Деякі питання митного оформлення окремих товарів, що ввозяться на митну територію України у період дії воєнного стану», яка передбачала, що митне оформлення певних товарів, здійснюється без застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності (крім державного експортного контролю). А також, що державна митна служба чи визначений нею митний орган можуть здійснювати відстрочення сплати митних платежів під час ввезення на митну територію України товарів за переліком згідно з додатком до цієї постанови на підставі письмової заяви платника податків, поданої одночасно з митною декларацією.

Загалом, збільшився обсяг імпорту, відповідно, такі зміни позитивно вплинули на міжнародні вантажні автомобільні перевезення, зокрема й для ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК», збільшилась необхідність на розширення свого шатного розпису та автомобільної техніки. На початку 2023 року середня облікова кількість працівників товариства становила 45 осіб, та 52 одиниці авто техніки, що на 13 осіб та 7 одиниць автомобільної техніки більше за попередній рік. Станом на 1-ше вересня 2024 року середня облікова кількість працівників становить 53 особи, а одиниць автомобільної техніки 53, як ми бачимо, в порівнянні із попереднім 2023 роком, кількість працівників збільшилась на 8 осіб, проте, кількість автомобільної техніки майже не змінилась.

Дане розширення діяльності підприємства також позитивно вплинуло на податкову систему України, адже збільшились податкові надходження до місцевого та державного бюджету України.

Як ми можемо бачити із податкової декларації ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» за 2022 рік сума доходу від будь-якої діяльності (за вирахуванням непрямих податків), визначений за правилами бухгалтерського обліку становила 51 382 801 гривень. (Фінансова звітність за 2022 рік додається – Додаток 11) В порівнянні із аналогічним періодом попереднього року, а саме 2021 роком дана сума становила 33 089 080 гривень, що на 18 293 721 гривні більше. Таким чином, можна зазначити, що обсяг діяльності підприємства у 2022 році у грошовому еквіваленті загалом збільшився майже на 50 %.

За 2023 рік сума доходу ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» від будь-якої діяльності (за вирахуванням непрямих податків), визначений за правилами бухгалтерського обліку становила 64 733 378 гривень, в порівнянні із 2022 роком ця сума зросла на 13 350 577 гривень, що також, вказує на збільшення обсягів діяльності та відповідно збільшення кількості працівників у штатті та автомобільної техніки. (фінансова звітність за 2023 р. – додається – Додаток 12).

У 2022 році відбулось підписання «Угоди між Україною та Європейським Союзом про вантажні перевезення автомобільним транспортом» так званий «транспортний безвіз», що передбачало для українських перевізників скасування дозволів на здійснення вантажного перевезення до тієї чи іншої країни та надало можливість безперешкодного двостороннього вантажного перевезення між країнами ЄС та Україною.

Додатковим фактором у розвитку міжнародних вантажних автомобільних перевезень є отримання Україною у 2023 році додаткових 100 базових квот, і таким чином збільшить їх кількість на 27%, тобто в підсумку отримано 475 квот. За допомогою цих квот українські компанії зможуть продовжити безперешкодно перевозити вантажі автомобільним транспортом територіями країн-учасниць системи багатосторонньої квоти дозволів Європейської Конференції Міністрів Транспорту (ЄКМТ).

Розширення квот та підписання «Угоди між Україною та Європейським Союзом про вантажні перевезення автомобільним транспортом» («транспортний безвіз») дозволяє суттєво полегшити українським водіям проходження кордонів

та розширити географію транспортування товарів, як на двосторонній основі так і за рахунок транзитних перевезень до 27 європейських країн.

За результатами дії «транспортного безвізу» відбулось збільшення обсягів товарів, що перетнули державний кордон. Так, за липень – вересень 2022 року у порівнянні з квітнем – червнем 2022 року фізичний обсяг експорту вантажів збільшився на 54%, а імпорту – на 67%, у грошовому вимірі експорт вантажів збільшився на 3,3%, а імпорт – на 38%.

У зв'язку із зростанням частки вантажних автомобільних перевезень на ринку логістики значне навантаження отримали пункти пропуску через державний кордон України, особливо на кордоні із Польщею та Румунією, через які традиційно проходять транспортні маршрути українських перевізників, та на які припадає найбільший відсоток обсягу експорту та імпорту товарів, що доставляються за допомогою автомобільної техніки через блокування агресором українських морських транспортних шляхів – портів.

Звичайно, тривалі черги перед пунктами пропуску негативно впливали на роботу ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК», адже це простій техніки, а також водіїв, які змушені були 5-7 діб перебувати у авто перед заїздом на пункт пропуску. Так як вже зазначалось, переважна більшість автомобільних засобів ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» є рефрижератори, у яких перевозять вантаж під температурним режимом, тому такі черги негативно впливали на швидкість та збільшували вартість доставки – фрахту.

Міністерство інфраструктури України, Державна прикордонна служба України та Державна митна служба України презентували перевізникам проєкт «Електронна черга перетину кордону» на прикордонних автомобільних пунктах пропуску. Проєкт реалізували за участі Міністерства цифровізації, а електронну чергу на кордоні запустили із жовтня 2022 року.

Запропонована система дозволить перевізникам попередньо записатись і приїхати на пункт пропуску у заздалегідь призначений час. Зареєструватись в електронній черзі можна через спеціальний сайт.

Електронна черга для вантажівок інтегрована з базами даних Митниці та Прикордонної Служби. Це потрібно, зокрема, щоб виділити окремі авто в пріоритетну чергу. Йдеться про автомобілі, які везуть продукти, які швидко псуються. Вони перераховані в Українській класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності – групи товарів з 1 до 24. Що саме їде на кордон у кожній автівці система буде дізнаватись з митної декларації.

«Електронна черга перетину кордону» абсолютно безкоштовна. При цьому заїжджати до сервісної зони водіям необов'язково. Де і як очікувати проїзду через кордон перевізник обиратиме самостійно, а система сповіщає автоматично телефоном, коли саме час під'їжджати до пункту пропуску. Якщо рух черги затримуватиметься чи пришвидшуватиметься, то водій також отримуватиме сповіщення заздалегідь.

Дані нововведення позитивно вплинули на всіх автомобільних перевізників, адже знаючи попередній час перетину кордону, фірма перевізник може використати його наприклад для огляду та ремонту транспортного засобу, а водії отримують додатковий час відпочинку перед виїздом закордон.

Для ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» «Єчерга» надала ще більше переваг, адже територіально товариство розміщене у с. Рідківці, Чернівецького району Чернівецької області і відповідно, час доїзду до КПП «Порубне – Сірет», основного пункту пропуску для товариства, становить близько однієї години.

Війна також вплинула на логістичні маршрути доставки товарів, через закриття морських портів, відповідно й маршрути для автомобільних перевізників змінились. Для ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» основна частина перевезення вантажів прямувала до порту Констанца (Румунія), де надалі товар перевантажувався та прямував морськими шляхами у треті країни.

Таким чином, розширення співпраці між Україною та ЄС через підписання угод та збільшення квот дозволяє виділити декілька аспектів щодо можливого розвитку вантажних перевезень автомобільним транспортом при здійсненні зовнішніх операцій в майбутньому:

- 1) збільшення кількості автоперевізників, які здійснюватимуть транспортування вантажів в напрямку Євросоюзу;
- 2) збільшення товарообігу між ЄС та Україною;
- 3) розширення номенклатури товарів, що можуть перевозитися вантажним автомобільним транспортом;
- 4) збереження та розширення ланцюгів постачання товарів між Україною і країнами учасниками ЄКМТ;
- 5) залучення українських логістичних компаній до транзитних перевезень автомобільним транспортом та транспортування вантажів інших країн.

У зв'язку із війною зменшилась можливість морських та залізничних шляхів забезпечувати необхідний обсяг імпорту та експорту в Україні, як наслідок в 10 разів зросла кількість виданих ліцензій на міжнародні вантажні перевезення автомобільним транспортом. Загалом можна стверджувати, що частка вантажних автомобільних перевезень на ринку буде зростати і в наступних роках.

2.3. Зростання ризиків у логістичних процесах під час війни на прикладі ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК»

Перевезення вантажів автомобільним транспортом в міжнародному сполученні є достатньо складним логістичним процесом, який можна представити у вигляді багатоетапної технологічної схеми. Відомо, що реалізації кожного етапу вказаної схеми пов'язана із великою кількістю непередбачуваних обставин та випадкових факторів.

Таким чином, в процесі міжнародного перевезення виникає низка ризиків, що додають невизначеності у розрахунку нормативної тривалості та вартості доставки вантажу.

Варто зазначити, що навіть не враховуючи таких обставин як війна та бойові дії, такий логістичний процес як, міжнародні вантажні автомобільні перевезення має свій сталий комплекс ризиків, а в час війни такі ризики особливо загострюються та з'являються нові виклики для всіх учасників логістичного процесу. Зокрема й для фірм – міжнародних автомобільних перевізників.

Основні ризики у логістичних процесах під час війни включають наступні аспекти:

- Фізична безпека.
- Перебої в роботі транспорту.
- Дефіцит ресурсів і зростання витрат.
- Фінансові ризики та страхування.
- Кіберзагрози.
- Персональний ризик і нестача кадрів.

Детальніше вищезазначені ризики зображені на рисунку 2.5 (Додаток 11).

Узагальнена схема доставки вантажу автомобільним транспортом в міжнародному сполученні складається з наступних етапів:

- підготовка вантажу до перевезення;
- пошук та вибір підрядника для здійснення автомобільного перевезення;
- подача транспортного засобу під завантаження;
- підготовка товаросупровідної та транспортної документації;
- завантаження, розміщення, закріплення вантажу;
- митне оформлення вантажу в країні відправника;
- перевезення вантажу по території країни експортера до пункту перетину кордону;
- проходження прикордонного контролю;
- перевезення вантажу по території країни призначення (транзитних країн) до місця виконання митного очищення;
- перевезення вантажу до пункту призначення;
- розвантаження транспортного засобу.

Варто зазначити, що на кожному цьому етапі існують свої ризики, наприклад на етапі підготовки вантажу, факторами ризику можуть виступати відсутність або вибір невірної тари для вантажу, використання пошкодженої тари чи інше. Фаза пошуку якісної транспортної компанії та подачі авто на завантаження включає в себе ризик несвоєчасної подачі авто, або невідповідності транспортного засобу вимогам замовника, або й взагалі відмови від завантаження,

та невиконання ними договірних зобов'язань. Ризик наявності помилок, неточностей або відсутності необхідних даних в товаро-транспортній документації може викликати значні затримки перевезення, особливо при петерині державного кордону, або й взагалі поставити під сумнів його здійснення.

Окремо слід відзначити ризики, що пов'язані з діями або бездіяльністю водія автомобіля. Законодавством України встановлено, що водій несе відповідальність за розміщення та кріплення вантажу в межах транспортного засобу, а також зобов'язаний контролювати процес завантаження – розвантаження автомобіля. Також водій під час перевезення зобов'язаний контролювати та дотримуватись температурного режиму перевезення швидкопсувних товарів.

Ризики в процесі перевезення можуть наступати за таких причин: дорожньо-транспортні пригоди, що можуть призвести до пошкодження вантажу, протиправні дії третіх осіб, що призвели до викрадення вантажу під час перевезення, невиконання термінів доставки вантажу внаслідок форс-мажорних обставин або дорожніх умов. Факторами ризику в такому випадку можуть виступати несприятливі погодні умови, небезпечні дорожні умови та нестабільне становище в конкретному регіоні через який проходить маршрут перевезення, несправність окремих технічних систем транспортного засобу. Крім того, під час автомобільного перевезення мають місце зупинки, що пов'язані із харчуванням чи регламентованим, відповідно до ЄСТР відпочинком водія в дорозі. Відповідно до міжнародних вимог та рекомендацій, тривала зупинка чи стоянка транспортного засобу з вантажем має відбуватись на сертифікованих TIR- паркінгах обладнаних засобами відеоспостереження на працівниками охорони.

Підсумовуючи дані етапи перевезення слід зазначити, що згідно міжнародного та національного законодавства відповідальність за збереження вантажу з моменту прийняття його до перевезення та до видачі одержувачу лежить саме на перевізнику, якщо він не доведе, що втрата, нестача, чи пошкодження вантажу трапились внаслідок обставин, яким перевізник не міг запобігти та усунення яких від нього не залежало.

Щодо ризиків, що виникли під час війни для ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» можна виокремити декілька чинників.

Одним з таких чинників була оголошена мобілізація у зв'язку із повномасштабним вторгненням та введенням воєнного стану в Україні, частина працівників були призвані до лав Збройних Сил України по мобілізації, частина працівників вступили до ЗСУ добровольцями. Товариству довелося шукати нових працівників на роботу, щоб не зупинятись. У 2022 року ще не було запущено механізму бронювання співробітників та встановлення чітких вимог для цього для приватного сектору бізнесу. Також, на прохання військових частин, певна кількість транспортних засобів залучалась для допомоги у перевезенні всього необхідного для військових формувань ЗСУ. Частина транспортних засобів була передана в якості благодійної допомоги для ЗСУ.

З початком 2024 року з'явився новий ризик для більшості компаній перевізників, зокрема й для ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» - це дефіцит кадрів, а саме водіїв. Мобілізаційні заходи з кожним роком посилювалися, збільшилась кількість як легальної так і нелегальної еміграції людей з України, в більшості працездатного віку. Також почастишали випадки затримок водіїв на мобільних блокпостах та й взагалі зняття їх із вантажних автомобілів з метою мобілізації до ЗСУ. У зв'язку із такою ситуацією, певна кількість осіб звільнялася із транспортних компаній, тому надалі було важко знайти якісні та робочі кадри.

Водії, які здійснюють міжнародні перевезення пасажирів і вантажів – це єдина категорія громадян, які мають законне право перетинати державний кордон. При великому дефіциті водіїв-міжнародників у всьому світі (за оцінками Міжнародного союзу автомобільного транспорту в 2023 році було не заповнено понад 3.0 млн. робочих місць водіїв комерційного транспорту, а за прогнозами в ряді країн до 2026 року будуть пустувати 50 % робочих місць водія), за умов відсутності бронювання, тиску на водіїв з боку ТЦК СП, роботодавець не може гарантувати повернення в Україну водія після перетину кордону для виконання рейсу.

Дефіцит водіїв є дуже значним та впливовим ризиком для автомобільних перевізників, адже транспорт простоює, терміни дій різного роду страхування та щорічної обов'язкової сертифікації спливають, подібні заходи дають чинять значний фінансовий тиск на транспортні компанії, що може призвести до вимушеної зупинки транспортних засобів та зупинки діяльності загалом.

Варто взяти до уваги, що майже половина міжнародних перевізників є малими та середніми підприємствами, які мають менше 10 транспортних засобів і тільки 2,5% - 50 і більше транспортних засобів. Всі вони незалежно від кількості транспортних засобів, виконують свою долю завдань для транспортного забезпечення економіки держави. Відповідно до реєстраційних даних АсМАП України – майже половина з учасників Асоціації – фізичні особи – підприємці, які не мають права бронювати персонал.

Як зазначалося в попереднього розділі, за 2022 рік у 10 разів збільшилась кількість виданих ліцензій на право зайняття міжнародними автомобільними вантажними перевезеннями, що звичайно й призвело до збільшення кількості суб'єктів господарювання – перевізників. Висока конкуренція в даній галузі призвела до зменшення вартості перевезення, в більшій мірі, на перевезення експортного вантажу, на імпорту доставку фрахти практично не змінились, а в деякій мірі вирости.

Військові дії ускладнили доступ до морських портів та повністю зупинили авіасполучення, що негативно позначилося на експортних можливостях країни, єдиним шляхом залишались автомобільні міжнародні пункти перетину кордону, які зі зрозумілих причин не могли справитись із пропускним навантаженням. Тому утворились черги із вантажних автомобілів тривалістю 7-10 діб, що дуже негативно вплинуло на час доставки вантажу та компанії перевізники, зокрема й на ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК», водії змушені більшу частину перевезення у транспортних засобах стоячи у черзі перед заїдом міжнародний пункт перетину кордону.

Якщо із вищезазначеною проблемою Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України знайшло вихід, запровадивши електронну

чергу для вантажних автомобілів «Є чергу», то пізніше з'явилися нові непередбачувані обставини, а саме блокада українсько-польського кордону яка почалася 6 листопада 2023 року і тривала до 29 квітня 2024 року.

Вимоги перевізників і фермерів різняться. Одна з основних вимог перших — повернення дозволів на вантажоперевезення в межах ЄС для українських транспортних компаній. Йдеться про зупинку так званого транспортного безвізу, який впровадили в червні 2022-го. Раніше українські транспортні компанії мали отримувати дозволи на вантажні перевезення в Євросоюзі, а отже складали меншу конкуренцію перевізникам з Польщі. Тому у вимогах поляків йдеться про кількість у 200 тисяч дозволів на рік для України. Також, польські перевізники вимагають виключити їхні вантажівки з «Є черги» для порожніх автомобілів, що повертаються з України.

Польські фермери більше звертаються до уряду країни — зокрема, вимагають ввести дотації на закупівлю кукурудзи та не підвищувати сільськогосподарський податок. Проте, їхня блокада кордону — це й продовження протесту проти українського збіжжя, яке транспортувалося в ЄС «шляхами солідарності» після того, як РФ заблокувала український експорт зерна Чорним морем.

Після того, як стало відомо про випадки смерті українських водіїв, які були заблоковані на кордонах, Україна відправила польському МЗС офіційну ноту та почала організовувати евакуацію водіїв та ініціювала створення моніторингової групи з боку Євросоюзу, яка мала фіксувати вільний пропуск гуманітарної допомоги та умови, в яких перебувають водії в черзі.

Фактично блокада спричинила загальне порушення логістики не тільки сільськогосподарського сектору, а й усієї економіки. Загальні збитки за різними оцінками становлять понад 24,8 млн. євро.

На території Словаччини перевізники 21 листопада 2023 року теж блокували вантажівки, які їдуть через єдиний пропускний пункт з Україною «Вишне Немецке-Ужгород». У такий спосіб словаки підтримують польських

колег, які блокують кордон з Україною, вимагаючи скасування лібералізації правил ЄС для українських перевізників.

Для української економіки блокади кордонів мали дуже негативний вплив, адже частина українських підприємств, що займаються експортом товарів, почали перебудовувати логістичні шляхи, або змінювати вантажність автівок, якими постачали продукцію в ЄС. Волонтери та бізнес скаржився, що їхні товари тижнями стоять на кордоні, що паралізує роботу й впливає на постачання навіть для військових ЗСУ.

Зрозуміло, що дані блокади негативно вплинули й на ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК», адже, щоб доставити вантаж з України в такі країни як Італія, Іспанія та інші, традиційний маршрут доставки товарів пролягав через кордон із Польщею, тепер потрібно було змінювати, й їхати довшим та важчим маршрутом, а саме через Румунію.

На цьому прикладі можна побачити наскільки багато ризиків є у такому виді доставки товарів як міжнародні вантажні автомобільні перевезення.

Як зазначалось у першому розділі, на міжнародну логістику та й загалом на міжнародну торгівлю великий вплив мають форми національних заходів, які вводяться країнами окреми чи союзною організацією, наприклад Європейським Союзом. Їх можна розділити на ті, що перешкоджають небажаному імпорту та такі, що сприяють експорту національної продукції.

Серед обмежувальних заходів найбільше поширення має форма антидемпінгової практики - введення спеціального імпортного мита, покликаного нейтралізувати факт доведеного демпінгу (поставки товарів нижче ціни на внутрішньому ринку країни – експортера, або навіть нижче витрат їх виробництва).

Серед тих заходів, що сприяють розширенню міжнародної торгівлі є так звані «торгові безвізи» - скасування мит та обмеження на імпорт певних товарів.

У середині травня Європейська рада продовжила режим, який призупинив мита та квоти на імпорт до ЄС української продукції до червня 2025 року. Цей режим «автономних торговельних заходів» для підтримки української економіки

запрацював у червні 2022 року, а у 2023 його продовжили – з поправкою на тимчасову заборону імпорту української пшениці, кукурудзи, сої та соняшника до п'яти країн на східному кордоні ЄС. Однак цього разу оновлена угода передбачає можливість спільних обмежень на імпорт окремих товарів з України.

Для низки товарів запровадили механізм «екстреного гальмування» імпорту, - для захисту фермерів ЄС режим лібералізації торгівлі «чутливими» аграрними продуктами можуть терміново зупинити. Йдеться про м'ясо птиці, яйця, цукор, овес, крупи, кукурудзу та мед. Якщо імпорт цих продуктів перевищить середній обсяг імпорту, зареєстрований у другій половині 2021 року, а також упродовж 2022 і 2023 років, митні тарифи переглянуть впродовж двох тижнів.

У цьому переліку немає української пшениці, експорт якої до ЄС у ЗМІ називали причиною фермерських протестів та блокування кордону у Польщі. Проте рішення Євроради передбачає посилення чинного моніторингу. І якщо на ринку ЄС чи ринках однієї або кількох країн Євросоюзу виникнуть значні збої через український імпорт, наприклад тієї ж пшениці, Єврокомісія зможе швидко відреагувати і вжити будь-яких заходів.

Під час війни декілька разів було запроваджено обмеження на імпорт товарів з України Європейським Союзом з метою захисту своїх виробників від конкуренції та низьких цін. Такі дії теж є ризиками у логістичних процесах. Конкретними наслідками для України є зниження експортних доходів, блокування доступу до одного з ключових ринків зменшує валютні надходження та ускладнює економічний розвиток. Також виникає необхідність у перебудові ланцюгів поставок, українські виробники змушені шукати нові ринки збуту, що може бути складним через логістичні та геополітичні виклики.

Обмеження імпорту або експорту мають серйозний вплив на діяльність автомобільних вантажних перевізників. Ці впливи можуть бути як прямими, так і опосередкованими.

До прямих впливів можемо віднести такі як:

- Зменшення обсягів перевезень. Якщо обмеження стосуються основних категорій товарів, які перевозить компанія наприклад, сільськогосподарської продукції, попит на її послуги скорочується. Це може призводити до недовантаження транспорту, простоїв і втрат доходів.

- Зміна маршрутів. Перевізники змушені прокладати нові маршрути до інших ринків, що може збільшувати витрати на пальне, обслуговування та логістику. Наприклад, замість перевезення товарів до ЄС компанія може почати транспортувати їх до Туреччини чи країн Близького Сходу, що часто вимагає перетину складніших маршрутів.

- Додаткові адміністративні витрати. Обмеження можуть вимагати додаткових митних процедур, оформлення нових документів або отримання спеціальних дозволів, що збільшує навантаження на адміністрацію перевізника.

До опосередкованих впливів можна віднести такі як:

- зростання конкуренції, унаслідок зменшення обсягів перевезень на певних ринках конкуренція між перевізниками зростає. Це може знизити вартість транспортних послуг і вплинути на рентабельність.

- коливання цін на пальне та ресурси, обмеження експорту або імпорту можуть впливати на ринки пального та запасних частин, створюючи дефіцит і підвищення цін, що збільшує витрати перевізників.

- зниження довіри клієнтів, нестабільність у торгівлі та логістиці може знизити довіру клієнтів, що підвищує ризик втрати довгострокових контрактів.

Таким чином, транспортні послуги в міжнародному сполученні є однією із важливих складових економічного розвитку. Від ефективності організації міжнародних перевезень залежить не тільки економічний результат функціонування окремої транспортної компанії, а й показники зовнішньоекономічної діяльності галузей та країни в цілому.

Висновки до розділу 2

Товариство з обмеженою відповідальністю «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» є компанією, що займається міжнародними вантажними автомобільними перевезеннями. Станом на 2024 рік має у користуванні 53 одиниці автомобільної

техніки, середньо облікова кількість працівників станом на 01.09.2024р., становить 53 особи. Більшість автопарку підприємства складають тягачі із напівпричепами – рефрижераторами, тобто призначеними для перевезення швидкопсувних товарів та товарів, яким необхідний температурний режим діапазоном від – 30 градусів до + 30 градусів за Цельсієм.

Основним напрямком здійснення автомобільних перевезення для ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» є такі країни, як: Румунія, Болгарія, Македонія, Греція, Туреччина, Іспанія, Італія, Грузія, Вірменія, Азербайджан.

Переважну більшість експорту, який перевозиться за допомогою вантажного автотранспорту товариства займають такі товари як: м'ясо куряче, м'ясо індики, масло, яблука, цибуля, картопля, мед, сухі фрукти, печиво, соя. Можуть перевозитись й інші товари, які не потребують температурного режиму, такі як: брикети, пелети, піддони, дошки, цвяхи та інші. Щодо імпорту товарів, які перевозяться завдяки ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» найбільш поширеними є: овочі, фрукти, рибні продукти, медичні препарати та ліки та інше.

Під час війни логістичні процеси стають значно складнішими через зростання ризиків, що впливають на всі етапи ланцюга постачання.

Порушення логістичних ланцюгів, пошкодження морської транспортної інфраструктури та закриття повітряного простору спричинили різке скорочення обсягів перевезень. Водночас, військові дії ускладнили доступ до морських портів, що негативно позначилося на експортних можливостях країни. Крім того, додаткові витрати на логістику та страхування вантажів призвели до зростання вартості транспортних послуг як для експортерів, так і для імпортерів.

Щодо впливу війни на діяльність ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» можна зазначити, як позитивні сторони у розвитку підприємства, так і негативні. До позитивних сторін можна віднести, підписання у 2022 році «Угоди між Україною та Європейським Союзом про вантажні перевезення автомобільним транспортом» так званий «транспортний безвіз», що передбачало для українських перевізників скасування дозволів на здійснення вантажного перевезення до тієї чи іншої країни

та надало можливість безперешкодного двостороннього вантажного перевезення між країнами ЄС та Україною.

Розширення квот та підписання «Угоди між Україною та Європейським Союзом про вантажні перевезення автомобільним транспортом» («транспортний безвіз») дозволяє суттєво полегшити українським водіям проходження кордонів та розширити географію транспортування товарів, як на двосторонній основі так і за рахунок транзитних перевезень до 27 європейських країн.

Також позитивний вплив загалом на торгівлю України із країнами ЄС мало запровадження «торговельного безвізу», що дало можливість українським експортерам постачати свою продукцію на ринки ЄС без врахування мит, що у свою чергу, створило великий попит на міжнародні автомобільні перевезення.

Для ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» «Єчерга» запроваджена під час війни надала ще більше переваг, адже територіально товариство розміщене у с. Рідківці, Чернівецького району Чернівецької області і відповідно, час доїзду до КПП «Порубне – Сірет», основного міжнародного пункту пропуску для транспортних шляхів товариства, становить близько однієї години, що дає можливість уникати простою водіїв та транспорту в чергах.

Водночас, варто зазначити, що перевезення вантажів автомобільним транспортом в міжнародному сполученні є достатньо складним логістичним процесом, який можна представити у вигляді багатоетапної технологічної схеми. Відомо, що реалізації кожного етапу вказаної схеми пов'язана із великою кількістю непередбачуваних обставин та випадкових факторів. А у час війни такі ризики особливо загострюються та з'являються нові виклики для всіх учасників логістичного процесу. Зокрема й для фірм – міжнародних автомобільних перевізників.

Для діяльності ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» одним із викликів під час повномасштабної війни стала оголошена мобілізація, товариству довелось шукати нових працівників на роботу, щоб не зупинятись. У 2022 року ще не було запущено механізму бронювання співробітників та встановлення чітких вимог для цього для приватного сектору бізнесу. Також, на прохання військових частин,

певна кількість транспортних засобів залучалась для допомоги у перевезенні всього необхідного для військових формувань ЗСУ.

З початком 2024 року з'явився новий ризик для більшості компаній перевізників, зокрема й для ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» - це дефіцит кадрів, а саме водіїв. Нестача водіїв є дуже значний та впливовий ризик для автомобільних перевізників, адже транспорт простоює, терміни дій різного роду страхування та щорічної обов'язкової сертифікації спливають, подібні заходи дають чинять значний фінансовий тиск на транспортні компанії.

Як зазначалося в попереднього розділі, за 2022 рік у 10 разів збільшилась кількість виданих ліцензій на право зайняття міжнародними автомобільними вантажними перевезеннями, що звичайно й призвело до збільшення кількості суб'єктів господарювання – перевізників. Висока конкуренція в даній галузі призвела до зменшення вартості перевезення, в більшій мірі, на перевезення експортного вантажу, на імпорту доставку фрахти практично не змінились, а в деякій мірі вирости.

Одним із ризиків транспортних перевезень для ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» стало блокування кордонів з боку Польщі та Словаччини, а також утворення довготривалих черг вантажних автомобілів перед міжнародним пунктом перетину кордону, що призводило до довготривалого простою водіїв та транспортних засобів, таким чином впливаючи на терміни доставки вантажів та їх вартість.

Отже, в процесі міжнародного перевезення виникає низка ризиків, що додають невизначеності у розрахунку нормативної тривалості та вартості доставки вантажу. Обмеження імпорту або експорту мають серйозний вплив на діяльність автомобільних вантажних перевізників. У зв'язку із чим, для перевізників стає необхідністю пошук можливостей для адаптації, наприклад компанії можуть пропонувати додаткові послуги, (складське зберігання або мультимодальні перевезення). Перевізники можуть перенаправити свою діяльність на нові ринки з меншими обмеженнями, що допоможе зменшити залежність від зон із високими ризиками.

РОЗДІЛ 3

ВПЛИВ ВІЙНИ НА МІЖНАРОДНУ ТОРГІВЛЮ ТА ЛОГІСТИЧНІ ПРОЦЕСИ

3.1. Зміна світових торгових шляхів через військові конфлікти

Міжнародна торгівля, як форма міжнародних економічних відносин, є складною системою комунікаційних зв'язків між господарюючими суб'єктами різних держав з приводу обміну товарами та послугами, державами, а також міжнародними організаціями, що регулюють ці відносини. Основними формами комунікацій між суб'єктами міжнародної торгівлі є спеціальні міжнародні регламенти: договори, угоди, акти та інші норми міжнародного права.

Бурхливий розвиток глобалізації, зростання обсягів міжнародної торгівлі у середині XX століття, поява нових форм і методів торгівлі зумовили формування системи регулювання міжнародного обміну товарами та послугами як сукупності взаємопов'язаних принципів, норм, правил і процедур впливу на формування регіональних і товарних структур експорту та імпорту за допомогою політичних, економічних, фінансових, правових та адміністративних інструментів.

Із збільшенням обсягів міжнародної торгівлі зростає і кількість торговельних конфліктів, різних за характером та напругою у відносинах між учасниками торгівлі – від суперечливих ситуацій до торговельних воєн. Н. В. Безрукова та М. В. Василенко називають чотири стадії розвитку торговельних конфліктів:

- суперечлива ситуація у торгівлі – поява протиріччя та відповідно та деяка напруга у відносинах між країнами, яка не створює погіршення умов торгівлі і не завдає матеріальних втрат учасникам;
- торговельна суперечка – напруга у торговельних відносинах, яка пов'язана із матеріальними втратами та погіршенням умов торгівлі і спричинена заходами, заподіяними однією країною;

– торговельний конфлікт – високий рівень напруги у відносинах, пов’язаний з матеріальними втратами, спричиненими заходами, що заподіяні обома сторонами одна одній;

– торговельна війна – найвищий ступінь напруги у відносинах між країнами, пов’язаний з використанням інтенсивних заборонних заходів торговельної політики, що можуть призвести до великих матеріальних втрат країни, проти якої вони були заподіяні

Зміна світових торгових шляхів через військові конфлікти є одним із ключових факторів, які впливають на глобальну економіку. Військові конфлікти змінюють доступність певних регіонів, створюють ризики для транспортної інфраструктури та призводять до змін у попиті й пропозиції на міжнародних ринках.

Загалом, незважаючи на блокади кордонів та протести фермерів Польща залишається торговельним партнером №1 для України, але експорт українських товарів до Польщі у першому кварталі цього року знизився на понад третину, якщо порівнювати із 2023 роком. За даними Державної служби статистики, у перші два місяці цього року головними напрямками українського експорту до ЄС були: Польща, Іспанія, Румунія, Німеччина, Італія та Нідерланди. (Додаток 13).

Основні наслідки військових конфліктів для світової торгівлі:

1. Закриття критичних транспортних маршрутів

У разі конфліктів у регіонах, через які проходять важливі торгові шляхи (наприклад, Суецький канал, Ормузька протока або Чорне море), світова торгівля стикається з серйозними проблемами. Закриття або ускладнення доступу до цих маршрутів змушує компанії шукати альтернативи, що може підвищувати витрати на транспортування.

Як зазначалося у попередніх розділах, сучасний конфлікт в Україні вплинув на обмеження на транспортування через Чорне море та перебої з експортом зерна, що у свою чергу, вплинуло на глобальні ринки продовольства, зокрема в країнах Африки та Близького Сходу.

Суецький канал є одним із найважливіших морських шляхів, який з'єднує Середземне та Червоне моря. Через нього проходить приблизно 12% світової торгівлі, включаючи нафту, газ і контейнери з товарами.

Конфлікти, які впливали на міжнародну торгівлю, наприклад, Арабсько-ізраїльські війни (1956, 1967). Суецький канал був центром конфліктів між Єгиптом та Ізраїлем. У 1967 році після Шестиденної війни канал залишався закритим впродовж восьми років, що спричинило серйозні економічні втрати.

Криза 2021 року вплинула на застрявання контейнеровоза Ever Given показало, наскільки важливим і вразливим є цей шлях. Це спричинило тимчасове припинення руху через канал і багатомільярдні втрати для світової економіки.

Ормузька протока (Близький Схід) є ключовою точкою для експорту нафти і газу з Перської затоки. Близько 20% світового обсягу нафти перевозиться через цей вузький коридор. Протока є зоною напруження між Іраном і США. Іран неодноразово погрожував блокувати протоку через санкції або загострення конфліктів.

Піратство та напади на нафтові танкери у 2019 році в Ормузькій протоці викликали міжнародне занепокоєння щодо безпеки транспортування.

Малаккська протока (Індонезія, Малайзія, Сінгапур) є важливою артерією для транспортування товарів між Азією, Європою та Близьким Сходом. Це одна з найбільш завантажених морських магістралей у світі. У минулому регіон страждав від активності піратів, що загрожувало безпеці судноплавства. Також цей регіон є об'єктом інтересів великих держав, таких як США та Китай, через його стратегічне значення.

Геополітичні наслідками конфліктів у різних регіонах є зростання світових цін на енергоресурси, морські шляхи часто стають місцем розташування військових баз, що лише збільшує ризик ескалації конфліктів. Конфлікти стимулюють розвиток альтернативних шляхів, наприклад, Північного морського шляху через Арктику.

Ці регіони залишаються осередками економічної та політичної напруги, що впливає на стабільність світової економіки та міжнародні відносини.

2. Ембарго та санкції

Військові конфлікти часто супроводжуються економічними санкціями проти країн-агресорів. Це обмежує експорт і імпорт певних товарів, змушує країни шукати нових торговельних партнерів і перебудовувати економіку. Наприклад, санкції проти Росії через конфлікт в Україні змусили європейські країни скоротити залежність від російських енергоресурсів і переорієнтуватися на імпорт із Близького Сходу, США та Африки.

Санкції спрямовані на ізоляцію агресора, обмеження його економічних можливостей та змушення до припинення агресії або зміни політики.

Проте, чи є санкції ефективним впливом на країни агресори можна дискутувати. Санкції часто досягають лише часткових цілей. Наприклад, Іран і Північна Корея не припинили розробку ядерної зброї, незважаючи на десятиліття обмежень. Водночас санкції проти Росії у 2022 році суттєво підірвали її економічні можливості та створили довгостроковий тиск на військовий сектор, проте з часом ми бачимо, що ці санкції є недієвими, і частина обмежених товарів надходить до росії через треті країни, в обхід санкцій.

Санкції в міжнародній торгівлі є потужним інструментом, але їх ефективність залежить від масштабів, координації між державами та економічної залежності цільової країни. Хоча вони часто досягають короткострокових цілей, їх довготривалий вплив може бути непередбачуваним і неоднозначним.

3. Зміна попиту на товари

У зонах конфлікту зменшується попит на товари через руйнування інфраструктури та економічний спад. Втрата купівельної спроможності через безробіття, зростання бідності та гіперінфляцію, скорочення виробничих потужностей через пошкодження заводів і перебої з енергопостачанням. Одночасно із цим, інші країни можуть збільшити попит на певні товари (наприклад, енергоносії, продукти харчування, зброю), що створює дисбаланс на світових ринках.

Зменшення експорту через ускладнення логістики та міжнародні санкції. Зростання залежності від гуманітарної допомоги замість комерційного імпорту.

Це все породжує довгострокові наслідки, такі як: втрата інвестицій і капіталу, оскільки міжнародні компанії уникають роботи в зонах ризику, скорочення податкових надходжень, що обмежує можливості держави фінансувати відновлення, адже у зв'язку із воєнним станом багато суб'єктів господарювання зупиняють свою діяльність з різних причин.

Існує вплив на світову економіку, якщо зона конфлікту є важливим постачальником енергоносіїв (наприклад, росія чи Близький Схід), країни-імпортери змушені шукати альтернативні джерела. Це підвищує попит і ціни на нафту, газ та вугілля на світових ринках.

Наприклад, російсько-Українська війна у 2022 році спричинила енергетичну кризу в Європі, що змусило країни збільшити імпорт газу з Катару, Норвегії та США. Відбулось зростання попиту на зріджений природний газ (ЗПГ) у Європі після скорочення імпорту російського газу, а також перехід до використання вугілля в країнах із високими енергетичними потребами.

Військові дії в регіонах, які є великими виробниками продовольства (Україна, Сирія, Африка), викликають перебої з постачанням зерна, кукурудзи, соняшникової олії. Це створює дисбаланс на ринках продовольства, зростання цін і голод у найбільш вразливих країнах. Тому країнам необхідно збільшувати власне виробництво зернових, якщо є така можливість (США, Канаді та Австралії) для покриття дефіциту.

Проте, зростає попит на зброю. Країни, що беруть участь у конфлікті або готуються до можливого загострення, збільшують закупівлю зброї та військової техніки. Наприклад, постачання зброї Україні з боку НАТО та збільшення оборонних бюджетів європейських країн.

Збої у транспортуванні через закриття портів і кордонів впливають на глобальні ланцюги постачання, особливо в секторах технологій та промисловості. Наприклад, дефіцит напівпровідників через скорочення виробництва у країнах із зонами конфлікту. Дефіцит паладію та нікелю, що постачаються з росії, спричинив стрибок цін на ці метали, важливі для автомобільної та електронної галузей.

Такі зміни породжують наслідки для інших країн, що прямо не залучені до конфлікту, країни-експортери отримують вигоду, виробники енергоносіїв, продовольства та зброї отримують додаткові прибутки через високі ціни та попит. Наприклад, Саудівська Аравія, США та Катар виграють від зростання попиту на нафту і газ. Бідні країни страждають від інфляції. Підвищення цін на продовольство та паливо вдаряє по найбідніших країнах, які залежать від імпорту.

Будь-які зміни призводять до розвитку нових ринків, країни, що пропонують альтернативу втраченим постачанням, можуть розширити свій вплив. Наприклад, Індія й Китай закуповують дешевшу російську нафту та виграють від цього.

4. Збільшення вартості страхування і логістики

Через підвищені ризики в зонах конфлікту зростають витрати на страхування вантажів і суден. Крім того, обхід небезпечних зон подовжує маршрути, збільшуючи час і витрати на транспортування.

У зонах конфлікту загроза атак на судна, піратства, пошкодження інфраструктури або конфіскації вантажів призводить до зростання страхових премій. Наприклад, під час напруженості в Ормузькій протоці страхові ставки для танкерів зросли в 10 разів через ризик атак на нафтові судна.

Зростає ціна на всі види страхування, для суден у конфліктних зонах вартість поліса суттєво збільшується, вантажовласники змушені платити вищі премії для захисту своїх товарів від воєнних ризиків. А також військове страхування – окремий вид страхування, який покриває ризики через військові дії або тероризм. Підвищення страхових витрат збільшує кінцеву вартість товарів для споживачів.

Збільшення вартості страхування і логістики прямо впливає на міжнародний ринок. Менш рентабельні компанії можуть припинити використання небезпечних маршрутів, що скорочує кількість постачальників. Подовження маршрутів через обхід небезпечних зон, та перенаправлення транспортних шляхів. Судна уникають конфліктних регіонів, що збільшує час і витрати на транспортування. Наприклад, обхід Суецького каналу через Африканський мис Доброї Надії

подовжує маршрут на 10-15 днів. Подовження маршрутів збільшує споживання пального, що особливо критично під час високих цін на нафту. У свою чергу, додаткові витрати на паливо безпосередньо впливають на вартість перевезень.

5. Фрагментація глобальної торгівлі

Довготривалі конфлікти сприяють створенню регіональних торгових блоків. Наприклад, країни можуть зміцнювати економічні зв'язки в межах своїх регіонів або з надійними партнерами, що зменшує залежність від глобалізованої торгівлі.

Є декілька факторів через які виникають регіональні торгові блоки. Насамперед, це безпека постачання, країни прагнуть зменшити залежність від нестабільних регіонів і уникнути перебоїв у постачанні стратегічних товарів (продовольства, енергоносіїв, технологій). Регіональні торгові блоки створюють умови для більш надійного транспортування й виробництва. Країни, що перебувають під санкціями, шукають альтернативні ринки в межах свого регіону або серед партнерів, які готові ігнорувати міжнародні обмеження.

Учасники блоків зазвичай мають спільні економічні, політичні або культурні інтереси, що сприяє укладенню довгострокових угод. Також під час конфліктів країни починають більше інвестувати в місцеве виробництво, щоб зменшити залежність від глобальних ланцюгів постачання.

Можемо навести приклади регіональних блоків, що посилились через військові конфлікти:

- **Європейський Союз (ЄС):**

Після початку російсько-української війни ЄС активізував зусилля для зменшення енергетичної залежності від росії. Було укладено угоди з країнами-партнерами в межах блоку (Норвегія, Нідерланди) та розширено зв'язки із сусідніми державами (Катар, США).

- **Євразійський економічний союз (ЄАЕС):**

Росія, Білорусь, Казахстан та інші країни посилили економічну інтеграцію, щоб мінімізувати наслідки західних санкцій і підтримувати власні економіки.

- **АСЕАН (Асоціація держав Південно-Східної Азії):**

Через напруженість у Південно-Китайському морі й торгові війни між США та Китаєм країни АСЕАН посилюють економічну кооперацію. Наприклад, підписання RCEP (Регіонального всебічного економічного партнерства) стало важливим кроком до зміцнення торгівлі всередині Азійсько-Тихоокеанського регіону.

- Африканський континентальний зональний договір про вільну торгівлю.

Африканські країни, які стикаються з впливом глобальних конфліктів на торгівлю, прагнуть посилити економічні зв'язки на континенті, щоб зменшити залежність від імпорту з Європи та Азії.

Формування регіональних торгових блоків є природною відповіддю на виклики, спричинені конфліктами та глобальними кризами. Така регіоналізація знижує залежність від нестабільних міжнародних ринків, сприяє економічній інтеграції та створює умови для довгострокової економічної стійкості. Водночас це вимагає від країн стратегічного підходу до партнерства і розвитку інфраструктури.

3.2. Руїнування транспортної інфраструктури, санкції та торгові обмеження, які впливають на логістику

Вітчизняними дослідниками неодноразово підкреслювалась роль сфери логістики і транспорту у забезпеченні ефективного та безперервного функціонування національної економіки. Повномасштабне російське вторгнення на територію України призвело до таких наслідків для логістичної сфери, як: руїнування логістичної інфраструктури, вимушене припинення експортно-імпортних операцій через морські порти та з використанням авіаційного транспорту, небезпека та неможливість реалізації логістичних операцій. При цьому логістична інфраструктура прикордонних регіонів зазнає особливо значного негативного впливу ризиків воєнного часу. Водночас варто зауважити, що надійне та безперервне функціонування, вдосконалення транспортно-логістичних систем прикордонних областей важливе з позицій забезпечення національної безпеки України, оскільки стан логістичної інфраструктури таких регіонів обумовлює можливості проведення експортно-імпортних операцій,

рівень потенціалу вітчизняного бізнесу у зовнішній торгівлі, швидкість постачання гуманітарної допомоги та всіх необхідних ресурсів тощо.

Повномасштабне російське вторгнення на територію України спричинило кризу у цій галузі. Зокрема, було зруйновано численні об'єкти логістичної інфраструктури в Київській, Харківській, Запорізькій, Херсонській та інших областях. Тільки в 2024 році на відновлення критичних елементів та вузлів української транспортно-логістичної системи необхідно 2,3 млрд. доларів. Ключові негативні зрушення в українській логістичній галузі внаслідок руйнування інфраструктури:

- припинення авіаційних та майже повне скасування морських і річкових маршрутів транспортування вантажу та відповідне перенавантаження сухопутного транспорту;
- недоступність багатьох ділянок сухопутних логістичних маршрутів;
- руйнування логістичних хабів, складів, припинення діяльності традиційних постачальників і клієнтів логістичних компаній;
- дефіцит кваліфікованих кадрів;
- ускладнення виконання логістичних операцій різними маршрутами через умови воєнного часу.

На жаль, у зв'язку із повномасштабним вторгненням росії на Україну та введенням воєнного стану в Україні підвищились ризики для всіх учасників логістичного ланцюга постачання. Адже, часті обстріли інфраструктури, мостів, доріг, а особливо пунктів перетину кордону в Одеській області призводить до руйнування автомобільної техніки та загибелі водіїв, які перебувають всередині.

Нам відомо як в перші дні вторгнення був повністю знищений пункт видачі дозволів на міжнародні пасажирські та вантажні перевезення в м. Коростень, Житомирської області, також постійних атаки зазнають митні термінали по всій території України.

Зниження енергетичного потенціалу призводить до відключення світла, що у свою чергу впливає на роботу як експортерів вантажів, так і на працівників

митної служби України та перевізників вцілому, адже збільшує час оформлення вантажів.

Військові конфлікти залишають довготривалі наслідки для економіки, але їх можна частково пом'якшити через співпрацю та стратегічні інвестиції. Історичні приклади:

Друга світова війна: закриття морських шляхів у Європі та Азії стимулювало розвиток нових маршрутів і підвищення ролі США як ключового постачальника ресурсів.

Сучасний конфлікт в Україні: обмеження на транспортування через Чорне море та перебої з експортом зерна вплинули на глобальні ринки продовольства, зокрема в країнах Африки та Близького Сходу.

Сирія (2011-2023): руйнування транспортної інфраструктури призвело до майже повної ізоляції країни від міжнародних торгових шляхів.

Ємен (2015-2023): блокада портів та військові дії створили гуманітарну кризу через неможливість імпорту продовольства та медикаментів.

Можливими рішеннями для покращення стану є створення нових шляхів транспортування, наприклад, через Центральну Азію або використання арктичних маршрутів. Збільшення локалізації виробництва, Інвестування в технології (використання дронів і цифрової логістики для зменшення залежності від фізичних транспортних шляхів).

Порушення логістичних маршрутів є довготривалим викликом, який впливає на стабільність ринків та добробут мільйонів людей.

Санкції в міжнародній торгівлі — це економічні, фінансові чи торговельні обмеження, які одна або кілька країн накладають на інші держави, організації чи фізичних осіб. Вони є інструментом політичного тиску та засобом впливу на поведінку суб'єктів міжнародних відносин.

Військові конфлікти часто супроводжуються економічними санкціями проти країн-агресорів. Це обмежує експорт і імпорт певних товарів, змушує країни шукати нових торговельних партнерів і перебудовувати економіку. Наприклад, санкції проти Росії через конфлікт в Україні змусили європейські

країни скоротити залежність від російських енергоресурсів і переорієнтуватися на імпорт із Близького Сходу, США та Африки.

Санкції спрямовані на ізоляцію агресора, обмеження його економічних можливостей та змушення до припинення агресії або зміни політики.

Основні типи економічних санкцій включають: замороження державних активів країни-агресора за кордоном, відключення від міжнародних платіжних систем (наприклад, SWIFT), заборона на інвестиції або співпрацю з банками країни-агресора, заборона на експорт та імпорт певних товарів (енергоносії, технології, сировина), обмеження на експорт стратегічно важливих товарів (високих технологій, мікрочипів).

Персональні санкції передбачають заборону на в'їзд і замороження активів політичних і військових лідерів країни-агресора, обмеження для компаній, пов'язаних із владою країни-агресора.

Цілями міжнародних санкцій є насамперед такі: політичний тиск, що полягає у примусі до змін у політиці держави або її дій (наприклад, припинення військових дій); обмеження військових можливостей впливають на запобігання використанню технологій або ресурсів для військових цілей; економічне послаблення, мається на увазі зниження доходів від ключових галузей, таких як енергетика чи металургія, а також покарання за порушення міжнародного права – санкції часто застосовуються у відповідь на агресію, анексії територій чи порушення прав людини.

Можемо навести декілька прикладів санкцій проти країн-агресорів. У відповідь на повномасштабну агресію проти України було введено масштабні санкції від США, ЄС та інших країн: відключення від SWIFT кількох банків, заборона на експорт високотехнологічного обладнання, обмеження на імпорт російської нафти та газу. Персональні санкції проти політиків, олігархів та військових командирів.

За розробку ядерної програми Іран зазнає обмежень на експорт нафти, а його банки перебувають під міжнародним фінансовим тиском.

Щодо Північної Кореї, санкції спрямовані на обмеження експорту вугілля, текстилю та іншої продукції, що фінансує ядерну програму країни.

У Сирії у відповідь на дії режиму Башара Асада введено санкції проти енергетичного сектору та державних структур.

До переваг запровадження санкцій можна віднести, що даний інструмент є ефективний без військового втручання та дає чіткий сигнал міжнародної спільноти щодо порушення норм права.

До недоліків можемо віднести той факт, що даний інструмент можливо негативного впливає на невинні групи (населення), санкції мають обмежений вплив на країни з потужною економічною автономією, а також передбачають ризик економічної ізоляції впроваджуючої сторони.

Санкції часто досягають лише часткових цілей. Наприклад, Іран і Північна Корея не припинили розробку ядерної зброї, незважаючи на десятиліття обмежень. Водночас санкції проти Росії у 2022 році суттєво підірвали її економічні можливості та створили довгостроковий тиск на військовий сектор, проте з часом ми бачимо, що ці санкції є недієвими, і частина обмежених товарів надходить до росії через треті країни, в обхід санкцій.

Ефективність введення санкцій залежить від рівня міжнародної координації чим більше країн приєднується до санкцій, тим важче для агресора обійти їх. Все ж таки, економічні санкції залишаються одним із найпотужніших інструментів у боротьбі з військовою агресією, хоча часто потребують значного часу для досягнення результатів.

Торгові обмеження у міжнародній торгівлі — це заходи, які країни або торгові блоки використовують для регулювання ввезення та вивезення товарів і послуг. Вони можуть мати різну мету: захист національного виробника, стимулювання економіки, забезпечення національної безпеки або відповідь на зовнішні політичні та економічні виклики.

Типи торгових обмежень:

1. Тарифні обмеження:

- Мита (податок на імпорتنі або експортні товари, що збільшує їхню вартість для кінцевого споживача).

- Антидемпінгові мита (застосовуються, коли країна вважає, що іноземний постачальник продає товари за ціною нижчою за ринкову, завдаючи шкоди внутрішній економіці).

2. Нетарифні обмеження:

- Квоти (ліміт на кількість або вартість товарів, які можна імпортувати чи експортувати). Наприклад, квоти на експорт зерна для забезпечення продовольчої безпеки.

- Ліцензування (обов'язкова наявність дозволів на імпорт або експорт певних товарів).

- Санітарні та фітосанітарні стандарти (вимоги до якості продуктів харчування, рослин чи тварин, що можуть ускладнити доступ до ринку).

- Технічні бар'єри (стандарти або сертифікаційні вимоги, які повинні відповідати імпортовані товари).

3. Ембарго

- Повна заборона на торгівлю з конкретною країною або групою країн.
- Наприклад, ембарго США на торгівлю з Кубою.

4. Експортний контроль

- Обмеження на експорт стратегічно важливих товарів, таких як високотехнологічне обладнання чи зброя.

5. Субсидії для національних виробників

- Фінансова підтримка, яка робить внутрішні товари більш конкурентоспроможними порівняно з імпортом.

6. Реторсії та санкції

- Введення торгових обмежень як відповідь на дії іншої держави (санкції проти агресора).

Можемо навести декілька прикладів торгових обмежень:

1. Торгові війни між США і Китаєм (2018–2020): США ввели підвищені мита на китайські товари (сталь, алюміній, електроніку), у відповідь Китай запровадив мита на американську сільськогосподарську продукцію.

2. ЄС та експорт енергоресурсів з Росії: Після російського вторгнення в Україну (2022) ЄС обмежив імпорт російської нафти та газу.

3. Квоти на експорт зерна в Україні: Під час військових дій Україна вводила квоти на експорт пшениці для забезпечення внутрішнього продовольчого балансу.

4. Санітарні бар'єри: ЄС забороняє імпорт м'яса та продукції з певних країн через невідповідність санітарним стандартам.

Торгові обмеження є важливим інструментом регулювання міжнародної торгівлі, але їх використання потребує балансу. Надмірні обмеження можуть завдати шкоди як внутрішній економіці, так і міжнародним відносинам. У сучасному світі країни все більше прагнуть адаптуватися до обмежень через диверсифікацію торгівлі та створення регіональних економічних блоків.

Нестабільне управління ланцюгом постачання є іншою значущою проблемою. Не вистачає ефективних стратегій прогнозування попиту та співпраці між підприємствами, що призводить до затримок та невизначеності в роботі логістичної системи. Вантажообіг та часові витрати на кордонах і в різних точках перевезення є іншими важливими аспектами проблемної ситуації. Довгі черги, недооптимізовані системи розподілу вантажів та надмірні часові затрати стають перешкодою для швидкого та ефективного руху товарів. Насамкінець, проблеми безпеки вантажів та інфраструктури, а також ризики, пов'язані з непередбачуваними подіями, створюють додаткові труднощі для безперебійного функціонування логістичної мережі в Україні.

Висновки до розділу 3

Повномасштабне російське вторгнення на територію України призвело до критичного погіршення стану логістичного сектора економіки, значних руйнувань логістичної інфраструктури, вимушених докорінних змін логістичних маршрутів тощо. На сучасному етапі у межах всіх компонентів транспортно-логістичних систем прикордонних регіонів існують вразливості та загрози, ігнорування яких

може призвести до негативних наслідків: проблем з постачанням ресурсів (в т.ч. гуманітарної допомоги), призупинення та припинення діяльності багатьох вітчизняних виробників, суттєвого погіршення макроекономічних торгівельних показників тощо. У таких умовах важливою є державна підтримка процесів відновлення та розвитку логістичного сектору, зокрема реалізація таких заходів та ініціатив, як: забезпечення безпеки логістичних ланцюгів, створення сприятливих умов для стабілізації, адаптації до сучасних викликів та вдосконалення вітчизняної логістичної галузі, підвищення стандартів функціонування логістичної інфраструктури, міжнародне партнерство, залучення інвестицій та врахування зарубіжного досвіду управління транспортно-логістичними системами, сприяння впровадженню інноваційних технологій у сферу логістики та транспорту.

Відбудова на засадах сталості та інноваційний розвиток логістичної інфраструктури країни, зокрема її прикордонних регіонів, є необхідною передумовою забезпечення відновлення української промисловості, подальшого економічного зростання та підвищення національної безпеки України. Саме тому потенційні шляхи модернізації вітчизняної логістичної сфери з урахуванням актуальних викликів і загроз мають обов'язково визначатися в межах національної стратегії економічного розвитку, а реалізація проєктів відновлення та вдосконалення транспортнологістичних систем прикордонних регіонів повинна бути серед стратегічно важливих та пріоритетних задач.

Водночас фахівці відзначають певні позитивні зрушення у розвитку галузі наприкінці 2023 року. Логістичні компанії змогли певною мірою адаптуватися до викликів воєнного часу шляхом переходу до нових маршрутів перевезення ресурсів. Серед ключових чинників, які сприяли стабілізації логістичних процесів та покращенню стану логістичної галузі:

- підписання важливих міжнародних угод, таких як «Транспортний безвіз»;
- запровадження пільгових умов діяльності для логістичних компаній;
- переорієнтування діяльності логістичних організацій на західні логістичні маршрути з використанням залізничного та автомобільного транспорту;

- підтримка і активна співпраця з логістичними та експедиторськими компаніями сусідніх країн (Польщі, Словаччини, Угорщини, Румунії);
- відкриття нових пунктів пропуску на західному кордоні (наприклад, Біла Церква – Сігету Мармаціей та інші);
- розробка проєктів будівництва залізничних колій європейського стандарту;
- впровадження сучасних інформаційних технологій, призначених спростити процедуру переходу через міжнародні контрольні пункти (наприклад, «ЄЧерга»).

У контексті висновків важливо визначити необхідність комплексного підходу до вирішення цих проблем, впровадження сучасних технологій, стандартизацію та покращення співпраці між учасниками логістичної системи. Однак важливо також визнати зусилля у вдосконаленні системи, наприклад, запровадження нових технологій та стратегій логістики. Зрештою, успіх полягатиме в збалансованому підході та співпраці всіх зацікавлених сторін. Інноваційні рішення, такі як системи відстеження, та удосконалення управління ланцюгом постачання, можуть виявитися ключовими для подолання проблем та вдосконалення логістичної інфраструктури України.

Логістична діяльність включає в себе ряд інноваційних та технологічних елементів, які покращують ефективність та управління транспортною інфраструктурою; використання автоматизованих систем для оптимізації складських операцій, включаючи підйом та переміщення вантажів, інвентаризацію та управління запасами.

Сучасна транспортна інфраструктура інтегрує елементи для створення ефективної, безпечної та енергоефективної складової, що відповідає вимогам сучасного логістичного середовища. Успішна реформа логістичної мережі вимагає не лише виправлення поточних проблем, а й створення стабільної та сучасної підтримки економічного розвитку країни.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Міжнародна торгівля є основою у системі міжнародних економічних відносин. Вона є водночас і передумовою і наслідком міжнародного поділу праці. Впродовж свого історичного розвитку міжнародна торгівля пройшла шлях від окремих і часто випадкових зовнішньоторговельних операцій до довгострокового торговельно-економічного співробітництва.

Науково-технічна революція стимулювала міжнародний торговельний обмін. Специфіка сучасного етапу міжнародної торгівлі з особливою виразністю виявляється у процесі аналізу її довготермінових тенденцій, форм і методів.

Науковці трактують поняття "міжнародна торгівля" по-різному, виділяючи при цьому ключові аспекти. Зазвичай, це визначення пов'язане з процесами обміну товарами, послугами, капіталом і знаннями між різними країнами, що впливають на розвиток економік, культур і політичних зв'язків.

Класичне визначення міжнародної торгівлі, яке впливає з економічних теорій, розглядає її як обмін товарів і послуг між країнами з метою підвищення ефективності виробництва та максимізації економічних вигід. Згідно з теорією порівняльних переваг Давіда Рікардо, міжнародна торгівля виникає через різницю у витратах виробництва між країнами, що робить вигідною спеціалізацію в певних сферах.

На думку канадського вченого Д. Доєрті існує вісім факторів, що обумовлюють регіональну економічну диференціацію: природні ресурси, природні умови, міжнародна торгівля, регіональні переваги, віддаленість від ринків, рівень освіти населення, інвестиційна справа, урядова політика. Тобто міжнародна торговельна діяльність виступає одним з чинників регіоналізації світу.

Для національного господарства участь у міжнародній торгівлі набуває форми зовнішньої торгівлі. Зовнішня торгівля — це торгівля однієї країни з іншими, яка складається з оплачуваного вивезення (експорту) та ввезення (імпорту) товарів і послуг.

Сутність міжнародної торгівлі полягає в наступних ключових аспектах:

Економічна інтеграція — забезпечує тісні економічні зв'язки між країнами та створює умови для інтеграції національних економік у світову.

Обмін ресурсами та послугами — міжнародна торгівля дозволяє країнам отримувати доступ до необхідних ресурсів та технологій, яких вони самостійно виробляти не можуть.

Конкурентні переваги та спеціалізація — кожна країна може сконцентруватися на виробництві тих товарів і послуг, де вона має порівняльну перевагу, що підвищує загальну продуктивність.

Всі вищенаведені ключові аспекти формують особливість та сутність міжнародної торгівлі, що є основою економічної взаємодії на глобальному рівні. Вона охоплює експорт та імпорт товарів і послуг і формує фундаментальні зв'язки між різними економіками світу. Міжнародна торгівля сприяє розвитку конкурентних переваг, спеціалізації та підвищенню ефективності виробництва, що дозволяє країнам оптимізувати свої ресурси і стимулює економічне зростання.

Міжнародна логістика — це широке поняття, яке охоплює всі аспекти управління рухом товарів, послуг, інформації та ресурсів між країнами для забезпечення ефективного функціонування глобальних ланцюгів постачань. Її основна мета полягає в забезпеченні своєчасного, надійного та економічно ефективного переміщення продукції з урахуванням культурних, економічних, правових та політичних особливостей різних країн.

Логістика є невід'ємною складовою міжнародної торгівлі, вона забезпечує створення та функціонування глобальних ланцюгів постачань, які дозволяють переміщувати товари з місця їх виробництва до кінцевих споживачів по всьому світу. Логістика об'єднує постачальників, виробників, дистриб'юторів і роздрібні мережі в єдину систему, яка сприяє економічній інтеграції.

Завдяки сучасним логістичним рішенням компанії можуть мінімізувати витрати на транспортування, зберігання та обробку товарів. Це дозволяє здешевити продукцію на ринку, підвищуючи її доступність та привабливість для споживачів у різних країнах.

Логістика забезпечує надійність і безперервність постачань товарів на глобальному рівні. Завдяки ефективним транспортним і складським рішенням товари можуть безперешкодно надходити навіть у віддалені регіони та у важкодоступні місця, що особливо важливо під час кризових ситуацій (наприклад, пандемій чи природних катастроф).

Використання новітніх технологій, таких як автоматизовані склади, дозволяє забезпечити високу швидкість і точність у перевезеннях, що знижує ризики втрат і підвищує якість обслуговування. Інформаційні системи в логістиці забезпечують можливість відстеження товарів у режимі реального часу, що допомагає приймати оперативні рішення.

Взаємозалежність міжнародної торгівлі та логістики полягає у зниженні бар'єрів для міжнародної торгівлі. Розвиток логістики спрощує доступ до світових ринків і знижує бар'єри для торгівлі. Логістичні процеси дозволяють країнам швидко адаптуватися до змін у глобальній економіці та політичних умовах, наприклад, змін митних тарифів або політичних санкцій.

Логістика сприяє інтеграції економік різних країн, оскільки забезпечує доступ до ресурсів, матеріалів і товарів, необхідних для внутрішнього виробництва. Це особливо важливо для країн, які не мають всіх ресурсів на своїй території. Таке поєднання торгівлі та логістики створює взаємозалежність між країнами, роблячи їх економіки більш інтегрованими і взаємозалежними.

Міжнародні торговельні договори та митні союзи полегшують доступ до товарів і послуг, а також регулюють стандарти безпеки і якості. Логістичні компанії повинні адаптувати свої операції до міжнародних стандартів, що ускладнює, але водночас і структурує світову торгівлю.

Логістика у світовій економіці виконує підтримуючу та супроводжуючу функцію – обслуговує зовнішню торгівлю, створює та розвиває бізнес середовище держав-учасниць. Економіки сучасних держав здатні ефективно діяти лише в умовах зростаючої динаміки торговельних операцій, шляхом обміну товарами та послугами на внутрішньому та міжнародному ринках. Логістичне забезпечення міжнародної торгівлі – це важливий інструмент формування

конкурентних переваг, таких як: висока якість обслуговування, гнучкість, оперативність, надійність, надання альтернативного вибору. Інтеграція України до світового економічного простору прискорила застосування логістичного підходу до вирішення питання підвищення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств на міжнародних торгових ринках. Тому, логістичне забезпечення міжнародної торгівлі – це сучасний інструмент, який допомагає досягати цілей міжнародної торгівлі за рахунок ефективності, оперативності та комплексності управління матеріальними, а також супроводжуючими інформаційними і фінансовими потоками.

Отже, міжнародна торгівля та логістика є невіддільними складовими світової економічної системи, які разом створюють основи для глобальної економічної взаємодії, розширення можливостей і забезпечення економічного зростання. Без ефективної логістики міжнародна торгівля була б значно обмежена, а країни не мали б можливості користуватися перевагами глобалізації та інтеграції.

Товариство з обмеженою відповідальністю «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» є компанією, що займається міжнародними вантажними автомобільними перевезеннями. Станом на 2024 рік має у користуванні 53 одиниці автомобільної техніки, середньо облікова кількість працівників станом на 01.09.2024р., становить 53 особи. Більшість автопарку підприємства складають тягачі із напівпричепами – рефрижераторами, тобто призначеними для перевезення швидкопсувних товарів та товарів, яким необхідний температурний режим діапазоном від – 30 градусів до + 30 градусів за Цельсієм.

Основним напрямком здійснення автомобільних перевезення для ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» є такі країни, як: Румунія, Болгарія, Македонія, Греція, Туреччина, Іспанія, Італія, Грузія, Вірменія, Азербайджан.

Переважну більшість експорту, який перевозиться за допомогою вантажного автотранспорту товариства займають такі товари як: м'ясо куряче, м'ясо індики, масло, яблука, цибуля, картопля, мед, сухі фрукти, печиво, соя. Можуть перевозитись й інші товари, які не потребують температурного режиму,

такі як: брикети, пелети, піддони, дошки, цвяхи та інші. Щодо імпорту товарів, які перевозяться завдяки ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» найбільш поширеними є: овочі, фрукти, рибні продукти, медичні препарати та ліки та інше.

Під час війни логістичні процеси стають значно складнішими через зростання ризиків, що впливають на всі етапи ланцюга постачання.

Порушення логістичних ланцюгів, пошкодження морської транспортної інфраструктури та закриття повітряного простору спричинили різке скорочення обсягів перевезень. Водночас, військові дії ускладнили доступ до морських портів, що негативно позначилося на експортних можливостях країни. Крім того, додаткові витрати на логістику та страхування вантажів призвели до зростання вартості транспортних послуг як для експортерів, так і для імпортерів.

Щодо впливу війни на діяльність ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» можна зазначити, як позитивні сторони у розвитку підприємства, так і негативні. До позитивних сторін можна віднести, підписання у 2022 році «Угоди між Україною та Європейським Союзом про вантажні перевезення автомобільним транспортом» так званий «транспортний безвіз», що передбачало для українських перевізників скасування дозволів на здійснення вантажного перевезення до тієї чи іншої країни та надало можливість безперешкодного двостороннього вантажного перевезення між країнами ЄС та Україною.

З початком повномасштабного вторгнення 24 лютого 2022 року та введення воєнного стану на території України підприємство не зупинило свою роботу, а навпаки переорієнтували на доставку гуманітарних вантажів. Перші місяці 2022 року всі машини ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» були задіяні на завезення в Україну гуманітарної та іншої допомоги. Згодом, коли ситуація в країні трішки стабілізувалась, суб'єкти господарювання – експортери поновили свою діяльність, частина вантажного автомобільного транспорту була залучена для виконання контрактів щодо міжнародної доставки вантажів як з території України так і на територію держави. А інша частина автомобілів продовжувала безкоштовно перевозити гуманітарні вантажі.

Проаналізувавши діяльність ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» у період з 2021 року та у час війни, можна дійти висновку, що загалом війна на території України по різному вплинула на всіх учасників логістичного ланцюга постачання, зокрема й на ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК».

Були в діяльності компанії й зміни, що полегшували ведення діяльності – міжнародну автомобільну доставку вантажів, а були й ризики та фактори, що негативно впливали на роботу підприємства.

Загалом, збільшився обсяг імпорту України, відповідно, такі зміни позитивно вплинули на міжнародні вантажні автомобільні перевезення, зокрема й для ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК», збільшилась необхідність на розширення свого штатного розпису та автомобільної техніки. На початку 2023 року середня облікова кількість працівників товариства становила 45 осіб, та 52 одиниці авто техніки, що на 13 осіб та 7 одиниць автомобільної техніки більше за попередній рік. Станом на 1-ше вересня 2024 року середня облікова кількість працівників становить 53 особи, а одиниць автомобільної техніки 53, як ми бачимо, в порівнянні із попереднім 2023 роком, кількість працівників збільшилась на 8 осіб, проте, кількість автомобільної техніки майже не змінилась.

Дане розширення діяльності підприємства також позитивно вплинуло на податкову систему України, адже збільшились податкові надходження до місцевого та державного бюджету України.

Як ми можемо бачити із податкової декларації ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» за 2022 рік сума доходу від будь-якої діяльності (за вирахуванням непрямих податків), визначений за правилами бухгалтерського обліку становила 51 382 801 гривень.

В порівнянні із аналогічним періодом попереднього року, а саме 2021 роком дана сума становила 33 089 080 гривень, що на 18 293 721 гривні більше. Таким чином, можна зазначити, що обсяг діяльності підприємства у 2022 році у грошовому еквіваленті загалом збільшився майже на 50 %.

За 2023 рік сума доходу ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» від будь-якої діяльності (за вирахуванням непрямих податків), визначений за правилами

бухгалтерського обліку становила 64 733 378 гривень, в порівнянні із 2022 роком ця сума зросла на 13 350 577 гривень, що також, вказує на збільшення обсягів діяльності та відповідно збільшення кількості працівників у штаті та автомобільної техніки.

Повномасштабне російське вторгнення на територію України призвело до критичного погіршення стану логістичного сектора економіки, значних руйнувань логістичної інфраструктури, вимушених докорінних змін логістичних маршрутів.

Розширення квот та підписання «Угоди між Україною та Європейським Союзом про вантажні перевезення автомобільним транспортом» («транспортний безвіз») дозволяє суттєво полегшити українським водіям проходження кордонів та розширити географію транспортування товарів, як на двосторонній основі так і за рахунок транзитних перевезень до 27 європейських країн.

Запровадження системи «Єчерга» для ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» надала ще більше переваг, адже територіально товариство розміщене у с. Рідківці, Чернівецького району Чернівецької області і відповідно, час доїзду до КПП «Порубне – Сірет», основного пункту пропуску для товариства, становить близько однієї години.

У зв'язку із війною зменшилась можливість морських та залізничних шляхів забезпечувати необхідний обсяг імпорту та експорту в Україні, як наслідок в 10 разів зросла кількість виданих ліцензій на міжнародні вантажні перевезення автомобільним транспортом лише за один рік, адже урядом України були прийняті зміни до порядку отримання ліцензії на міжнародні перевезення вантажів та пасажирів, що значно спростили отримання дозвільної документації.

Щодо ризиків, що виникли під час війни для ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» можна виокремити декілька чинників.

Одним з таких чинників була оголошена мобілізація у зв'язку із повномасштабним вторгненням та введенням воєнного стану в Україні, частина працівників були призвані до лав Збройних Сил України по мобілізації, частина працівників вступили до ЗСУ добровольцями. Товариству довелось шукати нових працівників на роботу, щоб не зупинятись. У 2022 року ще не було запущено

механізму бронювання співробітників та встановлення чітких вимог для цього для приватного сектору бізнесу. Також, на прохання військових частин, певна кількість транспортних засобів залучалась для допомоги у перевезенні всього необхідного для військових формувань ЗСУ. Частина транспортних засобів була передана в якості благодійної допомоги для ЗСУ.

З початком 2024 року з'явився новий ризик для більшості компаній перевізників, зокрема й для ТОВ «ТОМТРАНС ЛОГІСТИК» - це дефіцит кадрів, а саме водіїв. Мобілізаційні заходи з кожним роком посилювалися, збільшилась кількість як легальної так і нелегальної еміграції людей з України, в більшості працездатного віку. Також почастишали випадки затримок водіїв на мобільних блокпостах та й взагалі зняття їх із вантажних автомобілів з метою мобілізації до ЗСУ. У зв'язку із такою ситуацією, певна кількість осіб звільнялася із транспортних компаній, тому надалі було важко знайти якісні та робочі кадри.

Загалом, ключовими негативними зрушеннями в українській логістичній галузі внаслідок руйнування інфраструктури були такі:

- припинення авіаційних та майже повне скасування морських і річкових маршрутів транспортування вантажу та відповідне перенавантаження сухопутного транспорту;
- недоступність багатьох ділянок сухопутних логістичних маршрутів;
- руйнування логістичних хабів, складів, припинення діяльності традиційних постачальників і клієнтів логістичних компаній;
- дефіцит кваліфікованих кадрів;
- ускладнення виконання логістичних операцій різними маршрутами через умови воєнного часу.

Варто зазначити, що зміна світових торгових шляхів через військові конфлікти є одним із ключових факторів, які впливають на глобальну економіку. Військові конфлікти змінюють доступність певних регіонів, створюють ризики для транспортної інфраструктури та призводять до змін у попиті й пропозиції на міжнародних ринках.

Руйнування інфраструктури, санкції та торгові обмеження створюють серйозні виклики для логістики, але вони також стимулюють пошук інноваційних рішень. Країни та компанії, які інвестують у розвиток альтернативних маршрутів і технологій, зможуть краще адаптуватися до змін і мінімізувати вплив цих факторів на економіку.

Санкції в міжнародній торгівлі — це економічні, фінансові чи торговельні обмеження, які одна або кілька країн накладають на інші держави, організації чи фізичних осіб. Вони є інструментом політичного тиску та засобом впливу на поведінку суб'єктів міжнародних відносин.

Торгові обмеження у міжнародній торгівлі — це заходи, які країни або торгові блоки використовують для регулювання ввезення та вивезення товарів і послуг. Вони можуть мати різну мету: захист національного виробника, стимулювання економіки, забезпечення національної безпеки або відповідь на зовнішні політичні та економічні виклики.

Відбудова на засадах сталості та інноваційний розвиток логістичної інфраструктури країни, є необхідною передумовою забезпечення відновлення української промисловості, подальшого економічного зростання та підвищення національної безпеки України. Саме тому потенційні шляхи модернізації вітчизняної логістичної сфери з урахуванням актуальних викликів і загроз мають обов'язково визначатися в межах національної стратегії економічного розвитку, а реалізація проєктів відновлення та вдосконалення транспортнологістичних систем повинна бути серед стратегічно важливих та пріоритетних задач.

Отже, можемо стверджувати, що військові конфлікти прямо та опосередковано впливають на усіх суб'єктів міжнародної торгівлі та логістичного ланцюга постачання, в тому числі й на міжнародних автомобільних перевізників вантажів. З'являють нові виклики та ризики з якими необхідно боротися, щоб продовжувати свою діяльність та розвиватися на ринку логістики.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Постанова КМУ №1001 від 02.12.2015 року «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1001-2015-%D0%BF#Text>
2. Балабанова, Л. В. Логістика: підручник/ Л. В. Балабанова, А. М. Германчук; Міністерство освіти і науки, молоді та спорту України, Донецький національний університет економіки і торгівлі імені Михайла ТуганБарановського, Інститут економіки і управління, Кафедра маркетингового менеджменту. - Львів: Магнолія, 2012. 368 с
3. Васильців Н. М. Трансформація та адаптація логістики до викликів в умовах воєнного стану. Економіка та суспільство. 2023. Вип. 55. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/2912> (дата звернення: 05.07.2024).
4. Волохова І. В., Волохов В. А. Основні виклики та напрями роботи логістичного фронту. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2023. № 81–82. С. 34–4.
5. Волинець Л. Лібералізація міжнародних автомобільних перевезень – новий імпульс розвитку транспортної галузі. Економіка транспортного комплексу. 2021. Вип. 37. С. 161–176.
6. Вінцевська А. Логістика у 2024 році: тренди та виклики. Searates Blog. URL: <https://www.searates.com/ua/blog/post/logstika-u-2024-roc-trendi-ta-vikliki> (дата звернення: 10.07.2024).
7. Давиденко Г. Й. (2020). Теоретичний аспект впливу стандартів на міжнародну торгівлю. Інноваційна економіка. 9-10, 5-10. URL:
8. Динаміка зовнішньої торгівлі послугами за видами у 2021 році, 2022. Державна служба статистики України [online]. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
9. Дуна Н., Матвієнко А. Перспективи розвитку українського ринку

автомобільних вантажоперевезень: євроінтеграційний аспект. Науковий вісник Ужгородського національного університету. 2022. Випуск 44. С. 21–29.

10. Електронний науково-практичний журнал "Інтелектуалізація логістики та управління ланцюгами постачань". URL: <https://smart-scm.org/>.

11. Колісніченко В. Вантажні перевезення в Україні за підсумками 2022 року скоротились удвічі. GMK Center. URL: <https://ur0.jp/SNAoY> (дата звернення: 05.07.2024).

12. Кизима М. О., & Матюшенко І. Ю. (2014). Оцінка наслідків членства України у світовій організації торгівлі. (Монографія). Харків : ВД «ІНЖЕК»

13. Кислий В. М. Логістика: теорія та практика: навчальний посібник/ [та ін.]; Мін-во освіти і науки України, Сумський державний ун-т. - К.: ЦУЛ, 2010. - 360 с.

14. КузякВ., БалякУ., ХрещакМ. Оптимізація логістичного забезпечення аграрної продукції в умовах війни. Bulletin of Lviv National Environmental University. Series «AIC Economics». 2023. No 30. С. 157–162. URL: <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/1949741> (дата звернення: 29.04.2024).

15. КушнірЮ. Б., БлагаМ. М., ПопМ. В., ПопЮ. В. Логістика та міжнародна торгівля України в умовах війни. Науковий вісник Ужгородського університету. Серія «Економіка». 2023. No 1 (61). С. 23–25. URL: <http://visnyk-ekon.uzhnu.edu.ua/article/view/278292> (датазвернення: 29.04.2024)

16. Мазаракі А. А., Мельник Т. М., & Іксарова Н.О. (2016). Зовнішня торгівля України: ХХІ століття. (Монографія). Київ : Професіонал.

17. Мазаракі А.А., Т.Д. Москвітіна, В.М. Торопков та ін.; за ред. Мазаракі. – К.: Комерційна логістика : навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл./А.А. КНТЕУ, 2013. – 408 с.

18. Малюта Л., Рудан В., Балусhevський К. Проблеми та перспективи розвитку транспортної логістики України в умовах воєнного стану. Економічний аналіз. 2023. Т. 33. № 3. С. 153–164.

19. Москвітіна Т.Д. Міжнародна логістика: навч. посіб./ – К.: КНТЕУ,

2012. – 216 с.

20. Олійник Я.Б., Смірнов І.Г. Міжнародна логістика. Навчальний посібник. - К.: Обрії, 2011. – 540 с. 4. Чухрай Н.І. Логістичне обслуговування : Підручник / Н.І.Чухрай. – Львів : Вид-во «Львівська полехніка»,

21. Петрова О. В. Оптимізація логістичних процесів на підприємстві: методологічний аспект. Науковий вісник Білоцерківського державного університету. Серія "Економіка". Біла Церква, 2018. С. 72–77.

22. Потреби України на відновлення сфери транспорту та логістики у 2024 році становлять 2,3 млрд доларів, – МІУ. Центр транспортних стратегій. URL: <https://ur0.jp/MR8qj> (дата звернення: 04.07.2024).

23. СігаєваТ., МісюкевичВ., ТимченкоА. Логістичне забезпечення міжнародної торгівлі: необхідність та стан в сучасних умовах. Економіка та суспільство. 2023. No 54. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/2726> (датазвернення: 29.04.2024)

24. Тарасенко А. (2020). Україна не готова до деглобалізації торгівлі. URL: <https://gmk.center/ua/opinion/ukraine-ne-gotova-do-deglobalizacii-torgivli>

25. Трифонова О. В., Трушкіна Н. В. Стан, проблеми та тенденції розвитку транспортної логістики в Україні. Вісник економічної науки України. 2019. № 1. С. 143–149

26. Трушкіна Н., Сербіна Т. Міжнародна логістика у системі зовнішньоекономічної діяльності підприємства. International Science Journal of Management, Economics & Finance. 2022. № 1(3). С. 101–114. URL: <https://isg-journal.com/isjmef/article/view/54> (дата звернення: 29.04.2024).

27. Хаустова В. Є., Григорова-Беренда Л. І. (2013). Оцінка та діагностика зовнішньоекономічної безпеки України. (Монографія). Харків : ВД «ІНЖЕК».

28. Щербина С. В. (2020). Торговельна політика: конспект лекцій для слухачів спеціальності «Державне управління». Київ : НАДУ.

29. Ярова І. Є. Міжнародні логістичні послуги : конспект лекцій / укладач.. – Суми : Сумський державний університет, 2020. – 107 с.

Рис. 1.1. Підходи до розуміння сутності міжнародної торгівлі

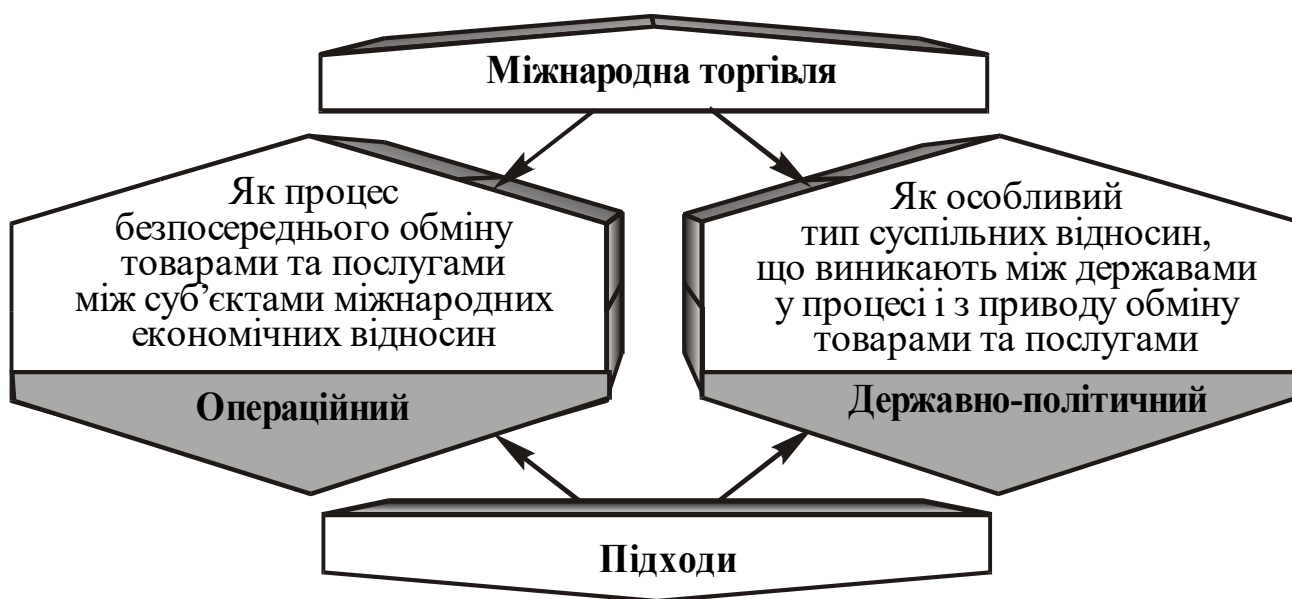


Рис. 1.2. Основні значення міжнародної торгівлі у процесі глобалізації

1. Стимулювання економічного зростання

- Міжнародна торгівля є драйвером зростання ВВП.
- Експорт сприяє розширенню ринків збуту та залученню додаткових ресурсів.

2. Підвищення ефективності виробництва та інновацій

- Висока конкуренція стимулює вдосконалення процесів.
- Сприяє впровадженню інновацій і технологій.

3. Покращення якості життя та доступу до товарів

- Забезпечує доступність товарів та послуг по всьому світу.
- Підвищує різноманітність вибору і рівень життя споживачів.

4. Стабілізація національної економіки

- Диверсифікація торгівлі знижує залежність від внутрішнього ринку.
- Захищає від внутрішніх економічних криз.

5. Геополітичне значення

- Міжнародна торгівля — інструмент зовнішньої політики.
- Сприяє зміцненню позицій на світовій арені, розвитку дипломатії, впливу через економічну співпрацю або санкції.

Рис. 1.3. Список найбільших країн за обсягами експорту та імпорту
(на основі даних останніх років)

Країна	Експорт (млрд USD)	Імпорт (млрд USD)
Китай	3,590	2,690
США	1,753	3,200
Німеччина	1,670	1,554
Нідерланди	799	702
Японія	747	833
Гонконг	670	742
Південна Корея	683	731
Франція	617	694
Італія	610	648
Велика Британія	487	679
Індія	417	674
Мексика	495	606
Канада	477	523
Бельгія	469	515
Сінгапур	460	380

Рис. 1.4. Значення міжнародної логістики



Рис. 1.5. Основні складові структури міжнародної логістики

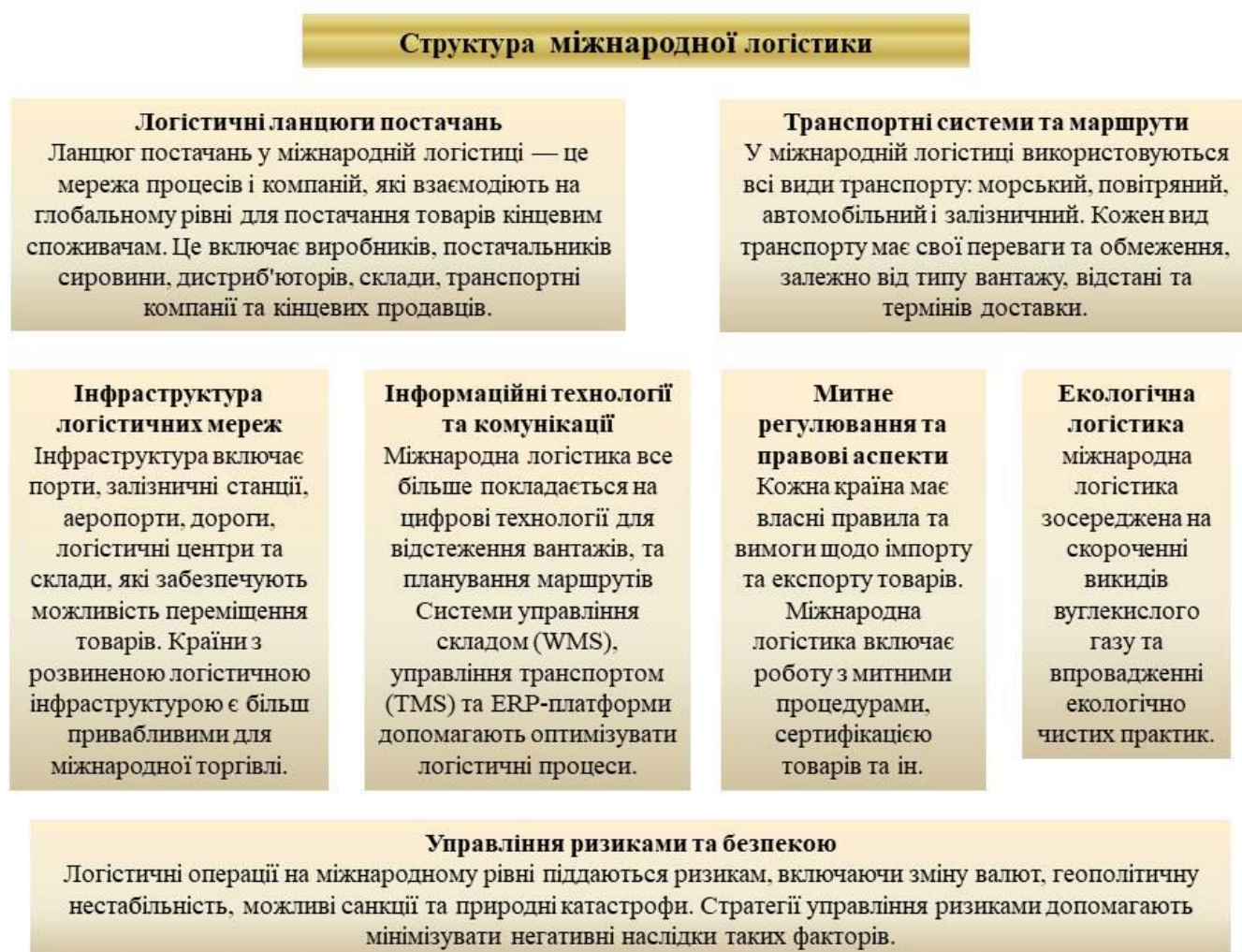


Рис. 1.6. Основні принципи міжнародної логістики



Рис. 2. 1 Основні етапи міжнародного перевезення

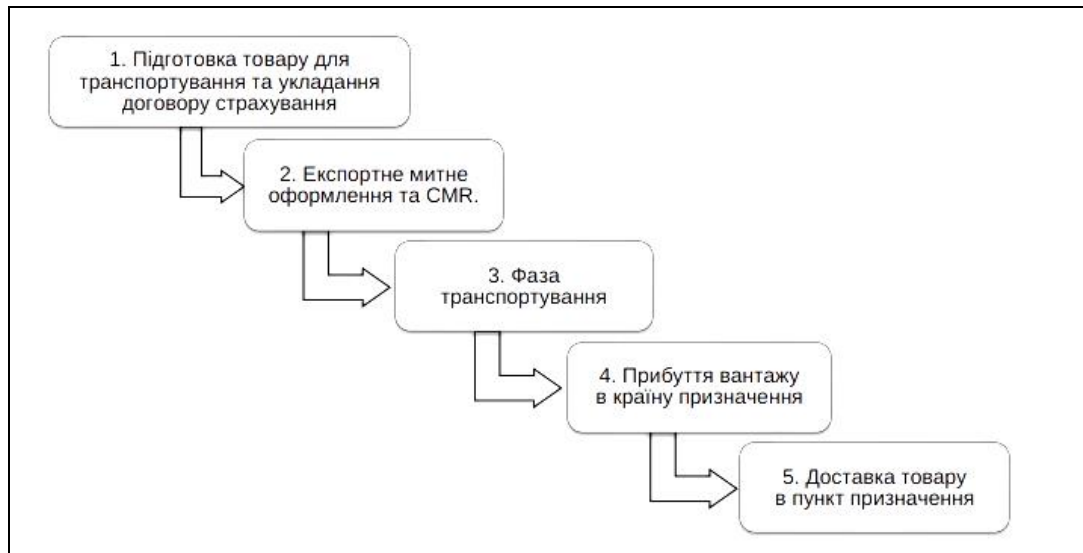


Рисунок 2.2 Зміни обсягів експорту та імпорту транспортних послуг у
2021–2022 року

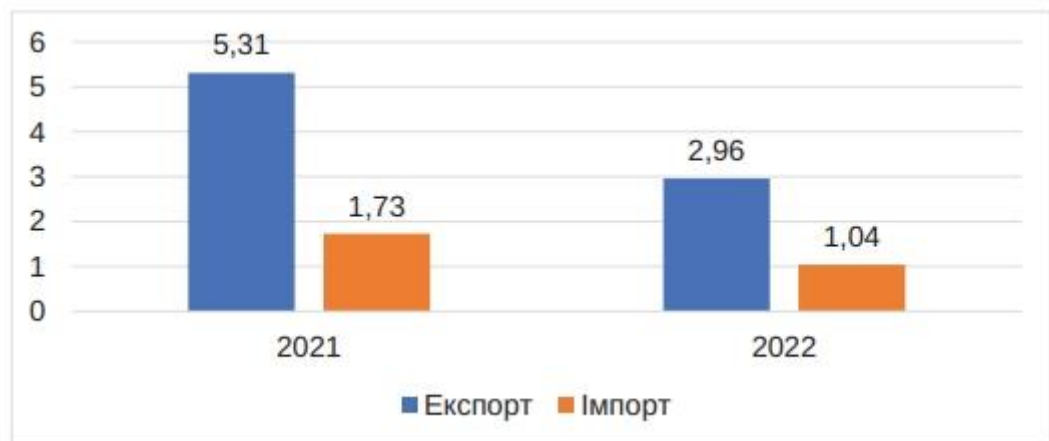


Рисунок 2.3 Порівняльна динаміка структури експорту окремих видів транспортних послуг Україною у 2021–2022 роках

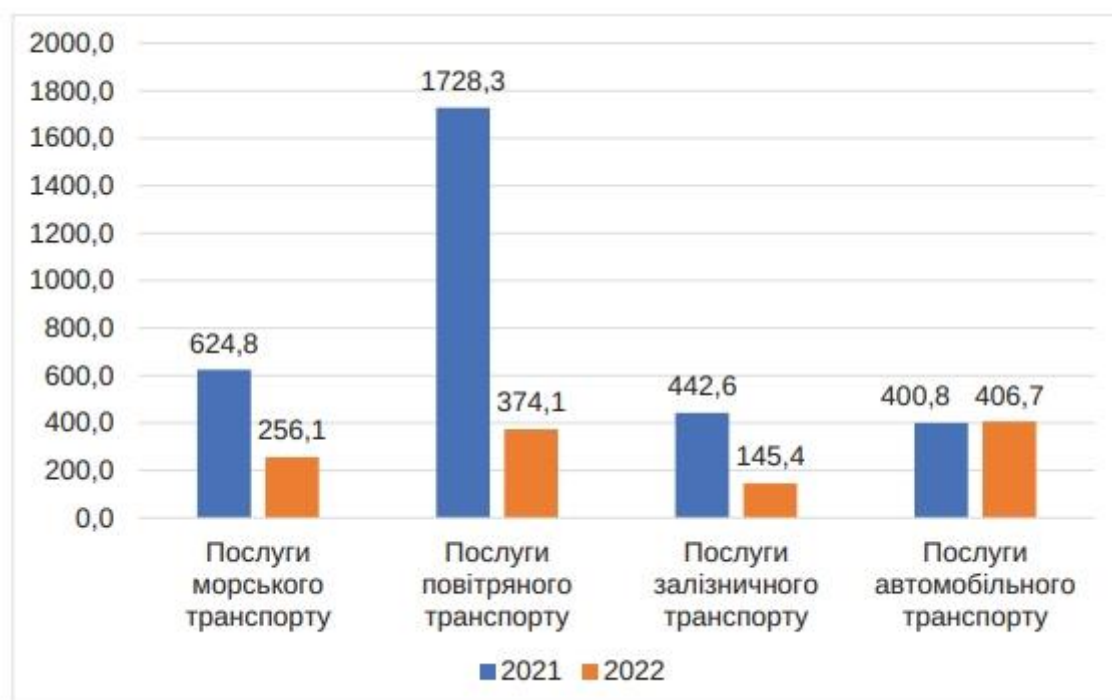
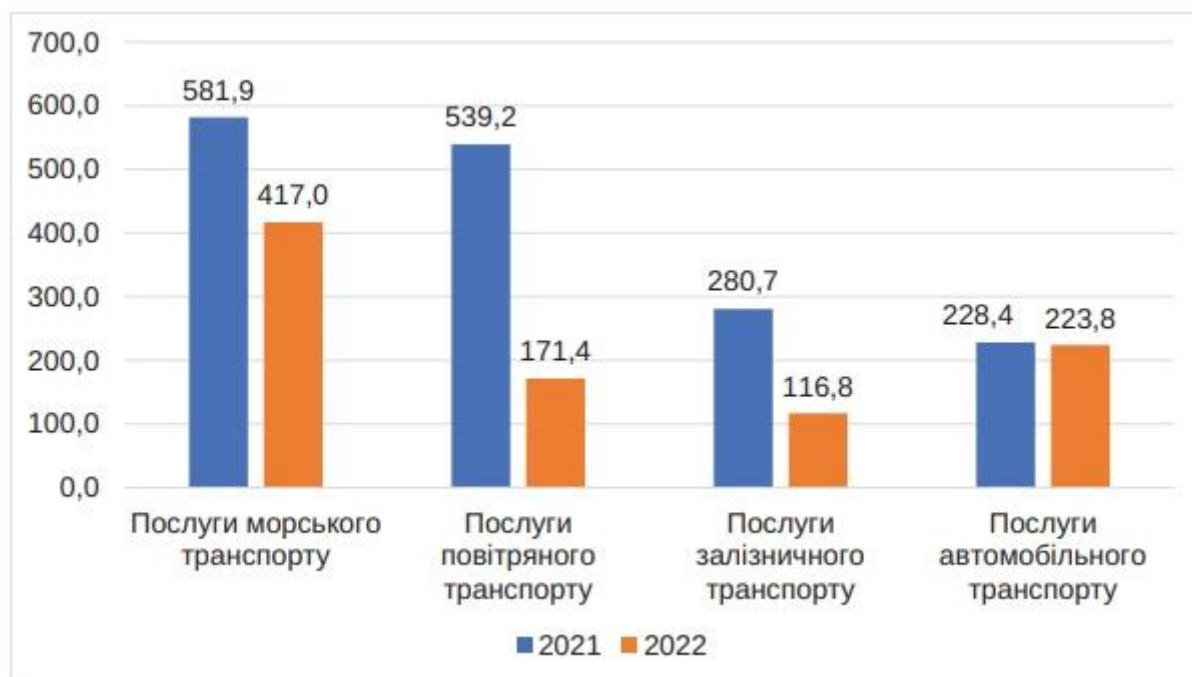


Рисунок 2.4 Структура імпорту окремих видів транспортних послуг Україною у 2021–2022 рр.



Додаток 11

Додаток 1
до Національного положення
(стандарту) бухгалтерського обліку 25
«Спрощена фінансова звітність»
(пункт 4 розділу I)

Фінансова звітність малого підприємства

		КОДИ		
		Дата (рік, місяць, число)		
		2023	01	01
Підприємство	ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ "ТОМТРАНС ЛОГІСТИК"	за ЄДРПОУ		
Територія	Чернівці	за КАТОТТГ ¹ UA73060610010033137		
Організаційно-правова форма господарювання	Товариство з обмеженою відповідальністю	за КОПФГ 240		
Вид економічної діяльності	Інша допоміжна діяльність у сфері транспорту	за КВЕД 52.29		
Середня кількість працівників, осіб	45			
Одиниця виміру: тис. грн з одним десятковим знаком				
Адреса, телефон	УКРАЇНА, 58025, ЧЕРНІВЕЦЬКА ОБЛ., М. ЧЕРНІВЦІ ВУЛ. ЧУДЕЙСЬКА, БУД. 9	0952056749		

1. Баланс на 31.12.2022 р.

		Форма № 1-м	Код за ДКУД	1801006
Актив	Код рядка	На початок звітного року	На кінець звітного періоду	
1	2	3	4	
I. Необоротні активи				
Нематеріальні активи	1000			
первісна вартість	1001			
накопичена амортизація	1002	()	()	
Незавершені капітальні інвестиції	1005	7000.0		
Основні засоби:	1010	971.6	18529.8	
первісна вартість	1011	1284.5	20242.1	
знос	1012	(312.9)	(1712.3)	
Довгострокові біологічні активи	1020			
Довгострокові фінансові інвестиції	1030			
Інші необоротні активи	1090			
Усього за розділом I	1095	7971.6	18529.8	
II. Оборотні активи				
Запаси:	1100		1491.4	
у тому числі готова продукція	1103			
Поточні біологічні активи	1110			
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги	1125		2815.8	
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	1135	3286.8	555.9	
у тому числі з податку на прибуток	1136			
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155			
Поточні фінансові інвестиції	1160			
Гроші та їх еквіваленти	1165		3468.6	
Витрати майбутніх періодів	1170			
Інші оборотні активи	1190			
Усього за розділом II	1195	3286.8	8331.7	
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200			
Баланс	1300	11258.4	26861.5	

Пасив	Код рядка	На початок звітнього року	На кінець звітнього періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	8000.0	12750.0
Додатковий капітал	1410		
Резервний капітал	1415		
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	1901.8	4584.4
Неоплачений капітал	1425	()	()
Усього за розділом I	1495	9901.8	17334.4
II. Довгострокові зобов'язання, цільове фінансування та забезпечення	1595		
III. Поточні зобов'язання			
Короткострокові кредити банків	1600		237.2
Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	1610		
товари, роботи, послуги	1615	1356.6	1731.0
розрахунками з бюджетом	1620		588.9
у тому числі з податку на прибуток	1621		588.9
розрахунками зі страхування	1625		
розрахунками з оплати праці	1630		
Доходи майбутніх періодів	1665		
Інші поточні зобов'язання	1690		6970.0
Усього за розділом III	1695	1356.6	9527.1
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700		
Баланс	1900	11258.4	26861.5

2. Звіт про фінансові результати

за 2022 р.

Форма N 2-м

Код за КУД

1801007

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	51382.8	33089.0
Інші операційні доходи	2120		
Інші доходи	2240		
Разом доходи (2000 + 2120 + 2240)	2280	51382.8	33089
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(48104.2)	(28931.6)
Інші операційні витрати	2180	(7.1)	(2319.1)
Інші витрати	2270	()	()
Разом витрати (2050 + 2180 + 2270)	2285	(48111.3)	(31250.7)
Фінансовий результат до оподаткування (2280 - 2285)	2290	3271.5	1838.3
Податок на прибуток	2300	(588.9)	(330.9)
Чистий прибуток (збиток) (2290 - 2300)	2350	2682.6	1507.4

Керівник

(підпис)

Томчишин Максим Григорович

(ініціали, прізвище)

Головний бухгалтер

(підпис)

Томчишин Максим Григорович

(ініціали, прізвище)

¹ Кодифікатор адміністративно-територіальних одиниць та територій територіальних громад.

Додаток 12

Додаток 1
до Національного положення
(стандарту) бухгалтерського обліку 25
«Спрощена фінансова звітність»
(пункт 4 розділу I)

Фінансова звітність малого підприємства

		Дата (рік, місяць, число)	КОДИ		
			2024	1	1
Підприємство	ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ "ТОМТРАНС ЛОГІСТИК"	за ЄДРПОУ	UA73060610010033137		
Територія	Чернівці	за КАТОТТГ ¹			
Організаційно-правова форма господарювання	Товариство з обмеженою відповідальністю	за КОПФГ			
Вид економічної діяльності	Інша допоміжна діяльність у сфері транспорту	за КВЕД			
Середня кількість працівників, осіб	53		0952056749		
Одиниця виміру: тис. грн з одним десятковим знаком					
Адреса, телефон	УКРАЇНА, 58025, ЧЕРНІВЕЦЬКА ОБЛ., М. ЧЕРНІВЦІ ВУЛ. ЧУДЕЙСЬКА, БУД. 9				

1. Баланс на 31.12.2023 р.

		Форма № 1-м	Код за ДКУД	1801006
Актив	Код рядка	На початок звітного року	На кінець звітного періоду	
1	2	3	4	
I. Необоротні активи				
Нематеріальні активи	1000			
первісна вартість	1001			
накопичена амортизація	1002	()	()	
Незавершені капітальні інвестиції	1005			
Основні засоби:	1010	18529.8	14834.9	
первісна вартість	1011	20242.1	19786.3	
знос	1012	(1712.3)	(4951.4)	
Довгострокові біологічні активи	1020			
Довгострокові фінансові інвестиції	1030			
Інші необоротні активи	1090			
Усього за розділом I	1095	18529.8	14834.9	
II. Оборотні активи				
Запаси:	1100	1491.4	960.5	
у тому числі готова продукція	1103			
Поточні біологічні активи	1110			
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги	1125	2815.8	12115.6	
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	1135	555.9	2201.1	
у тому числі з податку на прибуток	1136			
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155			
Поточні фінансові інвестиції	1160			
Гроші та їх еквіваленти	1165	3468.6	2152.6	
Витрати майбутніх періодів	1170			
Інші оборотні активи	1190			
Усього за розділом II	1195	8331.7	17429.8	
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200			
Баланс	1300	26861.5	32264.7	

Пасив	Код рядка	На початок звітнього року	На кінець звітнього періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	12750	12750
Додатковий капітал	1410		
Резервний капітал	1415		
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	4584.4	8223.3
Неоплачений капітал	1425	()	()
Усього за розділом I	1495	17334.4	20973.3
II. Довгострокові зобов'язання, цільове фінансування та забезпечення	1595		
III. Поточні зобов'язання			
Короткострокові кредити банків	1600	237.2	
Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	1610		
товари, роботи, послуги	1615	1731	4977
розрахунками з бюджетом	1620	588.9	360.5
у тому числі з податку на прибуток	1621	588.9	360.5
розрахунками зі страхування	1625		
розрахунками з оплати праці	1630		
Доходи майбутніх періодів	1665		
Інші поточні зобов'язання	1690	6970	5953.9
Усього за розділом III	1695	9527.1	11291.4
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700		
Баланс	1900	26861.5	32264.7

2. Звіт про фінансові результати

за **2023** р.

Форма N 2-м

Код за КУД

1801007

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	64698.8	51382.8
Інші операційні доходи	2120	34.6	
Інші доходи	2240		
Разом доходи (2000 + 2120 + 2240)	2280	64733.4	51382.8
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(60295.7)	(48104.2)
Інші операційні витрати	2180	()	(7.1)
Інші витрати	2270	()	()
Разом витрати (2050 + 2180 + 2270)	2285	(60295.7)	(48111.3)
Фінансовий результат до оподаткування (2280 - 2285)	2290	4437.7	3271.5
Податок на прибуток	2300	(798.8)	(588.9)
Чистий прибуток (збиток) (2290 - 2300)	2350	3638.9	2682.6

Керівник

(підпис)

Томчишин Максим Григорович

(ініціали, прізвище)

Головний бухгалтер

(підпис)

Томчишин Максим Григорович

(ініціали, прізвище)

¹ Кодифікатор адміністративно-територіальних одиниць та територій територіальних громад.

Додаток 13

Країни ЄС – найбільші імпортери продукції з України

Січень-лютий 2024/ млн доларів



Дані: Державна служба статистики України

В В С