



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ імені В. Н. КАРАЗІНА

ІНІ «КАРАЗІНСЬКИЙ ІНСТИТУТ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН ТА
ТУРИСТИЧНОГО БІЗНЕСУ»

КАФЕДРА МІЖНАРОДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН ТА ЛОГІСТИКИ
ХАРКІВСЬКИЙ ОБЛАСНИЙ ОСЕРЕДОК ВСЕУКРАЇНСЬКОЇ ГРОМАДСЬКОЇ
ОРГАНІЗАЦІЇ «УКРАЇНСЬКА АСОЦІАЦІЯ ЕКОНОМІСТІВ-
МІЖНАРОДНИКІВ»

НАУКОВЕ ТОВАРИСТВО СТУДЕНТІВ, АСПІРАНТІВ, ДОКТОРАНТІВ ТА
МОЛОДИХ ВЧЕНИХ ХАРКІВСЬКОГО НАЦІОНАЛЬНОГО УНІВЕРСИТЕТУ
імені В. Н. КАРАЗІНА

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ СВІТОВОГО ГОСПОДАРСТВА І МІЖНАРОДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН

Матеріали XX всеукраїнської науково-практичної конференції
28 лютого 2025 року, м. Харків, Україна

Електронний ресурс

Харків – 2025

УДК 339.94(477:470+571) (063)

А 43

*Реєстраційне посвідчення УкрІНТЕІ МОН України
(посвідчення №736 від 09 грудня 2024 року)*

*Затверджено до розміщення в мережі Інтернет рішенням
Науково-методичної ради Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна
(протокол № 6 від 28 лютого 2025 року)*

Редакційна колегія:

Пантелеймонов А. В., канд. хім. наук, доцент, проректор з науково-педагогічної роботи
Бабічев А.В., канд. з держ. упр., доцент, проректор з науково-педагогічної роботи
Писаревський М.І., канд. екон. наук, доцент, директор інституту
Зайцева А. С., доктор. екон. наук, доцент, зав. кафедри
Гончаренко В. В., докт. екон. наук, професор
Довгаль О. А., докт. екон. наук, професор
Макарчук К.О., канд. екон. наук, доцент
Шуба М.В., канд. екон. наук, доцент
Матюшенко І. Ю., докт. екон. наук, професор
Непрядка Н. В., канд. екон. наук, доцент
Ханова О. В., канд. геогр. наук, доцент
Майборода О. Є., канд. екон. наук, доцент, заступник директора інституту з наукової роботи

Адреса редакційної колегії:

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна,
навчально-науковий інститут «Каразінський інститут міжнародних відносин та туристичного бізнесу»,
кафедра міжнародних економічних відносин та логістики,
ауд. 4-63, майдан Свободи, 4, Харків, 61022

А 43 Актуальні проблеми світового господарства і міжнародних економічних відносин Матеріали XX всеукраїнської науково-практичної конференції (28 лютого 2025 року, м. Харків, Україна) [Електронний ресурс]. – Харків: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2025. (PDF 345 с.)

УДК 339.94(477:470+571) (063)

URI <https://ekhnuir.karazin.ua/handle/123456789/20986>

© Харківський національний університет
імені В.Н. Каразіна, 2025

ЗМІСТ

❖ СЕКЦІЯ

<i>Цифровізація світової економіки</i>	9
<i>Варвашенко В. А.</i>	
Інвестиційні стратегії та інноваційні підходи в умовах цифрової трансформації зеленої економіки.....	9
<i>Goncharenko N.I., Manastyrskaya I.A.</i>	
Features of the implementation of digital technologies in Norway.....	12
<i>Гурина О. С., Гончаренко В. В., Ханова О. В.</i>	
Глобальні тенденції розвитку концепції розумних міст.....	17
<i>Глазкова А. П.</i>	
Цифрова трансформація в ЄС: програми та перспективи розвитку транспортних систем.....	21
<i>Ковальов М. Ю., Коваленко Р. С.</i>	
Особливості функціонування світового ринку ІТ-послуг.....	25
<i>Lozan A.</i>	
Obstacles to enterprise digitalization amid global challenges.....	28
<i>Лубенець С. В., Шелестова А. М., Павленко Є. П.</i>	
Актуальні задачі міжнародної цифрової інформаційної безпеки у цифровізації світової економіки.....	32
<i>Овсієнко О. В.</i>	
Управління правами інтелектуальної власності у смарт-контрактах.....	35
<i>Оліїнук К.</i>	
Digitalization as an environment of transformative changes in the global economy.....	38
<i>Петров Г. А.</i>	
Цифрова трансформація кооперативів Іспанії.....	41
<i>Соколова Є. А.</i>	
Вплив цифровізації на бізнес-моделі франчайзингу в міжнародних економічних відносинах.....	45
<i>Шинкаренко О. С., Ханова О. В.</i>	
Драйвери цифрової конкурентоспроможності економічно розвинутих країн світу.....	49

❖ СЕКЦІЯ

<i>МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНИХ ЗМІН</i>	55
<i>Вєтров Я. Ю.</i>	
Зовнішньоекономічна політика США.....	55
<i>Goncharenko N.I., Andriievska A. O.</i>	
Prospects for the renewable market development in China.....	59
<i>Honcharov O. O.</i>	
The role of government support for the electric vehicle market development in China in the context of global competition.....	63

Зайцева А. С., Бавдуй У. В.	
Багатограність розвитку відносин між Китаєм та Індією.....	67
Запека Ю. В.	
Роль економічних санкцій у сучасній системі міжнародних економічних відносин.....	70
Коваленко Р. С.	
Особливості прямого іноземного інвестування в країнах що розвиваються.....	74
Козулін В. В.	
Пріоритетні напрями інвестування у інформаційно-технологічну сферу України.....	77
Мірошниченко Т. М., Солоніхіна Є. О.	
Сучасні тенденції розвитку африканських країн у контексті глобальної економік.....	80
Ревякін Г. В., Рожков Д. О., Ханова О. В.	
Людський розвиток як ключовий чинник інноваційної економіки.....	83
❖ СЕКЦІЯ	
ШТУЧНИЙ ІНТЕЛЕКТ: МОЖЛИВОСТІ ТА ВИКЛИКИ ДЛЯ МІЖНАРОДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН	88
Галуцьких Н. А.	
Еволюція наукових підходів до визначення поняття «штучний інтелект»....	88
Горнєва Д. Я., Шуба М. В.	
Використання штучного інтелекту у банківському секторі.....	91
Краснокутський Б. В.	
Вплив штучного інтелекту на розвиток міжнародної логістики.....	94
Rysarevskiy M., Panova I.	
The integration of artificial intelligence in the HoReCa sector: challenges, opportunities and future prospects.....	97
❖ СЕКЦІЯ	
СВІТОВІ ІНТЕГРАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ ЗА УМОВ НОВОГО РЕГІОНАЛІЗМУ	102
Ачкасов О. М.	
Вплив Сполучених Штатів Америки на розвиток інтеграційних процесів в Азійсько-Тихоокеанському регіоні.....	102
Вдовиченко І. О.	
Державно-приватне партнерство в галузі транспортної інфраструктури: досвід країн Західних Балкан.....	105
Лагодієнко В. М.	
Вплив ініціативи "Один пояс, один шлях" на взаємодію між країнами-учасниками.....	110
Сумар Я. С.	
Від NAFTA до USMCA: розвиток економічних відносин у регіональному та глобальному контексті.....	114

Філіпов О. М.

Теоретичні засади визначення впливу інтеграційних процесів на зовнішню торгівлю країн Балтії після їх вступу до Європейського Союзу..... 118

❖ **СЕКЦІЯ**

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИКИ У ГЛОБАЛІЗОВАНОМУ СВІТІ 124

Goncharenko N. I., Bilous A. K.

Logistics 4.0 development in the global economic system..... 124

Горбатенко К. А., Ханова О. В.

Роль логістичних хабів у зовнішньоекономічній діяльності Європейського Союзу..... 129

Гортенко Ю. Д., Макачук К. О.

Місце Австрії в індексі ефективності логістики (LPI)..... 133

Гузенко К. М., Гусак Я. А.

Вантажоперевезення між Китаєм та ЄС в умовах сталого розвитку..... 137

Жемелко Д. Р.

Залучення технологій у розвиток міжнародної логістики..... 140

Зайцева А. С., Малявін Д. Е.

Міжнародна логістика - невід'ємна складова зовнішньоекономічної діяльності..... 144

Зайцева А. С., Торяник С. Р.

Виклики розвитку внутрішнього водного транспорту ЄС..... 146

Котляревський Є.К.

Міжнародний проєкт «один пояс, один шлях» в умовах сучасних викликів.. 149

Кракотець А. І.

Сучасний стан міжнародних перевезень вантажів морським транспортом Канади..... 152

Maiboroda O. Y., Vyalii I. S.

Features of logistics activities of the USA 155

Майборода О. Є., Глушкова А. В.

Особливості міської транспортної системи Японії..... 159

Мітєв М. О.

Особливості управління складською логістикою в міжнародних fashion-мережах..... 163

Maiboroda O. Y., Pashkovsky Y. B.

Prospective directions of development of internet technologies in international logistics activities..... 167

Maiboroda O. Y., Shults S. I.

Features of the organization of multimodal transportation..... 171

Саламатіна В. А.

Сучасний стан логістичної інфраструктури Сінгапуру..... 175

Хащенко В. Р., Коваленко Р. С.

Особливості функціонування логістичних ланцюгів в США..... 179

Хачатрян А. А.	
Особливості розвитку логістики у сфері електронної комерції.....	183
Шуба М. В., Береза М. М., Яровий Я. І.	
Цифрові інновації у сфері морських контейнерних перевезень: досвід Фінляндії.....	186
❖ СЕКЦІЯ	
МІЖНАРОДНА ТОРГІВЛЯ У НОВИХ РЕАЛІЯХ	190
Григорова-Беренда Л. І., Сільченко Є. Ю.	
Особливості сучасної зовнішньої торгівлі України	190
Гулько А. Ю., Жарікова А. В.	
Сучасні тенденції лібералізації зовнішньої торгівлі.....	194
Зелінська О. З.	
Вплив нетарифних методів регулювання зовнішньоекономічної діяльності на економіку: світовий досвід.....	198
Ігнат'єв М. М.	
Тарифна політика як складова економічної дипломатії та безпеки України.....	200
Кантемир К. О., Макаrchук К. О.	
Сучасний стан торговельно-економічного співробітництва США та країн Європейського Союзу.....	204
Кудинець А. О.	
Перспективи розвитку зовнішньої торгівлі послугами України.....	210
Куліченко М. О., Ханова О. В.	
Сучасний стан торговельно-інвестиційних відносин США та Німеччини.....	213
Кучер Д. Ю.	
Роль митної політики у забезпеченні експорту української продукції.....	218
Лялька О. О.	
Можливості адаптації регламентів митного оформлення автотранспорту США в Україні.....	222
Макарчук К. О., Лозновенко Є. С., Гловацький О. В.	
Аналіз зовнішньої торгівлі та логістичної інфраструктури Республіки Індія.....	226
Мукомел С. В.	
Роль корисних копалин у стратегії торгівлі країн Африканського Союзу.....	230
Мірошниченко Т. М., Гнилицька Д. А., Калашник Д. О.	
Особливості та проблеми діджиталізації світової торгівлі.....	233
Шуба М. В., Бахишова Л. Х.	
Сучасний стан зовнішньої торгівлі Республіки Молдова з Європейським Союзом.....	236
Шуба О. А.	
Окремі аспекти сучасного етапу розвитку міжнародної торгівлі.....	239

Федоров І. М.	
Розвиток міжнародної торгівлі в умовах глобальної цифровізації.....	242
❖ СЕКЦІЯ	
ГЛОБАЛЬНА ФІНАНСОВА АРХІТЕКТУРА У СУЧАСНОМУ СВІТІ	247
Goncharenko N. I., Volkov V. O.	
Peculiarities of the world digital currencies market development in the context of financial globalization.....	247
Зайцева А. С., Косик Я. О.	
Вплив діджиталізації на банківський сектор: виклики та можливості.....	251
Зайцева А. С., Косінський Я. І.	
Імплементація технологій блокчейну в систему валютних операцій: виклики.....	257
Качалова В. С., Шуба М. В.	
Цифровий банкінг як складова процесу віртуалізації банківської діяльності.....	259
Намонюк В. Є., Шуба М. В.	
Соціальні облигації як інструмент фінансування сталого розвитку.....	262
Skorokhod D., Shuba M.	
The FED's monetary policy: key decisions and economic impacts.....	267
Шатілов І. М.	
Особливості функціонування офшорних фінансових зон у сучасній світовій економіці.....	271
❖ СЕКЦІЯ	
МІЖНАРОДНА МІГРАЦІЯ ТА ГЛОБАЛЬНИЙ РИНОК ПРАЦІ У ЦИФРОВІЙ ЕКОНОМІЦІ	275
Качур О. Д.	
Особливості сучасної міжнародної міграційної політики країн ЄС.....	275
Чепурний В. О.	
Сучасний стан трудової міграції в Європейському Союзі.....	278
❖ СЕКЦІЯ	
МІЖНАРОДНИЙ БІЗНЕС В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНОЇ ТУРБУЛЕНТНОСТІ	282
Dvornyk I.	
Innovative principles of developing the competitiveness of small and medium businesses in China.....	282
Качалова В. С., Ханова О. В., Шинкаренко О. С.	
Інноваційний підхід як основа маркетингової стратегії компанії Procter & Gamble.....	286
Лазаренко М. О.	
Аспекти цифровізації бізнесу у Європейському союзі	290
Писаревський М. І., Станіславський В. О., Філатова М. Р.	
Світовий ринок фармацевтичної продукції.....	293

Скороход І. С.

Адаптація стратегій управління людськими ресурсами в міжнародних компаніях в умовах мінливого глобального економічного середовища.....	296
--	-----

Чешко А. О.

Інвестиційний потенціал акцій виробників електромобілів.....	301
--	-----

❖ СЕКЦІЯ

ГЛОБАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОСТІ	306
--------------------------------------	-----

Дідорчук І. Л.

Міжнародні організації в умовах глобальних змін: сучасні виклики та напрями їх подолання.....	306
---	-----

Зуєва К. О.

Фактори розвитку відновлюваної енергетики Німеччини.....	309
--	-----

❖ СЕКЦІЯ

ЕКОНОМІЧНІ ТА СОЦІАЛЬНО-КУЛЬТУРНІ АСПЕКТИ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ	314
---	-----

Августюк М. М.

Роль емоцій у зовнішній політиці ЄС.....	314
--	-----

Мірошниченко Т. М., Зайцева А. С.

Перспективи європейської економічної інтеграції України у сучасних умовах.....	316
--	-----

Негода М. С.

Особливості цифровізації екологічного співробітництва ЄС та України в сучасних умовах.....	320
--	-----

Остапенко Р. М.

Інноваційні кластери як інструмент розумної спеціалізації в Україні.....	323
--	-----

Павловська І. Г.

Економічна експертиза як інструмент ефективності цифрового маркетингу на підприємстві.....	326
--	-----

Поліванцев А. С., Штрассер Є. О.

Ключові демографічні тенденції в країнах ЄС	329
---	-----

Сацька Є. Ю.

Сучасний стан зовнішньоторговельних відносин України та Польщі.....	333
---	-----

Слобченко Є. С.

Митне регулювання міжнародної торгівлі в країнах ЄС та в Україні.....	337
---	-----

Яременко А. С.

Дослідження інноваційної активності України та ЄС в умовах сучасних викликів.....	339
---	-----

СЕКЦІЯ 1
ЦИФРОВІЗАЦІЯ СВІТОВОЇ ЕКОНОМІКИ

УДК 330.322.021:[338.1:502.15]:004

Варвашенко В.А.

**ІНВЕСТИЦІЙНІ СТРАТЕГІЇ ТА ІННОВАЦІЙНІ ПІДХОДИ В УМОВАХ
ЦИФРОВОЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ ЗЕЛЕНОЇ ЕКОНОМІКИ**

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна

Науковий керівник д.е.н., проф. Матюшенко І.Ю.

В умовах глобальних екологічних криз і посилення уваги до питань сталого розвитку концепція «зеленої» економіки стає невід’ємною частиною міжнародних стратегій. Суть «зеленої» економіки полягає у стимулюванні зростання, що не завдає шкоди навколишньому середовищу, через використання поновлюваних ресурсів, покращення енергоефективності та впровадження інноваційних екологічно чистих технологій. Однак, незважаючи на очевидні переваги, перехід до «зеленої» економіки потребує значних інвестицій та застосування нових підходів, що сприяють ефективному використанню природних ресурсів та мінімізації вуглецевих викидів [1 с. 18-25].

Цифровізація як глобальна тенденція має вирішальне значення для цього процесу. Цифрові технології, такі як блокчейн, штучний інтелект (ІІ), Інтернет речей (ІоТ), великі дані та автоматизація, створюють нові можливості для оптимізації ресурсів, підвищення прозорості в управлінні екологічними проектами та покращення моніторингу впливу на довкілля. Наприклад, використання розумних мереж в енергетиці дозволяє значно скоротити втрати енергії, а ІоТ допомагає у моніторингу якості води та повітря. Проте впровадження таких технологій супроводжується різними бар’єрами, включаючи високі капітальні витрати, складність інтеграції до існуючих інфраструктур та дефіцит кваліфікованих кадрів.

Цифрові технології стали невід’ємною частиною сучасної економіки, істотно впливаючи на її екологічну складову. Такі технології, як штучний інтелект, великі

дані, блокчейн та Інтернет речей (IoT), створюють нові можливості для оптимізації управління ресурсами, моніторингу екологічних показників та підвищення прозорості інвестиційних процесів. Завдяки цим інструментам стає можливим не лише скорочення негативного впливу на навколишнє середовище, а й створення стійких бізнес-моделей, що відповідають вимогам цифрової доби [2].

Використання блокчейн-технологій у проектах дозволяє забезпечити прозорість вуглецевих кредитів, що сприяє більш ефективному моніторингу викидів. Наприклад, впровадження блокчейну в торгівлю вуглецевими одиницями дозволило скоротити транзакційні витрати на 15-20%.

Інтернет речей (IoT) активно застосовується для управління енергосистемами, що дозволило знизити споживання електроенергії в розумних містах на 25-30%. споживання природних ресурсів, що у сільському господарстві призвело до скорочення споживання води на 20% за одночасного збільшення врожайності [3, 4].

Економіка замкнутого циклу демонструє зростання: переробка відходів з використанням цифрових платформ збільшилася на 40% за останні п'ять років. Зростання ринку зелених облігацій склало 30% на рік, при цьому більше 50% нових випусків прив'язані до цифрових проектів, пов'язаних зі стійким розвитком. Створення цифрових інвестиційних платформ значно спростило процес залучення приватних інвесторів, збільшивши частку приватних вкладень в екологічні проекти на 15% за останні три роки. , такі як у Німеччині та Китаї, показали збільшення припливу інвестицій на 25%. Зниження вуглецевого сліду за цифрово-орієнтованими проектами склало в середньому 10-15% за останні п'ять років. Збільшення частки відновлюваних джерел енергії в загальному енергобалансі на 20% завдяки впровадженню цифрових технологій для управління енергосистемами. ефективного використання ресурсів, залучення інвестицій та прискорення переходу до "зеленої" економіки.

Цифровізація довела свою ефективність у покращенні екологічних показників. За даними IRENA, впровадження технологій, таких як блокчейні розумні мережі, дозволило знизити втрати електроенергії на 30% у країнах із

розвиненою інфраструктурою. У сільському господарстві Китаю використання Інтернету речей (IoT) призвело до скорочення споживання води на 20%, що наголошує на важливості цифрових рішень для управління природними ресурсами. Ці дані підтверджують, що цифровізація стає ключовим фактором прискорення екологічно орієнтованих перетворень. Цифровізація сприяє значному зниженню вуглецевого сліду [5].

У країнах ЄС розумні міські технології дали змогу зменшити викиди вуглецю на 15% за останні 10 років. В Індії впровадження цифрових інструментів управління енергосистемами збільшило частку відновлюваної енергії на 25% у сільських районах. Ці досягнення підтверджують, що цифрові технології є не тільки економічно вигідними, а й екологічно стійкими рішеннями боротьби з кліматичними змінами. Прогнози Міжнародного енергетичного агентства вказують на те, що до 2030 року цифровізація може скоротити глобальні викиди вуглецю на 20%, якщо поточні стратегії підтримуватимуть інноваційні технології. Універсальні цифрові платформи для моніторингу екологічних проектів здатні збільшити обсяг зелених інвестицій на 40% протягом п'яти років. Особливий потенціал спостерігається в країнах з швидкозростаючою економікою, де такі рішення можуть прискорити перехід до сталого розвитку [6].

Незважаючи на успіхи, бар'єри впровадження цифровізації у «зелену» економіку залишаються значними, особливо в країнах з низьким рівнем доходу. У цих регіонах основними перешкодами є брак фінансових ресурсів, нестача освітніх програм у галузі цифровізації та відсутність політичної волі. Перспективи усунення цих бар'єрів пов'язані з міжнародною координацією, розвитком програм цифрової грамотності та державною підтримкою проектів сталого розвитку.

Таким чином можна зробити висновок, що цифровізація є ключовим фактором, що прискорює перехід до «зеленої» економіки та забезпечує стійкий розвиток в умовах глобальних екологічних викликів. Впровадження цифрових технологій, таких як блокчейн, штучний інтелект та Інтернет речей, сприяє покращенню ресурсної ефективності, зниженню вуглецевого сліду та залученню інвестицій у екологічно чисті проекти. Крім того, використання цифрових

платформ для краудфандингу та зелених облігацій відкриває нові можливості для фінансування стійких ініціатив, що особливо важливо в контексті обмежених ресурсів та посилення необхідності масштабування екологічних проєктів.

Список використаних джерел: 1. Стратегія сталого розвитку: Підручник / [В.М. Боголюбов, М.О. Клименко, Мельник Л.Г., О.О. Ракоїд]. За редакцією професора В.М. Боголюбова Київ, ВЦ НУБІПУ, 2018. 446 с.; 2. Цифрова економіка та її роль у забезпеченні сталого економічного зростання: інституціоналізація цифрових інновацій. URL: <https://zenodo.org/records/11163413>; 3. Tapscott, D., & Tapscott, A. (2016). *Blockchain Revolution: How the Technology Behind Bitcoin Is Changing Money, Business, and the World* 4. Bashir, I. (2018). *Mastering Blockchain: Distributed ledger technology, decentralization, and smart contracts explained, 2nd Edition*; 5. Green Finance & Development Center. URL: <https://greenfdc.org/china-green-finance-status-and-trends-2023-2024/>; 6. China's green energy growth: Economic policies, environmental economics, and strategies for resilience in the global economy. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2211467X24001822>.

UDK 339.9

Goncharenko N.I., Manastyrskaya I.A.

FEATURES OF THE IMPLEMENTATION OF DIGITAL TECHNOLOGIES IN NORWAY

Kharkiv National University named after V.N. Karazin

Norway is one of the leading countries in the field of digitalization, actively introducing advanced technologies in various spheres of the economy and public life. State policy, a high level of digital literacy of the population and a developed infrastructure, including broadband Internet available in almost all corners of the country, including rural areas; 5G and IoT, activating the introduction of new communication technologies, providing a high level of mobile communication and automation of industrial processes; and cloud technologies allow the country to be one of the world leaders in digital innovation [1].

A high level of digital literacy is also one of the key features of Norway. The introduction of technologies in education is carried out in several areas, such as: School education - digital teaching materials, online platforms for distance learning and the use of artificial intelligence in teaching; Higher education – universities offer specialized

programs in IT and digital transformation; Further education – public and private initiatives to teach digital skills, including courses for senior citizens and the unemployed.

The government plays a leading role in the country's digitalization, developing comprehensive strategies and initiatives. The main areas of digital transformation are defined in several key programs [2]:

- Digital Agenda for Norway – a strategy aimed at increasing the efficiency of public services, improving access to digital technologies and ensuring cybersecurity.

- eNorway 2009 – a program that laid the foundations for the large-scale implementation of digital services in the public sector.

- Norwegian Digitalization Agency – a government agency responsible for coordinating digital initiatives and ensuring their compliance with international standards. One of Norway's main achievements is the creation of an effective e-government system. Key digital government services include [3]:

- Altinn – a platform that provides access to government services for both citizens and businesses. It combines tax returns, company reports and other administrative procedures into a single system.

- BankID is a national digital identification system used for both authorization in government services and online banking.

- MinID is an additional identification system used to gain access to various digital government services.

- Automated Welfare Services are automated social payments and pension programs that reduce bureaucratic burden and increase convenience for citizens.

Norway is actively investing in the digital economy, developing technologies in areas such as artificial intelligence, big data, fintech and robotics [4].

Financial technologies (fintech) play a key role in the transformation of the global economy, ensuring the digitalization of financial services and increasing the availability of banking operations. Norway is one of the leading countries in the implementation of fintech solutions due to the high level of digitalization of society, support for innovation from the state and the active use of mobile payment systems.

The development of fintech ecosystems in Norway is due to such key factors as: high penetration of the Internet and mobile technologies; support for digital innovation from the government; an open banking system (Open Banking); a strong competitive fintech market.

The fintech ecosystem includes startups, large banks, regulators, and technology companies working to modernize financial services. Digital banks in Norway are becoming increasingly popular due to their convenience, low transaction costs, and high speed of customer service. Key players in this segment include Bank Norwegian, one of the first digital banks in the country to offer a wide range of services online, Sbanken, the first Norwegian digital bank that operates without physical branches, and Monobank, a rapidly growing fintech bank focused on digital loans and consumer loans.

Digital banks in Norway focus on user experience, automation of credit decisions, and integration with digital wallets.

Norway is actively moving towards a cashless economy, and mobile payment systems are becoming the main means of financial settlements. The most popular mobile payment solutions include [5]:

- Vipps is the largest mobile payment platform in Norway, developed jointly by several major banks. Vipps allows you to make P2P transfers, pay for purchases and manage financial accounts.

- Apple Pay, Google Pay and Samsung Pay are international solutions that are also widely used by Norwegians.

- BankAxept is a national payment system that supports mobile transactions and NFC technologies.

The growing popularity of mobile payments is due to convenience, security and integration with everyday financial transactions.

Blockchain technologies are used in various sectors of the Norwegian economy, including finance, logistics and public services. The main areas of blockchain development in Norway include: digital identification and security - projects to create decentralized systems for identifying citizens; financial transactions and smart contracts - the implementation of blockchain solutions for automated transactions; cryptocurrency

initiatives - the emergence of Norwegian startups working with digital assets. Norwegian banks and fintech companies are actively exploring the possibilities of using blockchain to improve payment security and optimize business processes.

The Norwegian government actively promotes the development of fintech innovations, creating favorable conditions for the digitalization of financial services. The main support measures include: the creation of regulatory sandboxes - platforms for testing new financial technologies in a safe environment; the development of Open Banking - the introduction of open API interfaces for integrating banking services with fintech products; digital education programs - support for training personnel to work in the fintech sector [5].

Thanks to these measures, Norway is among the countries actively implementing fintech solutions at the state level.

The prospects for the development of the fintech industry in Norway are associated with the further expansion of digital banks and mobile payments; the introduction of artificial intelligence for personalized financial services; the expansion of the use of blockchain technologies in the banking sector; the development of sustainable financial solutions based on digital technologies.

Thus, fintech in Norway is developing rapidly, covering digital banking services, mobile payments and blockchain solutions. A high level of digitalization, government support for innovation and active implementation of modern technologies make Norway one of the leaders in the field of financial technologies. The future of the fintech industry is associated with further integration of digital solutions, increased security of financial transactions and the development of sustainable financing models.

The main trends also include the digitalization of the oil and gas industry, where there is an active use of IoT, AI and cloud technologies to optimize the extraction of minerals; the development of start-ups with government support for innovative companies through programs such as Innovation Norway and Startup Norway; the development of e-commerce.

With the development of digital technologies, there is a need to ensure reliable cybersecurity. In Norway, measures are applied such as [5]:

- Norwegian National Security Authority (NSM) - an organization engaged in the protection of critical digital infrastructures.
- GDPR - strict rules for the protection of personal data in accordance with European standards.
- Cyber education - programs to raise public awareness of cyber threats.
- Investing in cyber technology – developing advanced data protection and network security systems.

Digitalization in Norway is therefore a comprehensive process that covers all aspects of society and the economy. Thanks to consistent government policies, high cybersecurity standards and investments in innovation, the country is a world leader in the implementation of digital technologies. In the future, further developments in artificial intelligence, the Internet of Things and digital services are expected, making Norway an even more technologically advanced country.

References: 1. Ministry of Digitalisation and Public Governance. (2024). The Digital Norway of the Future: National Digitalisation Strategy 2024–2030. Retrieved from https://www.regjeringen.no/contentassets/c499c3b6c93740bd989c43d886f65924/en-gb/pdfs/digitaliseringsstrategi_eng.pdf; 2. Organisation for Economic Co-operation and Development. (2024). Shaping Norway's Digital Future. Retrieved from https://www.oecd.org/en/publications/shaping-norway-s-digital-future_d3af799c-en.html; 3. Ministry of Digitalisation and Public Governance. (2024). The Digital Transformation of Norway's Public Sector. Retrieved from https://www.oecd.org/en/publications/the-digital-transformation-of-norway-s-public-sector_1620e542-en.html; 4. Digital Norway. (2024). Ny digitaliseringsstrategi: – Norge skal bli verdens mest digitaliserte land innen 2030 [New Digitalization Strategy: – Norway Aims to Become the World's Most Digitalized Country by 2030]. Retrieved from <https://digitalnorway.com/ny-digitaliseringsstrategi-norge-skal-bli-verdens-mest-digitaliserte-land/>; 5. DataReportal. (2024). Digital 2024: Norway. Retrieved from <https://datareportal.com/reports/digital-2024-norway>.

Гурина О. С., Гончаренко В. В., Ханова О. В.

ГЛОБАЛЬНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ КОНЦЕПЦІЇ РОЗУМНИХ МІСТ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Сучасна урбанізація вимагає від міст впровадження ефективних механізмів управління ресурсами, підвищення рівня безпеки та забезпечення екологічної стійкості. У цьому контексті концепція розумних міст (Smart Cities) набуває ключового значення, оскільки інтегрує цифрові технології, інтернет речей (IoT), штучний інтелект та великі дані для оптимізації міської інфраструктури й покращення якості життя мешканців [1].

Для забезпечення ефективного функціонування сучасних міст у контексті стрімкої урбанізації необхідно впроваджувати інноваційні рішення, що ґрунтуються на цифрових технологіях. Концепція розумних міст охоплює широкий спектр технологічних і управлінських змін, спрямованих на підвищення якості життя мешканців, оптимізацію використання ресурсів та створення стійкої міської екосистеми. У світовій практиці вже спостерігається активний розвиток Smart Cities, що характеризується певними ключовими тенденціями, які подано на рис. 1.

Одним із ключових показників розвитку розумних міст є рівень впровадження цифрових технологій та інтеграція smart-рішень у міську інфраструктуру. За даними Smart City Index 2024, найвищі позиції займають міста Європи (Цюрих, Осло, Женева, Копенгаген), Канберра та Сінгапур. Ці міста демонструють високий рівень цифрової інтеграції, розвинену міську інфраструктуру та впровадження екологічних ініціатив. На рис. 2 наведено топ-10 міст за Smart City Index у 2024 році [4].

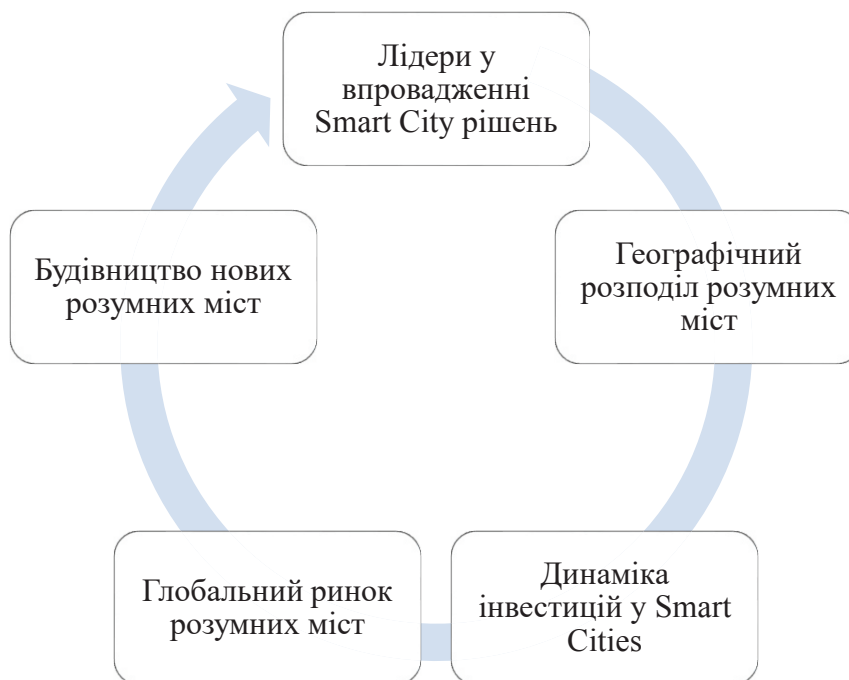


Рис. 1. Основні тенденції розвитку Smart Cities. Систематизовано автором за [1; 3]



Рис. 2. Топ-10 міст за Smart City Index у 2024 р. [4]

Рівень розвитку smart city концепцій суттєво відрізняється залежно від регіону, що зумовлено як технологічними, так і економічними чинниками. Європа залишається лідером за кількістю країн, що активно розвивають smart-технології (19 країн у рейтингу), за нею слідує Азія (12 країн). Північна Америка, хоч і має меншу кількість країн у рейтингу, залишається важливим центром впровадження

інноваційних міських проєктів. Африка та Південна Америка мають значний потенціал, проте стикаються з економічними та інфраструктурними викликами. На рис. 3 надано розподіл країн за регіонами за Smart City Index у 2024 році [5].

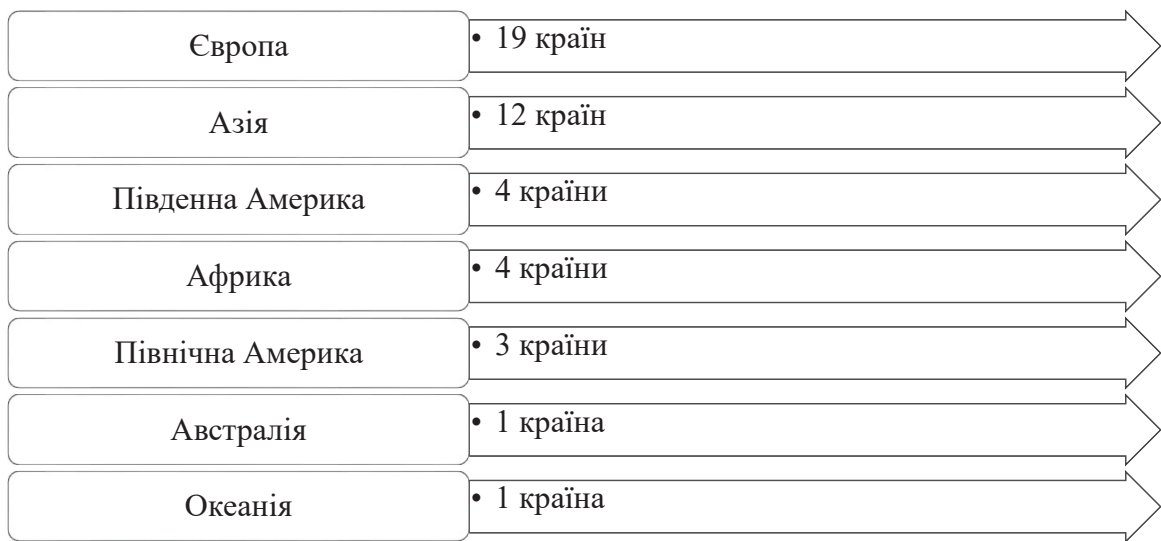


Рис. 3. Розподіл країн за регіонами за Smart City Index 2024 [5]

Інвестиційна привабливість smart city проєктів визначає темпи їх розвитку та масштаби впровадження інноваційних рішень у міське середовище. Прямі іноземні інвестиції відіграють ключову роль у розвитку smart city проєктів. У 2023 році основний потік інвестицій спрямований до мегаполісів Азії та Північної Америки. Європа демонструє коливання в обсягах інвестицій, проте залишається одним із провідних регіонів впровадження smart-рішень [6].

Розвиток розумних міст супроводжується зростанням світового ринку smart city технологій, що визначається рівнем інноваційності та фінансової підтримки проєктів. У 2023 році домінуючими регіонами на ринку Smart Cities були Північна Америка (32,14%) та Європа (31,6%). Азійсько-Тихоокеанський регіон демонструє зростання (27,21%), що зумовлено розвитком smart city концепцій у Китаї, Японії та Південній Кореї. Латинська Америка (6,02%) та Африка (3,03%) мають потенціал до зростання за умови залучення інвестицій та державної підтримки [7].

Окремим напрямом розвитку smart city концепцій є створення нових міст, що базуються на принципах цифрової трансформації та сталого розвитку. Найбільша частка нових smart city проєктів припадає на Китай (48% всіх міст, що будуються), що пояснюється масштабними державними інвестиціями. Друге місце займає

Європа (23%), підтверджуючи стабільний інтерес до розвитку smart city концепцій. Індія (11%) активно реалізує національні програми цифрової трансформації міст, детальніше подано на рис. 4 [7].

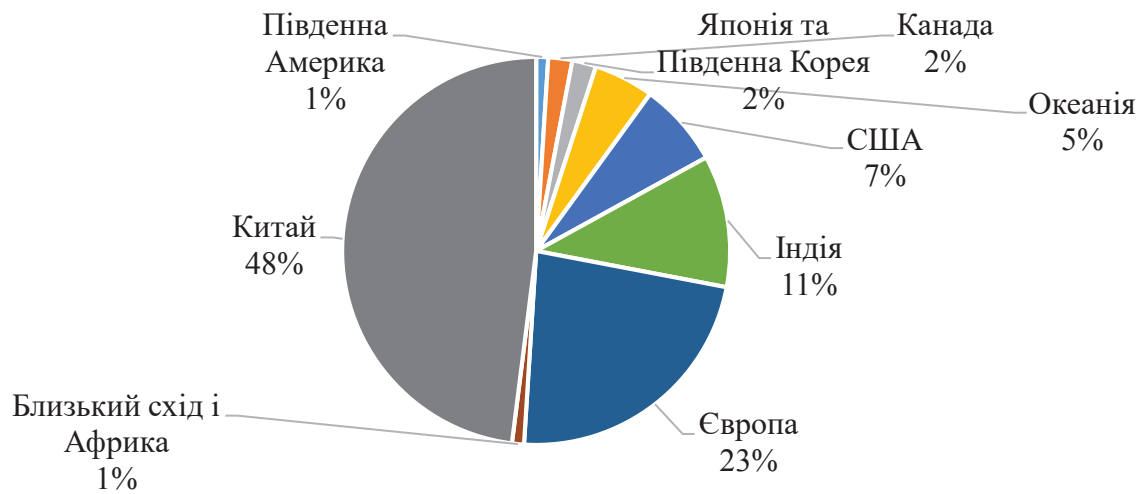


Рис. 4. Частка «розумних» міст, що будуються в основних країнах та регіонах світу, % [7]

Отже, концепція розумних міст продовжує розвиватися через інтеграцію технологій, спрямованих на підвищення якості життя громадян та ефективне управління ресурсами. Лідерами впровадження smart city рішень залишаються Європа, США, Китай та Сінгапур. Країни, що розвиваються, мають значний потенціал для розширення технологічної інфраструктури та залучення інвестицій. Подальші дослідження у цій сфері дозволять оцінити економічну ефективність технологічних рішень та їхній довгостроковий вплив на міський простір.

Список використаних джерел: 1. IBM. Smart city. URL: <https://www.ibm.com/think/topics/smart-city>; 2. McKinsey & Company. Smart cities: Digital solutions for a more livable future. 2018. URL: <https://www.mckinsey.com/capabilities/operations/our-insights/smart-cities-digital-solutions-for-a-more-livable-future>; 3. Econstor. Digital Governance - Smart Governance. 2020. URL: <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/216813/1/Digital%20Governance%20Smart%20Governance%20.pdf>; 4. Place Brand Observer. Smart City Index 2024 summary. 2024. URL: <https://placebrandobserver.com/smart-city-index-2024-summary/#:~:text=The%20IMD%20Smart%20City%20Index,of%20urban%20development%20and%20innovation>; 5. IMD International Institute for Management Development. Smart City Index 2024 - Full Report. 2024. URL: https://imd.widen.net/content/uurdpo9mt3/pdf/20240412-SmartCityIndex-2024-Full-Report_4.pdf; 6. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). World Investment Report 2024. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/wir2024_en.pdf; 7. Coolest Gadgets. Smart city statistics. URL: <https://www.coolest-gadgets.com/smart-city-statistics/>.

Глазкова А.П.

**ЦИФРОВА ТРАНСФОРМАЦІЯ В ЄС: ПРОГРАМИ ТА
ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ**

Харківський національний університет ім. В.Н. Каразіна

Науковий керівник: к.е.н., доц. Шолом А. С.

Цифрова трансформація - це процес інтеграції цифрових технологій у всі аспекти діяльності організацій. Вона охоплює широке застосування новітніх технологій, таких як штучний інтелект, великі дані, Інтернет речей (IoT), хмарні обчислення та блокчейн.

Цифровізація є частиною цифрової трансформації, має вузький характер і зосереджується на оптимізації конкретних процесів без зміни загальної моделі роботи. Головною метою цифровізації є здійснення цифрової трансформації існуючих секторів економіки та створення нових, а також модернізація різних сфер життя з метою досягнення більш ефективних та сучасних результатів. Таких змін можна досягти лише за умови інтеграції ідей, заходів та ініціатив, пов'язаних із цифровою трансформацією.. [1]

Вивченням питань, що стосуються цифрової трансформації ЄС, займалися Г.Я. Аніловська, В.С. Костирко, Є.А. Рехлецький, К. Гриценко, В. Яценко, К. Могильна та ін. [2,3] Попри це, багато аспектів впливу цифрових технологій на інтеграційні процеси та економічний розвиток все ще залишаються недостатньо дослідженими, що посилює актуальність даного питання.

Метою даного дослідження є аналіз впливу цифрової трансформації на розвиток економіки та інноваційної сфери Європейського Союзу в контексті реалізації ключових програм цифровізації та його співпраці з іншими країнами світу.

Програма «Digital Europe» є основним інструментом ЄС для сприяння розвитку цифрових технологій. Розмір її інвестицій за планом, впровадженим у 2021 році, складає 9,2 млрд. євро. Програма інвестує в суперкомп'ютери, обробку

даних, штучний інтелект (AI), включаючи бібліотеки алгоритмів, кібербезпеку, розвиток цифрових навичок, цифровізацію бізнесу та державного управління. Вона сприяє подоланню дефіциту напівпровідників через ініціативу «Чіпи для Європи». Завдяки цій програмі дослідження у сфері цифрових технологій швидко впроваджуються у практику, приносячи користь громадянам, бізнесу та малим і середнім підприємствам.

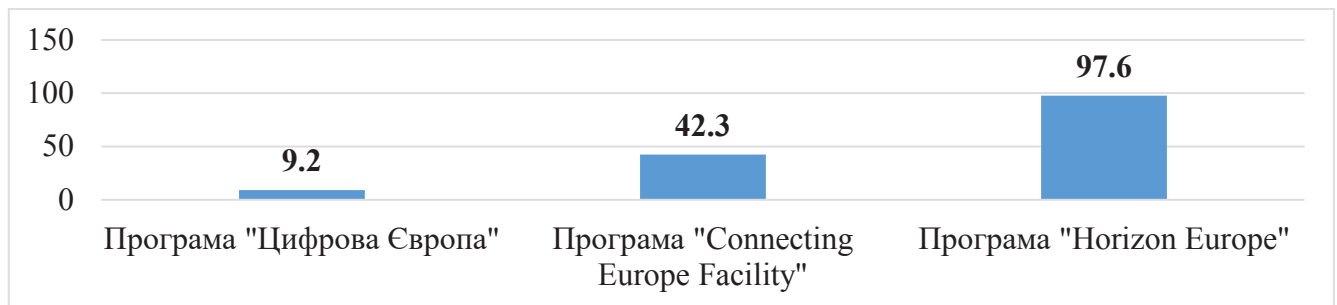


Рис. 1. Запропоновані інвестиції в цифрові технології Європейським Союзом для фінансових програм за період з 2021 по 2027 рік, млрд. євро [7]

Розумні логістичні платформи на основі IoT і великих даних дозволили понад 70% компаній знизити витрати на логістику на 15–20% завдяки оптимізації маршрутів і покращенню управління запасами.

У свою чергу, програма «Connecting Europe Facility» спрямована на розвиток мереж у сфері транспорту, телекомунікацій та енергетики. Вона спрямована на створення сучасних мереж, здатних забезпечити ефективну роботу інноваційних транспортних платформ і підтримку цифрових процесів у логістиці.

«Horizon Europe», семирічна програма фінансування досліджень та інновацій, стала логічним продовженням Horizon 2020. Її основна увага зосереджена на дослідженнях у сфері охорони здоров'я, екологічної стійкості та цифрових трансформацій. Програма включає окремий бюджет, спрямований на розвиток цифрових технологій, промисловості та космосу.

Наразі ЄС має чотири міжнародні партнерства з Японією, Республікою Корея, Сінгапуром і Канадою. Вони спрямовані на розширення співпраці між ЄС і сумісними країнами та сприяють створенню безпечного цифрового простору.

ЄС та Японія зосередилися на розвитку напівпровідникової промисловості, де головним досягненням стало створення стійкого ланцюга постачання мікрочипів.

Завдяки цьому вдалося скоротити час доставки компонентів на 12% та впровадити екологічні матеріали в чверть виробленої продукції. [4]

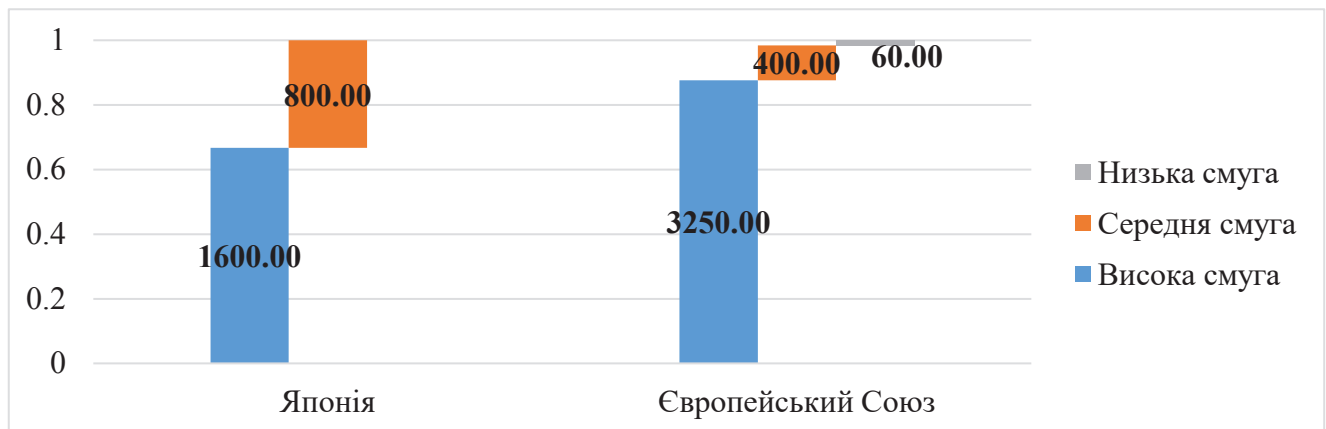


Рис. 2. Розподіл авторизованого спектру 5G транспортних систем за частотними діапазонами у ЄС та Японії станом на 2024 рік, МГц

Джерело: [5]

Ще одним важливим проектом стало тестування безпечної інфраструктури 5G для транспортних систем у містах. Результати показали покращення точності прогнозів транспортного трафіку та зменшення затримки передачі сигналу. Впровадження 5G на понад 40 ключових маршрутах загальною довжиною 10 000 км створило основу для розвитку інтелектуальних транспортних систем і автономного транспорту.

Республіка Корея уклала угоду партнерства з ЄС у листопаді 2022 року. Дана угода охопила критично важливі галузі. У березні 2024 року на другій Раді цифрового партнерства сторони акцентували увагу на важливості спільних дослідницьких програм і обміну передовими технологіями для підвищення конкурентоспроможності на світовому ринку.

У лютому 2023 року Європейський Союз уклав угоду з Сінгапуром. Вона зосереджується на подоланні цифрового розриву, підтримці інновацій у сфері обміну даними, цифрових навичок та модернізації послуг. А у листопаді 2023 року ЄС розпочав цифрове партнерство з Канадою, яке включає співпрацю в управлінні даними, кібербезпеку, штучний інтелект та боротьбу з дезінформацією [4].

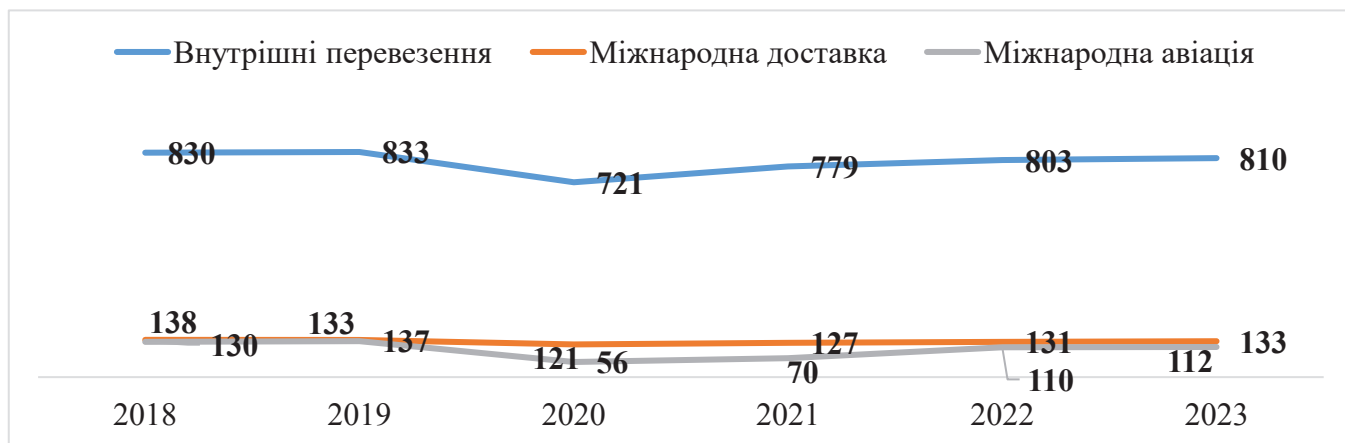


Рис. 3. Обсяг викидів CO₂ транспортного сектору у 2018-2023рр., млрд. метр.тонн.

Джерело: [7]

Станом на 2025 рік інвестиції та впровадження цифрових технологій у транспортній галузі ЄС забезпечили вагомі результати. У межах програми TEN-T було реалізовано понад 689 проєктів з модернізації залізниць, автомагістралей та портів із застосуванням цифрових рішень, що підвищило ефективність транспортних коридорів.

Цифрові рішення, зокрема розумні логістичні платформи та впровадження інтелектуальних транспортних систем (ITS) відіграли важливу роль у скороченні викидів CO₂ у сегменті внутрішніх перевезень. Однак зростання в міжнародному секторі підкреслює потребу в подальшому вдосконаленні технологій і більшому поширенні екологічних рішень. [7]

Висновок. Отже, завдяки партнерствам ЄС активно посилює свої позиції в глобальній цифровій сфері. За рік інвестиції в спільні проєкти зросли на 18%, а кількість спільних ініціатив у сфері штучного інтелекту збільшилася на 22%. Впровадження цифрових технологій у транспортній сфері продовжує стрімко зростати.

Список використаних джерел: 1. Андрущук Г. О. Цифрова трансформація європейської економіки: стан та місце України // Інформація і право. 2023. №1. С. 67–78 [Електронний ресурс]. – URL: <http://jnas.nbuv.gov.ua/article/UJRN-0001396372>; 2. Досвід ЄС щодо розроблення та впровадження стратегічних документів цифрової трансформації на національному рівні [Електронний ресурс]. – URL: https://www.researchgate.net/publication/385401141_DOSVID_ES_SODO_ROZROBLENNIA_TA_VP

ROVADZENNA_STRATEGICNIH_DOKUMENTIV_CIFROVOI_TRANSFORMACII_NA_NACIONAL_NOMU_RIVNITHE_EU_EXPERIENCE_ON_DEVELOPING_AND_IMPLEMENTING_STRATEGIC_DOCUMENTS_OF_DIGITAL_TRANSFORM; 3. *Academy Vision* [Електронний ресурс]. – URL: https://academy-vision.org/index.php/av/article/download/659/593/600?utm_source; 4. *Digital partnerships strategy* [Електронний ресурс]. – URL: <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/policies/partnerships>; 5. *Digital Decade 2024: 5G Observatory Report* [Електронний ресурс]. – URL: <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/library/digital-decade-2024-5g-observatory-report>; 6. *Digital transformation statistics* [Електронний ресурс]. – URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/interactive-publications/digitalisation-2024#digital-transformation>; 7. *Statista* [Електронний ресурс]. – URL: <https://www.statista.com/>.

УДК 339.9

Ковальов М. Ю., Коваленко Р.С.

ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ СВІТОВОГО РИНКУ ІТ-ПОСЛУГ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Сьогодні, в умовах глобальної цифровізації, світовий ринок ІТ-послуг розвивається досить швидкими темпами і залишається одним із найбільш швидкозростаючих сегментів ІТ-індустрії. Дослідники цього ринку у своїх роботах описують пряму залежність між глобалізацією ринку ІТ-послуг та розвитком національних економічних систем. Таким чином, сьогодні найважливішим є визначення ключових тенденцій розвитку світового ринку ІТ-послуг. Найважливішими сегментами ринку ІТ-послуг є: ІТ-консалтинг, системна інтеграція, розробка програмного забезпечення на замовлення, ІТ-аутсорсинг, ІТ-підтримка, ІТ-навчання та навчання. Розуміння та відстеження сучасних тенденцій сприяє не лише розвитку наявних можливостей для зростання компаній, а й появи нових, завдяки яким компанії не тільки збережуть, але й збільшать свої конкурентні переваги на світовому ринку [5].

Структура ринку ІТ-послуг

Напрями	Сегменти
Проекти	Консалтинг Системна інтеграція Мережева інтеграція та консалтинг Розробка програмного забезпечення
Аутсорсинг	ІТ-аутсорсинг Аутсорсинг ПК та мережевого обладнання Аутсорсинг управління програмами Послуги хостингу
Підтримка	ІТ-підтримка ІТ-навчання

Джерело: [3]

Найважливішими сучасними тенденціями розвитку світового ринку ІТ-послуг, які сприяють не тільки реформуванню самого ринку, а й зміні взаємовідносин його складових елементів є посилення взаємозалежності між усіма його складовими.

Інформаційні технології є важливим фактором реформування сучасної економіки. Постійний розвиток цифрової економіки та формування нової платформи для бізнес-процесів сприяють трансформації інфраструктури для впровадження нових технологій та послуг. Сучасні реалії демонструють інтеграцію традиційних бізнес-процесів з ІТ-технологіями, які використовуються для автоматизації виробництва, для безпеки, що дозволяє оптимізувати ресурси, скоротити витрати та підвищити продуктивність праці. З появою нових соціальних і екологічних викликів стає неможливо підтримувати бізнес, підвищувати масштабованість і продуктивність, а також підвищувати прибутковість без ІТ-алгоритмів. Лише завдяки ІТ-технологіям у 2020 році через COVID-19 стало можливим віддалено керувати підприємствами та взаємодіяти з контрагентами, що дозволило підтримувати діяльність багатьох організацій. ІТ-ринок симбіозно зливається з автомобільною промисловістю, сільським господарством, енергетикою, видобувною промисловістю тощо. Крім того, це свідчить про унікальність ІТ-ринку, який легко інтегрується в усі ринки [1].

ІТ-ринок, як і інші ринки, має певну номенклатуру послуг і продуктів і характеризується механізмами та умовами надання послуг, які мають різне трактування через різний опис структури ринку ІТ-послуг. Необхідність структурування та сегментування ІТ-ринку визначається тим, що сегменти ринку набувають певних характеристик, які впливають на бізнес-процеси суб'єктів господарювання та взаємовідносини між ними. Крім того, сегменти ринку характеризують певний тип попиту, який слід враховувати при проектуванні та виробництві інформаційних продуктів. Також необхідно враховувати динаміку та особливості розвитку сегмента ринку, які можуть відрізнятися від загальної динаміки ринку ІТ [2].

Ринок інформаційних технологій включає чотири сегменти: ІТ-послуги, програмне забезпечення, комп'ютерне обладнання та комунікаційне обладнання. Сьогодні ринок ІТ-послуг, незважаючи на відносну збереженість структури, перебудовується під потреби клієнтів. Ряд сегментів (програмне забезпечення, інсталяція та налаштування) об'єднані, оскільки програмні рішення потребують значних модифікацій для задоволення потреб конкретної організації. Створення комплексної інформаційної системи часто вимагає взаємодії з кількома постачальниками та розробниками. Тому сьогодні все більш затребуваними стають системні інтегратори, які спеціалізуються на розробці та впровадженні ІТ-інфраструктури на підприємстві та готові самостійно реалізовувати всі перераховані вище завдання [4].

Очевидно, що у компаній, що надають різного роду ІТ-послуги, дуже великі перспективи зростання, враховуючи, наскільки помітно виріс ринок за останні роки, як швидко змінюється сучасне ІТ-середовище. Ринок ІТ-послуг росте і розвивається, поширюються різноманітні види послуг і моделі ІТ-послуг, зростає споживчий попит і, як наслідок, зростає справжній інтерес дослідників до галузі. З великою ймовірністю можна стверджувати, що навіть у тих країнах, де ринок ІТ-послуг виник відносно недавно, незабаром він стане повноцінним і повністю сформованим завдяки швидким темпам стабілізації світової індустрії ІТ-послуг. В умовах глобальної діджиталізації виявлені тренди відкривають нові можливості

для розвитку та сталого зростання компаній, які набувають популярності на ринку ІТ-послуг [6].

Список використаних джерел: 1. Винничук Р.О., Склярчук Т.В. Особливості розвитку ІТ-ринку в Україні: стан та тенденції. Вісник Національного університету "Львівська політехніка". 2015. № 833. С. 3–8; 2. Гончаренко Н.І. Особливості функціонування світового ринку інформаційних технологій в умовах трансформаційних змін глобального економічного середовища. Вісник Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна. 2018. Вип. 7. С. 95–100; 3. Задорожнюк Н.О., Пустовий Н.О., Щевель А.О. Міжнародний досвід розвитку ІТ-аутсорсингу. Науковий вісник Херсонського державного університету. 2017. № 27(1). С. 26–29; 4. Огляд ІТ індустрії 2022. URL: <https://connect.comptia.org/content/research/it-industry-trends-analysis>; 5. Торгівля послугами. URL: <https://stats.unctad.org/handbook/Services/Total.html>. 6. Торгівля послугами. Світовий банк. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/BG.GSR.NFSV.GD.ZS>.

УДК 330

Lozan A.

OBSTACLES TO ENTERPRISE DIGITALIZATION AMID GLOBAL CHALLENGES

Національний університет "Одеська політехніка"

Науковий керівник: Юрій Ковтуненко, д.е.н., професор.

In recent years, the global economy has undergone a profound transformation driven by rapid digital development. This shift has fundamentally altered the operational landscape for businesses, compelling them to embrace digitalization as a means of enhancing competitiveness and efficiency. However, while the integration of digital technologies offers significant advantages, it also presents a myriad of challenges that can impede the successful digitalization of enterprises, particularly in the context of global crises.

Digital transformation is not merely an adoption of new technologies; it represents a comprehensive and strategic shift that fundamentally redefines how businesses operate. This process involves the deep integration of digital technologies into all aspects of business operations and management systems. Consequently, it impacts business models, organizational culture, and overall operational efficiency. The primary objectives of

digital transformation include optimizing operations, reducing costs, enhancing productivity through automation and data analytics, and improving customer experiences [1].

The obstacles hindering the digital transformation of enterprises can be categorized into several key areas:

1. Economic and financial constraints:

- lack of funds: many enterprises, particularly small and medium-sized enterprises (SMEs), struggle with limited access to capital necessary for investing in digital infrastructure [2];

- cost of implementation: the financial burden associated with implementing new technologies – including software, hardware, and employee training can be prohibitive [3];

- economic instability: economic downturns divert resources away from long-term digital initiatives, making it difficult for businesses to sustain their transformation efforts [4].

Strategies for overcoming economic constraints:

- enterprises should prioritize strategic investments that promise substantial efficiency gains;

- implementing digital transformation in phases can help manage costs effectively;

- seeking diverse funding options such as government grants or private investments can alleviate financial pressures [3].

2. Technological and infrastructural deficiencies:

- insufficient digital infrastructure: in many regions, inadequate internet access hampers the adoption of digital technologies [5];

- legacy systems: outdated systems pose integration challenges with new technologies, complicating the transition process [8];

- limited access to technology: geographic limitations or high costs can restrict access to essential digital tools [6].

Strategies for addressing technological deficiencies:

- companies should modernize legacy systems gradually while ensuring compatibility with new technologies;
- focusing on key technologies such as cloud services can optimize operations;
- significant investments in cybersecurity measures are essential to protect against potential threats.

3. Human and organizational factors:

- lack of digital skills and literacy: a workforce with low levels of digital literacy presents a significant barrier to successful transformation [6];
- resistance to change: organizational culture may resist changes necessary for adopting new processes or technologies [7];
- “brain drain”: The migration of skilled professionals can hinder an enterprise's ability to implement effective digital strategies [5].

Strategies for enhancing human capital:

- continuous training programs should be established to enhance employee skills in emerging technologies;
- effective change management practices are essential for fostering a culture that embraces innovation;
- collaborations with educational institutions can help develop local talent through internships and training initiatives.

4. Global challenges and crises:

- pandemics and economic changes: global crises create instability that complicates long-term planning for digital transformations [4];
- supply chain disruptions: events such as pandemics or geopolitical conflicts can severely disrupt supply chains;
- geographic limitations: some businesses face challenges entering new markets due to various constraints exacerbated by global crises [1].

Strategies for navigating global challenges:

- developing agile business strategies allows enterprises to adapt quickly to disruptions;

- embracing remote operations through e-commerce and cloud-based services ensures continuity amid geographic limitations;
- implementing digital supply chain management systems enables real-time monitoring and effective disruption mitigation.

The path to enterprise digitalization is marked by various obstacles that organizations must address to remain competitive in a rapidly evolving landscape. Economic constraints, technological deficiencies, and human factors all present significant challenges that can impede progress. Additionally, global crises exacerbate these issues, making long-term planning more complex. To successfully navigate these barriers, enterprises should adopt a strategic approach that integrates financial planning, infrastructure modernization, human resource development, and robust risk management is essential for navigating an ever-evolving global landscape. By proactively addressing these barriers, businesses can bolster their competitiveness and ensure sustainable growth in the face of ongoing global challenges.

References: 1. Панчук А., Малькова К. Теоретичні основи формування цифрової стратегії підприємств // *Економіка та суспільство*. 2021. № 34. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2021-34-76>; 2. Ананьєва Ю. Вплив глобалізації на фінансову стабільність підприємств та стратегії її забезпечення // *Економіка та суспільство*. 2023. № 55. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-55-14>; 3. Гарафонова О.І., Жосан Г.В. Діджиталізація та автоматизація бізнес-процесів: відмінність дефініцій та місце в менеджменті підприємства // *Таврійський науковий вісник. Серія: Економіка*. 2023. № 15. URL: <https://doi.org/10.32782/2708-0366/2023.15.19>; 4. Рижикова Н., Бірченко Н., Остапенко Р. Вплив цифровізації на трансфертне ціноутворення в Україні // *Економіка та суспільство*. 2024. № 66. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-66-81>; 5. Гринько Т., Петриняк У., Андруша В. Цифровізація бізнес-процесів: основні тенденції та покращення креативності персоналу // *Сталий розвиток економіки*. 2024. № 2(49). С. 10–14. URL: <https://doi.org/10.32782/2308-1988/2024-49-2>; 6. Школенко О.Б., Шуляр Н.М., Чернишов О.Ю. Основні пріоритети формування стратегії цифровізації бізнесу // *Вісник Херсонського національного технічного університету*. 2023. № 3(86). С. 176–183. URL: <https://doi.org/10.35546/kntu2078-4481.2023.3.24>; 7. Коваль О., Лишак О. Характеристика цифрової трансформації економіки в умовах глобальних викликів // *Економіка та суспільство*. 2024. № 66. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-66-72>; 8. Бугріменко Р., Смірнова П. Вплив розвитку цифрової трансформації на діяльність підприємства // *Економіка та суспільство*. 2024. № 59. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-59-29>.

Лубенець С. В.¹, Шелестова А. М.¹,

Павленко Є. П.²

АКТУАЛЬНІ ЗАДАЧІ МІЖНАРОДНОЇ ЦИФРОВОЇ ІНФОРМАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ У ЦИФРОВІЗАЦІЇ СВІТОВОЇ ЕКОНОМІКИ

¹*Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна*

²*Український державний університет залізничного транспорту*

У контексті цифровізації світової економіки та управління ключову роль відіграє забезпечення ефективної міжнародної інформаційної безпеки та кіберзахисту. У 2024 році було зафіксовано велику кількість хакерських атак на ресурси бізнесу та державні установи в різних країнах світу. При цьому кібератаки з часом стають все більш витонченими та більш масованими. Згідно з останніми дослідженнями [1, с. 42], більшість керівників, урядовців та власників бізнесу починають вживати заходів для забезпечення інформаційної безпеки, реалізуючи ті чи інші ефективні підходи та стратегії щодо цього. Однак щоб і надалі ефективно запобігати інформаційним загрозам, міжнародним компаніям та установам потрібно бути в курсі останніх трендів кіберзахисту та міжнародної інформаційної безпеки, а також правильно інвестувати в захист від актуальних інформаційних загроз. У зв'язку з цим важливим є розгляд та аналіз задач міжнародної інформаційної безпеки та сучасних викликів щодо забезпечення кіберзахисту, які, на думку авторів, можуть бути актуальними у найближчі роки. При цьому можна виділити наступні основні напрями цифрової міжнародної інформаційної безпеки в компаніях, корпораціях та установах.

Зростання рівня захисту конфіденційних даних споживачів. Розвиток цифровізації світової економіки сприяє розширенню цифрового формату взаємодії клієнтів та споживачів з міжнародними компаніями. При цьому важливе значення має довіра клієнтів та їх впевненість у тому, що компанія здатна забезпечити захист їх власних конфіденційних даних. У такому разі лояльність споживачів можуть забезпечити лише ті міжнародні компанії, які прикладають відповідні зусилля на

основі професійного підходу до забезпечення інформаційної безпеки та кіберзахисту.

Запобігання кібератакам на системи штучного інтелекту. Останні дослідження компанії Microsoft свідчать [2], що переважна більшість компаній у світі або вже застосовують системи штучного інтелекту у своїй діяльності, або планують це робити у найближчий час. Враховуючи потенційну вразливість штучного інтелекту перед кіберзагрозами з подальшим негативним впливом на процес прийняття управлінських рішень в організації, компанії-розробники мають підвищувати рівень захисту систем штучного інтелекту.

Водночас, використання штучного інтелекту в технології «глибоких підрбок», що здатні на відео- чи аудіозаписах імітувати та спотворювати поведінку й риторику публічних осіб, робить процес запобігання кібератакам на системи штучного інтелекту ще більш актуальним.

Навчання й розвиток культури інформаційної безпеки та кібергігієни. Людський фактор є однією з найбільш вразливих ланок у забезпеченні інформаційної безпеки міжнародної компанії. Тому навчання основам кіберзахисту, розвиток культури інформаційної безпеки і кібергігієни своїх співробітників є важливою задачею для компанії, а відповідні знання та навички співробітників мають бути складовими їх професійної підготовки.

Зростання небезпеки фішингу та протидія йому. У зв'язку зі зростанням кількості та витонченості фішингових атак міжнародні компанії постають перед необхідністю запровадження в посадових інструкціях співробітників чітких алгоритмів дій з вхідною електронною кореспонденцією, які б виключали можливість витоку конфіденційних даних та зараження корпоративних мереж шкідливими програмами. Іншим напрямом боротьби з фішингом є запровадження чи вдосконалення в компанії відповідних сучасних технологій протидії йому. В цілому це також сприяє формуванню відповідної культури інформаційної безпеки співробітників, а також забезпечує високу репутацію компанії щодо захисту власних конфіденційних даних.

Підсилення кіберзахисту в логістиці. Протягом останніх 3-х років жертвами кібератак на власні логістичні канали постачання через скомпрометовані програми та пристрої корпоративних інформаційних систем стали майже 70% компаній в усьому світі. Тому для посилення кіберзахисту в логістиці міжнародні організації мають запровадити додаткові заходи інформаційної безпеки, зокрема перевірку тих методів кіберзахисту, що використовуються їх контрагентами задля дотримання відповідних стандартів цифрової інформаційної безпеки.

Захист пристроїв Інтернету речей. Стрімке зростання кількості пристроїв Інтернету речей підвищує вимоги щодо їх надійного цифрового інформаційного захисту. У зв'язку з цим міжнародні компанії повинні приділяти велику увагу цьому питанню, забезпечуючи належний облік, догляд, обслуговування та ефективні методи кіберзахисту відповідних пристроїв та обладнання.

Забезпечення доступу до корпоративних систем без використання паролів. Одним із ефективних сучасних підходів до підвищення цифрової інформаційної безпеки є впровадження компаніями безпарольного доступу до цифрових пристроїв та власних корпоративних інформаційних систем. Дана технологія, що забезпечує як високу конфіденційність, так і зручність для користувачів, замість введення кодів чи паролів передбачає розпізнавання користувача за його унікальними фізіологічними характеристиками: шляхом сканування обличчя або відбитка пальця, розпізнавання голосу тощо.

Запобігання атакам з боку програм-вимагачі. Останні аналітичні прогнози щодо інформаційних загроз з боку програм-вимагачі, зокрема в роботі [3], свідчать, що протягом наступного десятиліття міжнародні компанії та організації вимушені будуть витратити сотні мільярдів доларів на боротьбу з цим шкідливим програмним забезпеченням. При цьому самі атаки програм-вимагачів на корпоративні інформаційні системи ставатимуть більш інтенсивними та небезпечними. Це вимагатиме від міжнародних компаній значних коштів для підвищення ефективності захисту від подібних кібератак.

Таким чином, розуміння актуальних проблем кіберзахисту та міжнародної інформаційної безпеки буде сприяти міжнародним організаціям та компаніям в

усьому світі у зниженні рівня кіберзагроз, забезпечить більш ефективну інформаційну безпеку та кіберзахист.

Список використаних джерел: 1. Сергій Лубенець, Ігор Харченко та Євген Павленко. (2023). Актуальні проблеми міжнародної інформаційної безпеки. Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. Серія: Міжнародні відносини. Економіка. Країнознавство. Туризм, (17), 42-48. <https://doi.org/10.26565/2310-9513-2023-17-04>; 2. Microsoft Digital Defense Report 2024: web site. URL: <https://www.microsoft.com/en-us/security/security-insider/intelligence-reports/microsoft-digital-defense-report-2024> (date of the application: 19.01.2025); 3. 2024 Cybersecurity Almanac: 100 Facts, Figures, Predictions And Statistics: web site. URL: <https://cybersecurityventures.com/cybersecurity-almanac-2024/> (date of the application: 20.01.2025).

УДК 65.012.4

Овсієнко О. В.

УПРАВЛІННЯ ПРАВАМИ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ ВЛАСНОСТІ В СМАРТ-КОНТРАКТАХ

Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана

Активне розширення метавсесвіту надало операціям з NFT-активами масового характеру. У багатьох випадках на початковому етапі вартість NFT-активів є невисокою, тому трансакційні витрати, пов'язані з передачею прав власності (юридичний консалтинг, перевірка прав тощо), можуть бути вищими за вартість самого цифрового активу. Забезпечення рентабельності масових операцій з дрібними цифровими активами вимагає зниження трансакційних витрат. Одним із способів зниження є смарт-контракти.

Смарт-контракт – це програмний код, заснований на блокчейні, який автоматично виконує та контролює виконання домовленостей між сторонами без залучення посередників. Смарт-контракти працюють за принципом «якщо ..., тоді»: якщо умови витримано, контракт автоматично виконує певні дії, наприклад, виплату роялті або передавання права власності на цифровий актив. Головне призначення смарт-контрактів – визначити правила та умови володіння і передавання прав на NFT-активи.

Інформація про автора, власника, правила володіння, перепродажу, сплати винагороди потрапляє до смарт-контракту при створенні NFT. При подальшому перепродажі NFT смарт-контракт: 1) перевіряє наявність у покупця необхідної суми; 2) переказує оплату продавцю; 3) передає NFT покупцеві; 4) фіксує інформацію про передачу прав власності у блокчейні. При кожному перепродажу автор NFT отримує відсоток (роялті). Параметри смарт-контракту залежать від платформи, де створюється NFT, та особистих налаштувань. Платформи зазвичай пропонують базові умови, але можуть дозволяти змінити певні параметри (наприклад, роялті для авторів) під час створення NFT.

Таким чином смарт-контракти виконують низку важливих функцій в управлінні правами інтелектуальної власності, а саме:

- захист авторських прав (оскільки записи в блокчейні незмінні, інформацію про походження NFT неможливо підробити; при виконанні смарт-контракту автору автоматично перераховується роялті);

- убезпечення права володіння (блокчейн зберігає всі дані про NFT, в тому числі про операції з активом. Це підтверджує, що NFT є оригінальним та належить певному власнику);

- зниження трансакційних витрат при передачі прав (смарт-контракти після розгортання в блокчейні виконуються без ручного втручання, працюють у розподілених мережах без необхідності залучення посередників – банків, нотаріусів тощо);

- автоматична реалізація прав інтелектуальної власності (відсутність прив'язки угоди до конкретної правової юрисдикції, виконання умов незалежно від місцезнаходження сторін).

Водночас необхідно зазначити декілька принципових моментів, пов'язаних з передачею прав у смарт-контрактах.

По-перше, смарт-контракт закріплює право володіння, але не обов'язково передає ексклюзивні права на використання чи комерціалізацію NFT. Суб'єкт, який придбав NFT, «володіє токеном», але не завжди має право створювати і продавати копії, використовувати об'єкт у комерційних цілях. Це право зазвичай залишається

за автором. У деяких випадках до смарт-контрактів додаються ліцензії, які визначають умови комерційного використання.

По-друге, смарт-контракти розмежовують право на комерційне використання і право на відчуження. Тобто власник токена може його перепродавати і заробляти на такій трансакції, але використовувати токен у власному бізнесі не може. Право на відчуження міститься в смарт-контракті за замовчуванням. Наприклад, придбавши NFT-картину, її можна продати іншому користувачеві, можна виставляти у власній віртуальній галереї (не маючи на меті отримувати від цього дохід), але неможливо друкувати на своїй продукції, призначеній для продажу. У більш складних випадках (якщо галерея є частиною бізнесу – платформою для виставки NFT), автор може вимагати відрахування або набуття спеціальних прав на показ.

По-третє, відбувається виключення держави з угоди як володаря від'ємних прав. Заборонити шкідливе використання може автор або платформа, на якій розміщено NFT. Але якщо автор не передбачив обмежень у коді при створенні NFT, він не зможе зробити це пізніше, оскільки технічно контроль здійснюється автоматично. Також слід зазначити, що платформи встановлюють власні правила взаємодії між авторами і покупцями (так, контракт може містити заборону перепродажу NFT на певних маркетплейсах). Водночас платформи та їх механізми розгляду спорів не замінюють традиційного судового розгляду.

Можна зробити висновок, що смарт-контракти за сучасних умов є ефективним інструментом комерціалізації прав інтелектуальної власності на цифрові активи. Використання смарт-контрактів дозволяє розширити коло учасників трансакцій, пов'язаних з NFT-активами, а також надійно захистити авторське право. Смарт-контракти автоматизують управління правами і суттєво знижують трансакційні витрати, що робить навіть недорогі NFT рентабельними. Водночас смарт-контракт – це не бездоганний механізм управління правами інтелектуальної власності, оскільки не виключає можливостей підробки, шахрайства; не замінює традиційного судового розгляду. В цілому ж смарт-контракт демократизує цифрові

активи та дає змогу монетизувати власну творчість майже всім без посередників і додаткових витрат.

УДК 339.9+338.2:330.34

Oliinyk K.

DIGITALIZATION AS AN ENVIRONMENT OF TRANSFORMATIVE CHANGES IN THE GLOBAL ECONOMY

Mariupol State University

Scientific supervisor: Dr. of Econ. Sc. Bulatova Olena

Digital technologies that emerged more than 50 years ago, which in the context of the digital economy have become more sophisticated and integrated, spreading much faster and on a much larger scale, have caused a change in the technological order and another industrial revolution. The use of the term "revolution" does not speak of the abrupt nature of the changes, but of their radicalism - the formation of a new digital division of labor, a new digital specialization that transforms the usual ideas about absolute and comparative advantages. Industrial revolutions essentially marked the formation of the digital economy as a global phenomenon. The first stage - the formation of the digital economy - is directly related to the emergence of the first telecommunication technologies and inventions (telephone, radio, television; the first prototypes of integrated circuits and programming languages). The digital economy begins to actively develop at the second stage - from the 1960s, when digital innovations aimed at the mass consumer begin to spread widely in the world. The third stage of the formation of the digital economy is associated with the global spread of the Internet in all spheres of public life (early 1990). The fourth (digital) revolution of the early 21st century marks the separation of development centers from production and service units, the redistribution of the greater part of the created public wealth into the sphere of intellectual and organizational activity [1-3].

In contrast to the industrial revolution, the opposite process is taking place: individualization of products and the return of production of a significant part of

consumer goods and services to households based on additive technologies. Due to computerization and automation of the overwhelming majority of operations, including those related to decision-making, human labor is being replaced by robotic complexes and artificial intelligence systems. As a result of industrial revolutions, there is also a change in the ways of building relationships between business entities. The result of the digital revolution is the transformation of the market function and the emergence of new network forms of economic interaction as a result of digital transformations. The crisis of the third stage of digitalization, which is associated with the collapse of the "dot-com bubble" (1995-2000), was fully compensated for at the fourth stage by the active commercial exploitation of high-speed 3G mobile communication systems and the mass distribution of smartphones.

The new geography of the international division of labor was fully influenced by the formation of the international information and communication infrastructure in the first decade of the 21st century. The spread of electronic payment systems, electronic and mobile commerce, the development of Internet services are manifestations of the fourth stage of the formation of the digital economy. It can be assumed that further integration of digital technologies into human capital will mark new stages of the formation of the digital economy and digital transformations as such. The mass use of new digital technologies, big data and the Internet of things, digital currencies marks the transformation of the usual factors of production and the attitude to productivity, among other things.

Digital transformation is understood as the manifestation of qualitative, revolutionary changes, consisting not only in the digital transformation of individual processes, but also in a fundamental change in the structure of the economy, in the transfer of centers of added value creation to the sphere of building digital resources and end-to-end digital processes. Depending on the stage of development of the digital economy, we can talk about the chronology of digitalization of forms of manifestation of international economic relations: if the basis of development of the digital economy was represented by businesses of electronic trade and services, now it covers international currency and financial relations, international production networks, international logistics networks.

The digital economy breaks the usual models of industry markets, increasing the competitiveness of their participants. Thus, digitalization determines the growth prospects of companies, industries and national economies as a whole. The introduction of elements of the digital economy has already changed many sectors of the economy [4; 5].

The emergence of the digital economy is characterized by a qualitative leap from the technical and technological component to the structural and organizational one. Digital transformation is manifested in two opposite trends: the emergence and spread of new virtual, electronic business models (network, Internet economy); the "disintegration" of large companies into services using digital information and computer technologies (post-industrial economy). We highlight the digital transformation strategies:

(1) «digital leap» - a strategy that creates conditions for the formation of conditions for the growth of new businesses and the leap-forward development of advanced technologies - big data, artificial intelligence, neural networks, blockchain;

(2) «digital reinvestment» - a strategy for creating added value, reducing transaction costs and generating significant inter-industry effects due to the government's implementation of the investor function in the development of the digital economy.

Digital inequality limits the positive results of digital transformation, such as increased productivity, increased communication speed, and network effects.

Список використаних джерел: 1. Птащенко О., А. Пастушенко, І. Імнадзе, А. Солдатова. Тенденції розвитку глобальних ринків в умовах цифровізації. Вісник Східноукраїнського національного університету ім. В. Даля, вип. 6 (270), 2021, с. 125-8, doi:10.33216/1998-7927-2021-270-6-125-128. URL: <https://journals.snu.edu.ua/index.php/VisnikSNU/article/view/36>; 2. Птащенко О., Резнікова, Н., Іващенко О. Міжнародні стратегічні альянси в умовах цифрових трансформацій і розвитку ринку даних. Європейський науковий журнал економічних та фінансових інновацій. 2023. №2. Р. 214–227. <https://doi.org/10.32750/2023-0218> URL: <https://journal.eae.com.ua/index.php/journal/article/view/250>; 3. Отенко І., Птащенко О. Тенденції розвитку високотехнологічної сфери в умовах глобалізації. Вісник Тернопільського національного економічного університету. 2020. Вип. 4. С. 65–76. DOI: <https://doi.org/10.35774/visnyk2020.04.065;4>; 4. Булатова О.В., Резнікова Н.В., Іващенко О.А. Цифровий розрив чи цифрова нерівність? Нові виміри глобальних асиметрій соціально-економічного розвитку в умовах техноглобалізму. Вісник Маріупольського державного університету. Серія: Економіка. 2023. Вип. 25. С. 45–57. DOI <https://doi.org/10.34079/2226-2822-2023-13-25-45-57>; 5. Резнікова Н.В., Булатова О.В., Шлапак А.В., Іващенко О.А. Платформізація цифрової економіки чи техноглобалізм цифрових платформ? Трансформаційний потенціал

УДК 334.73:004](460)

Петров Г. А.

ЦИФРОВА ТРАНСФОРМАЦІЯ КООПЕРАТИВІВ ІСПАНІЇ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Науковий керівник д.е.н., проф. Гончаренко В.В.

Актуальність зумовлена важливістю адаптації кооперативного сектору до викликів цифрової економіки, яка стрімко розвивається. Кооперативи відіграють значну роль в економіці Іспанії, сприяючи соціально-економічному розвитку та забезпеченню зайнятості, однак багато з них стикаються з труднощами інтеграції цифрових технологій у свою діяльність. В умовах глобалізації та цифровізації такі технології, як автоматизація, хмарні сервіси та електронна комерція, є критично важливими для підвищення конкурентоспроможності, ефективності управління та залучення нових учасників. Дослідження цієї теми дозволить виявити інноваційні підходи, що сприятимуть модернізації кооперативів, забезпечуючи їхню стійкість у цифровому середовищі..

Ступінь досліджуваності. Ступінь досліджуваності теми "Цифрова трансформація кооперативів Іспанії" є обмеженою, оскільки більшість наукових праць зосереджені на загальних аспектах цифровізації підприємств або соціально-економічній ролі кооперативів, не приділяючи достатньої уваги їхньому адаптаційному потенціалу в умовах цифрової економіки. Окремі дослідження розглядають вплив цифрових технологій на ефективність управління та маркетингові стратегії кооперативів, однак комплексного аналізу процесів цифрової трансформації у контексті специфіки іспанських кооперативів досі бракує. Це відкриває перспективи для подальшого дослідження, спрямованого на вивчення сучасних викликів, інноваційних рішень і практик, що сприяють їхній цифровій модернізації.

Мета дослідження. Метою дослідження теми є вивчення процесів впровадження цифрових технологій у діяльність іспанських кооперативів, аналіз їх впливу на ефективність управління, конкурентоспроможність та стійкість у сучасному економічному середовищі, а також розробка рекомендацій щодо оптимізації цифрової трансформації з урахуванням специфіки кооперативного руху в Іспанії.

Сутність дослідження. Цифрова трансформація є ключовим етапом розвитку сучасних підприємств, що передбачає використання новітніх технологій для оптимізації бізнес-процесів, підвищення ефективності управління та створення нових економічних можливостей. Для кооперативів цифровізація не лише змінює підходи до ведення діяльності, а й впливає на їхню демократичну структуру, сприяючи прозорості та відкритості управління, але водночас створюючи виклики, пов'язані з доступністю технологій і необхідністю навчання членів. [2]

Основні теоретичні підходи до цифрової трансформації включають Industry 4.0, концепцію цифрових екосистем і стійкого розвитку. Industry 4.0 охоплює автоматизовані системи управління, Інтернет речей (IoT), великі дані (Big Data) та штучний інтелект (AI), що дозволяють кооперативам підвищувати продуктивність і мінімізувати витрати [5]. Наприклад, аграрні кооперативи Іспанії використовують супутниковий моніторинг та автоматизовані системи зрошення для оптимізації виробництва [8]. Концепція цифрових екосистем розглядає кооперативи як частину глобальної цифрової мережі, що взаємодіє через платформи, блокчейн-рішення та смарт-контракти для підвищення довіри й зниження бюрократичних витрат.

Цифрова трансформація кооперативів Іспанії відбувається в межах загальноєвропейської стратегії цифровізації, яка передбачає фінансування інноваційних проєктів, розвиток цифрових компетенцій та впровадження сучасних технологій [1]. Важливо, що цифровізація має узгоджуватися з кооперативними принципами колективного управління, рівноправності та соціальної відповідальності [7]. В цьому контексті особливу роль відіграють інформаційно-комунікаційні технології (ІКТ), які забезпечують ефективний обмін інформацією, автоматизують фінансові операції, управління логістикою та розподілом продукції.

Окрім оптимізації внутрішніх процесів, цифрова трансформація відкриває можливості для розвитку цифрового маркетингу та електронної комерції. Онлайн-магазини, використання соціальних мереж і цифрових каналів комунікації сприяють виходу кооперативів на міжнародні ринки та зменшенню витрат на посередників [5]. Наприклад, кооперативи, що виробляють оливкову олію та вино, активно використовують цифрові платформи для прямих продажів.

Однією з найперспективніших технологій є блокчейн, що підвищує прозорість фінансових операцій, автоматизує контракти та зменшує бюрократичні витрати. Для фінансових кооперативів це означає безпечніші платформи для бухгалтерського обліку, а для аграрних – створення надійних ланцюгів постачання [3].

Попри значні перспективи, цифрова трансформація кооперативів Іспанії стикається з викликами [9]. Основні бар'єри включають обмежене фінансування, недостатній рівень цифрової грамотності та складність інтеграції нових технологій у традиційні моделі управління. Для подолання цих проблем уряд Іспанії та ЄС впроваджують програми підтримки, такі як "Digital Spain 2026", що передбачає фінансування цифрових ініціатив і підвищення рівня цифрової освіти [6].

Технологічні ризики, такі як кібербезпека та захист персональних даних, також є важливим аспектом цифрової трансформації [10]. Використання хмарних сервісів, блокчейну та AI вимагає розробки надійних систем захисту та навчання працівників основам кібергігієни.

Загалом цифрова трансформація кооперативів Іспанії сприяє оптимізації виробничих процесів, покращенню управління ресурсами та зміцненню конкурентоспроможності. Інтеграція AI, IoT та блокчейн-рішень дозволяє прогнозувати ринкові тенденції, автоматизувати бізнес-процеси та підвищувати ефективність. Завдяки цифровим платформам кооперативи можуть розширювати ринки збуту та підвищувати довіру між учасниками, що є ключовим фактором їхнього подальшого розвитку [4].

Основні висновки. Таким чином, цифрова трансформація є ключовим чинником розвитку кооперативів Іспанії, забезпечуючи оптимізацію бізнес-

процесів, підвищення ефективності управління та розширення економічних можливостей. Вона базується на концепціях Industry 4.0, цифрових екосистем і стійкого розвитку, використовуючи IoT, AI, блокчейн і великі дані для автоматизації операцій, підвищення прозорості та зменшення витрат. Особливу роль відіграють інформаційно-комунікаційні технології, що сприяють ефективному управлінню ресурсами, цифровому маркетингу та електронній комерції.

Незважаючи на значні переваги, цифровізація кооперативів стикається з викликами, такими як фінансові обмеження, низький рівень цифрової грамотності та складність впровадження новітніх технологій у традиційні моделі управління. Для їх подолання ЄС та уряд Іспанії реалізують ініціативи, спрямовані на фінансування цифрових проєктів і розвиток цифрових компетенцій. Водночас важливими залишаються питання кібербезпеки та захисту персональних даних.

Список використаних джерел: 1. Bretos, I., Díaz-Foncea, M., & Marcuello, C. *International expansion of social enterprises as a catalyst for scaling up social impact across borders*. Sustainability. 2020. vol. 12(8), p. 3262. URL: <https://doi.org/10.3390/su12083262>; 2. Guzmán Alfonso C., Barroso González M. d. l. O. *Analysing the links between cooperative principles, entrepreneurial orientation and performance*. Small Business Economics. 2020. № 55. p. 1075–1089. URL: <http://surl.li/nmidl>; 3. Larraitz Lazkano & Ana Beraza. *Social Accounting for Sustainability: A Study in the Social Economy*, Sustainability, MDPI. 2019. vol. 11(24), p. 1-12. URL: <https://doi.org/10.3390/su11246894>; 4. Martinez-Leon et al. *Leadership Style and Gender: A Study of Spanish Cooperatives*, Sustainability, MDPI. 2020. vol. 12(12), p. 1-23. URL: <https://doi.org/10.3390/su12125107>; 5. Meliá-Martí et al. *Cross-border cooperation: A response to the challenges facing agri-food cooperatives in Southern European countries*, Annals of Public and Cooperative Economics, Wiley Blackwell. 2023. vol. 94(3), p. 981-1006. URL: <https://doi.org/10.1111/apce.12430>; 6. Monzón J. L. *Empresas sociales y economía social: Perímetro y propuestas metodológicas para la medición de su impacto socioeconómico en la UE*. Revista de Economía Mundial. 2020. № 35. p. 151–163. URL: <http://surl.li/nmmyk>; 7. Puusa A., Hokkila K., Varis A. *Individuality vs. communality. A new dual role of co-operatives?*. Journal of Co-operative Organization and Management. 2016. vol. 4(1). p. 22–30. URL: <http://surl.li/nmozu>; 8. Sánchez-Navarro J., Arcas-Lario N., Hernández-Espallardo M. *Antecedentes del oportunismo en las cooperativas agroalimentarias*. CIRIEC-España. Revista de Economía Pública. Social y Cooperativa. 2019. no. 97. P. 111-136. URL: <http://surl.li/higpk>; 9. Sopelana et al. *Modelling the dynamics of organisational change in a Spanish industrial cooperative*, Journal of the Operational Research Society, Taylor & Francis Journals. 2022. vol. 73(3), p. 455-466. URL: <https://doi.org/10.1080/01605682.2020.1860659>; 10. Wulandhari N. B. I. et al. *Exploring the role of social capital mechanisms in cooperative resilience*. Journal of Business Research. 2022. vol. 143(C). p. 375–386. URL: <http://surl.li/nmyeq>.

Соколова Є. А.

ВПЛИВ ЦИФРОВІЗАЦІЇ НА БІЗНЕС-МОДЕЛІ ФРАНЧАЙЗИНГУ В МІЖНАРОДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИНАХ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Науковий керівник: к.е.н., доцент Григорова-Беренда Лариса Іванівна

В сучасну епоху глобалізації та технологічного прогресу цифровізація набуває ключового значення для розвитку бізнесу, зокрема й франчайзингу. Трансформація бізнес-моделей під впливом цифрових технологій є неминучим процесом, що відкриває нові можливості для зростання та масштабування франчайзингових мереж на міжнародному рівні. У міжнародних економічних відносинах, де франчайзингові мережі охоплюють різні країни та культури, вплив цифрових технологій є особливо значущим.

Цифровізація змінює спосіб взаємодії франчайзерів і франчайзі, спрощуючи обмін інформацією та знаннями та заохочуючи розвиток нових форм співпраці. Цифрові платформи дозволяють франчайзерам ефективніше контролювати якість послуг і забезпечувати узгоджені стандарти у своїх мережах, незалежно від географічного розташування франчайзі. Водночас цифровізація відкриває нові можливості для франчайзі. Франчайзі можуть охоплювати клієнтів через Інтернет, використовувати новітні маркетингові інструменти та оптимізувати бізнес-процеси [1].

Цифрова трансформація в міжнародному франчайзингу - це комплексний процес, спрямований на інтеграцію цифрових технологій в усі аспекти діяльності франчайзингової системи. Вона охоплює широкий спектр сфер, включно з поліпшенням комунікації та співробітництва, персоналізацією клієнтського досвіду і розширенням можливостей для маркетингу і продажів. Оптимізація бізнес-процесів досягається за рахунок автоматизації рутинних операцій, а саме:

- Штучний інтелект (ШІ) стає критично важливим фактором успіху в сучасному міжнародному франчайзингу. Він проникає у всі аспекти бізнесу, від обслуговування клієнтів до управління запасами та маркетингу. Одним з

найважливіших сегментів застосування ШІ є автоматизація обслуговування клієнтів. Чат-боти на основі ШІ доступні цілодобово задля надання відповідей на запити клієнтів, представлення необхідної інформації щодо продуктів та послуг, допомоги з замовленнями та вирішенням певних проблеми [2]. Крім того, ШІ можна використовувати для персоналізації пропозицій для кожного клієнта з урахуванням його індивідуальних потреб і переваг. Все вище перелічене допомагає збільшити лояльність клієнтів і продажі.

- Віртуальна реальність (XR) створює нові можливості для бізнесу, щоб охопити клієнтів і продемонструвати свої продукти та послуги. Використання XR надає можливість демонструвати свої продукти та послуги у віртуальному середовищі. Крім перегляду фотографій і читання описів, клієнти також можуть взаємодіяти з віртуальними моделями продуктів, переглядати їх під різними кутами, змінювати кольори та конфігурації та навіть «приміряти». Це особливо ефективно в таких сферах, як мода, продаж меблів, автомобілів чи нерухомості, де візуалізація відіграє ключову роль у прийнятті рішень про купівлю.

- Мобільні технології стали невід'ємною частиною сучасного бізнесу, особливо коли йдеться про спілкування з клієнтами та сервісне обслуговування [2]. Мобільний додаток може містити каталог товарів або послуг, прайс-лист, контакти компанії, а також розділ з частими питаннями. Клієнти можуть отримати потрібну інформацію в будь-який час та з будь-якого місця, що значно спрощує процес взаємодії з компанією.

- Блокчейн, який може забезпечити прозорість, надійність і безпеку транзакцій та обміну даними відповідно до потреб користувачів. Їхнє використання може значно підвищити ефективність бізнесу, зменшити витрати та поліпшити якість обслуговування клієнтів [3].

Використання нових технологій прискорює прийняття оптимальних бізнес-рішень, реагує в режимі реального часу на різноманітні зміни ринку, успішно відповідає мінливим очікуванням клієнтів і створює нові конкурентні можливості для компаній.

В епоху цифрових технологій інновації набувають нових форм та методів впровадження. За допомогою цифрових інструментів розробляються унікальні рішення, що враховують потреби сучасного бізнесу та користувачів, забезпечуючи успішний досвід використання. Розглянемо детальніше обсяг світового ВВП за участю цифровізованих підприємств (рис.1.).

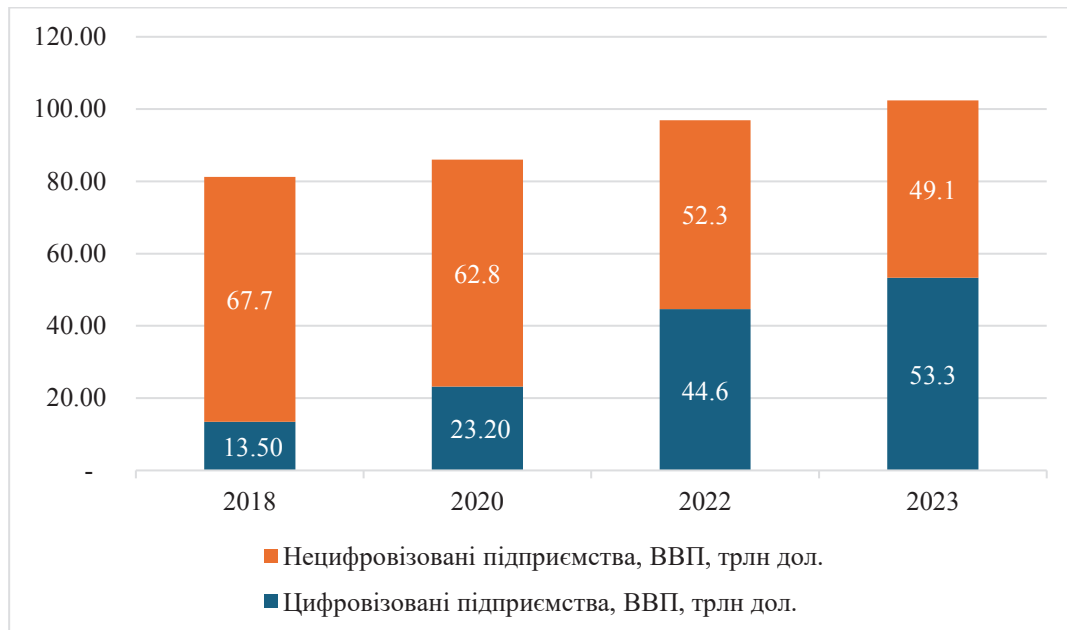


Рис. 1. Динаміка обсягу світового ВВП за участю цифровізованих та нецифровізованих підприємств, трлн дол.

Джерело: складено автором за даними [4]

За останні 5 років обсяг ВВП, створеного за участю нецифровізованих підприємств, скоротився з 67,7 трлн дол. у 2018 році до 49,1 трлн дол. у 2023 році водночас зі стрімким зростанням частки цифровізованих підприємств та загальною тенденцією до подальшої цифровізації економіки.

Впровадження новітніх технологій, розробка та удосконалення продуктів і сервісів, автоматизація операційних процесів, створення цифрових платформ та використання штучного інтелекту сприяють цифровій трансформації та модернізації підприємства (табл.1).

Таблиця 1.

Приклади використання цифрових технологій у міжнародному франчайзингу

№	Міжнародні франшизи	Цифрові технології
1	KFC	Компанія розробила систему онлайн-замовлень із можливістю доставки та використовує digital signage у своїх ресторанах для відображення поточних акцій і пропозицій.
2	Nike	Розробила мобільний додаток, який дозволяє користувачам створювати індивідуальні дизайни взуття та одягу, а також дозволяє приміряти кросівки за допомогою технології віртуальної реальності.
3	7-Eleven	Впровадила мобільний додаток із можливістю сканування товарів та оплати в касі, щоб уникнути черг.
4	Marriott	Використовує технології штучного інтелекту для персоналізації обслуговування гостей, наприклад, пропонує їм бажані зручності та послуги
5	The UPS Store	Пропонує клієнтам можливість відстежувати посилки в режимі реального часу, а також використовувати мобільний додаток для оплати та отримання послуг.

Джерело: складено автором за даними [5,6,7,8,9].

Отже, провідні міжнародні франчайзингові компанії активно використовують цифрові технології для підвищення зручності клієнтів, покращення якості обслуговування та оптимізації операцій. Впровадження онлайн-сервісів, мобільних додатків, технологій штучного інтелекту та інших цифрових інновацій може допомогти компаніям стати більш конкурентоспроможними та відповідати вимогам сучасного ринку.

Впровадження інновацій у контексті цифровізації може супроводжуватися різними перешкодами та проблемами, зокрема: некомпетентність персоналу у питаннях нововведень, фінансові витрати, проблеми безпеки, конфіденційності даних, недостатня підтримка та відсутність розуміння з боку керівництва для підвищення конкурентоспроможності підприємства, законодавчі та регуляторні обмеження [10]. Проте, незважаючи на зазначені складності, цифрова трансформація є необхідною умовою успіху в сучасному бізнес-середовищі, і франчайзингові мережі, які зможуть ефективно використовувати цифрові технології, отримають значні конкурентні переваги.

Список використаних джерел: 1. Семилітко Д. Диджиталізація в дії: як цифрова трансформація бізнесу впливає на успіх компанії. *Аудитор України*. 2019. № 5. С. 76-79; 2. Долга, Г., Хитрова, О. Розвиток і тенденції цифровізації управління бізнес-процесами. *Сталий розвиток економіки*. 2024. Вип.2(49). С.141-145; 3. Мельничук, Г. С., Марченко, О. І. Окремі аспекти цифровізації бізнес-процесів підприємства в сучасних умовах. *Збірник наукових праць Державного податкового університету*. 2021. Вип.1. С.169-185; 4. *Shaping the Future of Digital Economy and New Value Creation*. 2020 World Economic Forum. URL: <http://surl.li/lusjx>. 5. Офіційний сайт міжнародної мережі ресторанів громадського харчування KFC. URL: <https://global.kfc.com/>; 6. Офіційний сайт американської транснаціональної компанії NIKE. URL: <https://www.nike.com/>; 7. Офіційний сайт американської міжнародної франшизової мережі дрібних магазинів 7-Eleven. URL: <https://www.7-eleven.com/>; 8. Офіційний сайт міжнародної компанії з управління готельними мережами. URL: <https://www.marriott.com/default.mi>; 9. Офіційний сайт франчайзингової компанії The UPS Store. URL: <https://www.ups.com/us/en/the-ups-store.page>; 10. *Why Building a Digital Culture Can Make or Break Your Business*, URL: <http://surl.li/lushd>.

УДК 338.2:004(100)

Шинкаренко О. С., Ханова О. В.

ДРАЙВЕРИ ЦИФРОВОЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЕКОНОМІЧНО РОЗВИНУТИХ КРАЇН СВІТУ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Сучасний етап розвитку світової економіки характеризується стрімкою інтеграцією цифрових технологій у всі сфери діяльності, що суттєво трансформує традиційні підходи до ведення бізнесу, управління ресурсами та взаємодії на глобальному ринку. У цьому контексті поняття цифрової конкурентоспроможності набуває вирішального значення, адже саме вона визначає здатність країн адаптуватися до викликів цифрової епохи, забезпечувати стаке економічне зростання та інтегрувати інноваційні рішення для підвищення продуктивності.

Драйвери цифрової конкурентоспроможності є ключовими елементами, які визначають здатність економічно розвинутих країн адаптуватися до умов цифрової трансформації та забезпечувати довгострокове економічне зростання. У рамках дослідження було обрано 14 показників, що відображають різні аспекти цифрової конкурентоспроможності країн, запропоновані Глобальним індексом інновацій. Ці показники не лише формують основи цифрового розвитку, але й дозволяють оцінити вплив окремих чинників на економічний прогрес [1].

1. Інститути – ефективність інституційної системи, включаючи якість управління, правове регулювання та політичну стабільність, створює сприятливі умови для впровадження цифрових інновацій і залучення інвестицій. 2. Людський капітал та дослідження – рівень освіти, якість наукових досліджень та інноваційна діяльність населення визначають здатність країни генерувати нові знання та технології. 3. Інфраструктура – розвинена цифрова інфраструктура, зокрема швидкісний інтернет, мережі 5G та технологічні платформи, є основою для розвитку цифрової економіки. 4. Ступінь розвитку ринку – гнучкість ринкових механізмів, доступ до капіталу та інвестиційна привабливість забезпечують стійке фінансування цифрових проєктів. 5. Ступінь розвитку бізнесу – рівень підприємницької активності, доступ до цифрових інструментів та можливість масштабування бізнесу стимулюють інноваційну діяльність. 6. Інновації – розробка та впровадження нових технологій, продуктів і процесів сприяють підвищенню продуктивності та конкурентоспроможності економіки. 7. Творчий потенціал – рівень культурного та інноваційного капіталу країни визначає здатність створювати унікальні рішення для глобального ринку. 8. Доступ до ІКТ – широкий доступ населення до інформаційно-комунікаційних технологій сприяє цифровій інклюзії та розвитку нових секторів економіки. 9. Використання ІКТ – ефективне впровадження цифрових технологій у всі сфери економіки забезпечує оптимізацію процесів і зростання продуктивності. 10. Урядові онлайн-сервіси – доступність державних послуг через цифрові платформи підвищує ефективність взаємодії між урядом, бізнесом та громадянами. 11. Електронна участь – активна залученість населення до цифрових платформ та процесів прийняття рішень стимулює розвиток прозорості та інклюзивної економіки. 12. Виробництво електроенергії (кВт-год/особа) – енергоефективність та обсяги виробництва електроенергії є важливими умовами для функціонування цифрових технологій. 13. Працівники сфери знань – висококваліфіковані фахівці, зайняті в наукомістких галузях, є рушійною силою інноваційного розвитку. 14. Зайнятість у наукомістких галузях (%) – частка працівників у секторах з високим рівнем знань свідчить про здатність країни інтегрувати інновації у виробничі процеси.

Таким чином, обрані нами показники відображають 6 аспектів цифрової конкурентоспроможності, табл 1.

Для дослідження взаємозв'язків між цими показниками та рівнем цифрової конкурентоспроможності економічно розвинутих країн використано метод кореляційного аналізу, який дозволив виявити ступінь впливу кожного з показників на загальний рівень цифрового розвитку економічно розвинутих країн. Дослідження охопило дані за останні 12 років (з 2011 по 2023 рр.), що дозволило врахувати динаміку змін та виявити довгострокові тенденції, рис. 1.

Таблиця 1

Аспекти цифрової конкурентоспроможності

Аспект	Показники
Політичний та інституційний аспект	Інститути Урядові онлайн-сервіси Електронна участь
Людський капітал і наука	Людський капітал та дослідження Працівники сфери знань Зайнятість у наукомістких галузях (%)
Економічний аспект	Ступінь розвитку ринку Ступінь розвитку бізнесу
Технологічна інфраструктура	Інфраструктура Виробництво електроенергії (кВт-год/особа)
Інноваційний та творчий потенціал	Інновації Творчий потенціал
Інформаційно-комунікаційні технології	Доступ до ІКТ Використання ІКТ

Систематизовано автором

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
1.														
2.	0,03													
3.	-0,24	-0,50												
4.	0,82	-0,12	-0,21											
5.	-0,49	0,28	-0,14	-0,65										
6.	-0,53	0,14	0,02	-0,35	0,42									
7.	0,21	0,09	-0,01	0,56	-0,46	0,05								
8.	-0,63	-0,53	0,67	-0,62	-0,05	0,01	-0,37							
9.	-0,44	-0,63	0,8	-0,42	0,01	-0,10	-0,37	0,86						
10.	-0,25	-0,65	0,8	-0,16	-0,09	-0,05	-0,32	0,66	0,85					
11.	-0,13	-0,62	0,74	-0,32	0,01	-0,35	-0,51	0,71	0,87	0,8				
12.	0,41	-0,11	-0,43	0,41	0,1	-0,03	0,16	-0,44	-0,47	-0,37	-0,30			
13.	0,01	0,69	-0,65	-0,08	0,52	0,5	0,05	-0,67	-0,77	-0,64	-0,76	0,37		
14.	-0,64	-0,41	0,49	-0,75	0,34	-0,07	-0,62	0,87	0,84	0,59	0,76	-0,35	-0,5	

Рис. 1. Кореляційна матриця результатів. Розраховано автором за [1]

Кореляційний аналіз, проведений для оцінки взаємозв'язків між драйверами цифрової конкурентоспроможності, виявив значущі залежності між групами показників, згрупованих за аспектами цифровізації. Показники, що належать до політичного та інституційного аспекту, зокрема інститути, урядові онлайн-сервіси та електронна участь, демонструють помірну та високу кореляцію із загальним рівнем цифрової конкурентоспроможності. Найсильніший зв'язок виявлено між якістю інституцій та доступністю онлайн-сервісів, що підтверджує важливість прозорості та ефективного управління в умовах цифрової трансформації. Висока кореляція також спостерігається між рівнем електронної участі населення та загальним індексом конкурентоспроможності, що свідчить про зростання ролі цифрових інструментів у залученні громадян до процесів прийняття рішень.

У групі показників, пов'язаних із людським капіталом і наукою, найсильнішу залежність було виявлено між рівнем зайнятості в наукомістких галузях та індексом інноваційного розвитку. Це підтверджує ключову роль висококваліфікованих кадрів у створенні нових технологій і продуктів. Людський капітал, включаючи рівень освіти та наукові дослідження, продемонстрував високу кореляцію з показниками доступу та використання ІКТ, що вказує на взаємозалежність між розвитком людського потенціалу та впровадженням цифрових технологій.

Показники економічного аспекту, такі як ступінь розвитку ринку та бізнесу, мають помірну кореляцію з іншими драйверами. Особливо важливим є зв'язок між розвитком ринкових механізмів та рівнем інновацій. Це підтверджує необхідність фінансової підтримки та стимулювання підприємництва для забезпечення конкурентних переваг. Водночас, слабший зв'язок між розвитком бізнесу та інфраструктурою свідчить про те, що навіть у високорозвинутих країнах не всі підприємства однаково користуються перевагами цифровізації.

У технологічній інфраструктурі було виявлено сильну залежність між доступністю енергоресурсів та використанням ІКТ. Виробництво електроенергії на душу населення демонструє значну кореляцію з розвитком цифрових платформ та мережових рішень. Це підкреслює важливість надійної енергетичної бази для підтримки стабільного функціонування цифрової економіки.

Показники інноваційного та творчого потенціалу мають високу кореляцію з розвитком людського капіталу та інфраструктури. Інновації та творчий потенціал країни взаємопов'язані з її здатністю інтегрувати передові технології у виробничі та соціальні процеси. Особливо помітна залежність між творчим потенціалом і доступом до ІКТ, що вказує на роль цифрових платформ у розширенні можливостей для інноваційної діяльності.

Нарешті, інформаційно-комунікаційні технології показали найсильнішу кореляцію із загальним рівнем цифрової конкурентоспроможності. Доступ до ІКТ та їх використання виявилися основними драйверами, що впливають на продуктивність, ефективність бізнес-процесів та інноваційність. Зокрема, тісний зв'язок між цими показниками та урядовими онлайн-сервісами свідчить про важливість інтеграції цифрових рішень у державне управління.

Дослідження драйверів цифрової конкурентоспроможності економічно розвинутих країн підтвердило, що цифровізація є ключовим фактором сучасного економічного розвитку, а розвиток цифрової конкурентоспроможності є багатоаспектним процесом, що потребує комплексного підходу. Інтеграція технологічних, інституційних, людських та інноваційних ресурсів є запорукою стійкого економічного зростання в умовах цифрової епохи. Ці результати можуть

служувати основою для формування стратегій цифрової трансформації, спрямованих на зміцнення позицій економічно розвинутих країн на глобальній арені.

Список використаних джерел: 1. *Global Innovation Index 2011-2023 (all editions)*. URL: <https://www.wipo.int/publications/en/series/index.jsp?id=129>.

СЕКЦІЯ МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНИХ ЗМІН

УДК 316.462:330.

Вєтров Я. Ю.

ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНА ПОЛІТИКА США

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Науковий керівник к. е. н., доц. Коваленко Р.С.

На сьогоднішній день США є найбільшою економікою світу, і її вплив на економічні відносини у світі, неможливо не помітити. За даними Світового банку, станом на 2023 рік, ВВП США становить – 27,72 трильйони доларів США. І вже на сьогоднішній день уряд держави оприлюднив дані, у яких стверджується про те що за 2024 рік цей показник зріс на 2.8% [1].

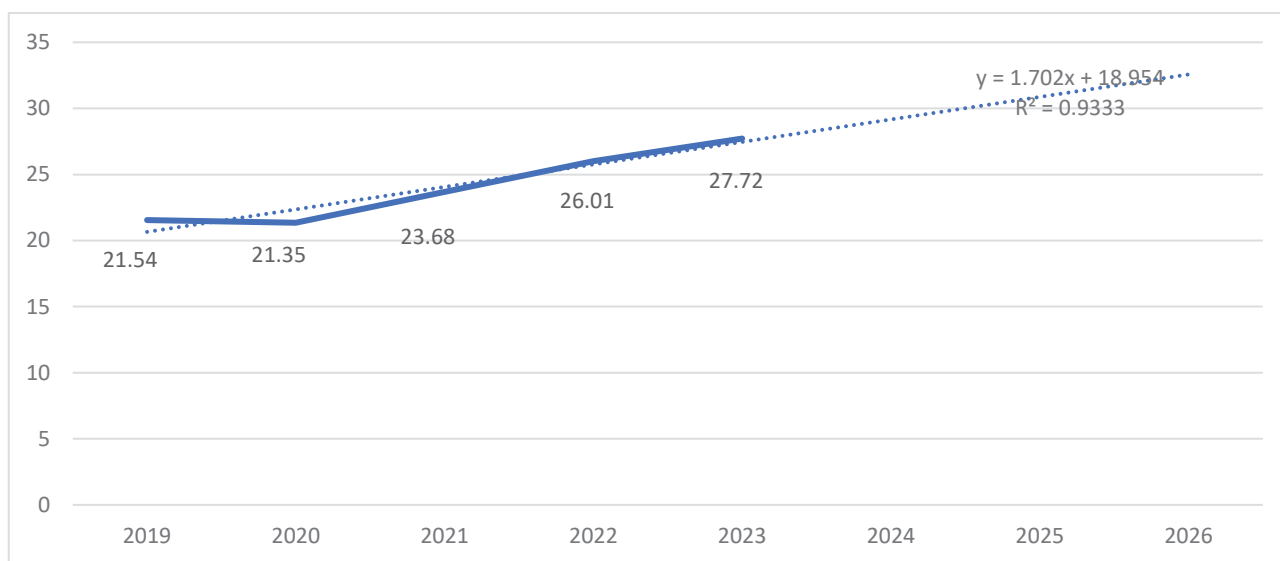


Рис. 1. Динаміка ВВП США у 2019-2023 рр. (трлн. дол. США) [2]

За даними рисунку 1, ВВП США за досліджуваний період показує невинне зростання, за виключенням 2020 року, коли світ потерпав від пандемії COVID-19. Слід відмітити, що навіть у такий нелегкий для усього світу час американська економіка не знизилась надто сильно і вже на наступний рік показала позитивні темпи зростання. Також нами було проведено тренд аналіз, який показує, що економіка країни має потенціал до зростання у наступні роки.

Звичайно країна з такою потужною економікою має вплив на систему міжнародних економічних відносин та і у цілому вплив на світ. На нашу думку є доцільним розглянути такі торговельні показники як імпорт та експорт США.

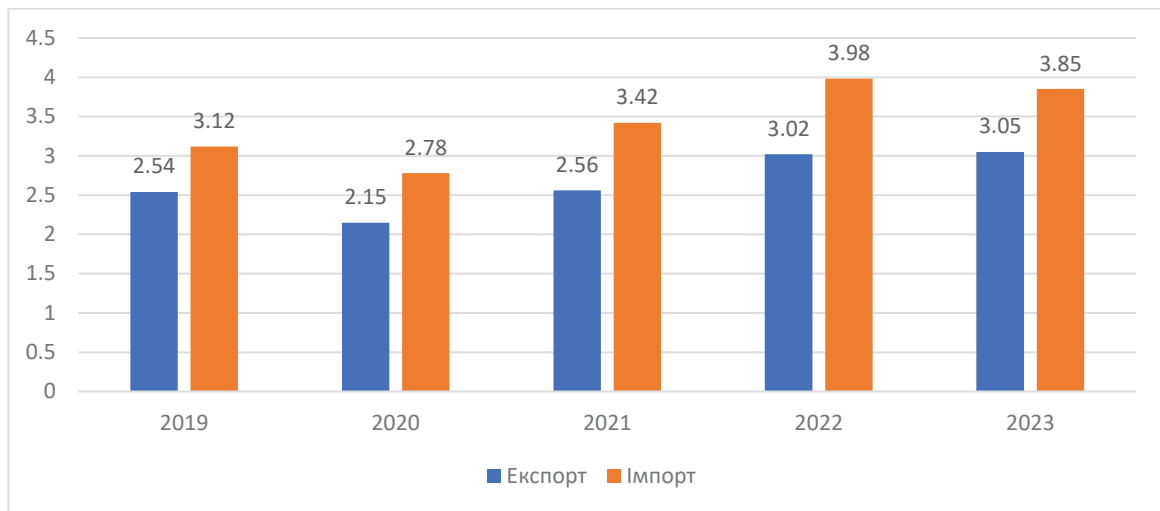


Рис. 2. Показники імпорту та експорту США 2019-2023 рр.
(трлн. дол. США) [3]

Рисунок 2, показує нам стан експорту та імпорту США за 5 років, загалом ми можемо спостерігати таку саму динаміку, як і з ВВП. Ми бачимо, що обидва показники показували зростання, лише у рік пандемії спостерігався занепад. Звичайно, якщо говорити про торговельний баланс, то тут ми можемо спостерігати негативне значення, але це все одно не заважає займати США вже скільки років лідируючу позицію у найбільших та найсильніших економіках світу. Найбільше країна ж експортує енергетичних продуктів, хімічних продуктів, також велику частку займають технологічні продукти, такі як транспортне обладнання та електронні вироби, і сільськогосподарська продукція. Найбільше експортує США до Канади, Мексики, Китаю та до країн ЄС. Якщо говорити про імпорт, то структура ідентична до експорту, лише за виключенням сільськогосподарської продукції. Найбільше ж США імпортує з Мексики, Канади, Японії, Китаю та країн ЄС [4].

На сьогоднішній день, дослідники виділяють 3 вектори зовнішньоекономічної політики Сполучених Штатів Америки: «America First», «Економіка Альянсів», «Глобалізація 2.0»

«America First» – це концепція, якої притримується 45-й та 47-й президент США Дональд Трамп, дана концепція скептично ставиться, до традиційних ринків та основ глобалізації. Основними цілями даної зовнішньоекономічної політики включає захист робочих місць і з міркувань економічної безпеки захисту від іноземних виробників. Однією з переваг даної моделі є втрата доступу до американського ринку Китаю, з яким країна змагається за економічне лідерство у світі. Таким чином, США має змогу зосередитися на власному розвитку технологій, тим паче коли у США зосереджені одні з найбільших ТНК у світі: Apple, Tesla, Amazon, які активно впроваджують технології у своїй діяльності. Сила США також впливає з присутності американських фірм і капіталу в багатьох частинах світу та обіцянки доступу до американських ринків, які є привабливими для багатьох країн. У той же час, Якщо Сполучені Штати обмежать доступ на ринок для іноземних інвестицій або підвищать привид такого вчинення, ймовірно, що інші країни будуть вимушені вжити заходів у відповідь [5].

«Економіка Альянсів» – це модель, яка зосереджена, на поглибленні зовнішньоекономічних відносин зі стратегічними партнерами шляхом реструктуризації торгівлі та інвестицій, що поділяють інтереси США. Останнім часом велика роль приділяється інвестиціям в оборонне зміцнення США та партнерів. Основна мета полягає у стимулюванні торгівлі зі своїми союзниками, запровадивши пільгові умови для них, і також США намагається розширити свою співпрацю з такими країнами, як Індія. Однією з метою поліпшення економічних відносин з партнерами – є знову таки зменшення впливу Китаю у світі. Деякі вчені вважають, що такий підхід може поставити під загрозу сумніви загально прийняті порядки прийняті СОТ. І деякі країни, намагаються балансувати між обох країн.

«Глобалізація 2.0» – третя модель, можливого розвитку зовнішньоекономічної політики США. В основу даної моделі покладена лібералізація ринку на базі таких давно сформованих інституцій, як СОТ. Вашингтон відмовиться від існуючих зборів, таких як тарифи на імпорту сталі та алюмінію, і уникатиме таких заходів у майбутньому. Мета полягала б у зміцненні багатосторонньої торговельної та інвестиційної системи, заснованої на правилах, і заохочення дисциплінованого

вибору торговельної та інвестиційної політики на основі таких фундаментальних концепцій, як взаємність, національний режим, статус нації найбільшого сприяння та мирне та авторитетне вирішення суперечок. Вважається, що така зовнішньоекономічна політика б зміцнила економіку США, і відкрила б для них нові горизонти, зокрема у галузях, що пов'язані з науковими дослідженнями та технологіями. Проте з іншого боку, у таких умовах рівного економічного зростання це могло б і сприяти для економічного процвітання Китаю і знеціненню власних внутрішніх інтересів.

Підсумовуючи про перспективи розвитку зовнішньоекономічної політики, можна сказати наступне: на нашу думку, жодна з цих моделей, ніколи не буде існувати у чистому вигляді. Концепція «America First» не буде дієвою, тому що ми бачимо з тенденцій імпорту, що країна також залежить від інших учасників міжнародних економічних відносин. Стосовно концепції, «Економіка Альянсів», то США, не може змусити своїх союзників від співпраці з Китаєм. Говорячи про «Глобалізація 2.0», маємо розуміти, що США не відмовляться від цієї концепції, яка сприяє лібералізації ринків, проте країна не буде забувати про власні інтереси всередині країни. Таким чином, єдиним виходом залишається балансувати між цими трьома моделями зовнішньоекономічної політики [5].

Список використаних джерел: 1. Рейтинг 20 найбільших країн за ВВП у 2024 році. URL: <https://finance.liga.net/ua/infographic-of-the-day/infografica/reitynh-20-naibilshykh-krain-za-vvp-u-2024-rotsi>; 2. GDP-United States. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=US>; 3. Imports and Exports of goods and services - United States. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NE.IMP.GNFS.CD?locations=US>; 4. U.S. Trade by Industry Sectors and Selected Trading Partners URL: https://www.usitc.gov/research_and_analysis/tradeshifts/2023/us_trade_industry_sectors_and_selected_trading; 5. U.S. Strategy and Economic Statecraft URL: <https://carnegieendowment.org/research/2022/04/us-strategy-and-economic-statecraft-understanding-the-tradeoffs?lang=en>.

Goncharenko N.I., Andriievska A. O.

PROSPECTS FOR THE RENEWABLE MARKET DEVELOPMENT IN CHINA

Kharkiv National University named after V.N. Karazin

China is a world leader in renewable energy, actively investing in the development of technologies aimed at reducing dependence on fossil fuels and reducing carbon dioxide emissions. Thanks to large-scale government support, improving the legislative framework and the rapid development of new technologies, the renewable energy market in China has huge growth potential.

The Chinese government plays a key role in stimulating the growth of renewable energy. The main strategic documents determining the development of renewable energy are [1]:

- The 14th Five-Year Plan (2021-2025) - includes ambitious goals to increase the share of renewable energy in the country's overall energy balance.
- Carbon Neutrality by 2060 – a long-term strategy to reduce greenhouse gas emissions.
- Green Investment Fund – supporting the development of innovative renewable energy projects.
- Subsidies for solar and wind energy – reducing dependence on subsidies and moving towards market regulation.

These initiatives create a favorable environment for the further development of renewable energy sources in China, stimulating the inflow of investment and technological developments.

Technological development is the most important factor determining the prospects of the renewable energy market in China. Key innovations include [2]:

- Solar energy: development of high-efficiency photovoltaic panels, bifacial solar module technologies and energy storage.
- Wind energy: introduction of high-power turbines, development of offshore wind farms, use of AI-based wind forecasting systems.

–Power grids and energy storage: modernization of smart grids, development of storage technologies, including lithium-ion and sodium batteries, as well as hydrogen solutions.

–Bioenergy: application of carbon capture technologies and development of new generation biofuels.

China is actively investing in the creation of smart power grids that balance supply and demand for electricity, which is an important step in integrating renewable energy sources into the national energy system.

Investments in renewable energy sources in China are showing steady growth, due to the active participation of both public and private companies.

The main investment trend in 2024 continued to be the growth of investments in green bonds - financing projects through the issuance of environmentally oriented securities [3].

In recent years, China has taken a leading position in the field of sustainable development and the transition to a low-carbon economy. One of the key instruments for financing environmental initiatives is the issue of green bonds, which allow attracting investments for projects that help reduce harmful emissions, develop renewable energy and environmentally friendly technologies.

Green bonds are issued to finance projects that promote environmental sustainability and reduce negative impacts on the environment. In China, this instrument has become an important element of the “green growth” strategy and is supported at both the state and corporate levels. The main areas of financing through green bonds include: development of renewable energy (solar, wind and hydroelectric power plants); construction and modernization of environmentally friendly transport (electric vehicles, public transport on hydrogen); development of sustainable water supply and waste recycling infrastructure; energy-efficient construction and modernization of buildings; investment in projects related to the restoration of ecosystems and forests.

The Chinese financial system actively supports the development of green bonds, which is reflected in a number of legislative initiatives and regulatory standards. The main regulatory bodies and documents that determine the development of this market are: The

People's Bank of China (PBoC) - sets requirements for the issuance and reporting of green bonds; The China Securities Regulatory Commission (CSRC) - is responsible for monitoring and supervising the placement of environmentally oriented financial instruments; The China Green Bond Initiative - coordinates the development of this segment and publishes annual reports on market dynamics; The Green Bond Classification Catalog - determines which projects can receive financing through the issue of such securities [4].

In 2016, China became the first country to implement national standards for green bonds, which made it possible to form clear criteria for the use of funds raised and increase market transparency.

The green bond market in China is showing rapid growth. In 2024, the issue volume reached 1.2 trillion yuan, which amounted to about 20% of the global issue of green bonds. The main issuers are: State-owned banks and financial institutions (e.g. China Development Bank, Industrial and Commercial Bank of China); Municipal and regional governments; Private companies, especially in the energy, transportation and construction sectors [5].

The growth in issuance volumes is explained by both political support and the growing interest of international investors in sustainable financial instruments. Large Chinese companies such as State Grid Corporation of China, China Three Gorges Corporation and BYD actively use green bonds to raise capital for environmental projects [1].

The development of the green bond market has a significant impact on the Chinese economy. The main effects include: Acceleration of the transition to a low-carbon economy - an increase in the share of clean energy in the country's energy balance; Attracting foreign investment - the development of sustainable financial mechanisms makes China attractive to international investors; Stimulating innovation - financing R&D in the field of eco-technologies; Job creation - an increase in employment in the renewable energy, green construction and waste recycling sectors.

Despite the successes, China faces a number of challenges in developing green investments. First of all, this is the risk of greenwashing. Currently, there is a need to

tighten controls to ensure that funds are actually directed to environmentally friendly projects. Another important factor is the lack of unified standards - there are differences between national and international criteria for green bonds. In addition, there is a need to increase the secondary market for green bonds and Impact Assessment - the development of more effective methods for measuring the real environmental impact of financed projects [1].

However, the outlook for the green bond market in China remains positive due to increased government support and the introduction of innovative financial mechanisms. Expected trends include:

- Integration with international standards - convergence of Chinese regulatory requirements with global initiatives (ICMA Green Bond Principles, Climate Bonds Initiative);
- Development of digital green bonds - the use of blockchain technologies to increase transparency and monitor the use of funds;
- Increase in private investment - expanding the participation of the corporate sector and venture funds in green financing; – Expanding the sustainable insurance sector – developing insurance instruments related to climate risks and sustainable investments.

Therefore, Green Bonds play a key role in financing China's sustainable development, helping to reduce the carbon footprint and support clean technologies. Thanks to government support, active participation of the private sector and growing interest from international investors, this instrument continues to develop dynamically. However, further growth requires addressing issues such as unification of standards, increased transparency and development of environmental impact assessment mechanisms. China remains a global leader in green finance, creating a model of sustainable economic development that can serve as an example for other countries.

Thus, the prospects for the development of the renewable energy market in China remain extremely favorable. Government support, technological innovation, increased investment and strengthening of environmental policies create conditions for further expansion of the renewable energy sector. In the coming years, accelerated development of energy storage technologies, an increasing role for hydrogen energy and increased

international cooperation are expected. China continues to strengthen its position as a global leader in renewable energy, playing a key role in the global transition to sustainable development.

References: 1. International Energy Agency. (2024). World Energy Investment 2024: China. Retrieved from <https://www.iea.org/reports/world-energy-investment-2024/>; 2. International Energy Agency. (2024). Renewables 2024: Executive Summary. Retrieved from <https://www.iea.org/reports/renewables-2024/executive-summary>; 3. Chambers and Partners. (2024). Renewable Energy 2024 - China. Retrieved from <https://practiceguides.chambers.com/practice-guides/renewable-energy-2024/china/trends-and-developments>; 4. Principal Asset Management. (2024). 2024 China New Energy Sector Outlook: A Pivotal Year. Retrieved from <https://www.principal.com.hk/InvestBlog/market-insights/2024-china-new-energy-sector-outlook-a-pivotal-year>; 5. China Briefing. (2024). China's New Renewable Energy Plan: Key Insights for Businesses. Retrieved from <https://www.china-briefing.com/news/chinas-new-renewable-energy-plan-key-insights-for-businesses/>.

UDK 339.9: 330.341.1

Honcharov O. O.

THE ROLE OF GOVERNMENT SUPPORT FOR THE ELECTRIC VEHICLE MARKET DEVELOPMENT IN CHINA IN THE CONTEXT OF GLOBAL COMPETITION

V.N. Karazin Kharkiv National University

Scientific advisor: PhD in Economics, Prof. Nataliia Goncharenko

The development of the electric vehicle market in China has become one of the most important components of the state strategy for sustainable development and technological progress. In recent decades, China has taken a leading position in the production and consumption of electric vehicles, ahead of other countries both in the number of units sold and in terms of investment in infrastructure [1].

Leading Chinese companies BYD, NIO, Xpeng and Li Auto are investing significant resources in developing new models and improving electric vehicle production technologies, making them competitive in the global market. In 2023, BYD announced the construction of new plants in Brazil and Thailand, allocating \$8.6 billion to research and development of EV technologies. BYD is actively developing battery technologies,

including Blade Battery, which features high safety and long service life, investing \$4.2 billion in the development of new types of batteries [3].

In 2022, BYD launched several new factories, including the largest battery factory in Chongqing with an investment of \$1.2 billion. NIO, in turn, is actively developing replaceable battery packs (Battery Swap Technology). In 2023, \$1.8 billion was invested in the infrastructure of battery swapping stations, the number of stations reached 1,800 worldwide, and the company's R&D expenses amounted to \$3.5 billion, an increase of 37% compared to 2022. In addition, NIO invested \$1.2 billion in developing advanced autonomous driving systems, including NIO Pilot, and announced a new plant in Hefei with an investment of \$2.5 billion [3].

Xpeng is also actively developing autonomous driving systems, having invested \$1.5 billion in XNGP, a Level 3 autonomous driving platform, in 2023. The company's total R&D investment in 2023 was \$2.8 billion. In 2022, the company launched its largest plant in Guangzhou with an investment of \$1.3 billion. Xpeng invested \$800 million to enter the European market, including the development of new models for Europe [3].

Li Auto specializes in the production of extended-range electric vehicles (EREVs). In 2023, Li Auto's R&D expenditure was \$2.2 billion, an increase of 45% compared to 2022. Li Auto is developing hybrid powertrain technologies with an investment of \$1.1 billion in 2023. The company is building a new plant in Chengdu with an investment of \$1.5 billion. In 2023, Li Auto allocated \$700 million to develop advanced ADAS systems [3].

Thus, BYD, NIO, Xpeng and Li Auto are actively investing in the development of electric vehicle technologies, battery systems, autonomous driving and expansion of production capacity. These investments not only strengthen China's position in the global market, but also contribute to the global electrification of transport. In the coming years, further investment is expected to increase and technological progress in the EV industry will accelerate.

The development of infrastructure, namely the network of charging stations, is the most important factor contributing to the growth of the EV market. China is actively developing charging infrastructure, including high-speed charging stations, installing

powerful chargers that can charge batteries by 80% in less than 30 minutes; standardization of charging ports, promoting uniform charging standards that facilitate the integration of different vehicle models into the overall network; stimulation of the private sector through the development of support programs for private investors who create charging stations [2].

The main drivers of the electric vehicle market development in China are government support, technological innovation, and growing demand for environmentally friendly transport.

The Chinese government plays a key role in the development of the electric vehicle market, actively using subsidies, tax breaks, and incentive programs. The main support measures include [3]:

- Purchase subsidies. Until 2022, the Chinese authorities provided significant subsidies for the purchase of EVs, which contributed to a sharp increase in sales.

- Quotas and restrictions. Large cities such as Beijing and Shanghai have restrictions on the registration of internal combustion engine vehicles, while EV owners receive privileges.

- Standards and regulations. Strict environmental standards and minimum mileage requirements on a single charge have been introduced, which stimulates the development of battery technologies.

Incentive programs for government support of the electric vehicle market in China

Government support for the electric vehicle market in China includes several key programs aimed at stimulating demand, developing infrastructure, and technologically improving the industry [3,4].

1. National New Energy Vehicle Subsidy Program (NEV)

Its purpose is to stimulate sales of electric vehicles by reducing the cost to end consumers. Subsidies are provided to manufacturers if their vehicles meet strict criteria for range (at least 300 km), battery efficiency, and safety level.

Until 2022, subsidies ranged from 10,000 to 25,000 yuan per vehicle depending on the specifications (reduced in 2023 and then completely discontinued in the future). The

state directly compensates part of the cost of the electric vehicle, thereby reducing its price for buyers.

2. Double Credit Policy

The purpose of this program is to encourage automakers to produce electric vehicles and hybrids. Companies must accumulate a certain number of "green credits". Lack of such credits leads to fines or the need to buy credits from EV manufacturers. ICE car manufacturers are required to offset CO₂ emissions by producing a certain percentage of electric vehicles or by purchasing credits from other companies.

3. New Energy Vehicle Charging Infrastructure Incentive

The goal is to develop charging infrastructure across the country. More than 2 billion yuan are allocated annually for the construction of new charging stations and the modernization of existing ones. State subsidies are provided to private and state-owned companies engaged in the installation and maintenance of charging points.

4. Ten Cities, Thousand Vehicles

The program is aimed at introducing electric vehicles into the urban transport network. Ten of the largest cities in China, including Beijing, Shanghai and Guangzhou, are its participants. Funds are allocated for the purchase of electric cars for state-owned fleets, including buses and taxis. Currently, tens of thousands of electric vehicles have been successfully introduced into the city infrastructure.

Taking advantage of government support and subsidies, Chinese manufacturers not only dominate the domestic market, but are also actively entering international markets. Currently, we can see steady growth in China's EV exports to Europe, Southeast Asia, and Latin America. China supports the expansion of its automakers overseas by providing financial incentives and support. In addition, global competition is intensifying. Tesla, Volkswagen, and other international players are seeking to gain a foothold in China, leading to a technology race [5,6].

Thus, China occupies a leading position in the global EV industry, thanks to large-scale investments in R&D, innovative technologies, and expansion of production capacity. The Chinese EV market has shown strong growth, driven by government support, technological innovation, and infrastructure development. In the coming years,

prices are expected to continue to decline, range per charge increase, and exports are expected to expand. These factors make China a key player in the global EV industry, determining the direction of its future development.

References: 1. Li, J., & Wang, Y. (2022). *Government Policies and the Growth of China's Electric Vehicle Industry: Analyzing the Impact of Subsidies and Regulations*. *Journal of Cleaner Production*, 250, 119-131; 2. Chen, X., Zhang, S., & Liu, H. (2023). *The Influence of State Support on Technological Innovation in China's Electric Vehicle Market*. *Energy Policy*, 160, 112-124; 3. Wang, T., & Li, F. (2022). *Global Competition and China's Electric Vehicle Industry: The Role of Government Support*. *Asian Economic Policy Review*, 17(1), 98-115; 4. Xu, Y., & Huang, M. (2023). *State Intervention and Market Outcomes: The Case of China's Electric Vehicle Industry*. *Journal of Asian Economics*, 79, 101-113; 5. Liu, Z., & Chen, W. (2024). *Policy Support and Export Competitiveness of China's Electric Vehicle Industry*. *China Economic Review*, 65, 220-233; 6. Chen, L., & Zhao, Y. (2024). *State Policies and Competitive Advantage in China's Electric Vehicle Industry*. *Technological Forecasting and Social Change*, 180, 121-134.

УДК 339.9(510:540)

Зайцева А. С., Бавдуй У. В.

БАГАТОГРАНІСТЬ РОЗВИТКУ ВІДНОСИН МІЖ КИТАЄМ ТА ІНДІЄЮ

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна

Індія – це країна з однією таких економік, що мають доволі стрімке зростання, зі значними розмірними характеристиками (третє місце за ВВП, за оцінкою Світового банку у 2023 році). Сьогодні про Індію говорять як про країну, яка згодом потенційно може замістити Китай у ролі головної фабрики світу.

Китай не відстає від Індії за своїми темпами нарощення потенціалу та зростання, і Китай стає головним торговим партнером Індії у 2023-2024 фінансовому році.

Двостороння торгівля між Індією та Китаєм за вказаний період становила 118,4 млрд. дол. США. При цьому імпорт з Китаю до Індії збільшився на 3,24% і сягнув 101,7 млрд дол. США а експорт Індії до Китаю зріс на 8,7% – до 16,67 млрд дол. США. Китай на сьогодні є один із головних постачальників електронної та телекомунікаційної продукції до Індії, включаючи передові технологічні компоненти та смартфони [2].

Розвиток Китаю та Індії – це яскраві приклади двох різних моделей економічного зростання та викликів, з якими стикаються великі країни у ХХІ столітті. Давайте детально розглянемо ключові аспекти ситуації [4].

Індія має всі шанси стати новим центром економічного зростання світу, але повторити китайську модель їй буде непросто через низку відмінностей. По-перше, це питання демографії. Індія вже випередила Китай за чисельністю населення. Молоде населення країни (середній вік – 28 років, проти 38 років у Китаї) створює величезний потенціал для зростання, але також потребує значних інвестицій у освіту, охорону здоров'я та створення робочих місць. По-друге, економічна модель. Китай досяг економічного прориву завдяки індустріалізації, експортно-орієнтованій політиці, масштабним інвестиціям у виробництво та інфраструктуру. Індія поки що більше орієнтується на сферу послуг та внутрішнє споживання. Щоб досягти рівня Китаю, Індії доведеться активніше розвивати виробничий сектор [1].

Особливості співпраці з азіатськими партнерами:

1. Культурні аспекти: Як у Китаї, так і в Індії дуже важливими є довгострокові відносини, довіра та повага до місцевих традицій. Поспіх у переговорах або ігнорування місцевих особливостей може негативно вплинути на бізнес.
2. Регуляторне середовище: Ведення бізнесу в Індії вимагає врахування бюрократичних складнощів, тоді як у Китаї може знадобитися адаптація до політики уряду, яка швидко змінюється.
3. Інфраструктура: Китай вже має добре розвинену інфраструктуру, тоді як в Індії цей сектор ще розвивається. Це може вплинути на логістичні витрати та час.
4. Ризики: Китай стикається з ризиками геополітичної напруги, тоді як Індія має певну нестабільність через внутрішні проблеми (наприклад, регіональні конфлікти чи політичну нестабільність).

Індія має потенціал стати новим азіатським лідером, але її шлях до успіху буде відрізнятися від китайського. Вона повинна вирішити проблеми з інфраструктурою, реформувати судову систему, спростити регулювання та

активно розвивати виробництво. Китай, у свою чергу, зосереджуватиметься на технологіях, інноваціях і модернізації своєї економіки, що може допомогти йому стабілізуватися, хоч і на нижчих темпах зростання [3].

Дійсно, Індія здійснила важливі економічні реформи та запустила масштабні програми стимулювання, які заклали основу для її поточного зростання. Індія має потенціал для створення власної унікальної моделі зростання. Хоча індійська модель є менш централізованою, ніж китайська, вона має свої переваги, зокрема гнучкість і потенціал для інновацій. Однак для досягнення статусу третьої економіки світу Індії необхідно продовжувати реформи, скорочувати нерівність та інвестувати в інфраструктуру й людський капітал.

Пандемія COVID-19 стала своєрідним каталізатором глобальних змін у ланцюжках постачання, підсвічуючи ризики надмірної залежності від одного виробника. Це дало шанс таким країнам, як Індія, активно залучати міжнародних інвесторів, пропонуючи себе як альтернативу Китаю [2].

Враховуючи особливості, спільне та відмінне між Китаєм та Індією, можна виділити такі ключові тенденції розвитку сучасних відносин: зміцнення інституційної прозорості: боротьба з корупцією, посилення правових механізмів і забезпечення довіри інвесторів; фінансову стабільність: зменшення бюджетного дефіциту через оптимізацію витрат і підвищення ефективності податкової системи; поліпшення інфраструктури: модернізація транспортних систем, зокрема портів і логістичних мереж, для стимулювання торгівлі; збалансування зовнішньоторговельного балансу: підтримка експорту та зниження залежності від імпорту в стратегічно важливих секторах.

Зусилля урядів обох країн щодо розвитку партнерства базуються на розумінні взаємовигоди та прагненні до стабільності, що має велике значення для кожної країни та світу в цілому.

Список використаних джерел: 1. *Business Standard* із посиланням на дані аналітичного центру *Global Trade Research Initiative (GTRI)*; 2. *Solvent Extractor's Association of India*. URL: <https://seaofi ndia.com/category/statistical-update/>; 3. *The Indian Oil Bridge Between Russia and its Sanctioners*. URL: <https://www.petro-logistics.com/blog/posts/the-indian-oil-bridge-between-russia->

УДК 339.9

Запека Ю. В.

**РОЛЬ ЕКОНОМІЧНИХ САНКЦІЙ У СУЧАСНІЙ СИСТЕМІ
МІЖНАРОДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН**

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Науковий керівник: д.е.н., проф. Довгаль О. А.

Ідея використання примусових заходів невоєнного характеру як інструменту впливу однієї держави на іншу для коригування її зовнішньополітичного курсу має давнє історичне підґрунтя. Ще у 432 році до н. е. афінський стратег Перікл увів торговельну блокаду проти Мегари, що призвело до ескалації конфлікту і стало одним із факторів, які спричинили Пелопоннеську війну. З того часу подібні заходи неодноразово застосовувалися різними державами для досягнення зовнішньополітичних завдань.

У XX столітті санкції зайняли важливе місце в дипломатичному інструментарії провідних країн світу. У XXI столітті їх значення, особливо в економічній та фінансовій площинах, продовжує зростати. Це пов'язано з процесами глобалізації, які посилюють взаємозалежність між учасниками міжнародної системи, змінюють підходи до визначення національної сили держав і ускладнюють архітектуру глобального співробітництва. У науковій літературі санкції часто асоціюються з поняттями «блокада», «бойкот», «ізоляція», «економічна перевага», «економічна дипломатія» та «економічний тиск».

Міжнародні економічні санкції є одними з найбільш поширених і водночас викликають найбільше суперечок у процесі їх реалізації. Під цим поняттям зазвичай мають на увазі припинення існуючих економічних договорів або обмеження доступу до економічних ресурсів країни, на яку спрямовано такі заходи [1]. Седляр Ю.О. у своїй роботі посилається на думку Б. Картера, який стверджував, що економічні санкції можуть бути визначені як примусові заходи економічного

характеру, що реалізуються державами з метою зміни політики чи демонстрації позиції щодо країни-об'єкта цих дій [5].

Варто підкреслити, що економічні санкції у багатьох випадках мають багатогранні цілі, які не завжди передбачають виключно покарання за порушення. Їхнє впровадження може мати різні мотиви: покарання або ослаблення цільової країни, демонстрація незгоди, стимулювання змін у політиці чи навіть сприяння зміні режиму. Санкції також можуть використовуватися як інструмент для запобігання війні або, навпаки, підготовки до неї. Усередині країни вони можуть служити засобом заспокоєння впливових внутрішніх груп або створення видимості рішучих дій перед громадськістю, навіть якщо немає очікувань, що "ціль" зазнає значних втрат або змінить свою поведінку. На практиці країни, які застосовують санкції, часто переслідують кілька цілей одночасно, хоча одна з них зазвичай переважає [1].

Протягом тривалого часу ефективність та наслідки економічних санкцій викликають активні обговорення серед науковців і політиків. Це питання залишається значущим та актуальним у контексті визначення умов і методів застосування економічних санкцій [2].

Деякі дослідження показують, що санкції можуть бути ефективними у досягненні політичних змін, таких як демократизація або усунення конкретного лідера чи режиму. Однак інші стверджують, що санкції часто неефективні в досягненні заявлених цілей і навіть можуть бути контрпродуктивними, посилюючи рішучість режиму, проти якого вони спрямовані, або призводячи до непередбачуваних наслідків, які шкодять невинним людям. У деяких випадках економічні санкції можуть навіть призвести до військового конфлікту або ескалації існуючих конфліктів [4].

Роль економічного примусу, зокрема економічних санкцій, у сучасному світі залишається значною, оскільки вони сприймаються як ефективний інструмент впливу на країни-порушники. Проте аналіз показує, що результативність таких заходів часто є обмеженою через низку проблем, серед яких:

- відсутність узгодженого міжнародно-правового регулювання, що визначає процедуру і порядок застосування санкцій;
- нечіткість у досягненні поставлених цілей;
- недостатня ефективність реалізації заходів;
- негативний вплив на треті країни, які втрачають зв'язки з державою-ціллю санкцій;
- домінування економічно сильних держав, які часто діють безкарно при впровадженні таких заходів [2].

На сьогодні світовим лідером серед країн, які активно використовують економічні санкції як інструмент впливу, залишаються Сполучені Штати Америки. Однак особливість міжнародних економічних санкцій полягає у тому, що вони можуть створювати негативні економічні наслідки не лише для держави-порушника, а й для третіх країн, які не мають безпосереднього відношення до конфлікту. Зокрема, економічні санкції здатні завдавати значних втрат державам, які дотримуються санкційних режимів відповідно до резолюцій Ради Безпеки ООН. Ці втрати проявляються як у формі прямих збитків, так і у вигляді втраченої вигоди через зміну напрямків потоків капіталу, товарів та послуг. Наприклад, за останні два десятиліття Росія забезпечувала близько 65% оборонних закупівель Індії на суму понад 65 мільярдів доларів. Однак у 2023 році Індія була змушена припинити закупівлю російської зброї через відсутність механізмів оплати, які б не порушували санкційних обмежень США. Це змусило Індію шукати нових партнерів для співпраці, зокрема таких, як Франція, Великобританія та США [3].

Необхідно усвідомлювати, що запровадження санкцій, які завдають шкоди невинному цивільному населенню або суперечать міжнародним принципам прав людини, може стати об'єктом юридичних суперечок або викликати осуд з боку міжнародних організацій. У зв'язку з цим важливо враховувати можливі правові та етичні наслідки застосування економічних санкцій для досягнення політичних та економічних цілей. Крім того, слід зважати на тривалі ефекти таких заходів та їхній вплив на міжнародні відносини й глобальну економічну мережу.

Впровадження економічних санкцій є складним політичним процесом, який вимагає детального аналізу різноманітних аспектів. Незважаючи на те, що санкції можуть бути дієвим інструментом для досягнення поставлених цілей, вони часто супроводжуються непередбачуваними наслідками, що можуть завдати шкоди мирним жителям або виявитися неефективними у досягненні запланованих результатів. Тому держави та організації, які застосовують санкції, повинні діяти обережно, ретельно оцінюючи потенційні переваги та витрати, розглядати альтернативні політичні засоби там, де це можливо, та брати до уваги ширші наслідки для інших країн [4].

Отже, економічні санкції є важливим інструментом сучасної міжнародної політики, який використовується для впливу на поведінку держав та досягнення зовнішньополітичних цілей. У глобалізованому світі, де взаємозалежність країн постійно зростає, санкції стали невід'ємною частиною дипломатичного арсеналу, особливо у фінансовій та економічній сферах. Вони дозволяють обмежити доступ до ресурсів, капіталу та ринків для держав-порушників, сприяючи зменшенню їхньої економічної спроможності та політичного впливу.

Водночас ефективність санкцій залишається дискусійним питанням. Часто вони не досягають поставлених цілей через недоліки у механізмах впровадження, відсутність чітких міжнародно-правових норм або небажання окремих країн дотримуватись санкційного режиму. Крім того, санкції можуть спричиняти побічні ефекти, такі як шкода для третіх країн, порушення міжнародних торговельних зв'язків, а також негативний вплив на цивільне населення. Незважаючи на це, роль санкцій у міжнародних відносинах залишається високою. Вони дозволяють уникати відкритих збройних конфліктів, виступають інструментом демонстрації міжнародної солідарності у протидії порушенням норм міжнародного права та забезпечують підтримку порядку в глобальній системі. Однак їх застосування вимагає ретельного аналізу, зваження політичних, економічних і соціальних наслідків, а також врахування довгострокового впливу на міжнародну систему.

Таким чином, економічні санкції виконують багатогранну роль: вони є інструментом стримування, примусу та дипломатії. Їх успішність залежить від

узгодженості дій міжнародного співтовариства, ефективності механізмів реалізації та врахування потенційних ризиків і вигод. Санкції не лише формують нові правила у міжнародній системі, але й відображають виклики, що виникають у процесі підтримки стабільності та справедливості у світі.

Список використаних джерел: 1. Седляр Ю.О. Міжнародні санкції у світовій політиці: теорія і практика: монографія. Миколаїв : ЧДУ ім. Петра Могили, 2013. – 412 с. URL: https://dspace.chmnu.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/159/1/Седляр%20Ю.%20О.%20Міжнародні%20санкції%20у%20світовій%20політиці_теорія%20і%20практика.pdf; 2. Шнирков О.І., Філіпенко А.С., Заблоцька Р.О. та ін. Економічні санкції у сучасному світовому господарстві: монографія. ВПЦ "Київський університет", 2019. – 239 с. URL : https://www.iir.edu.ua/sites/default/files/2023-03/Монографія--санкції_ост.pdf; 3. Панковець М. П., Шевчук Т.В. Міжнародні економічні санкції в системі міжнародної безпеки: досвід та ефективність застосування в сучасних умовах. Науковий вісник НЛТУ України, т.34, №4, 2024. URL: <https://nv.nltu.edu.ua/index.php/journal/article/download/2611/2617/>; 4. Zveriev O. Nature of economic sanctions and reasons for their application. Economy of Ukraine. 2024. No. 1. P. 40—53. URL : <https://nasu-periodicals.org.ua/index.php/economyukr/article/view/2024-01-2/2024-01-2>; 5. International Economic Sanctions: Imposing the Haphazard US Legal Regime / [by Barry E. Carter] ; Cambridge University Press, 1988. – 290 p.

УДК 330.322.1

Коваленко Р.С.

ОСОБЛИВОСТІ ПРЯМОГО ІНОЗЕМНОГО ІНВЕСТИВАННЯ В КРАЇНАХ ЩО РОЗВИВАЮТЬСЯ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Протягом багатьох років прямі іноземні інвестиції відігравали вирішальну роль у зростанні та розвитку економік у всьому світі, приносячи нові технології, а також підвищуючи потенціал, конкуренцію та внутрішню продуктивність. Початок цього століття ознаменувався безпрецедентним зростанням припливу капіталу до країн, що розвиваються, що зробило іноземні інвестиції ключовою темою порядку денного фінансування розвитку. Зростання потоків прямих іноземних інвестицій до країн, що розвиваються, у період до світової фінансової кризи було певною мірою відображенням сприятливих глобальних макроекономічних умов. Це макросередовище відзначалося прискореними темпами економічного розвитку

Китаю, сприятливими цінами на сировину та переважно позитивними прогнозами глобального зростання [3].

Глобальні прямі іноземні інвестиції (ПІІ) скоротилися на 12 відсотків у 2022 році до 1,3 трлн дол. США. Зменшення відбулося в основному через зниження обсягів фінансових потоків і операцій у розвинених країнах. Реальні інвестиційні тенденції були більш позитивними, із зростанням оголошень про нові інвестиційні проекти в більшості регіонів і секторів.

Прямі іноземні інвестиції в країнах, що розвиваються, зросли незначно, хоча зростання було зосереджено в кількох великих економіках, що розвиваються. Приплив у багато менших країнах, що розвиваються, був на тому ж рівні, а прямі іноземні інвестиції до найменш розвинених країн скоротилися. У країнах, що розвиваються, прямі іноземні інвестиції зросли на 4 відсотки до 916 млрд. дол. США, або понад 70 відсотків світових потоків.

Кількість оголошень про нові проекти у країнах, що розвиваються, зросла на 37 відсотків, а угод про фінансування міжнародних проектів – на 5 відсотків. Це позитивний знак для інвестиційних перспектив у промисловість та інфраструктуру. Збільшення прямих іноземних інвестицій у країнах, що розвиваються, розподілялося нерівномірно. Значна його частина була зосереджена в кількох великих економіках, що розвиваються. Приплив у багатьох менших країнах, що розвиваються, не змінився.

– ПІІ в Африку впали до рівня 2019 року в 45 млрд. дол. США після аномально високих рівнів у 2021 році, але оголошення нових проектів і фінансування міжнародних проектів зросли.

– Приплив прямих іноземних інвестицій до Азії, в країни що розвиваються, залишився на рівні 662 млрд. дол. США – більше половини світових прямих іноземних інвестицій.

– Потоки до Латинської Америки та Карибського басейну зросли на 51 відсоток, досягнувши 208 млрд. дол. США, що є найвищим за всю історію зареєстрованим рівнем.

– Потоки прямих іноземних інвестицій до структурно слабких, вразливих і малих економік скоротилися. ПІІ в 46 найменш розвинутих країнах впали на 16 відсотків до 22 млрд. дол. США – менше ніж 2 відсотки світових прямих іноземних інвестицій. Країни, що не мають виходу до моря, що розвиваються, і малі острівні держави, що розвиваються, спостерігали невелике зростання прямих іноземних інвестицій.

Незважаючи на вражаюче зростання в роки, що передували світовій фінансовій кризі 2007–2008 рр., потоки іноземного капіталу до країн, що розвиваються, відтоді мали низхідну траєкторію. Приплив іноземного капіталу до країн, що розвиваються, у 2020 році впав приблизно до 680 млрд. дол. США, ставши найнижчим рівнем з 2015 року після рекордних 1,6 трлн дол. США у 2019 році. Порівняно з ВВП потоки іноземного капіталу досягли низького рівня, який рідко спостерігався за останні два десятиліття. Більшу частину 2022 року погіршення глобальних фінансових умов, посилення невизначеності макроекономічних трендів та вторгнення Російської Федерації в Україну негативно вплинули на активи країн, що розвиваються.

Пандемія змінила довгострокову тенденцію збільшення частки глобальних прямих іноземних інвестицій в країни, що розвиваються. У той час як у 2019 році понад 40 відсотків світових потоків прямих іноземних інвестицій спрямовувалися до країн, що розвиваються, що є історичним максимумом, у 2023 році ця частка впала до 35 відсотків. Незважаючи на поступове зниження, надходження прямих іноземних інвестицій до країн, що розвиваються, були менш нестабільними, ніж потоки до країн з високим рівнем доходу [1].

Перспективи надходження прямих іноземних інвестицій до країн, що розвиваються, загалом не є оптимістичними. Очікується, що загальні інвестиції, включаючи прямі іноземні інвестиції, в економіки, що розвиваються, залишаться на низькому рівні в короткостроковій перспективі. Відхилення від тенденцій до пандемії залишатимуться значними через уповільнення економічного зростання, невизначеність і зростання вартості запозичень у країнах, що розвиваються. Оскільки країни з розвинутою економікою є основним джерелом прямих іноземних

інвестицій у країнах, що розвиваються, зміни в макроекономічній політиці в Сполучених Штатах і Європейському Союзі, а також зростаюча торгівля та геополітична фрагментація в поєднанні з ризиком фінансової фрагментації вплинуть на інвестиційні рішення багатонаціональних компаній.

Список використаних джерел: 1. *Foreign Direct Investment Statistics: Data, Analysis and Forecasts* URL: <https://www.oecd.org/investment/statistics.htm#:~:text=>; 2. *Investment flows to developing countries in Asia remained flat in 2022 (2023)*. URL: <https://unctad.org/news/investment-flows-developing-countries-asia-remained-flat-2022>; 3. *World investment report 2023*. URL: <https://unctad.org/publication/world-investment-report-2023>.

УДК 339.727.22:338.1(477)

Козулін В. В.

ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМИ ІНВЕСТИВАННЯ У ІНФОРМАЦІЙНО-ТЕХНОЛОГІЧНУ СФЕРУ УКРАЇНИ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Науковий керівник: к.е.н., доц. Марченко І. С.

Інформаційно-технологічна сфера є одним із найдинамічніших і стратегічно важливих секторів економіки України. За останні роки частка ІТ у ВВП України постійно зростала, наблизившись до 5% у 2024 році. Попри повномасштабну війну експорт ІТ-послуг також демонструє зростання: якщо у 2019 році він складав \$5 млрд, то у 2023-2024 роках, цей показник був на рівні \$6,7 млрд та \$6,45 млрд відповідно [1]. Саме ІТ-індустрія забезпечує стабільний приплив валютної виручки, сприяє створенню високооплачуваних робочих місць і зміцненню міжнародного іміджу України як технологічного хабу, що робить питання інвестування в цю сферу надзвичайно актуальним.

Глобальна цифровізація стимулює попит на нові технологічні рішення, такі як штучний інтелект, кібербезпека, хмарні обчислення та блокчейн. Україна має висококваліфікованих фахівців, конкурентоспроможний ринок праці та сприятливі умови для розвитку технологічних стартапів. Однак для реалізації цього потенціалу

необхідно забезпечити стабільний потік інвестицій, модернізацію інфраструктури та розвиток інноваційної екосистеми.

До основних сегментів українського ринку ІТ можна віднести:

- 1) Аутсорсинг і аутстафінг – найбільший напрям, що забезпечує значну частку валютних надходжень. В Україні працюють понад 2000 ІТ-компаній, які надають послуги для міжнародних клієнтів [1].
- 2) Продуктові компанії – створення власних ІТ-продуктів для світового ринку (Readdle, Grammarly, People.ai, Ajax Systems, MacPaw тощо).
- 3) Стартап-екосистема – активно розвивається, зростає кількість українських компаній, що отримують міжнародне фінансування (Preply, Genesis, AirSlate, Petcube).
- 4) Фінтех та e-commerce – швидко розширюються завдяки цифровізації банківської системи та онлайн-торгівлі (Monobank, NovaPay, Rozetka).

Попри глобальну нестабільність та війну, міжнародні та внутрішні інвестори продовжують вкладати кошти в український ІТ-сектор. За 2021-2023 роки обсяг венчурного фінансування стартапів в Україні перевищив \$1 млрд. Проте після початку війни темпи інвестування знизилися, оскільки деякі компанії були змушені релокувати частину своїх команд за кордон.

Таблиця 1

Капітальні інвестиції, тис. грн, 2018-2022 рр.

	2018	2019	2020	2021	2022
Обсяг капітальних інвестицій в Україні	574709019	619511824	508672795	681673743	411462122
Інвестиції у напрямки Інформація та телекомунікації	29884869	21063402	22381603	23858581	16869947
% до загального обсягу	5.2	3.4	4.4	3.5	4.1

Джерело: побудовано автором на основі [2]

У табл. 1 наведено показники капітальних інвестицій за обраним видом економічної діяльності, а саме інформації та комунікацій, які свідчать, що хоча війна суттєво вплинула на обсяги капітальних інвестицій в інформаційно-

комунікаційні технології України, інвестори зберігають інтерес до галузі, та її частка до загального об'єму інвестицій в країні росте.

Збільшення обсягів інвестування дозволяє українським розробникам виходити на нові ринки, створювати конкурентоспроможні продукти та залучати міжнародних клієнтів. Це, у свою чергу, не лише сприяє зростанню ВВП країни, а й стимулює розвиток суміжних галузей, таких як фінансові технології, е-комерція, медицина, освіта та логістика.

Окремо варто зазначити вплив інвестицій на розвиток людського капіталу. Українська ІТ-галузь вже нараховує понад 300 тисяч спеціалістів [3], і цей показник має потенціал до подальшого зростання. Проте для підтримки цієї тенденції необхідно вкладати кошти в освітні ініціативи: створення сучасних навчальних програм, розвиток ІТ-курсів, підвищення кваліфікації спеціалістів, а також популяризацію технологічних професій серед молоді. Велика кількість інвестицій сприяє появі нових робочих місць, а високі зарплати в галузі роблять її привабливою для працівників, що, у свою чергу, зменшує ризики відтоку кадрів за кордон.

Для забезпечення сталого розвитку ІТ-галузі України необхідно сконцентрувати інвестиції на ключових напрямках, що сприятимуть підвищенню конкурентоспроможності, впровадженню інновацій та інтеграції у світову цифрову економіку.

Якісна ІТ-інфраструктура – основа галузі, що включає створення дата-центрів, розвиток хмарних сервісів і мереж 5G. Це забезпечить стабільність та ефективність роботи технологічних компаній. Не менш важливим є фінансування стартапів, адже саме вони створюють проривні рішення у сферах штучного інтелекту, фінтеху та блокчейну. Венчурний капітал і гранти допоможуть молодим компаніям масштабуватися та виходити на глобальний ринок.

Кібербезпека – ще один критично важливий напрям, адже Україна постійно стикається з кібератаками. Інвестиції в національні центри кіберзахисту, розробку власного ПЗ та підготовку спеціалістів зменшать цифрові ризики. Важливе

значення має також підтримка інноваційних технологій, таких як AI, Big Data та IoT, що вже трансформують ключові галузі економіки.

Розвиток ІТ-освіти гарантує приплив кваліфікованих кадрів у галузь. Оновлення університетських програм, створення ІТ-шкіл та курсів підвищення кваліфікації сприятиме зміцненню кадрового потенціалу. Державні інвестиції у цифрову трансформацію, зокрема автоматизацію держпослуг, покращать взаємодію громадян із державою та зроблять управління ефективнішим.

Слід зазначити, що інвестування в ІТ-сферу має відігравати ключову роль у післявоєнному відновленні України, сприяючи відродженню економіки, створенню робочих місць та зміцненню міжнародних позицій країни. Технологічний сектор залишається одним із найстабільніших навіть у кризових умовах, а його розвиток допоможе швидше відновити фінансову систему, залучити міжнародні інвестиції та інтегрувати Україну у світову цифрову економіку. Розвиток інфраструктури, підтримка стартапів, кібербезпека, впровадження інноваційних технологій та модернізація ІТ-освіти – це пріоритетні напрями, що забезпечать стійкий розвиток галузі.

Список використаних джерел: 1. Львівський ІТ Кластер: результати IT Research Ukraine 2024. URL <https://surl.li/ljjftp>; 2. Державна служба статистики України. URL <https://surl.li/yevbfp>; 3. DOU – Найбільша спільнота розробників України. URL <https://dou.ua>.

УДК 339.9:338.1(6)

Мірошніченко Т.М., Солопихіна Є.О.

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ АФРИКАНСЬКИХ КРАЇН У КОНТЕКСТІ ГЛОБАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна

Країни Африки демонструють унікальні та стрімко змінювані тенденції розвитку в умовах сучасної світової економіки. Їхня роль у глобальних економічних процесах постійно зростає завдяки багатству природних ресурсів, демографічному зростанню та поступовій інтеграції в міжнародну торгівлю та інвестиційні потоки. Водночас Африка стикається з численними викликами,

зокрема економічною нерівністю, соціальними кризами, кліматичними проблемами та геополітичною напруженістю.

Африканський континент складається з країн, які суттєво відрізняються одна від одної за економічними, соціальними та політичними характеристиками, попри їхню географічну близькість і наявність певних спільних рис у розвитку. Ці відмінності відіграють ключову роль у формуванні взаємодії між країнами континенту, визначаючи унікальність їхньої економічної інтеграції та співробітництва [1].

Африка володіє величезними природними багатствами, що визначають її стратегічну роль у світовій економіці. Зокрема, на континенті зосереджено близько 40% глобальних запасів золота та до 90% ресурсів хрому й платини. Крім цього, Африка є світовим лідером за покладами кобальту, алмазів та урану. Наприклад, Демократична Республіка Конго забезпечує приблизно 70% світового видобутку кобальту, а Гвінея є власником 35% усіх світових запасів бокситів.

Окрім мінеральних ресурсів, Африканський континент володіє значним сільськогосподарським потенціалом: на його частку припадає понад 65% світових орних земель. Водночас близько 10% світових внутрішніх відновлюваних запасів прісної води також розташовані тут, що створює унікальні можливості для розвитку сільського господарства і забезпечення продовольчої безпеки. Такі ресурси надають Африці виняткові перспективи в економічному розвитку, хоча їх ефективне використання вимагає належного управління та інвестицій у сталий розвиток [2].

У 45 із 54 країн Африки товари складають понад 60% загального експорту, що робить ці країни надзвичайно вразливими до глобальних цінових коливань на сировинні ресурси та саме це негативно впливає на можливості інклюзивного зростання й розвитку континенту [3].

У 2022 році середні темпи зростання реального ВВП в Африці знизилися до 3,8% через вплив пандемії коронавірусу та геополітичні потрясіння. Водночас майже всі країни продемонстрували економічне зростання, яке залишається

стабільним у всіх п'яти регіонах континенту на середньострокову перспективу. У 2023 та 2024 роках середні темпи зростання були на рівні близько 4% (рис. 1).

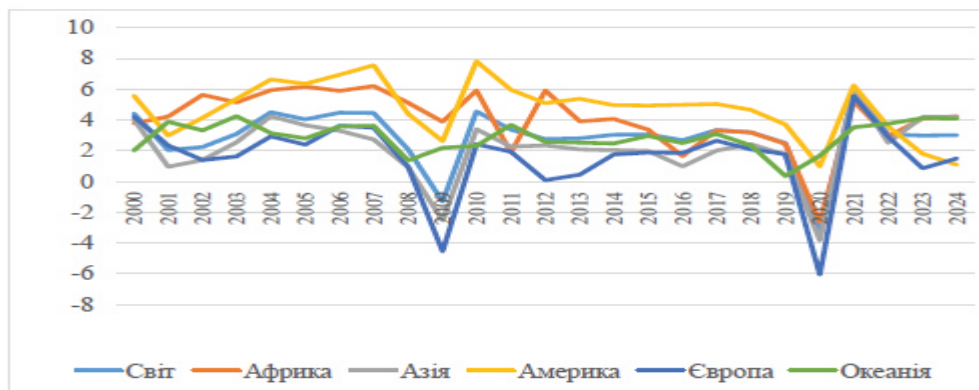


Рис. 1. Темпи зростання реального ВВП у різних регіонах світу, 2000-2024 рр., %

Джерело: складено автором за матеріалами [4].

Серед ключових ризиків залишаються різке підвищення цін на продукти харчування та енергоносії, зростання витрат на обслуговування внутрішнього боргу, посилення глобальних фінансових умов і вплив зміни клімату. Ці фактори можуть загрожувати внутрішньому продовольчому забезпеченню та впливати на політичний курс у країнах, де цього року проходять вибори.

Нігерія, Південна Африка та Єгипет залишаються найбільшими економіками континенту, проте їхній потенціал зростання у найближчі роки є обмеженим. Водночас стрімкий розвиток демонструють менші за розміром економіки Африки, які виходять на перший план за темпами зростання. У найближчі роки саме ці країни залишатимуться головним двигуном розвитку регіону. За прогнозами Африканського банку розвитку, в 2025-2026 роках п'ять лідерів за темпами економічного зростання – Руанда, Кот-д'Івуар, Бенін, Ефіопія та Танзанія покажуть саме зріст у середньому більш ніж на 5,5%, саме це дозволить їм знову увійти до десятки найшвидше зростаючих економік світу [5].

Африка, з її величезним потенціалом розвитку, має велику кількість різноманітних союзів та об'єднань. Наймасштабнішим з них є Африканський союз, який об'єднує всі країни континенту, за винятком кількох держав, де членство призупинено через державні перевороти. Значну роль відіграє також

Африканський економічний союз, у рамках якого створюються зони вільної торгівлі, митні союзи та функціонує центральний банк шести держав регіону.

Для вирішення регіональних проблем країни об'єднуються в локальні союзи, такі як Санайська група співробітництва, Союз арабського Магрибу, Союз держав річки Мано, Зона ренду та інші. Ці організації сприяють економічній інтеграції та розвитку єдиного ринку, а також координують діяльність, наприклад, через Банк країн Центральної Африки.

Швидкий економічний розвиток з початку ХХІ століття та зростання конкуренції світових економік за вплив в Африці надають країнам континенту унікальну можливість для диверсифікації своїх економік і переосмислення ролі Африки в сучасній світовій економіці. Проте реалізація цього потенціалу можлива лише за умови активних зусиль урядів, спрямованих на розвиток людського капіталу, зокрема через впровадження ефективних заходів для підвищення рівня освіти населення.

Список використаних джерел: 1. Салах Г. Африка в сучасній моделі світової економіки: *quo vadis? Ефективна економіка.* 2015. № 5. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4078>; 2. *Economic Development in Africa Report 2022.* URL: <https://unctad.org/edar2022>; 3. *Economic Development in Africa Report 2022.* URL: <https://unctad.org/edar2024>; 4. Unctad. URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/>. 5. *Економічне співтовариство країн Західної Африки. Офіційний сайт.* URL: <http://www.ecowas.int/>.

УДК 330.341.1:316.42

Ревякін Г. В., Рожков Д. О., Ханова О. В.

ЛЮДСЬКИЙ РОЗВИТОК ЯК КЛЮЧОВИЙ ЧИННИК ІННОВАЦІЙНОЇ ЕКОНОМІКИ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Інноваційні процеси є ключовими чинниками трансформацій у різних сферах суспільного життя, зокрема в медицині, освіті, економіці та соціальній взаємодії [1]. Завдяки новітнім технологіям, таким як штучний інтелект та автоматизація,

відкриваються нові можливості для підвищення якості життя, зокрема в галузях охорони здоров'я та освітньої діяльності.

Сфера медицини зазнала значного прогресу завдяки інноваціям. Використання штучного інтелекту дозволяє здійснювати глибший аналіз медичних даних і прогнозувати розвиток захворювань, а застосування роботизованих технологій у хірургії підвищує точність оперативного втручання, зменшуючи ризики для пацієнтів. В освітньому середовищі цифрові платформи та дистанційне навчання сприяють доступності освіти незалежно від місця проживання, що створює передумови для безперервного професійного розвитку.

Економічна сфера також зазнає значних змін під впливом технологічних інновацій [2]. Автоматизація виробничих процесів сприяє підвищенню продуктивності та оптимізації витрат, водночас потребуючи адаптації ринку праці до змін у структурі зайнятості. Крім того, високотехнологічні компанії створюють можливості для розвитку стартапів, формування креативної економіки та впровадження моделей віддаленої зайнятості.

Інновації змінюють соціальні комунікації та взаємодію в суспільстві. Використання цифрових технологій забезпечує оперативний доступ до інформації, полегшує комунікаційні процеси та сприяє зростанню громадянської активності. Однак поряд із перевагами технологічного розвитку виникають ризики, пов'язані з кібербезпекою, поширенням дезінформації та цифровою залежністю.

Рівень людського розвитку відіграє визначальну роль у здатності суспільства генерувати та впроваджувати інновації [4]. Високоякісна освіта, активні наукові дослідження, інвестиції в людський капітал та підтримка підприємницької ініціативи формують основу технологічного прогресу. Університети та науково-дослідні центри є осередками створення інноваційних рішень у різних сферах, зокрема у медицині, інженерії та інформаційних технологіях.

Країни, що інвестують значні ресурси у розвиток науки, такі як США, Німеччина та Південна Корея, є лідерами технологічних змін [6]. Їхні дослідницькі установи не лише створюють новітні розробки, але й сприяють поширенню передових технологій у глобальному масштабі. Крім того, підтримка талантів через

гранти, стипендії та інвестиції у стартапи забезпечує сталий розвиток інноваційного середовища. Наприклад, Кремнієва долина є прикладом ефективної синергії науки, бізнесу та венчурного капіталу, що сприяє розробці передових технологій.

Творче мислення є невід'ємним елементом інноваційного процесу. Умови, що сприяють експериментуванню та стимулюють різноманіття ідей, формують сприятливий ґрунт для нестандартних рішень. Країни, що активно підтримують креативність та підприємництво, мають значну перевагу у сфері науково-технологічного прориву. Розвиток інноваційних екосистем, які забезпечують сприятливе середовище для впровадження нових технологій, сприяє економічному зростанню та посиленню конкурентоспроможності на глобальному рівні.

Кореляційний аналіз між Індексом людського розвитку (HDI) та Глобальним індексом інновацій (GII) дозволяє оцінити взаємозв'язок між цими показниками [3]. У дослідженні було проаналізовано дані 15 країн, розподілених на три групи: розвинені країни (Канада, США, Німеччина, Японія, Норвегія), країни, що розвиваються (Китай, Бразилія, Індія, Мексика, Польща) та країни з низьким рівнем розвитку (Буркіна-Фасо, Малі, Нігер, Гвінея, Ефіопія). Отримані результати свідчать про існування стійкого позитивного зв'язку між рівнем людського розвитку та інноваційною активністю, що підтверджується коефіцієнтом кореляції 0,92, рис. 1.

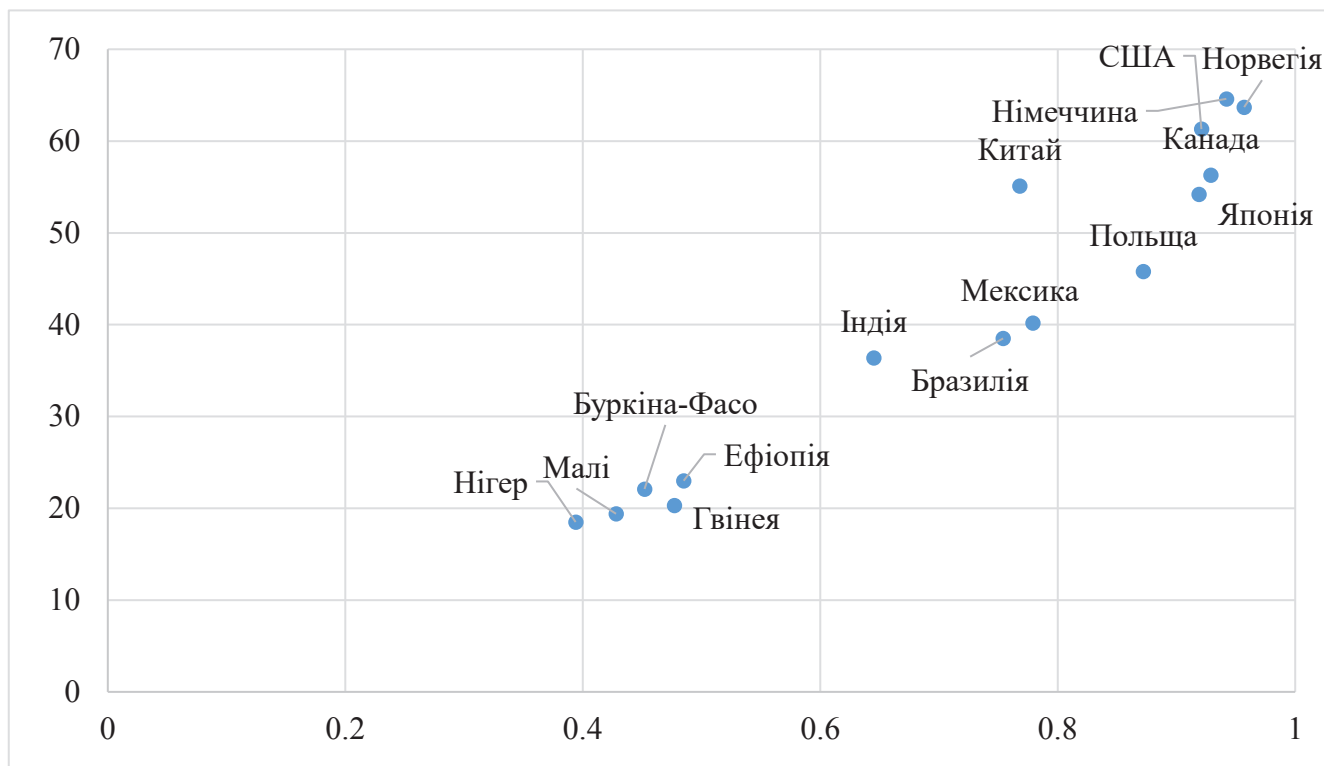


Рис. 1. Кореляційний зв'язок між індексом людського розвитку та глобальним індексом інновацій для обраних країн [3; 4]

Результати кореляційного аналізу підтверджують стійкий позитивний взаємозв'язок між рівнем людського розвитку та інноваційною активністю. Найбільш розвинені країни, такі як Норвегія, Німеччина, США, Канада та Японія, демонструють високі показники обох індексів, що вказує на пряму залежність між інвестиціями в освіту, науку та технології та рівнем інноваційного розвитку. Китай, хоча і є країною, що розвивається, має значний інноваційний потенціал, що може свідчити про ефективну державну підтримку наукових досліджень та технологічного підприємництва.

Країни з середнім рівнем людського розвитку, такі як Польща, Мексика, Бразилія та Індія, займають проміжне положення, демонструючи тенденцію до збільшення інноваційного потенціалу за умови подальших інвестицій у науку та технології. Натомість країни з низьким HDI, такі як Нігер, Малі, Гвінея та Буркіна-Фасо, мають значно нижчі показники інноваційної діяльності, що вказує на обмежені можливості розвитку технологічних секторів через недостатній рівень освіти, нестачу інфраструктури та фінансування.

Таким чином, результати дослідження підтверджують вирішальну роль людського розвитку у процесі формування інноваційної економіки. Країни, які інвестують у науку, освіту та підтримку підприємницьких ініціатив, демонструють високі показники інноваційного розвитку та технологічного лідерства. Розширення доступу до цифрових ресурсів та інформаційних технологій є важливим чинником подальшого розвитку інноваційного потенціалу держав.

Однак слід враховувати й виклики, пов'язані з цифровою нерівністю, необхідністю адаптації до змін у структурі зайнятості та етичними аспектами впровадження новітніх технологій [5]. Важливою складовою державної політики повинно стати формування сприятливих умов для розвитку людського капіталу, що сприятиме стійкому економічному зростанню та забезпеченню глобальної конкурентоспроможності країни в умовах цифрової економіки.

Список використаних джерел: 1. *What is the relationship between innovation and human capital?. Telefónica.* URL: <https://www.telefonica.com/en/communication-room/blog/innovation-human-capital/>; 2. *Occamobservatory. The relationship between human and digital development and the need for innovation with equity. OCCAM.* URL: <https://www.occam.org/post/the-relationship-between-human-and-digital-development-and-the-need-for-innovation-with-equity>; 3. *Global Innovation Index: Global Innovation Index | Indicator Profile | Prosperity Data360. Prosperity Data360.* URL: <https://prosperitydata360.worldbank.org/en/indicator/WIPO+GII+235>; 4. *Human Development Index | Human Development Reports. Home | Human Development Reports.* URL: <https://hdr.undp.org/data-center/human-development-index#/indicies/HDI>; 5. *Technological advancements and human development: A tale of two worlds. World Economic Forum.* URL: <https://www.weforum.org/stories/2025/01/technological-advancements-and-human-development>; 6. *The Innovation-Based Human Development Index Using PROMETHEE II: The Context of G8 Countries. MDPI.* URL: <https://www.mdpi.com/2071-1050/15/14/11373>.

СЕКЦІЯ

ШТУЧНИЙ ІНТЕЛЕКТ: МОЖЛИВОСТІ ТА ВИКЛИКИ ДЛЯ МІЖНАРОДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН

УДК 347.78

Галуцьких Н. А.

ЕВОЛЮЦІЯ НАУКОВИХ ПІДХОДІВ ДО ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТТЯ «ШТУЧНИЙ ІНТЕЛЕКТ»

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Американський вчений Джон Маккарті вперше використав термін «штучний інтелект» на конференції в Дартмутському коледжі, розуміючи під штучним інтелектом (ШІ) науку і технологію створення інтелектуальних машин та інтелектуальних комп'ютерних програм [1]. З того часу продовжується науковий пошук стосовно підходів до визначення сутності поняття «штучний інтелект».

Спираючись на загальні визначення і особливості штучного інтелекту, представляється доцільним ознайомитися з найбільш поширеними інтерпретаціями підходів та визначень цього поняття (табл. 1).

Таблиця 1.

Найпоширеніші підходи до визначення поняття «штучний інтелект»

Трактування	Зміст поняття	Приклади використання
Класичне	Імітація людського мислення	Розуміння мови, шахи
Вузький	Спеціалізовані системи для конкретних завдань	Чат-боти, системи розпізнавання обличчя
Загальний	Універсальні системи, здатні до навчання і адаптації	Потенційні рішення в різних сферах
Супер-інтелект	Перевищення людського інтелекту у всіх аспектах	Гіпотетичні сценарії, етичні питання
Технічне	Алгоритми, моделі, статистика	Машинне навчання, нейронні мережі

Джерело: складено за матеріалами [2, 3, 4, 5].

Підходи до використання штучного інтелекту змінювались, демонструючи еволюцію ідей, які і створили сучасні інтелектуальні системи:

1. Найбільш ранні концепції (до 20 століття), що існували у формі ідей винаходу механізмів, імітуючих людське мислення, з'являються ще в міфології Древньої Греції. Але наукова база для створення інтелектуальних машин сформувалась лише у 20 столітті.

2. Формування передумов переходу до ери штучного інтелекту (1930-1950-ті роки). Серед перших, хто розробив концепцію комп'ютера, який був здатним імітувати розумну поведінку, був британський математик Алан Тьюрінг, який у 1936 р. розробив Машину Тьюрінга, а згодом у своїй книзі «Обчислення та інтелект» (1950 р.) зробив припущення, що машина може мислити (так званий, тест Тьюрінга).

3. Офіційний початок ери штучного інтелекту (1950-1970-ті рр.). Створені принципово нові програми, які могли швидко розв'язувати складні математичні задачі.

4. Перша рецесія (1970-1980-ті). Розроблені експертні системи (програми, які імітували рішення експертів у медицині, фінансах та виробництві) не знайшли достатнього інвестиційного попиту.

5. Зростання інтересу до штучного інтелекту (1990-ті - початок 2000-х рр.). Нові можливості обчислювальних потужностей; розробка алгоритмів; поява машинного навчання.

6. Сьогодення штучного інтелекту (з 2010-ті рр. до цього часу). Глибоке навчання, нейронні мережі, обробка природної мови.

7. Перспективи штучного інтелекту. Напрямок створення штучного інтелекту, який буде здатен виконувати всі інтелектуальні завдання, які може виконувати людина.

Існуюча класифікація штучного інтелекту виділяє різні типи систем, кожна з яких має унікальні характеристики, можливості та обмеження (рис. 1).

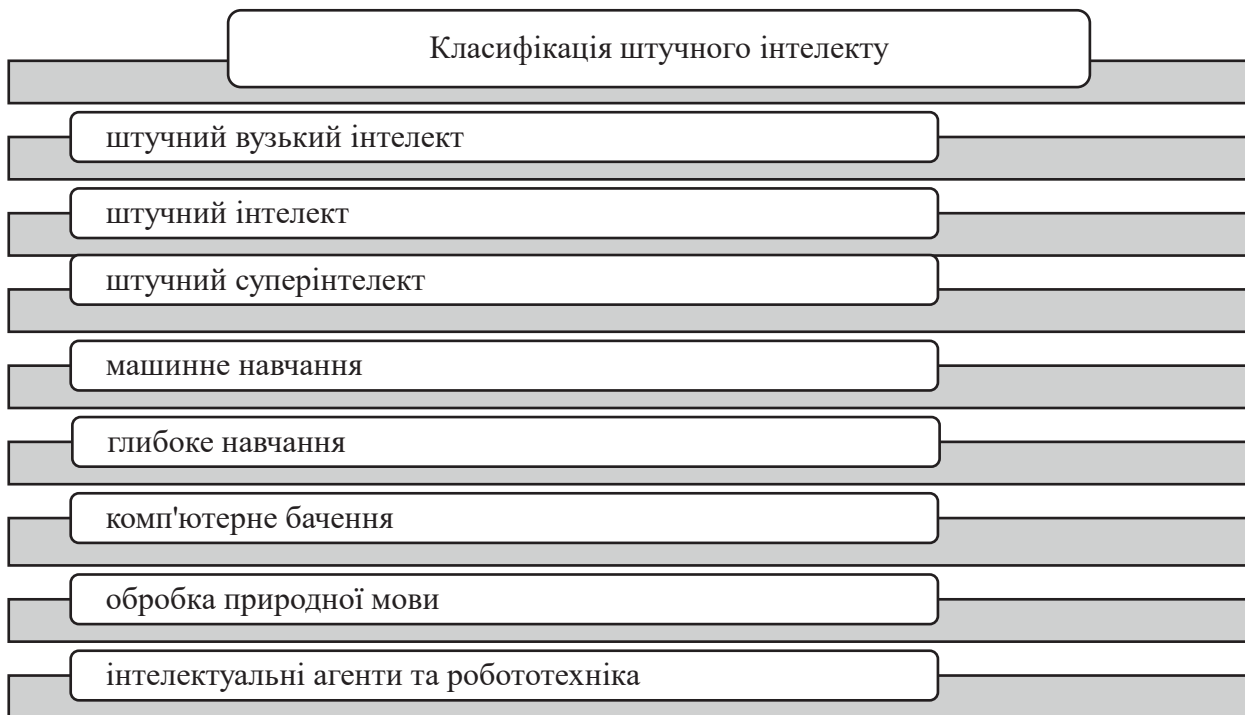


Рис. 1. Класифікація штучного інтелекту.

Джерело: складено за матеріалами [2,3,4,5].

До критеріїв такої класифікації відносяться: рівень інтелекту; методи навчання; функціональність; сфера застосування.

Таким чином, на сучасному етапі свого розвитку штучний інтелект являє собою потужний інструментом трансформації всіх бізнес-процесів, активно змінюючи і наше повсякденне життя.

Список використаних джерел: 1. John McCarthy. *What is Artificial Intelligence?* 2007. URL: <http://www.incompleteideas.net/papers/Sutton-JAGI-2020.pdf>; 2. Deep AI. *Understanding Narrow AI: Definition, Capabilities, and Applications*. URL: [https://deepai.org/machine-learning-glossary-and-terms/narrow-ai#:~:text=Narrow%20AI%2C%20also%20known%20as,AI%20is%20limited%20in%20scope](https://deepai.org/machine-learning-glossary-and-terms/narrow-ai#:~:text=Narrow%20AI%2C%20also%20known%20as,AI%20is%20limited%20in%20scope;); 3. Perplexity. *Artificial General Intelligence: The Next Frontier in AI Development*. 2024. URL: <https://www.perplexity.ai/page/artificial-general-intelligenc-G6KLaObkRPC8TaHSU0MYfA>; 4. Prof. Ahmed Banafa. *Artificial Superintelligence: Challenges and Speculations*. 2024. <https://www.linkedin.com/pulse/super-artificial-intelligence-ai-prof-ahmed-banafa-v0xnc>; 5. Javaid Nabi. *Machine Learning Basics*. 2023. URL: <https://builtin.com/machine-learning/machine-learning-basics#:~:text=Shutterstock%20%2F%20Built%20In-,Machine%20learning%20is%20an%20application%20of%20artificial%20intelligence%20where%20a,unsupervised%20learning%20and%20reinforcement%20learning>.

Горнєва Д.Я., Шуба М.В

ВИКОРИСТАННЯ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ У БАНКІВСЬКОМУ СЕКТОРІ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Штучний інтелект (ШІ) трансформує банківську індустрію, що має далекосяжні наслідки як для традиційних банків, так і для необанків. Перехід до передового генеративного штучного інтелекту забезпечує підвищення ефективності та залучення клієнтів, яких раніше не було в банківському секторі.

Згідно зі звітом McKinsey, генеративний штучний інтелект може підвищити продуктивність у банківському секторі до 5% і скоротити глобальні витрати до 300 млрд доларів США [1]

Основними причинами використання банками штучного інтелекту є необхідність аналізу даних, підвищення продуктивності та заощадження коштів (рис. 1).

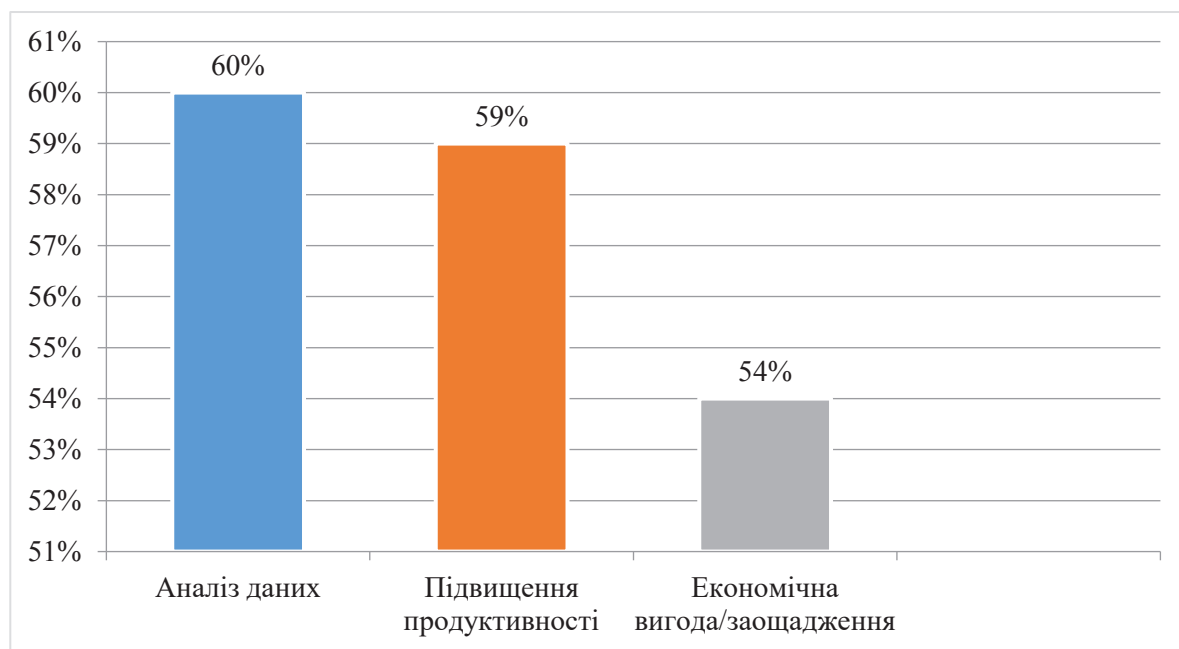


Рис.1. Основні причини використання банками ШІ [2]

Використання ШІ у банківській сфері є важливим впровадженням, яке здатне спростити усі процеси, посилити безпеку, дозволить покращити комунікацію із

клієнтами. Якщо банки продовжуватимуть впроваджувати у свою роботу технології ШІ, то вони зможуть надавати творчі, безпечні та ефективні фінансові послуги в майбутньому [3].

Наприклад, британський банк HSBC використовує штучний інтелект для того, щоб виявляти потенційні шахрайські транзакції. У режимі реального часу ШІ, аналізуючи величезний потік даних, здатен ідентифікувати закономірності та аномалії, що могли б вказувати на шахрайство. Інтеграція новітніх технологій дозволила збільшити кількість виявлення таких операцій, що дозволила банку зекономити та врятувати кошти власних клієнтів [4].

На сьогоднішній день банки вже активно використовують штучний інтелект. Так, чат-боти – одне з найперших і найпростіших впроваджень штучного інтелекту у роботу банків. Завдяки використанню чат-ботів можливо покращити роботу з клієнтами, пропонуючи персоналізовані пропозиції та підтримку з різних питань. Одним із таких прикладів є чат-бот Bank of America – Erica, який обробляє близько 50 мільйонів запитів щороку [5].

Також банки почали впроваджувати штучний інтелект для рішення про надання кредитів та позик. Така інновація дозволяє приймати більш виважені рішення, стосовно надання кредитів, забезпечивши більш ефективніші процеси та персоналізований досвід клієнтів. Дана технологія економить багато часу, як людям, так і банківським установам, які автоматизували даний процес [5].

Виявлення шахрайських операцій також є одним із ключових процесів застосування технологій штучного інтелекту. Через те, що у ручному режимі неможливо відстежити кожну операцію, штучний інтелект діє як наглядач, використовуючи прогнозу аналітику та розпізнавання шаблонів для виявлення шахрайських дій. Використовуючи історичні дані, моделі ШІ можуть передбачати типову поведінку клієнтів і виявляти відхилення, які можуть свідчити про шахрайство. Хорошим прикладом є Danske Bank, найбільший банк Данії, який завдяки штучному інтелекту зменшив кількість шахрайських операцій приблизно на 60 % [3].

Варто зауважити, що існують і загрози використання штучного інтелекту банківськими установами. Наприклад, чат-боти обробляють величезний потік інформації, тому конфіденційність і безпека даних є головним завданням банків, а якщо не буде забезпечено належний захист, то може статися масовий витік інформації і від цього постраждає репутація банку. Тому перед впровадженням такої технології, необхідно провести випробування, що дадуть змогу оцінити ефективність [6].

Також важливим залишається питання регулювання впровадження штучного інтелекту у банківській сфері. У світі немає єдиної згоди стосовно регулювання його діяльності у банківському секторі. Наприклад, у Європі Закон ЄС про штучний інтелект накладає потенційні штрафи в розмірі до 7 % доходу банку за порушення нормативних актів, тоді як у Китаї були введені тимчасові заходи, що регулюють генеративний штучний інтелект для управління послугами [7].

Отже, штучний інтелект може допомогти покращити роботу банківського сектору, проте банкам необхідно проаналізувати можливі виклики та провести необхідні тестування, наближенні до реальних умов, для того, щоб забезпечити якісний рівень послуг для своїх клієнтів.

Список використаних джерел: 1. *Global Banking Annual Review 2024: Attaining escape velocity.* URL: <https://www.mckinsey.com/industries/financial-services/our-insights/global-banking-annual-review>; 2. *How is AI changing the banking industry?* URL: <https://www.paymentscardsandmobile.com/how-is-ai-changing-the-banking-industry/>; 3. *AI and its role in the banking industry.* URL: <https://www.avenga.com/magazine/role-of-artificial-intelligence>; 4. *27 Real Examples of AI Implementation in Fintech and Banking.* URL: <https://www.linkedin.com/pulse/27-authentic-examples-ai-implementation-fintech-nasser-sami-qtxee/>; 5. *AI in Banking – How Artificial Intelligence is Used in Banks.* URL: <https://appinventiv.com/blog/ai-in-banking/>; 6. *The top 5 risks and opportunities with AI chatbots in banking.* URL: <https://spyrosoft.com/blog/fintech/the-top-5-risks-and-opportunities-with-ai-chatbots-in-banking>; 7. *AI Risks in Banking: A Comprehensive Overview* URL: <https://www.financemagnates.com/fintech/ai-risks-in-banking-a-comprehensive-overview/>.

Краснокутський Б. В.

ВПЛИВ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ НА РОЗВИТОК МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИКИ

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна

Науковий керівник д.е.н., доц. Зайцева Анна Сергіївна

В наші дні штучний інтелект став настільки глобальним явищем, що уявити своє життя без нього стає важко. Щодня відбуваються мільйони цифрових процесів, що так чи інакше пов'язані зі штучним інтелектом. В умовах глобалізації та швидкого технологічного прогресу компанії, що ведуть бізнес на міжнародному рівні, стикаються з необхідністю адаптуватися до нових цифрових реалій.

Актуальність поданої теми полягає в тому, що безперервно формуються нові ланцюги постачання, зростають потреби споживачів, а відповідно мають зростати і можливості постачальників, щоб задовольнити ці потреби. Впровадження штучного інтелекту, у свою чергу, є саме таким чинником, що здатний у рази збільшити ефективність всіх процесів ланцюга постачання. Також багато компаній вже інтегрують нові цифрові технології, через що з'являється потреба у глибшому дослідженні цієї теми, щоб об'єктивно оцінити ефективність такого явища.

Перед тим, як перейти безпосередньо до аналізу поданої теми, пропоную розтлумачити основні терміни доповіді задля кращого розуміння змісту. Штучний інтелект – це певна сукупність методів, способів, засобів та технологій, насамперед, комп'ютерних, що імітує (моделює) когнітивні функції, які мають критерії, характеристики та показники еквівалентні критеріям, характеристикам та показникам відповідних когнітивних функцій людини [1, с. 46].

Міжнародна логістика - це процес планування і управління потоком товарів і продуктів у ланцюгу постачання компанії від придбання сировини до купівлі клієнтом готової продукції, де частина процесу включає перетин принаймні одного міжнародного кордону [2, с. 14]. Тож можна зробити висновок, що впровадження штучного інтелекту це таке явище, що можна задіяти в міжнародній логістиці, підвищивши її ефективність.

Отже, перейдемо безпосередньо до аналізу штучного інтелекту в міжнародній логістиці. В сучасному світі він зустрічається все частіше. Він пропонує абсолютно нові підходи в багатьох сферах. Наприклад, у виборі постачальників, в оцінці ризиків у ланцюгах постачання, у прогнозуванні попиту, в оцінці продажів, в координації розподілу та транспортуванні, у взаємодії з клієнтами та в інших аспектах міжнародної логістики. Отже, можна зробити висновок, що використання штучного інтелекту має ряд переваг, що допомагають суттєво раціоналізувати систему ланцюгів постачання [3, с. 542-549] [4, с. 1-5] [5, с. 701-709].

Проте необхідно зазначити, що інтенсивне впровадження технологій штучного інтелекту може привести і до деяких негативних наслідків та викликів. Серед недоліків такої автоматизації слід виділити, по-перше, що активне використання штучного інтелекту вимагає ретельного аналізу етичних аспектів, зокрема щодо обґрунтованості управлінських рішень. Основною причиною включення упереджень у будь-яку модель ШІ є наявність упереджених даних, які використовуються на етапі навчання. В контексті міжнародної логістики це означає, що система може надавати несправедливу перевагу певним особам, постачальникам або продуктам, через що можуть виникати проблеми у результативності та ефективності роботи організації. Також серйозною загрозою є кібербезпека. Витоки інформації можуть статися через недостатньо захищені бази даних. Вагомим прикладом є кібератака на компанію SolarWinds в 2020 році, що спричинила величезний виток інформації. Сама організація є розробником програмного забезпечення, яким користувалися на момент атаки близько 18 тисяч організацій по всьому світу. Це є підтвердженням того, що, незважаючи на велику кількість переваг, у впровадженні штучного інтелекту до ланцюгів постачання є і серйозні ризики, які слід регулярно відстежувати задля уникнення негативних наслідків [3, с. 542-549].

Задля кращого розуміння впливу впровадження штучного інтелекту до процесу міжнародної логістики розглянемо конкретний приклад, а саме компанію DHL. Важливо зазначити, що DHL поділяє вплив технології штучного інтелекту на дві ланки: комп'ютерне бачення та інтерактивний штучний інтелект. [6, с. 98-123].

Що стосується комп'ютерного бачення, то це використання камери для зйомки відео або фотографій, задіюючи штучний інтелект для аналізу даних, отриманих з цифрових зображень. Використання такої технології дає DHL одразу декілька можливостей, щоб підвищити свою ефективність. Серед них обробка та відправлення замовлень, відстеження всіх об'єктів на складі, безпека на робочому місці та допомога в забезпеченні безперебійної роботи, що полягає в можливості нагляду за технічним станом транспортних засобів. Незважаючи на велику кількість переваг, присутні і деякі виклики при роботі з комп'ютерним баченням, найбільшим з яких є проблема конфіденційності. По-перше, працівники можуть бути не згодні з постійним спостереженням та зчитуванням інформації про них, проте DHL пропонує повністю виключити зчитування обличчя при використанні комп'ютерного бачення, і над цим активно ведеться робота. По-друге, кібербезпека в будь-який момент може дати збій. Тому DHL інтенсивно поліпшують свою кібербезпеку перед всебічним впровадженням цієї технології. Отже, можна сказати, що комп'ютерне бачення, що запровадили в компанії DHL, є дуже ефективним прикладом використання штучного інтелекту, як технології автоматизації цифрових процесів. [6, с. 98-123].

Перейдемо до аналізу другої інновації DHL у цій сфері. Тобто інтерактивний штучний інтелект. Він включає в себе алгоритми, що здатні обробляти введення користувача і забезпечувати розумну відповідь. В DHL очікують найбільш інтенсивний розвиток цієї технології в найближчі п'ять років, збільшуючи ефективність автоматизації одразу декількох процесів. І, по-перше, це спрощення роботи з клієнтами. Наприклад, чат-боти допомагають компанії впоратися з великим навантаженням на call-центри. Також вони здатні надавати аналітичні дані щодо запитів користувачів, завдяки чому DHL краще розуміє потреби клієнтів. Другим методом використання інтерактивного штучного інтелекту в компанії є досвід роботи з продажами та маркетингом завдяки ШІ-автоматизації. В DHL це трактують так, що аналіз даних, зібраних на інтерактивній платформі штучного інтелекту, може надати цінну інформацію для бізнесу. Наприклад, компанії можуть краще розуміти болючі точки клієнтів і моделей поведінки споживачів, що

дозволяє проводити більш ефективні маркетингові кампанії для залучення потенційних клієнтів [6, с. 98-123].

Обидві ланки, на які розділений вплив штучного інтелекту в DHL, є перспективними станом на сьогодні. Компанія намагається впроваджувати нові технології, причому робить це поступово. Перевагою такого підходу є повне всебічне тестування та забезпечення більшої інформаційної безпеки для самої компанії, що станом на сьогоднішній день є вкрай актуально.

Отже, ми дослідили вплив штучного інтелекту у міжнародній логістиці. А на прикладі конкретної компанії можна зробити висновок, що стрімкий розвиток новітніх технологій здатний забезпечити суттєве зростання ефективності процесів в управлінні ланцюгами постачання. Станом на сьогодні такі інновації, як штучний інтелект, тільки впроваджуються до роботи великих компаній, проте вже зараз ми маємо змогу простежити тенденції переходу до абсолютно нових підходів в міжнародній логістиці.

Список використаних джерел: 1. Баранов О.А. Визначення терміну "штучний інтелект". *Інформація і право*. 2023. №1; 2. Сохацька О.М. *Міжнародна логістика*. Тернопіль: ЗУНУ. 2022. 370 с.; 3. Glenn Richey R. *Artificial intelligence in logistics and supply chain management: A primer and roadmap for research*. *Journal of business logistics*. 2023; 4. Медведєв Є., Попова Ю., Коваленко М. Інноваційні технології штучного інтелекту в управлінні логістикою соціальних підприємств. *Економіка та суспільство*. 2023. Вип. 56; 5. Uma Devi, N. & Paul V, Maria Tresita. *Artificial Intelligence: Pertinence in Supply Chain and Logistics Management*. *Journal of Xi'an University of Architecture & Technology*. 2020; 6. Dohrmann K. *The logistics trend radar 6.0*. DHL. 2022.

УДК 338.48+338.46:640.4]:004.89

Pysarevskiy M., Panova I.

THE INTEGRATION OF ARTIFICIAL INTELLIGENCE IN THE HORECA SECTOR: CHALLENGES, OPPORTUNITIES AND FUTURE PROSPECTS

V. N. Karazin Kharkiv National University

The hospitality, restaurant, and catering (HoReCa) industry is undergoing a significant transformation driven by the advent of Artificial Intelligence (AI). The

HoReCa sector has traditionally relied on human intuition and manual processes for its operations. However, with the rapid evolution of AI technologies, there's a paradigm shift towards digital transformation. This shift is not only enhancing operational efficiency but also revolutionizing customer experiences, shaping the future of service delivery. As the HoReCa industry faces increasing competition and demands for higher levels of personalization, AI has emerged as a powerful tool to streamline processes, optimize resource allocation, and improve decision-making. From automating routine tasks to predicting consumer preferences, AI applications are increasingly becoming integral to the success of businesses in this sector.

The features, challenges, and future prospects of integrating artificial intelligence in the HoReCa sector will be examined (Fig. 1.).

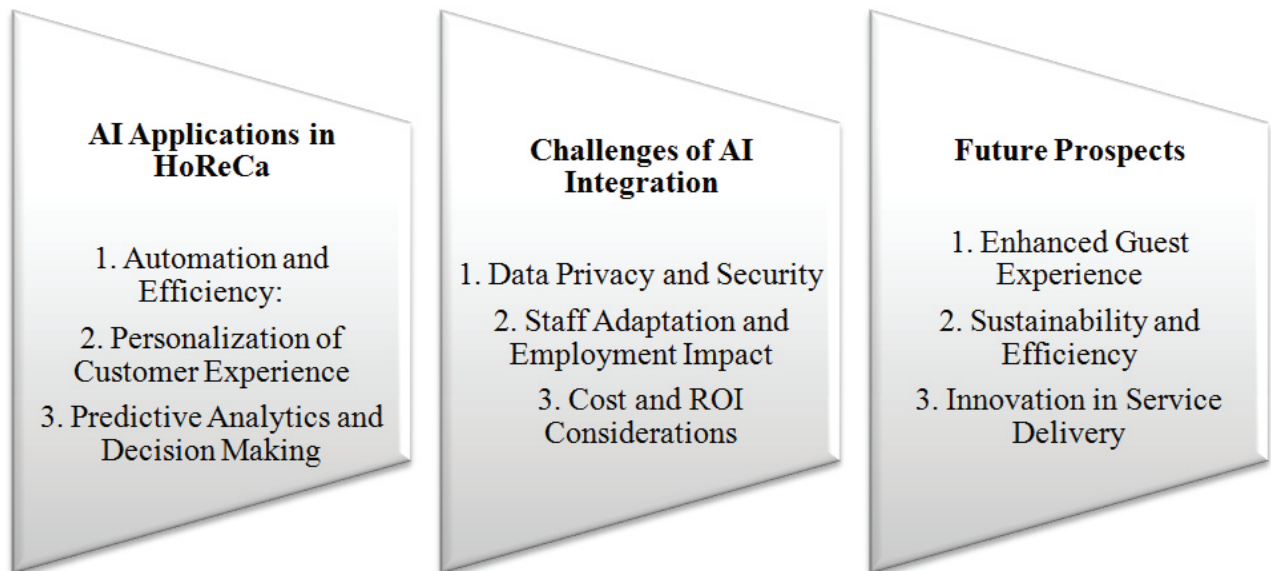


Fig. 1. AI Integration in HoReCa: Applications, Challenges, and Future Prospects

Automation and Efficiency refers to the transformative impact of AI-driven solutions on back-end processes. Predictive algorithms optimize inventory management by analyzing historical data and demand patterns [1]. Additionally, automating ordering systems, reservation management, and basic accounting tasks minimizes human error and enables staff to concentrate on delivering exceptional customer service.

Personalization of Customer Experience involves leveraging AI to customize services by analyzing customer data. Virtual assistants and chatbots deliver instant, personalized responses to inquiries, suggest menu items based on past preferences, and handle reservations with a tailored approach [2]. Advanced systems, such as those by

Devon Software, integrate AI to create a seamless guest experience, from controlling room settings to anticipating meal preferences.

Predictive Analytics and Decision-Making enables HoReCa businesses to utilize AI's capacity for processing vast datasets to forecast trends, optimize staffing levels according to anticipated foot traffic, and reduce food waste [3]. Solutions like those from HoReCa AI provide precise predictions for catering demands, streamlining workforce scheduling and inventory management.

Data Privacy and Security remain critical concerns as AI systems require extensive personal data to function effectively. Safeguarding this data with robust security measures is essential to prevent breaches and maintain customer trust [4].

Staff Adaptation and Employment Impact address the challenges employees face in AI-integrated workplaces, including fears of job displacement and the need for retraining. A balanced approach emphasizes AI as a tool to augment rather than replace human roles, enabling staff to focus on high-value tasks through skill enhancement [5].

Cost and ROI Considerations reflect the significant upfront investment required for AI solutions, with costs depending on the scale and complexity of deployment. Nevertheless, long-term benefits, such as improved efficiency, enhanced customer satisfaction, and operational cost savings, demonstrate strong potential for return on investment [2].

Enhanced Guest Experience involves the use of Artificial Intelligence (AI) to revolutionize customer interactions within the hospitality industry by employing advanced technologies like virtual reality (VR) and augmented reality (AR). These tools allow businesses to create immersive experiences, such as virtual tours of hotel amenities or interactive menu visualizations. For example, Marriott International's VR Postcards enable guests to explore travel destinations from their hotel rooms. Similarly, Kabaq utilizes AR to provide diners with visual previews of menu items, helping them make well-informed choices [6]. By analyzing past interactions and preferences, AI systems deliver personalized recommendations that elevate customer satisfaction and enhance engagement.

Sustainability and Efficiency leverage AI to advance environmentally friendly practices and streamline operations in the hospitality and food service sectors. Predictive algorithms enable precise demand forecasting, reducing food waste and improving supply chain efficiency. Companies like Winnow Solutions employ AI-powered systems to monitor and analyze food waste, which has helped organizations such as IKEA reduce waste by as much as 50%. In the hotel industry, Hilton's «Connected Room» initiative integrates AI to optimize energy usage, ensuring sustainability without compromising guest comfort. These innovations not only lessen environmental impact but also result in significant operational cost savings, fostering a more efficient and sustainable industry [7].

Innovation in Service Delivery is transforming the hospitality sector as AI introduces groundbreaking advancements in customer service and culinary arts. Robotic servers, like those at the Henn-na Hotel in Japan, streamline dining experiences by automating routine service tasks. Similarly, Moley Robotics has developed an AI-driven robotic kitchen capable of preparing high-quality gourmet meals, redefining culinary creativity. AI is also enhancing service delivery through real-time customer feedback systems and dynamic pricing algorithms, enabling businesses to respond rapidly to changing market conditions [8]. These innovations are setting new benchmarks for efficiency, creativity, and customer satisfaction in the industry.

The integration of AI in the HoReCa sector presents significant opportunities for improving operational efficiency, customer experience, and sustainability. AI systems enable streamlined operations, predictive analytics, and personalized services, boosting productivity and reducing waste. However, the adoption of these technologies also brings challenges, including the need for employee training, ethical data handling, and balancing automation with human interaction. Ensuring that AI is used responsibly requires careful management of data privacy and security concerns. Moreover, businesses must address potential impacts on employment and ensure that technology complements rather than replaces human roles. As AI evolves, continued research and strategic implementation will be essential for maximizing its potential. The future of AI in HoReCa depends on a

balanced approach that embraces innovation while maintaining ethical standards and employee well-being.

References: 1. *The impact of artificial intelligence in the Horeca sector.* Yegam. (May 17, 2023). URL: <https://www.yegam.it/en/horeca-artificial-intelligence/> (Last accessed: 06.01.2025); 2. *AI Solutions for HoReCa Services We Provide.* Devox. URL: <https://devoxsoftware.com/ai/ai-solutions-for-horeca-development/> (Last accessed: 06.01.2025); 3. *Hospitality AI.* Nostradamus. URL: <https://nostradamus.nu/en/horeca-a-i/> (Last accessed: 06.01.2025); 4. *Horeca Industry and Artificial Intelligence.* CARO COLLEGA HO.RE.CA. URL: <https://carocollega.com/en/horeca-industry-and-artificial-intelligence/> (Last accessed: 06.01.2025); 5. *Artificial intelligence in de horeca: 'Ondernemers hebben nog koudwatervrees'* (23 oktober 2023). HORECAVA. URL: <https://www.horecava.nl/nieuws/artificial-intelligence-in-de-horeca-ondernemers-hebben-nog-koudwatervrees> (Last accessed: 06.01.2025); 6. *CoFoHoReCa.* URL: <https://cofohoreca.com/index.php> (Last accessed: 06.01.2025); 7. *Artificial Intelligence (AI) breekt door in de horeca.* EMERCE. URL: <https://www.emerce.nl/wire/artificial-intelligence-ai-breekt-door-horeca> (Last accessed: 06.01.2025); 8. *Corso J. From the Kitchen to the Lab: Why Cooking Became AI's Favorite Dish* (Mar 15, 2024). MEDIUM. URL: <https://medium.com/@jasoncorso/from-the-kitchen-to-the-lab-why-cooking-became-ais-favorite-dish-2c089017c12a> (Last accessed: 06.01.2025).

СЕКЦІЯ

СВІТОВІ ІНТЕГРАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ ЗА УМОВ НОВОГО РЕГІОНАЛІЗМУ

УДК 339.97

Ачкасов О. М.

ВПЛИВ СПОЛУЧЕНИХ ШТАТІВ АМЕРИКИ НА РОЗВИТОК ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ В АЗІЙСЬКО-ТИХООКЕАНСЬКОМУ РЕГІОНІ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Науковий керівник: д.е.н., проф. Довгаль О. А.

Однією з визначальних рис світового розвитку стало піднесення ролі Тихоокеанського регіону як в економіці так і в політиці, ХХІ ст. було названо «азійським століттям» у зв'язку з перетворенням Азії на найбільш динамічний регіон світу, результатом чого стало стрімке зростання глобального політичного впливу багатьох регіональних держав. Змінилися і відносини США з країнами Азійсько-Тихоокеанського регіону (АТР). Вони стали справляти неабиякий вплив на розвиток світової торгівлі, функціонування міжнародних валютно-фінансових і економічних організацій і, на стан міжнародної безпеки. Високий ступінь взаємозалежності у відносинах між США та провідними країнами регіону існує, передусім, в економічній сфері та в безпековому середовищі [1, с. 4].

Розглянемо яким чином Сполучені Штати Америки впливають на інтеграційні процеси в Азійсько-Тихоокеанському регіоні та на найбільш розвинені країни регіону.

У процесі дослідження інтересів США в АТР необхідно приділити увагу аналізу співробітництва США з провідними країнами АТР. Основними торговими партнерами США в АТР є Канада, КНР, Японія, Республіка Корея, Мексика, Гонконг. На сьогоднішній день в АТР зосереджені головні для США виклики ХХІ ст.: підйом Китаю, зростаючий вплив Індії, регіональна нестабільність, яка в

основному пов'язана з ядерною загрозою з боку КНДР. Це змушує Вашингтон не лише зміцнювати свої традиційні політичні союзи, але і займатися пошуком нових партнерів у регіоні [2].

До кінця 1970-х років США повною мірою перетворилися на невід'ємну частину регіональної системи Азійсько-Тихоокеанського регіону, в якості її ключового учасника, а нерідко й лідера у більшості політичних, економічних, соціальних і військових процесів [3].

Аналіз розвитку азійських країн на сучасному етапі дає змогу спостерігати якісне економічне зростання і якщо в найбільш розвинених країнах регіону така тенденція була характерна протягом останніх десятиліть, то в таких державах, як Сінгапур, Республіка Корея, Китай та Індія, ці явища тільки починають набирати силу [4, с. 2].

Перетворення Китаю на початку XXI століття на одного з ключових гравців на міжнародній арені кардинально вплинуло на розклад геополітичних сил.

Китайська Народна Республіка, за підсумками 2010 р., стала другою світовою економікою та впевнено просувається до статусу світового економічного лідера. Хоча КНР відверто пропагує стратегію «мирного розвитку» як варіант ненасильницького отримання статусу великої держави, китайська амбіційність, прагматизм і самовпевненість викликають у США побоювання стосовно непорушності їх світового лідерства.

Американо-китайські відносини є одними з найважливіших двосторонніх відносин у світі між єдиною наразі та потенційною наддержавами, оскільки вони істотно впливають на динаміку міжнародних відносин в Азійсько-Тихоокеанському регіоні й у світі у цілому. Хоча Китай наразі штучно стримує себе, щоб не допустити «перегріву економіки» та «фальстарту», динамічний розвиток політико-економічного потенціалу КНР є значним викликом зовнішньополітичній стратегії та міжнародним позиціям США. Нагальною проблемою є те, як Сполучені Штати можуть зберегти статус найвпливовішої та наймогутнішої держави світу, коли Китай фактично «наступає на п'яти» та «дихає

у потилицю», намагаючись здійснити наполегливе та поступове витиснення США з «нагрітого» першого місця.

Одна з ключових держав регіону – Японія, для якої Азіатсько-Тихоокеанський регіон є колосальним інтересом з економічної, політичної та стратегічної точок зору. Незважаючи на те, що аналітики по-різному оцінюють пріоритетні завдання Японії в регіоні, багато хто погоджується з тим, що перевагу все ж таки слід віддати економічним і торгівельним інтересам, оскільки Японія є «торгівельною державою міжнародного масштабу», що будує свою політику на економічній основі. Стрімке зростання економічних показників, за якими Японія перевершила європейські країни, дозволило їй на рівних змагатися зі США.

У міру прискорення глобалізації світової економіки зростання благополуччя і могутності перетікатиме із Заходу на Схід. Найбільш швидкими темпами буде рости вплив Китаю. Світ буде поділений між союзниками і супротивниками двох наддержав – США і Китаю (РФ, Індія, Японія, Німеччина, Велика Британія, Франція) [4, с. 109].

Економічну архітектуру та архітектуру безпеки в Азійсько-Тихоокеанському регіоні США довелося створювати разом із союзниками, друзями та регіональними групами, спираючись на тісні зв'язки з Японією, Республікою Корея, АСЕАН та Австралією [5].

У стосунках з АСЕАН був узятий курс на поглиблення та пожвавлення взаємодії як з Асоціацією загалом, так і з її окремими учасниками.

Сполучені Штати також виступили інвестором країн АСЕАН у таких галузях, як промислове виробництво, фінанси і страхування, небанківські холдингові компанії. Нова стратегія стосунків з АСЕАН демонструє не лише країнам АСЕАН, але і усій Азії, що США визнають за Асоціацією роль центру в новій регіональній архітектурі торгівлі і безпеки, тим самим показуючи, насамперед Китаю, серйозність американських намірів щодо побудови довгострокових зв'язків з АСЕАН. У зоні особливої уваги американської адміністрації опинилися проблеми вільної торгівлі в регіоні [6].

Інтереси США в Азії в цілому та в АТР зокрема залишаються постійними протягом останніх двох сторіч: економічний доступ до регіону, свобода мореплавства і недопущення появи в Азії домінуючої держави або коаліції таких держав.

Список використаних джерел: 1. Дужа І. А. Еволюція політики США в Азійсько-Тихоокеанському регіоні: монографія. ДВНЗ Белоцерковський національний аграрний університет. Біла Церква, 2018. 203 с.; 2. Дужа І., Мельник Л., Грек І. Індो-Тихоокеанський регіон в стратегії США. Вісник Львівського університету. Серія філос.-політолог. студії. 2023. Випуск 46, с. 285-290.; 3. Милосердна І.М., Краснопольська Т.М. Інтереси США в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні: кінець ХХ- початок ХХІ століття. Актуальні проблеми політики. 2021. Вип. 68. С. 106–113.; 4. Бобровник, В., & Белінська, Я. (2021). Стратегічні перспективи розвитку Азійсько-Тихоокеанського регіону. Економіка та суспільство, (24). URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2021-24-9>; 5. ASEAN-US Partnership for Good Governance, equitable and sustainable development and security (ASEANUS Progress). URL: <https://www.dai.com/our-work/projects/southeast-asia-asean-us-partnership-goodgovernance-equitable-and-sustainable>; 6. Федорів, І. О. Регіональна геополітика Азійсько-Тихоокеанського регіону: сучасна конфігурація. URL: <http://confuf.wunu.edu.ua/index.php/confuf/article/view/968>.

УДК: 339.92

Вдовиченко І. О.

ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО В ГАЛУЗІ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ: ДОСВІД КРАЇН ЗАХІДНИХ БАЛКАН

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Науковий керівник: к.е.н., доц. Шуба М. В.

У багатьох країнах світу однією з форм взаємодії між державою та бізнесом є державно-приватне партнерство (ДПП). Цей механізм сприяє реалізації стратегічно важливих завдань, які без такої співпраці або залишаються нерозв'язаними, або вирішуються у спосіб, що не відповідає національним інтересам держави та суспільства.

Починаючи із середини 90-х років ХХ століття, низка пост-соціалістичних країн Центральної та Східної Європи сформували в якості стратегічного напрямку свого подальшого розвитку поглиблення зовнішньоекономічного та політичного співробітництва в рамках інтеграції до Європейського Союзу (ЄС), який приваблює

наявністю доступу до внутрішнього ринку, інвестиційними можливостями та забезпеченні фінансової допомоги в ряді галузей, починаючи від інфраструктури закінчуючи екологією та освітою. Згодом, більша частина цих країн отримали повноцінне членство, однак до сьогоднішнього дня дев'ять країн мають статус країни-кандидата, продовжуючи переговорний процес щодо відповідності критеріям членства. Серед цих країн особливий інтерес представляють країни Західних Балкан, до яких входить Албанія, Боснія і Герцеговина, Північна Македонія Сербія, Чорногорія, які одних з перших були залучені до інтеграційних процесів. Актуальність дослідження їхньої ситуації також пов'язана територіальною та соціально-культурною близькістю до відносно нещодавно приєднаних балканських країн як Болгарія, Румунія, Угорщина, Хорватія, стратегічним положенням на шляху між Європою і Азією. Цей фактор відіграє ключову роль у розвитку транспортної інфраструктури, зокрема в створенні нових і модернізації існуючих транспортних коридорів для обміну товарами, капіталами, робочою силою та послугами, а також сприяє культурному обміну. Важливим аспектом є географічні переваги регіону – порізана берегова лінія Адріатичного моря, що сприяє розвитку портової інфраструктури, а також наявність стратегічного транспортного маршруту – ріки Дунай. Так, транспортний коридор ріки забезпечує значний вантажообіг між країнами Дунайського басейну, який, за останніми даними, становить 95 млн тон [1, с. 3].

Втім, різноманітність регіону вказує на значні територіальні та регіональні відмінності, які впливають на реалізацію політики та стратегій розвитку. У той час як деякі райони переживають швидку урбанізацію, індустріалізацію та швидке економічне зростання, інші залишаються переважно сільськими, з обмеженим доступом до інфраструктури та інвестицій, прикладом яких є країни Західних Балкан. Регіональні відмінності як самих країн Західних Балкан, так і Дунайського регіону в цілому, створюють проблеми для інтеграції у Європейський Союз в довгостроковій перспективі.

У цілому, економіка Албанії, Боснії та Герцеговини, Північної Македонії, Сербії та Чорногорії поступово переорієнтовується на сферу послуг, на яку

припадає 53,3% ВВП [2, с. 22]. Наслідки пандемії COVID-19 по-різному вплинули на країни, які здебільше орієнтовані на виробництво (Боснія і Герцеговина, Північна Македонія та Сербія), та на економіки, залежні від сфери послуг і туризму (Албанія та Чорногорія). Попри це, регіон продемонстрував економічне зростання, зумовлене збільшенням внутрішнього попиту, що підтримувався зростанням реальних заробітних плат, скороченням рівня безробіття та політичною підтримкою з боку ЄС [3, с. 5].

Втім, такі потрясіння як війна в Україні, зростання політичної напруженості в Сербії та Боснії та Герцеговині, спричинили зростання економічної та геополітичної невизначеності, зокрема вищі інфляційні очікування та жорсткість фінансових ринків, що збільшує вартість державних запозичень. Тому, вибір відповідного механізму фінансування для задоволення потреб розвитку без шкоди для стійкості боргу є актуальним питанням для країн регіону. Через відносно нерозвинені внутрішні фінансові сектори та низький рівень збору доходів, а також враховуючи великі потреби у витратах, деякі країни Західних Балкан фінансували державні інвестиції за рахунок зовнішніх запозичень, як правило за рахунок програм ЄС, здебільшого у форматі двостороннього фінансування. Наразі ЄС продовжує підтримувати країни Західних Балкан, надаючи фінансову підтримку та технічну допомогу шляхом реалізації кількох ключових програм:

- Інструмент передвступної допомоги ЄС країнам-кандидатам (фаза IPA III 2021-2027): надає фінансування для розвитку інфраструктури, в тому числі транспорту, а саме – гармонізація профільного законодавства з нормами ЄС, покращення інфраструктури, збільшення інтермодальних перевезень і покращення умов навігації на внутрішніх водних шляхах;

- Європейський фонд стратегічних інвестицій (EFSI): фінансує інфраструктурні проекти, в тому числі в транспортному секторі;

- Ініціатива «Західні Балкани 6» (WB6 або неформально «Берлінський процес»): включає великі проекти для посилення регіонального співробітництва між підприємствами, створення нових робочих місць, модернізації транспортної інфраструктури, сектору енергетики, тощо;

- Інвестиційна програма для Західних Балкан (WBIF): розширення можливостей фінансування малого та середнього бізнесу, надання відповідної технічної допомоги.

При реалізації вищенаведених програм, було враховано використання механізмів ДПП, які можуть запропонувати чіткий розподіл праці на основі відповідних порівняльних переваг державного та приватного секторів. У типовому ДПП органи державної влади (за підтримки донорів ЄС і навпаки) зосереджуються на плануванні, виробленні політики та регулюванні, тоді як приватний бізнес надає послуги у своїй галузі спеціалізації та знань. При правильній структурі цей чіткий розподіл праці може призвести до взаємовигідного результату – надані послуги будуть вищої якості, за прийнятною або нижчою ціною, ніж якби їх надавав уряд.

Правова основа ДПП у країнах Західних Балкан має певні відмінності. Так, Албанія, Косово, Чорногорія та Північна Македонія прийняли єдине первинне законодавство щодо ДПП. У Сербії правова база ДПП регулюється кількома законами, що свідчить про те, що не всі проекти ДПП розглядаються однаково. У Боснії та Герцеговині ДПП регулюється або законами про концесії та державні закупівлі, або іншими законами, що регулюють надання державних послуг приватним сектором. Крім того, у деяких випадках система ДПП не застосовується до всіх секторів. В Албанії, наприклад, закон не поширюється на авіаційний транспорт, дороги, сектори інформаційно-комунікаційних технологій (ІКТ) і деякі проекти з відновлюваних джерел енергії. У Сербії законодавча база ДПП виключає, зокрема, деякі проекти ІКТ, водопостачання, а також деякі проекти наземного транспорту. Схожа історія є і в Чорногорії, де проекти, пов'язані з експлуатацією мінеральних ресурсів, використанням водних ресурсів, не охоплюються Законом про ДПП [4, с. 18, 28].

Виходячи з вищенаведеного, поточна реалізація ДПП в регіоні залишається дуже суперечливою. Крім того, ДПП, які недостатньо якісно розроблені та керовані, насправді можуть збільшити витрати та створити значні фінансові ризики через складну структуру розподілу ризиків та довгостроковий характер проектів. Ці фактори можуть стати особливо чутливими для суб'єктів надання технічної

допомоги з боку країн ЄС, які є операторами ще поточних і вже завершених проєктів, що фінансуються з боку інституцій ЄС, особливо ті, які стосуються транспортно-логістичної галузі як:

- Автодорожня галузь: Pan-European Corridor X – міжнародний транспортний коридор, який з'єднує Сербію і Північну Македонію з іншими країнами Європи [5]; Pan-European Corridor VIII – ключовий транспортний вузол, який з'єднує побережжя Адриатичного моря з Чорним [6];

- Портова галузь: розширення потужностей портів Дуррес (Албанія), Белград (Сербія), Бар (Чорногорія) і прокладення залізниць до них [7; 8].

Для підвищення ефективності реалізації цих програм із залученням ДПП, більшості країн регіону Західних Балкан необхідно запровадити інтегровані процеси планування державних інвестицій для визначення пріоритетних проєктів як основи для створення низки проєктів ДПП.

Отже, одним з важелів інтенсифікації зовнішньоекономічного співробітництва для країн Західних Балкан визначено участь в двосторонніх програмах ЄС, задля підтримки євроінтеграційного курсу та реалізації інфраструктурних проєктів, направлених на збільшення руху капіталів, товарів та послуг між регіонами. Оскільки процес розвитку і підтримки існуючих проєктів продовжує бути пріоритетом для ЄС і національних урядів, ДПП стає все більш важливим інструментом інвестування в регіоні Західних Балкан.

Список використаних джерел: 1. Danube Commission (2024). *Market Observation for Danube Navigation: Results for the Period January-March 2024*. URL: https://www.danubecommission.org/uploads/doc/2024/Market_observation/en_market_Q1_2024.pdf; 2. OECD (2024). *Western Balkans Competitiveness Outlook 2024: Regional Profile, Competitiveness and Private Sector Development*, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/170b0e53-en>; 3. European Commission (2024). *EU Candidate Countries' and Potential Candidates' Economic Quarterly (CCEQ) Q3 2024*, URL: https://economy-finance.ec.europa.eu/publications/eu-candidate-countries-potential-candidates-economic-quarterly-cceq-3rd-quarter-2024_en; 4. International monetary fund (2023). *The Future of PPPs in the Western Balkans*. IMF Working Paper. URL: <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WP/2023/English/wp23031-print-pdf.ashx>; 5. Western Balkan Investment Framework (2019). *Corridor X Motorway (E-75 & E-80) in Serbia*. URL: <https://www.wbif.eu/project/PRJ-SRB-TRA-005>; 6. Daily Sabah (2024). *Corridor VIII: A vital artery for the Balkans*. URL: <https://www.dailysabah.com/opinion/op-ed/corridor-viii-a-vital-artery-for-the-balkans>; 7. Transport Community (2021). *Western Balkans Ports as Gateways for Regional*

Connectivity. URL: <https://www.transport-community.org/news/western-balkans-ports-as-gateways-for-regional-connectivity/>; 8. SeeNews (2024). Serbia, Montenegro seek EU support for Belgrade-Bar railway revamp. URL: <https://seenews.com/news/serbia-montenegro-seek-eu-support-for-belgrade-bar-railway-revamp-1262919>.

УДК 339.942-042.3:[339.97:338.49](510)

Лагодієнко В. М.

ВПЛИВ ІНІЦІАТИВИ "ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ" НА ВЗАЄМОДІЮ МІЖ КРАЇНАМИ-УЧАСНИЦЯМИ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Науковий керівник: к.е.н., доц. Дуна Н.Г.

У вересні 2013 р. президент Китаю Сі Цзіньпін виступив з промовою в Астані (Казахстан), ініціювавши стратегію «Економічного поясу Шовкового шляху». Всього через місяць він виступив з ще однією промовою в Джакарті (Індонезія), оголосивши про запуск «Морського шовкового шляху ХХІ століття». Ці дві промови ознаменували початок ініціативи, яка отримала назву "Один пояс, один шлях" [1, с. 137-138].

На початкових етапах свого існування ініціатива була спрямована на поєднанні Азії з Європою та Африкою по суші та морю. Пізніше до неї долучилися країни Південної Америки та Океанії. Сьогодні в ініціативі беруть участь 146 країн світу, включаючи Китай, що робить її однією з найбільших інфраструктурних ініціатив за всю історію.

За весь час існування ініціативи, а це трохи більше ніж 11 років, Китай інвестував у неї 1 трильйон 71 млрд. доларів. Із цієї суми близько 641 млрд. доларів США припадає на будівельні контракти, а 430 млрд. доларів США — на не фінансові інвестиції. Це становить 58,26% від усіх інвестицій Китаю за кордон за той самий період, що підкреслює значущість цього проекту для країни [2].

У перші шість років свого існування Китай витрачав у середньому понад 100 млрд. доларів на рік, але в 2020 році інвестиції скоротилися майже вдвічі через пандемію COVID-19. Лише у 2024 році рівень інвестицій повернувся до допандемічного рівня, склавши 99,3 млрд. доларів за рік.

Щодо секторів, у які Китай інвестує найбільше в межах ініціативи, це: енергетика, транспорт, металургія, нерухомість, логістика, хімічна промисловість та інші. Зокрема, з початку реалізації ініціативи у 2013 році до кінця 2024 року інвестиції в енергетику становлять 418 млрд. доларів, у транспорт - 237 млрд. доларів, а в металургію - 117 млрд. доларів [2].

Ініціатива ОПОШ має глобальний вплив, що спонукає багатьох авторів до її дослідження. Деякі зосереджуються на значних перевагах ініціативи, тоді як інші акцентують увагу на її недоліках, схвалюючи або критикуючи її.

Основні переваги ініціативи: зміцнення зв'язків між країнами учасницями, розвиток інфраструктури, скорочення часу перевезень товарів, зниження витрат і залучення інвестицій.

Розвиток економічних зв'язків між країнами-учасницями є надзвичайно важливим, оскільки сприяє безперешкодній торгівлі між регіонами та скороченню часу перевезень. Покращення транспортної інфраструктури призведе до середнього скорочення часу перевезень щонайменше на 1,2%, а в найоптимістичнішому сценарії – на 2,5% у всьому світі. Це, своєю чергою, зменшить сукупні торговельні витрати на 1,1–2,2% [3, с. 3].

У довгостроковій перспективі для країн-учасниць ініціативи зміни у часі перевезень та торговельних витратах коливатимуться в межах 1,7–3,2% та 1,5–2,8% відповідно. Найбільше переваг отримають ті країни, що розташовані в межах основних транспортних коридорів, де реалізуються проєкти. Так, час перевезень уздовж цих коридорів скоротиться до 11,9%, а торговельні витрати – до 10,2% [3, с. 3].

Основні недоліки ініціативи: збільшення китайського впливу в менш розвинених країнах, неефективна реалізація окремих проєктів, боргове навантаження на країни-учасниці, непрозорість кредитування, торговельна залежність, забруднення навколишнього середовища та нерівномірний розподіл доходів.

Китай не лише розвиває інфраструктуру, а й зміцнює свій вплив на місцеві органи влади, спрямовуючи інвестиції, створюючи нові робочі місця та стимулюючи економічне зростання [4, с. 4-5].

Пандемія COVID-19 загострила економічні проблеми, з якими стикаються багато проєктів. Так, від пандемії «серйозно постраждали» 20% проєктів ініціативи, а 30–40% – «постраждали до певної міри» [4, с. 142-143].

Багато країн, які приєдналися до ініціативи, отримали значні позики для інфраструктурних проєктів, зокрема для будівництва доріг, портів, залізниць та електростанцій. Восьми з них загрожує серйозна боргова криза через участь в ініціативі.

З європейської точки зору цікаво, що однією з таких країн є Чорногорія, чия заборгованість зумовлена будівництвом автостради від узбережжя до Сербії, вартість якої виявилася значно вищою за очікувану. Чорногорія більше не може сплачувати відсотки за своїм боргом перед Китаєм і веде переговори про нові кредити з ЄС. Якщо переговори зазнають невдачі, Китай отримає контроль над портом у місті Бар як компенсацію за несплату [5, с. 12].

Іншими країнами, які перебувають у подібній ситуації, є Джибуті, Киргизстан, Лаос, Мальдіви, Монголія, Пакистан і Таджикистан.

Через складні умови погашення країни часто не можуть виплачувати борги, що змушує їх передавати стратегічні об'єкти Китаю. Найвідоміший випадок - порт Хамбантота (Шрі-Ланка), який було передано китайській компанії China Merchants Port Holdings в 99-річну оренду після того, як уряд Шрі-Ланки не зміг погасити борг. Ситуацію ускладнює і те, що умови фінансування залишаються непрозорими, що ще більше перешкоджає наданню допомоги постраждалим країнам і робить їх ще більш залежними від китайських кредитів [5, с. 13].

Крім того, будівництво масштабних інфраструктурних об'єктів негативно впливає на навколишнє середовище. Хоча Китай активно інвестує в екологічно чисті проєкти та є одним із лідерів у виробництві відновлюваної енергії, повністю усунути негативний вплив ініціативи неможливо.

Щоб конкурувати з Китаєм, ЄС та країни Великої сімки заснували власні ініціативи - Global Gateway та Partnership for Global Infrastructure and Investment (PGI) відповідно. Global Gateway спрямована на стале зростання, цифрову трансформацію та економічний розвиток країн-партнерів, а PGI має на меті підтримку інфраструктурного розвитку у країнах, що розвиваються, шляхом фінансування стратегічних проєктів у сферах транспорту, енергетики, цифрової трансформації, охорони здоров'я та боротьби зі змінами клімату. PGI планує мобілізувати 600 мільярдів доларів до 2027 року, тоді як Global Gateway - 300 мільярдів доларів [6, 7].

Основна відмінність PGI від BRI полягає в тому, що вона спрямована на створення альтернативи через прозорі інвестиції та технологічний розвиток, тоді як Global Gateway має більш екологічний характер і підтримує цифрову трансформацію, насамперед у країнах ЄС та Африки.

Таким чином, незважаючи на численні недоліки, ініціатива ОПОШ продовжує розвиватися та приваблює нових учасників. Значні інвестиції та стратегічні цілі, зокрема покращення зв'язків з іншими країнами, сприяють цьому процесу. Хоча пандемія COVID-19 стала серйозною перешкодою для реалізації проєкту, вона зробила його ще стійкішим, змусивши Китай адаптуватися до нових викликів.

Для Китаю ОПОШ залишається масштабним і відносно новим проєктом, тому труднощі є неминучими. Однак швидке зіткнення з проблемами та їх оперативне вирішення можна розглядати як успіх, адже це дає змогу країні покращити майбутні підходи до міжнародного співробітництва.

Додатковим підтвердженням важливості ініціативи є те, що ЄС та країни Великої сімки створюють власні альтернативи – Global Gateway та Partnership for Global Infrastructure and Investment (PGI). Це свідчить про глобальний вплив ОПОШ та її роль у формуванні сучасних геоекономічних тенденцій.

Список використаних джерел: 1. Фесенко М.В. Роль ініціативи «Один пояс, один шлях» у трансформації міжнародного порядку. URL: <https://journal.ivinas.gov.ua/pwh/article/view/307/280>; 2. China Global Investment Tracker. URL: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>; 3. How much will the Belt and Road initiative reduce trade costs? URL: <https://www.federalreserve.gov/econres/ifdp/files/ifdp1274.pdf>; 4. Jonathan

E. Hillman. *China and the project of the century*. URL: https://books.google.pl/books?hl=uk&lr=&id=xrHjDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=The+Emperor%27s+New+Way:+China+and+the+Project+of+the+Century&ots=1egR_IUtQz&sig=qeaGPiT7jk b6Umq7TtQWDQjaOAs&redir_esc=y#v=onepage&q=The%20Emperor's%20New%20Way%3A%20China%20and%20the%20Project%20of%20the%20Century&f=false; 5. Fredrik Sjöholm. *The Belt and Road initiative: economic causes and effects*. URL: <https://www.ifn.se/media/ijudb5n0/wp1439.pdf>; 6. *Global Gateway*. URL: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway_pl; 7. *Factsheet on the G7 Partnership for Global Infrastructure and Investment*. URL: <https://www.mofa.go.jp/files/100506918.pdf>

УДК 339.9(045)

Сумар Я. С.

ВІД NAFTA ДО USMCA: РОЗВИТОК ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН У РЕГІОНАЛЬНОМУ ТА ГЛОБАЛЬНОМУ КОНТЕКСТІ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Науковий керівник: к.е.н., доц. Мірошниченко Т. М.

1 січня 1994 року набула чинності Північноамериканська угода про вільну торгівлю (NAFTA) між Сполученими Штатами Америки, Мексиканськими Сполученими Штатами та Канадою. На зміну йому 1 липня 2020 року прийшла Угода США – Мексика – Канада (United States – Mexico – Canada Agreement, USMCA), ініційована американським президентом Д. Трампом з метою досягнення найбільш вигідних для США умов співпраці зі своїми сусідами.

Незважаючи на труднощі переговорного процесу, USMCA стало найважливішим кроком для трьох країн у зміцненні регіональної інтеграції та багатосторонньої торговельної системи, забезпечення стабільності в кризових умовах. Введення Угоди між Сполученими Штатами, Мексикою та Канадою (USMCA) є переглянutoю торговою угодою між трьома країнами.

Певною мірою прийняття нового договору визначалося новим зовнішньополітичним курсом США, основою якого стало ведення зовнішньої політики з розрахунків внутрішньополітичних завдань. Внаслідок напружених переговорів щодо реформування умов договору та під тиском Вашингтону, Мексика та Канада пішли на низку поступок для збереження важливих умов договору та для доступу до американського ринку. Однак, існують й об'єктивні

причини для перегляду NAFTA: з часом деякі положення NAFTA застаріли, велику роль відіграв серйозний торговий дефіцит між трьома країнами. В цілому, USMCA успадковує більшу частину NAFTA, однак, безперервний розвиток технологій і мінливі потреби сторін вимагають корективи в багатьох областях.

Метою NAFTA було усунення бар'єрів для торгівлі та інвестицій між ними, а також захист прав інтелектуальної власності на товари. До моменту підписання, більшість торгівлі між США і Канадою вже була безмитною, протягом 10 років після набуття чинності угоди скасовувалися всі американо-мексиканські тарифи, за винятком деяких видів експорту, які мали бути поступово скасовані протягом 15 років.

Насамперед слід позначити економічний стан країн NAFTA. Угода об'єднала країни в єдиний торговельно-економічний простір, на частку якого, за показниками 2017 року, припадало 28% глобального ВВП та 7% міжнародної торгівлі товарами та послугами.

Державам вигідна спільна торгівля у рамках угоди NAFTA. Згідно з теорією інтеграції, держави отримують більше переваг від інтеграції у тому випадку, якщо вони мають великий сукупний ВВП. У той же час, пріоритет у торгівлі надається імпорту товарів. Економісти здебільшого згодні з тим, що NAFTA принесла користь економіці всім трьом країнам. Торговий оборот між ними за час дії NAFTA зріс майже втричі: 1994 року він становив 290 млрд дол. США, а 2017-го — 1,1 трлн дол. США [1, 3].

З вищеназваних причин країни вирішують переглянути договір. У листопаді 2018 на саміті G20 в Аргентині було підписано підсумкову угоду, яка набула чинності 1 липня 2020 року.

USMCA складається з 34 глав, у той час у NAFTA їх було 22. Нова угода зберігає більшість розділів NAFTA, вносячи помітні зміни до положень про доступ на ринки для автомобілів та сільськогосподарської продукції, в такі правила, як інвестиції, державні закупівлі та права інтелектуальної власності, а також положення, що стосуються праці та навколишнього середовища. Нові положення, такі як цифрова торгівля, державні підприємства та валютний дисбаланс є

частиною нової угоди [11]. Основні пункти угоди USMCA наведено у рамках порівняння з аналогічним пунктом сфери, прописаним у договорі NAFTA [2].

Торгівля товарами партнерів із NAFTA збільшилася після модернізації угоди, імпорт також збільшувався швидше, ніж експорт. Загальний обсяг експорту товарів партнерів по NAFTA /USMCA збільшився зі 165,1 мільярда доларів у 1994 році до 680,8 мільярда доларів у 2022 році (312%), тоді як імпорт товарів збільшився зі 178,4 мільярда доларів до 891,3 мільярд доларів мільярд (400%). Ці тенденції у торгівлі вказують на те, що усунення торгових та інвестиційних бар'єрів у рамках NAFTA відіграло важливу роль для економіки регіону [1, 3].

Характеризуючи USMCA, багато дослідників приписують договору невеликі зміни, нову угоду розглядають як доопрацьовану версію договору NAFTA. Нова угода включає положення про припинення дії, що дає можливість формувати майбутнє для USMCA, змінюючи його положення для реагування на умови, що змінюються.

Текст угоди багато в чому спрямований на сприяння зайнятості в США, наприклад, при виробництві автомобілів, проте вимоги до заробітної плати можуть обмежити можливості постачання запчастин. Здатність фірм збільшувати мобільність і гнучкість капіталу, забезпечених угодою NAFTA, вплинули на робочі місця в США. На додаток до нижчих тарифів на доставку товарів з Мексики до Сполучених Штатів та дешевшої робочої сили в Мексиці, транснаціональні корпорації також виграли від розділу NAFTA, що дає багатонаціональним корпораціям право подавати до суду на уряди за порушення «інвестиційних прав». Ці заходи для захисту інвесторів сприяли переміщенню виробничих підприємств до Мексики. Арбітражний механізм, передбачений NAFTA, який дозволяв інвесторам подавати до суду на країни NAFTA за дискримінаційні дії, скасовано у відносинах між США і Канадою, і значно урізаний для інвесторів у Мексиці.

Положення USMCA про врегулювання суперечок між інвесторами та державою (ISDS) поширюватиметься на інвестиції в Мексиці лише у нафту та газ, послуги з виробництва електроенергії, телекомунікаційні послуги, транспортні послуги та управління власністю на інфраструктуру. Це дозволяє державам значні

можливості, оскільки зниження розповсюдження не дозволить корпораціям подавати до суду на уряди країн-учасниць за дискримінаційну політику. Його часто розглядають як найменш спірний із трьох механізмів, і воно було збережено у його початковій формі NAFTA в USMCA. Однак Канаді вдалося фактично відмовитись від цього положення.

Положення про працю та довілля також включає значні зміни. Нове положення вимагає ухвалення нового законодавства в Мексиці з метою дотримання міжнародних стандартів трудового захисту — наприкінці 2018 року адміністрація президента Мексики запровадила таке законодавство [3].

Нова угода містить глави про цифрову торгівлю, чого не було передбачено угодою NAFTA. Це необхідно враховувати у століття розвитку технологій, цифрових економічних операцій, а також для протидії проблемам безпеки, що виникли в цій галузі.

Більше того, це забезпечує особливий торговельний захист Північної Америки, тому дозволяє перемістити виробництва і в цілому бізнес ближче до головного торгового партнера, так званий *nearshoring*. В умовах порушення постачання та економічної кризи, спричиненої епідемією пневмонії COVID-19, а також в умовах санкцій та закриття каналів постачання товарів та послуг, при необхідності усунути витрати в економічних процесах, саме *nearshoring* є життєво здатною моделлю регіональної торгівлі. Це значною мірою пояснює тенденцію до регіоналізації економічних зв'язків. У цьому випадку USMCA відповідає тенденціям регіонального посилення торгівлі, і водночас ступінь зони вільної торгівлі економічної інтеграції дозволяє країнам проводити активну торгівлю із зарубіжними партнерами. Разом з тим USMCA це ще один торговий бар'єр, встановлений Сполученими Штатами проти Китаю. Це підтверджує намір створити конкурентоспроможну економіку регіону.

Таким чином, за роки роботи USMCA вдалося досягти конкурентоспроможної, інклюзивної та стійкої економіки Північної Америки. Угода USMCA модернізувала Північну Американську угоду про вільну торгівлю (NAFTA) шляхом включення нових актуальних сучасних питань цифрової торгівлі,

навколишнього середовища, конкурентоспроможності та практики регулювання та вирішення спорів. В умовах глобальної модернізації реформування старого договору було необхідно, щоб він відповідав сучасним реаліям. Серед них: інтеграційні та регіоналізаційні процеси, в тому числі, в економічній та фінансовій сферах, глобальний порядок, що змінюється, та посилення регіональної конкуренції.

Список використаних джерел: 1. *The United States Signs a Stronger Trade Agreement with Mexico and Canada* // The White House. 30.11.2018. URL: <https://www.whitehouse.gov/briefings-statements/united-states-signs-stronger-trade-agreement-mexico-canada/>; 2. *Agreement between the United States of America, the United Mexican States, and Canada 2020, 7 January Text. USMCA* // Office of the United States Trade Representative. URL: <https://ustr.gov/trade-agreements/free-trade-agreements/united-states-mexico-canada-agreement/agreement-between>; 3. Fergusson I. F., Villareal M. A. *Proposed U. S.-Mexico-Canada (USMCA) Trade Agreement* / I. F. Fergusson, M. A. Villareal // *In Focus*, no. 10997, (Congressional Research Service) 05.10.2018. URL: <https://fas.org/sgp/crs/row/IF10997.pdf>.

УДК 327.7

Філіпов О. М.

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ВИЗНАЧЕННЯ ВПЛИВУ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ НА ЗОВНІШНЮ ТОРГІВЛЮ КРАЇН БАЛТІЇ ПІСЛЯ ЇХ ВСТУПУ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна

Науковий керівник: к. г. н., професор Казакова Надія Артурівна

Процес євроінтеграції значно вплинув на розвиток зовнішньоторговельних відносин країн Балтії – Естонії, Латвії та Литви, які приєдналися до Європейського Союзу (ЄС) у 2004 році. Цей крок відкрив нові можливості для економічного зростання, розвитку торгівлі та залучення іноземних інвестицій, забезпечивши доступ до єдиного внутрішнього ринку ЄС. Однак, разом із новими можливостями країни Балтії стикнулися з низкою викликів, серед яких адаптація до нових торговельних стандартів, залежність від внутрішнього ринку ЄС та необхідність диверсифікації експорту. Зовнішньоторговельні відносини стали ключовим чинником економічної стабільності країн Балтії після їх виходу з пострадянського

простору. У світлі поточних геополітичних подій, зокрема, введення санкцій проти Росії, виникає необхідність вивчення нових умов зовнішньої торгівлі та пошуку альтернативних ринків збуту для країн Балтії.

Для визначення впливу євроінтеграційних процесів на зовнішньоторговельні відносини країн Балтії після їх вступу до ЄС, по-перше, необхідно розглянути основні аспекти (сфери) зовнішньоторговельних відносин на які вплинули ці євроінтеграційні процеси [1-5]. В доповіді, як основні обрано наступні аспекти (сфери) зовнішньоторговельних відносин країн Балтії на які вплинув їх вступ до ЄС [2-4]: динаміка експорту та імпорту, внутрішньоєвропейська торгівля, зовнішні партнери країн Балтії, регіональна диверсифікація експорту та імпорту, вплив санкцій проти Росії, технологічний сектор, екологічні та енергетичні виклики, геополітичні та економічні виклики.

Визначення впливу євроінтеграційних процесів на зовнішньоторговельні відносини країн Балтії після їх вступу до ЄС передбачає розуміння динаміки зовнішньої торгівлі країн Балтії після вступу до ЄС. Для її дослідження необхідно враховувати такі основні складові: зовнішньоторговельні показники Естонії, Латвії та Литви (вивчення динаміки експорту та імпорту країн Балтії після вступу до ЄС (2004-2023 роки); порівняльний аналіз показників зовнішньої торгівлі після євроінтеграції; зростання обсягів торгівлі з країнами ЄС; торгові відносини з третіми країнами (Росія, США, Китай); структурні зміни в зовнішній торгівлі: товари та послуги, найбільші торговельні партнери); роль єдиного ринку ЄС у зростанні торгівлі країн Балтії (вплив спільного ринку на збільшення внутрішньоєвропейської торгівлі; гармонізація нормативно-правової бази та спрощення торгових процедур для країн Балтії; зменшення торговельних бар'єрів та їх вплив на експорт та імпорт); зовнішньоторговельні відносини з третіми країнами (вплив торгових угод ЄС із третіми країнами на економіки Балтійських країн; торгівля з Росією та іншими країнами СНД до та після санкцій; пошук нових ринків збуту: торгівля з Азією, Африкою та Америкою) (рис. 1).

По-друге, в рамках досліджень за тематикою доповіді необхідно визначитися з факторами, що впливають на зовнішньоторговельні відносини країн Балтії після

їх вступу до ЄС. Будемо розглядати наступні (рис. 2): економічні фактори (вплив макроекономічних показників (ВВП, рівень інфляції, безробіття тощо) на зовнішньоторговельну активність; роль іноземних інвестицій у розвитку зовнішньоторговельних відносин); політичні фактори (вплив європейської політики на торговельні стратегії країн Балтії; вплив політичних санкцій та геополітичної нестабільності на торгівлю з Росією та іншими країнами СНД); технологічні фактори (роль технологічних інновацій у модернізації виробничих процесів та підвищенні конкурентоспроможності;

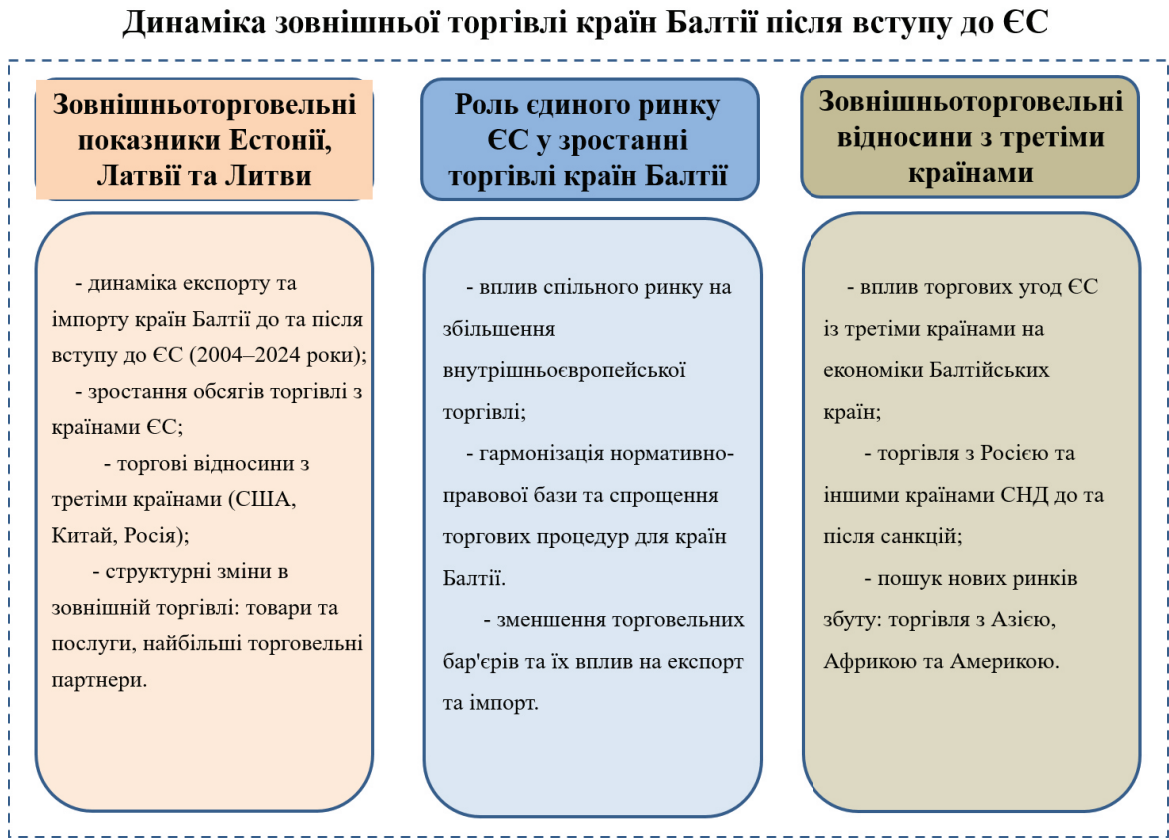


Рис. 1. Динаміка зовнішньої торгівлі країн Балтії після вступу до ЄС [1]
використання цифрових технологій у торгових операціях та їхній вплив на збільшення експортного потенціалу).

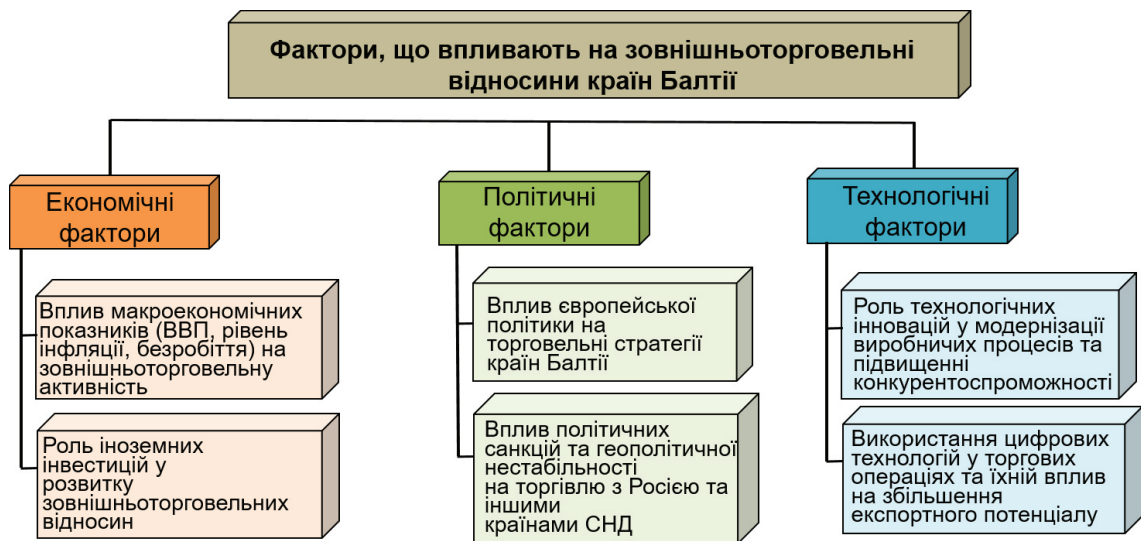


Рис. 2. Основні фактори, що впливають на зовнішньоторговельні відносини країн Балтії після їх вступу до ЄС [1]

І по-третє, в рамках наведених в доповіді досліджень загальну структуру зовнішньої торгівлі країн Балтії після вступу до ЄС наведено на рис. 3.

Відповідно рисунку 3 до структурного складу зовнішньої торгівлі країн Балтії після вступу до ЄС входять: структурні зміни у товарній торгівлі (зміни в структурі експорту та імпорту: зростання ролі високотехнологічних галузей та зменшення частки традиційних секторів; основні експортні товари (ІТ-послуги, транспорт, деревообробна промисловість, харчова промисловість) та їх динаміка; імпортні товари: паливо, енергетичні ресурси, технології та машини); торговельні відносини країн Балтії всередині ЄС (основні торгові партнери всередині ЄС: Німеччина, Швеція, Польща; зміна структури торгівлі всередині ЄС після євроінтеграції: зростання частки товарів з високою доданою вартістю; роль європейських інвестицій у розвитку інфраструктури та модернізації виробництва країн Балтії); регіональна та глобальна інтеграція: баланс між внутрішньою та зовнішньою торгівлею (вплив глобальних економічних змін на структуру торгівлі країн Балтії; баланс між торгівлею з країнами ЄС та іншими

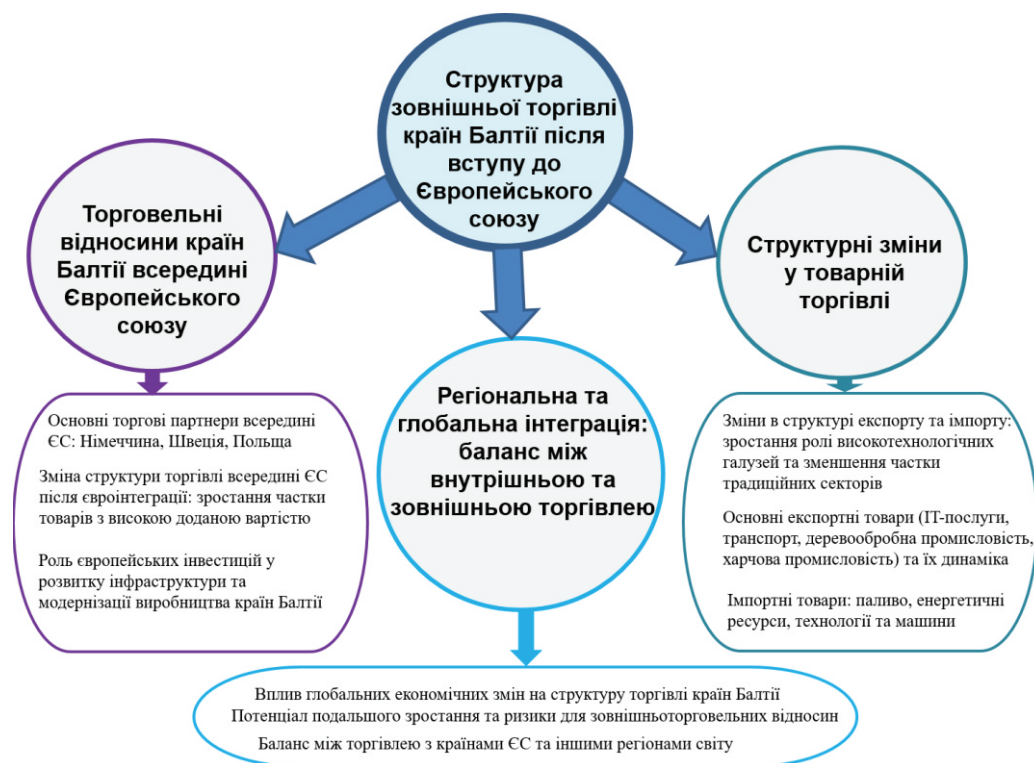


Рис. 3. Загальна структура зовнішньої торгівлі країн Балтії після вступу до ЄС [1]

регіонами світу; потенціал подальшого зростання та ризики для зовнішньоторговельних відносин).

Отже, у доповіді встановлено, що визначення впливу євроінтеграційних процесів на зовнішньоторговельні відносини країн Балтії є актуальним і своєчасним завданням в контексті, як регіональних, так і глобальних економічних і політичних змін. Розкрито теоретичні засади визначення впливу інтеграційних процесів на зовнішню торгівлю країн Балтії після їх вступу до ЄС. Розглянуто сутність, основні складові та взаємозв'язок між ними, динаміки зовнішньої торгівлі країн Балтії після вступу до ЄС. Визначено основні фактори, що впливають на зовнішньоторговельні відносини країн Балтії після їх вступу до ЄС. Запропоновано загальну структуру зовнішньої торгівлі країн Балтії після вступу до ЄС.

Список використаних джерел: 1. Філіпов О. М. Вплив євроінтеграційних процесів на зовнішньоторговельні відносини країн Балтії після вступу до Європейського Союзу. Міжнародний науковий журнал "Інтернаука". Серія: "Економічні науки". 2024. № 10. <https://doi.org/10.25313/2520-2294-2024-10-10357>; 2. Randveer. M., Staehr K. (2021). Macroeconomic Trends in the Baltic States Before and After Accession to the EU, Studies in Economic Transition, in: Michael Landesmann & István P. Székely (ed.), Does EU Membership Facilitate

Convergence? The Experience of the EU's Eastern Enlargement - Volume I, pages 211-237, Palgrave Macmillan. DOI: 10.1007/978-3-030-57686-8_7; 3. Campos N., Coricelli F., Moretti L. *Institutional Integration and Economic Growth in Europe*. *Journal of Monetary Economics*. 2019. Vol. 103. Pp. 88–104. DOI: 10.1016/j.jmoneco.2018.08.001; 4. Laaser C.-F., Schrader K. *New partner in Europe: Baltic foreign trade in transition*. *Die Weltwirtschaft*. 2003. Vol. 4. Pp. 200–212; 5. Poissonnier A. *The Baltics: Three Countries, One Economy?*. *European Economy Economic Briefs*. Directorate-General for Economic and Financial Affairs. 2017. №. 24. Pp. 1–9. Doi:10.2765/763509.

СЕКЦІЯ

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИКИ У ГЛОБАЛІЗОВАНОМУ СВІТІ

UDK 339.9

Goncharenko N. I., Bilous A. K.

LOGISTICS 4.0 DEVELOPMENT IN THE GLOBAL ECONOMIC SYSTEM

V.N. Karazin Kharkiv National University

The modern global economy faces the need to digitalize and automate all key processes, including logistics. The Logistics 4.0 concept is an evolutionary development of traditional logistics systems with the introduction of advanced digital technologies, artificial intelligence, the Internet of Things (IoT) and big data. This transformation is aimed at increasing efficiency, reducing costs and adapting to changing global market conditions.

Logistics 4.0 is based on the concepts of Industry 4.0, combining innovative technologies for automation and intelligent supply chain management. The main characteristics of this system include [1]:

- Digital integration - combining all elements of the supply chain into a single digital ecosystem;
- Using big data - analytics of information flows to forecast demand, optimize routes and manage inventory;
- Using IoT - monitoring the status of goods, transport and warehouses in real time;
- Artificial intelligence and machine learning - intelligent automation of processes, data analysis and decision making;
- Warehouse and transport automation – the use of robotic systems, autonomous vehicles and drones for logistics operations.

Logistics 4.0 is based on a wide range of innovative technologies that transform supply chain management [2]:

- Internet of Things (IoT): sensors and devices provide cargo tracking, temperature monitoring and condition monitoring of transported goods;
- Blockchain: distributed ledger technology guarantees transparency and reliability of transactions between participants in logistics processes;
- Artificial intelligence (AI) and machine learning: allow you to analyze data arrays and predict customer needs;
- Autonomous vehicles and drones: reduce costs and increase delivery speed;
- Augmented and virtual reality (AR/VR): used to plan logistics processes and train personnel.

The development of Logistics 4.0 has a significant impact on the global economy, contributing to increased efficiency of international trade: reduced transaction costs and accelerated logistics processes; creation of intelligent supply chains: integration of data from manufacturers, suppliers and logistics operators; optimization of transport routes: reduction of carbon emissions and improvement of environmental sustainability; flexibility and adaptability: ability to quickly respond to changes in demand and economic conditions.

Large international companies are actively implementing the principles of logistics 4.0. Amazon uses automated warehouses, drones for delivery, demand forecasting algorithms. DHL is forming robotic sorting centers, big data analytics for route optimization. Maersk uses the TradeLens blockchain platform for digitalization of logistics operations. Tesla is developing innovative approaches to the logistics of components and car deliveries [3].

Despite the advantages, there are a number of difficulties associated with the implementation of logistics 4.0:

1. High costs of digitalization

One of the main problems is the high cost of implementing digital technologies. Companies are forced to invest in infrastructure for automated warehouses and transport systems; development and integration of IoT devices; implementation of artificial intelligence and big data analytics.

Small and medium-sized enterprises experience the greatest difficulties, as they do not have sufficient resources to quickly adapt to new technologies.

2. Cybersecurity and data protection

With the growth of digitalization, the risks of cyberattacks and data leaks increase. The main threats include Hacker attacks on logistics systems and platforms; Theft of customer and supplier data; Disruptions in supply chains due to failures in the IT infrastructure.

Companies are forced to invest heavily in cybersecurity systems, which also increases costs.

3. Lack of qualified specialists

The implementation of Logistics 4.0 requires highly qualified personnel with knowledge in the fields of Big Data Management and analytics; Artificial intelligence and machine learning; Development and maintenance of IoT devices.

The shortage of specialists leads to a slowdown in the digitalization process, an increase in the cost of personnel training and the attraction of specialists from other industries.

4. Different levels of technology development in different countries

The global logistics system includes developed countries and states where technological progress is at a lower level. This results in inconsistent standards and norms across digital logistics platforms; differences in the speed of innovation; and limited access to modern logistics solutions in developing countries. Companies operating in international supply chains are forced to adapt to different levels of digitalization, which complicates the global integration of Logistics 4.0.

Prospects for the Development of Logistics 4.0

Logistics 4.0 is a new stage in the development of supply chains, based on the use of advanced digital technologies, such as the Internet of Things (IoT), artificial intelligence (AI), big data and blockchain. In the context of digitalization, the prospects for the development of Logistics 4.0 are determined by the global transformation of economic processes, the growth of e-commerce and the need to improve the efficiency of logistics systems.

One of the key areas of the future of Logistics 4.0 is the creation of global digital platforms that ensure transparency, automation and coordination of all participants in the logistics supply chain. These platforms unite manufacturers, suppliers, logistics operators and customers into a single system; allow managing supply processes in real time; improve information exchange and reduce transaction costs; provide cargo tracking and transparency of all logistics operations [4].

Examples of successful digital platforms are TradeLens (developed by Maersk and IBM), Alibaba Logistics Platform and Amazon Logistics Network, which demonstrate the effectiveness of integrated solutions.

The development of communication technologies, in particular the introduction of 5G networks for instant data exchange, is also an important factor contributing to the growth of Logistics 4.0. The use of 5G in logistics processes ensures ultra-fast data transfer without delays; increases the reliability of communication between IoT devices and vehicles; improves monitoring of goods and infrastructure in real time; promotes the development of autonomous transport systems.

The Internet of Things, combined with 5G, will allow real-time tracking of cargo movement, predict delays and automatically adapt delivery routes, which will lead to increased efficiency of the entire logistics network.

In the context of the global trend towards sustainable development, Logistics 4.0 is aimed at the introduction of environmentally friendly technologies and reducing the carbon footprint. The main areas include [5]:

- Development of electric vehicles and hydrogen transport for the delivery of goods;
- Use of digital technologies to optimize routes and reduce CO2 emissions;
- Implementation of the principles of "smart warehouses" with energy-efficient solutions;
- Use of biodegradable packaging and environmentally friendly materials in logistics processes.

Companies such as DHL and UPS are actively implementing green technologies, including electric delivery vehicles, automated solar-powered warehouses, and analytics systems to reduce fuel consumption.

Artificial intelligence plays a key role in the automation and optimization of logistics processes. The use of AI allows you to analyze large amounts of data to predict demand and optimize supplies; automatically manage transport flows and reduce logistics costs; use autonomous vehicles, drones, and robotic warehouses; improve delivery time forecasting and identify potential delays.

The development of autonomous logistics systems, such as driverless trucks and delivery drones, can significantly change traditional logistics schemes, reducing dependence on the human factor and increasing the speed of delivery of goods.

In our opinion, in the coming years, Logistics 4.0 will actively develop due to the development of artificial intelligence and machine learning for predictive analytics; global standardization of digital logistics platforms; the creation of smart cities with intelligent logistics solutions; the expansion of unmanned vehicles and drones for cargo delivery; integration of blockchain to increase transparency and reliability of supplies.

Thus, logistics 4.0 is becoming a key factor in the development of the global economy, contributing to increased efficiency, reduced costs and acceleration of global commodity flows. The prospects for the development of logistics 4.0 in the context of digitalization are associated with the introduction of innovative technologies, increased automation of processes and improved environmental sustainability. The introduction of global digital platforms, 5G integration, the development of autonomous transport and artificial intelligence will become key factors determining the future of logistics in the global economy.

References: 1. Roshid, M. M., & Chowdhury, M. M. (2023). *Logistics 4.0: A Comprehensive Literature Review of Technological Integration, Challenges, and Future Prospects of Implementation of Industry 4.0 Technologies*. Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/380484636_Logistics_40_A_Comprehensive_Literature_Review_of_Technological_Integration_Challenges_and_Future_Prospects_of_Implementation_of_Industry_40_Technologies; 2 Erdil, N. O. (2023). *Evaluating Sustainable Logistics Using the Analytic Hierarchy Process (AHP) Method*. *Journal of Sustainable Logistics*, 15(2), 123-145; 3. Liu, X., Li, J., & Montreuil, B. (2024). *Logistics Hub Capacity Deployment in Hyperconnected Transportation Networks Under Uncertainty*. *International Journal of Logistics Management*, 35(1), 67-89; 4. El País. (2024, December 5). *Gigantes a hombros de gigantes*. Retrieved from <https://elpais.com/economia/horizonte-4-0/2024-12-05/gigantes-a-hombros-de-gigantes.html>; 5. *Financial Times*. (2024, September 1). *How Supply Chain Superheroes Have Kept World Trade Flowing*. Retrieved from <https://www.ft.com/content/41dbbbd8-d248-4c03-ab14-c17e2dfabb77>.

Горбатенко К. А., Ханова О. В.

РОЛЬ ЛОГІСТИЧНИХ ХАБІВ У ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Глобалізація та взаємопов'язаність економічних систем характеризують сучасний світ. ЄС є одним з найбільшим економічних блоків світу, яке активно розвиває усі напрямки економічної діяльності. Так інтеграційне угруповання розвиває логістичну інфраструктуру, щоб забезпечити ефективність при зовнішньоекономічній діяльності. Логістичні хаби, які націлено на виконання функції оптимізації товаропотоків є одними з ключових елементів цієї системи.

Актуальність теми обумовлено зростаючими обсягами міжнародної торгівлі та збільшенням уваги до модернізації логістичних хабів. Також важливим аспектом є те, що посилюється конкуренція між провідними країнами. Метою роботи є дослідження ролі логістичних хабів у зовнішньоекономічній діяльності Європейського Союзу.

Логістичні хаби попри функцію оптимізації руху вантажів, сприяють зміцненню економічних зв'язків між країнами-членами ЄС. Тобто створюючи умови для інтеграції, ефективної співпраці з третіми країнами. Також розвиток новітніх технологій, цифровізація, роботизація призводять до підвищення ефективності функціонування логістичних хабів.

Логістичний хаб – центр, який спеціалізовано для виконання функцій зберігання, обробки і перерозподілу вантажів у транспортних мережах по всьому світу. Хаби об'єднують різноманітні види транспорту, що у свою чергу забезпечує ефективне управління логістичними потоками. Оптимізація ланцюгів постачання, скорочення витрат, часу та ресурсів є основною характеристикою логістичних хабів.

Логістичні хаби включають в себе інфраструктуру, склади, транспортні термінали, різноманітні інформаційні системи, які дозволяють прискорити

переміщення товарів та вантажів. Зазвичай логістичні хаби розміщуються у стратегічних регіонах, задля зручного доступу до ключових ринків [1].

Функції, детальний опис функцій, приклади та деякі з технологій, які використовуються при логістичній діяльності, зокрема у логістичних хабах, систематизовано у табл. 1.

Таблиця 1

Функції логістичних хабів

Функції	Опис	Приклад	Технології
Транспортна	Забезпечення взаємодії різних видів транспорту, задля оптимізації логістичного процесу	Планування складного маршруту (перевалка у портах, навантаження на залізниці, тощо)	GPS та системи планування маршрутів
Складування	Забезпечення умов для тимчасового зберігання товарів	Склади, які оснащені спеціальним обладнанням	Системи WMS
Обробка вантажів	Сортування, пакування, маркування вантажів, тощо	Перерозподіл на різні партії або ж маршрути	Пакувальні машини, системи RFID
Митні операції	Митне оформлення вантажів	Митне брокерство, декларування	Електронні системи подання декларацій

Джерело : систематизовано автором за [1]

Отже, логістичні хаби відіграють важливу роль у розвитку міжнародної торгівлі, знижують витрати та підвищують конкурентоспроможність компаній.

Європейський Союз є одним з найактивніших гравців у світовій торгівлі завдяки розвинутій інфраструктурі, географічному положенню та транспортним мережам. Серед провідних логістичних хабів ЄС можна виділити нідерландський порт Роттердам, німецький Гамбург, брюсельський Антверпен-Брюгге та французький HAROPA. Також можна виділити великі аеропорти – Хітроу, Схіпхол, Шарль-де-Голль та Франкфурт-на- Майні. Ці хаби з'єднують між собою регіони та сприяють розвитку міжнародної торгівлі, забезпечують доступ до глобальних ринків, що забезпечує стабільність та ефективність логістичної діяльності.

На рис. 1 показано динаміку вантажообігу у найбільших логістичних портах Європейського Союзу – Роттердам, Антверпен-Брюгге, Гамбург та HAROPA за 2021–2023 рр.

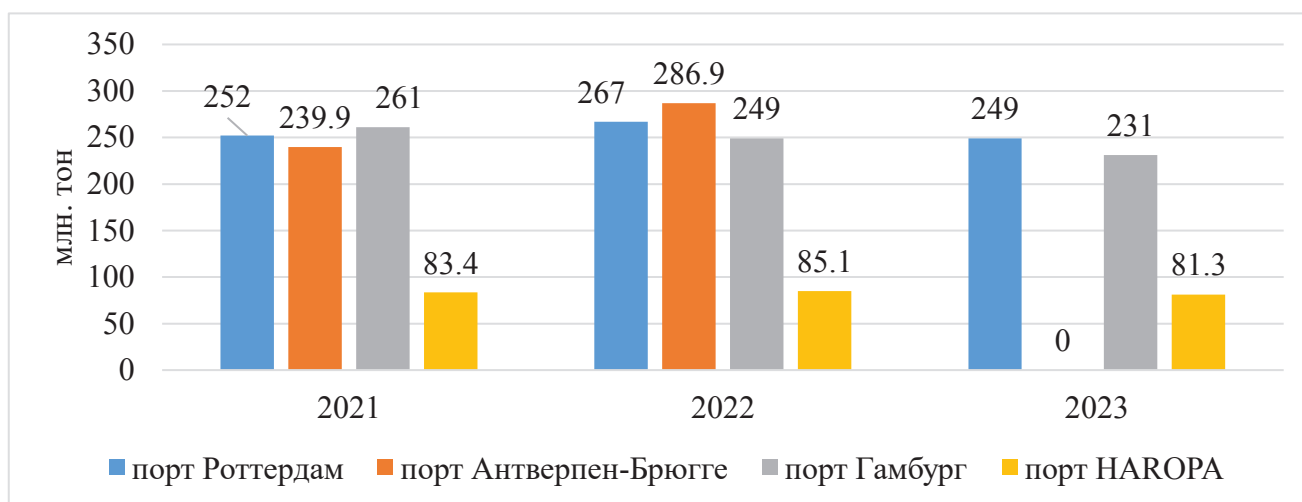


Рис. 1. Динаміка вантажообігу провідних морських портів Європи за 2021–2023 рр. [2; 3; 4; 5]

За даними малюнка маємо, що Роттердам є провідним портом за обсягами вантажообігу, обробляючи більше 240 млн. тон кожного року. У 2022 році порт досяг максимального показника – 267 млн. тон, що підтверджує його стратегічне значення, як одного з найбільших логістичних хабів ЄС. Роттердам є воротами для експорту та імпорту вантажів, особливо для промислових вантажів та енергоресурсів.

Антверпен-Брюгге у 2022 році показав максимальний показник 286,9 млн. тон. Цей порт є ключовою ланкою у логістиці Європейського Союзу, він забезпечує обробку контейнерних перевезень, які зосереджені більш на хімічній промисловості та сільському господарстві.

Порт Гамбург у 2021 році обробив 261 млн. тон, але наступними роками спостерігається зменшення. Так у 2022 році показник становив 249 млн. тон, а дані за 2023 рік відсутні. Порт HAROPA має найменші показники, хоча його роль залишається важливою. Цей порт утворився в наслідок об'єднання французьких портів – Гавр, Руан та Париж. Що дає унікальну можливість поєднувати морські та річкові перевезення. На рис. 2 показано вантажообіг аеропортів Європи.

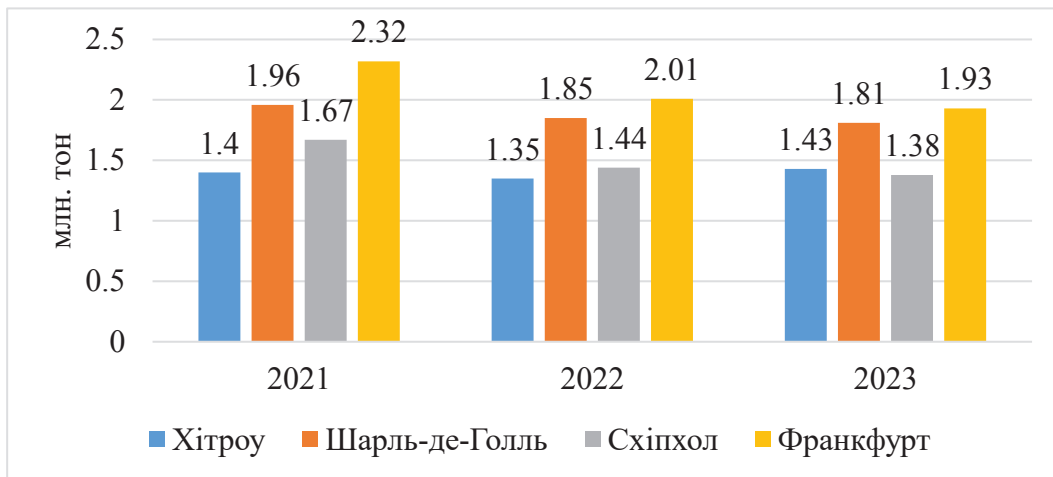


Рис. 2. Вантажообіг провідних аеропортів ЄС за 2021–2023 рр. [6; 7; 8; 9]

Аеропорти, які зазначено на рис. 2 є ключовими вузлами повітряної логістики у ЄС. Показники вантажообігу за 2021–2023 рр. показують зростаюче значення у забезпеченні міжнародних торговельно-транспортних потоків.

Щодо аеропорту Франкфурта, то це найбільший вантажний аеропорт у Європі. У 2023 році спостерігався спад вантажообігу до 1,93 млн. тон, але все ж таки Франкфурт залишається одним з головних центрів для вантажних авіап перевезень завдяки сучасній інфраструктурі.

Французький аеропорт Шарль-де-Голль є другим за обсягами вантажообігу. Так у 2023 році було оброблено 1,81 млн тон у 2023 році. Аеропорт Схіпхол у Нідерландах зазнав значного спаду у 2023 році, показник знизився до 1,38 млн. тон. Цей аеропорт є стратегічно важливим для обслуговування вантажів у Північній Європі.

Аеропорт Хітроу демонструє порівняно стабільні показники у 2023 році показник становив 1,43 млн. тон. Це підтверджує його надійність як логістичного хабу, який забезпечує переміщення вантажів між різними регіонами світу.

Отже, аналіз провідних портів та аеропортів Європейського Союзу показав їх роль у забезпеченні зовнішньоекономічній діяльності регіону. Порти та аеропорти, які було досліджено, утворюють логістичну мережу, яка зв'язує різні куточки ЄС з міжнародними глобальними ринками. Незначні коливання вантажообігу спричинені різними чинниками, серед яких більш вірогідними є економічні та геополітичні. Ці логістичні хаби підтримують ефективне переміщення товарів та

міжнародну конкурентоспроможність регіону. Задля подальшого зростання необхідно модернізувати логістичні вули, розвивати екологічні технології та зміцнювати співпрацю між державами-членами Європейського Союзу.

Список використаних джерел: 1. Посібник з логістики та співробітництва громад для забезпечення продовольчої безпеки та відновлення громад в умовах війни. С. 55-56. URL: https://dn.gov.ua/storage/app/sites/1/NewsODA2024/III_kvartal/05.07/dodatkovimaterial/posibnik-z-logistiki-ta-spivrobotnictva-gromad.pdf; 2. 2023: HAROPA PORT залишається на курсі та демонструє зростання фінансових результатів. URL: <https://www.haropaport.com/en/news/2023-haropa-port-stays-course-and-displays-growth-financial-results>; 3. Загальна кількість контейнерів, оброблених портом Роттердам (Нідерланди) з 2013 по 2022 рік. URL: <https://www.statista.com/statistics/914376/number-of-containers-processed-by-port-of-rotterdam>; 4. Загальний морський вантажообіг порту Антверпен-Брюгге (Бельгія) з 2009 по 2022 рр. URL: <https://www.statista.com/statistics/898307/maritime-cargo-traffic-of-port-of-antwerp-бельгія>; 5. Гамбурзький порт, статистика. URL: <https://www.hafen-hamburg.de/en/statistics/container-handling>; 6. Річний обсяг вантажів лондонського аеропорту Хітроу з 2014 по 2023 рр. URL: <https://www.statista.com/statistics/1537806/cargo-traffic-london-heathrow-airport>; 7. Обсяг вантажів, оброблених в аеропорту Париж-Шарль де Голль з 2010 по 2023 рік. URL: <https://www.statista.com/statistics/1120677/cargo-traffic-paris-charles-de-gaulle-airport>; 8. Вантажоперевезення в аеропорту Франкфурта з 2001 по 2023 рік. URL: <https://www.statista.com/statistics/1119578/frankfurt-airport-cargo-traffic>; 9. Річний обсяг авіанперевезень вантажів з амстердамського аеропорту Схіпхол з 2010 по 2023 рр. URL: <https://www.statista.com/statistics/1468866/air-cargo-volume-from-amsterdam-airport-schiphol/>.

УДК 339.94:005.932]:005.52(436)

Гортенко Ю. Д., Макарчук К. О.

МІСЦЕ АВСТРІЇ В ІНДЕКСІ ЕФЕКТИВНОСТІ ЛОГІСТИКИ (LPI)

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Австрія є однією з успішних країн Європи має розвинений логістичний сектор і завдяки цьому займає місце серед логістичних лідерів країн світу. Вигідне географічне положення Австрії відіграє ключову роль у Центральній та Східній Європі зі світовими ринками. Вона поєднує різні транспортні шляхи і системи, що дозволяє ефективно єднає країну з іншими частинами Європи та світу.

Загальна протяжність мережі доріг і автомобільних доріг Австрії становить 126233 км. У світовому рейтингу Австрія посіла 42 місце. Однак слід також взяти до уваги розмір і щільність населення країни, яка становить приблизно 109 жителів на км² [1].

Австрія належить до числа економічно розвинутих країн. Вона вирізняється стабільною політичною ситуацією, сучасною інфраструктурою та високими соціальними стандартами. Завдяки значному ВВП на душу населення у 2023 році цей показник досяг 56033,6 доларів США за даними World Bank Group населення Австрії входить до переліку найбагатших держав світу [1].

Австрія має розвинену мережу автомобільних доріг та автобанів. Австрійська автострада (Autobahnen) є частиною більшої європейської мережі. Важливими є дороги міжнародного значення, зокрема з'єднання з Німеччиною, Італією, Угорщиною, Словаччиною та іншими країнами. На автомобільні вантажні перевезення припадає 65% більшості внутрішнього вантажного транспорту в Австрії. Доходи галузі зростають з 11,2 мільярдів доларів США у 2015 році до 13,4 мільярдів доларів США до 2023 року. Основні причини зростання автомобільних вантажних перевезень у країні є зростання державних інвестицій у дорожню інфраструктуру, зростаюча кількість вантажних транспортних засобів, доступних для транспортування, низькі логістичні витрати та кращі послуги доставки [2].

Враховуючи вище зазначене проаналізуємо місце Австрії у Індексі ефективності логістики (LPI). Австрія є членом Європейського Союзу, вона має тісно інтегровану економіку та активно бере участь у міжнародній торгівлі. У рейтингу LPI Австрія займає високі позиції, що підтверджує її успіх у розвитку логістичних процесів на міжнародному рівні. На рис. 1 представимо місце Австрії у LPI.

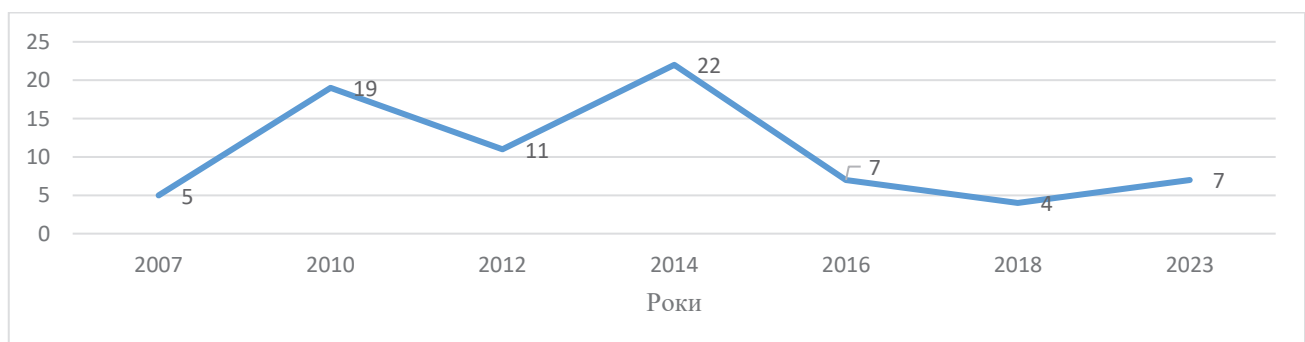


Рис.1. Місце Австрії в Індексі ефективності логістики (LPI) у 2007-2023 рр.

Джерело: побудоване автором за матеріалом [3]

З наведених даних можна побачити, що починаючи з 2016 року місце Австрії змінювалось та у 2023 році країна посіла 7 місце у LPI. Якщо порівнювати з 2010 та 2014 роками положення у рейтингу Австрії значно покращилось завдяки стабільності ефективності логістичних процесів у країні.

У таблиці 1 розглянемо детальніше місце Австрії за складовими компонентами індексу LPI.

Таблиця 1

Австрія у Індексі ефективності логістики (LPI) у 2007-2023 рр.

Показник / рік	2007	2010	2012	2014	2016	2018	2023
LPI значення	4,06	3,76	3,89	3,65	4,10	4,03	4,0
LPI рейтингове місце	5	19	11	22	7	4	7
Customs (Діяльність митниці)							
LPI значення	3,83	3,49	3,77	3,53	3,79	3,71	3,7
LPI рейтингове місце	8	20	9	23	15	12	14
Infrastructure (Розвиток інфраструктури)							
LPI значення	4,06	3,68	4,05	3,64	4,08	4,18	3,9
LPI рейтингове місце	8	21	11	25	12	5	16
International shipments (Міжнародні перевезення)							
LPI значення	3,97	3,78	3,71	3,26	3,85	3,88	3,8
LPI рейтингове місце	3	4	7	40	9	3	4
Logistics quality and competence (Якість логістичних послуг)							
LPI значення	4,13	3,70	4,10	3,56	4,18	4,08	4,0
LPI рейтингове місце	4	20	3	26	4	6	11
Tracking and tracing (Здійснення та відслідковування транспортування)							
LPI значення	3,97	3,83	3,97	3,93	4,36	4,09	4,3
LPI рейтингове місце	13	22	11	10	2	7	1
Timeliness (Своєчасність)							
LPI значення	4,44	4,08	3,79	4,04	4,37	4,25	4,2
LPI рейтингове місце	3	23	31	23	7	12	3

Джерело: побудоване автором за матеріалом [3,4]

Аналіз Індексу ефективності логістики (LPI) Австрії за 2007-2023 роки розкриває складну й динамічну картину розвитку логістичної системи країни. Загальний індекс демонструє стабільні коливання в діапазоні 3,65-4,10, з останнім значенням 4,0 у 2023 році, що свідчить про високу професійність та адаптивність логістичної інфраструктури [3,4].

Рейтингове становище країни характеризується значною варіативністю від 5-го до 22-го місця, з поверненням до стабільної позиції в межах 4 та 7 місць

наприкінці аналізованого періоду. Особливо вражаючими є досягнення покращення в напрямках відстеження вантажів та своєчасності. Австрія посіла перше місце у здійсненні та відслідковуванні транспортування та третє місце за своєчасністю у 2023 році [3,4].

Найбільш вразливими ланками логістичної системи залишаються митні процедури та міжнародні перевезення, де країна демонструє відносно нижчі показники порівняно з іншими підіндексами рейтингу LPI. Австрія покращує та зберігає конкурентоспроможність та постійно працює над вдосконаленням результатів у тих складових які потребують.

Країна активно працює над розвитком логістичної системи, розвиває електроні системи для моніторингу вантажних перевезень, які допомагають підвищити ефективність та знижувати витрати. Достатньо велика увага приділяється еко-логістичним ініціативам, які спрямовані на зниження впливу транспорту на навколишнє середовище. Все це реалізується завдяки розвитку електричного вантажного транспорту, екологічно чистих складів та ін.

Високий професіоналізм австрійської логістичної системи підтверджує її здатність швидко реагувати на глобальні виклики, такі як пандемія COVID-19 та геополітичні конфлікти, адаптуватися до змін та підтримувати стабільно високий рівень ефективності. Для подальшого покращення своїх позицій країні варто зосередитися на модернізації інфраструктури та підтримці високих стандартів у всіх компонентах логістичного процесу.

Список використаних джерел: 1. *World data.info*. URL: <https://www.worlddata.info/europe/austria/transport.php>; 2. *Industry revenue of “freight transport by road” in Austria from 2011 to 2023*. URL: <https://www.statista.com/forecasts/389329/freight-transport-by-road-revenue-in-austria>; 3. *Logistics performance index (LPI)*. URL: <https://lpi.worldbank.org/>. 4. *The logistics performance index and its indicators ed. by Communications Development Incorporated. Washington : The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, 2023. 90 p.* URL: https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/LPI_2023_report_with_layout.pdf.

Гузенко К. М., Гусак Я. А.

ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕННЯ МІЖ КИТАЄМ ТА ЄС

В УМОВАХ СТАЛОГО РОЗВИТКУ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Науковий керівник: д.е.н., доц. Зайцева А.С.

Час транспортування є критичним фактором, який впливає на конкурентоспроможність товарів на міжнародних ринках. Невизначеність у часі доставки, особливо в контексті міжнародних мультимодальних перевезень, має значний вплив на логістичні процеси, витрати, ціноутворення товарів та надійність транспортних послуг. На рисунку 1 наведено шляхи сполучення Китаю та ЄС, ці дані наочно підтверджують той факт, що інтереси Китаю, наче щупальця, тягнуться зараз у бік Європи. Залізнична мережа Китай-Європа сприяє китайській торгівлі, вона також несе блага тим країнам, через які пролягають залізничні маршрути, особливо розвитку торгівлі на європейському континенті. Країни Європи зможуть використати китайський фактор для нового етапу пожвавлення економіки та розвитку.

Китайська залізнична корпорація вже включила маршрут «Іу – Сіньцзян – Європа» до графіка руху поїздів. Сіньцзян – Європа (Ухань – Сіньцзян – чеські міста Мельник/Пардубіце), Ченду – Європа (Ченду – польське місто Лодзь), Чженчжоу – Європа (Чженчжоу – німецьке місто Гамбург), Сучжоу – Маньчжурія – Європа (Сучжоу – Маньчжурія – столиця Польщі Варшава), Хефей – Сінь нині функціонує на перегоні Хефей - Центральна Азія) [1,2].

Відкриття руху поїздів за маршрутом Іу - Сіньцзян - Європа свідчить про коригування стратегії Китаю в розширенні зв'язків із зовнішнім світом, та на практиці демонструє наміри Китаю прискорювати та розширювати зовнішні зв'язки із Заходом. у західних районах з урахуванням залучення туди Японії, США, а Європа насправді залишалася стратегією внутрішнього розвитку.

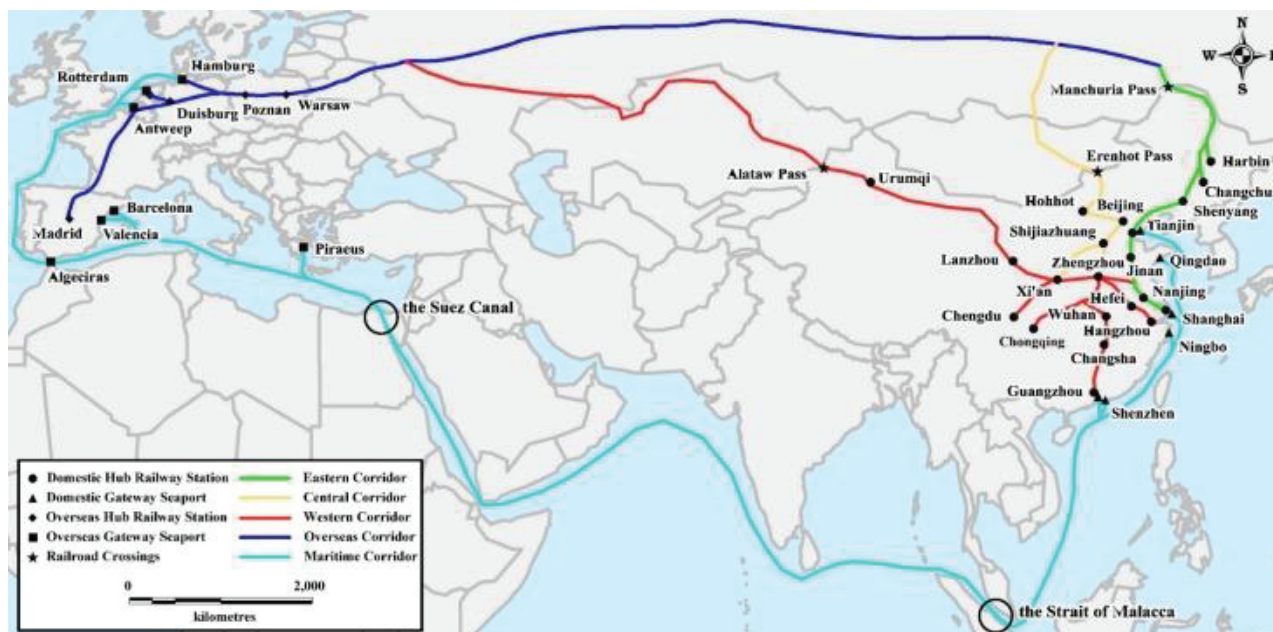


Рис. 1. Шляхи сполучення Китаю та ЄС [3].

Звісно, в ході побудови маршрутів та просування товарів, використовуються мультимодальні перевезення, це складне поєднання різних видів транспорту протягом подорожі, що сприяє збільшенню використання екологічних видів транспорту, але потребує значного поштовху.

Сьогодні країни ЄС, активно підіймають питання щодо екологічності транспорту, і тут важливою стає Директива про комбіновані перевезення тут, бо вона розроблена саме для підтримки мультимодальних вантажних операцій із залученням залізничного та водного транспорту [2].

Європейська Комісія підтримує перехід до стійкої мобільності через Інструмент підключення Європи (CEF). Зобов'язавшись витратити 60% бюджету на інфраструктурні проекти з прив'язкою до сталого розвитку, CEF відіграватиме важливу роль у створенні європейської мережі зарядної інфраструктури для альтернативних видів палива, а також у створенні вискоєфективної та сумісної європейської залізничної мережі. Китай в свою чергу не припиняє розбудову залізничних шляхів до країн ЄС. Досягнення амбітних кліматичних цілей також вимагає переходу до більш стійких видів транспорту, таких як залізниця та внутрішні водні шляхи. Щоб це сталося, пропускну здатність обох режимів потрібно буде як розширити, так і краще керувати ними [1].

Наразі 24 країни Європи торгують з Китаєм через CR Express, і нещодавній звіт, опублікований китайським урядом щодо розробки CR Express, показує, що загальна вартість імпорту та експорту між Китаєм і цими 24 країнами становила 6880 мільярдів юанів у 2021 році, що становить 17,4 % від загальної вартості імпорту та експорту Китаю [3,5].

CR Express значно підвищив зручність мультимодального транспорту з материкового Китаю до Європи та ще більше сприяв економічним і торговим контактам між Китаєм і Європою.

У цьому контексті важливо звернути увагу на такий аспект як час на транспортування. Вплив часу на транспортування у міжнародній торгівлі. А саме прямий вплив на вартість товарів (час доставки безпосередньо впливає на собівартість товарів через логістичні витрати, вартість зберігання та можливість швидше реагувати на ринковий попит), та невизначеність у часі транспортування може призвести до втрати ринку через ризики затримок і недотримання строків поставок [4].

Проблема невизначеності у мультимодальних перевезеннях завжди була дуже актуальною тому, що час транспортування мультимодальних перевезень є залежним від багатьох факторів, а саме перевантаження вантажу між видами транспорту, затори на дорогах, зміна кліматичних умов, адміністративні затримки на митниці.

Враховуючи той факт, що країни ЄС активно переходять на альтернативні види транспорту, тепер ще додається час на зарядку транспортних засобів, їх готовності до подальшої експлуатації.

Невизначеність часу транспортування на далекі відстані є важливим фактором, який необхідно враховувати при оцінці міжнародної мультимодальної транспортної зв'язності, побудови маршрутів. Інтеграція цих аспектів сприятиме зниженню ризиків і покращенню ефективності міжнародної торгівлі. Завдяки цифровим технологіям, інфраструктурним інвестиціям та оптимізації процесів логістичні системи можуть досягти більшої прозорості, надійності та адаптивності до мінливих умов [5].

Транспортна система між Китаєм та ЄС сьогодні демонструє величезний успіху, з одного боку скоротивши час вантажу у дорозі, а з іншого боку розбудова залізничних шляхів, побудова відповідної інфраструктури завдали шкоди навколишньому середовищу, викиди вуглекислого газу від транспортної діяльності зросли. Зараз на транспорт припадає чверть викидів парникових газів ЄС, і ця цифра продовжує зростати, оскільки зростає попит. Європейська зелена угода передбачає скорочення цих викидів на 90% до 2050 року. Перехід до більш екологічного транспорту означає поставити користувачів на перше місце та надати їм доступніші, здоровіші та чистіші альтернативи, не зруйнувавши при цьому налагоджені транспортні відносини між Китаєм та ЄС.

Список використаних джерел: 1. *Actions, results and services delivered by the European Commission.* URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/international-relations/eu-china-connectivity-platform_en; 2. Notteboom, T., *Bundling of freight flows and hinterland network developments.* In: R. Konings, H. Priemus and P. Nijkamp, eds, *The Future of Intermodal Freight Transport, Operations, Technology, Design and Implementation.* Edward Elgar edn. Cheltenham, pp. 66-88. URL: <https://diffreight.com/blog/china-eu>; 3. *Rail Transport solutions between China and Europe.* URL: <https://www.cargo-partner.com/your-rail-solution-for-transport-from-china-to-europe>; 4. *STF: Call for applications for new sub-groups on hydrogen infrastructure, zero-emission heavy-duty vehicles and e-mobility Public Key Infrastructure.* URL: https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/stf-call-applications-new-sub-groups-hydrogen-infrastructure-zero-emission-heavy-duty-vehicles-and-e-2024-01-25_en; 5. *Звіт Національної комісії розвитку та реформ Кунмю.* URL: <https://en.ndrc.gov.cn/>.

УДК 339.94:005.932]:004

Жемелко Д. Р.

ЗАЛУЧЕННЯ ТЕХНОЛОГІЙ У РОЗВИТОК МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИКИ

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна

Науковий керівник д.е.н, доц. Зайцева А.С.

У сучасному світі логістика ототожнює не лише процеси транспортування і зберігання товарів, але і такі важливі аспекти як: бізнес, торгівля, експортно-імпортна діяльність, менеджмент, управління тощо. В даному дослідженні буде розглянуто саме міжнародну логістику та тенденції її розвитку, як окремої сфери логістики. Варто зазначити, що міжнародна логістика своєю сутністю представляє

функціональну сферу логістики, що спрямована на оптимізацію товаропотоків, які виходять за межі національних економічних систем. У зв'язку з цим неодмінно важливим питанням виступає прогрес у питанні розвитку даної галузі за рахунок використання нових технологій та можливостей, які вони надають. Вирішення проблем та перешкод, що встають на шляху ефективного функціонування ланцюгів постачання, які виступають одним з ключових аспектів логістики, важливо проводити за допомогою сучасних інструментів, що будуть розглянуті у цій роботі. Логістика виступає одним із найефективніших інструментів для планування, організації та управління процесами переміщення матеріальних потоків та супутніх їм ресурсів, її основною метою є забезпечення максимального прибутку для всіх учасників конкретного транспортно-розподільчого процесу шляхом оптимізації логістичних витрат у межах визначеного простору та часу [1].

Ми можемо зробити висновок, що технологічний підхід до вирішення потенційних складнощів, в першу чергу, виступає фінансово грамотним та раціональним підходом. Тож основною метою цього дослідження стане розгляд тенденцій розвитку міжнародної логістики, за рахунок чого відбувається цей процес та які потенційні шляхи існують станом на сьогодні.

Розглянемо основні сфери тенденцій міжнародної логістики:

- зростаюча значущість інформаційних технологій у діяльності компаній, зокрема впровадження надійних телекомунікаційних систем, програмного забезпечення та автоматизації різних етапів логістичних процесів;
- процеси глобалізації логістичних компаній через злиття, поглинання та консолідацію бізнесу. Це сприяє зміцненню позицій компаній із розвиненою логістичною інфраструктурою, які пропонують широкий спектр послуг і охоплюють значну географічну зону інтернаціоналізації;
- створення корпоративних логістичних мереж і міжнародних логістичних центрів, заснованих провідними корпораціями, з метою оптимізації та підвищення ефективності виконання логістичних завдань [2].

Сучасні технології відіграють ключову роль у розвитку міжнародної логістики, забезпечуючи підвищення ефективності, точності та прозорості всіх

логістичних процесів. На сьогоднішній день передовими інструментами та засобами розвитку галузі міжнародної логістики виступають наступні технології: Інтернет речей (IoT), автоматизація складів, розвинена система блокчейн, активне впровадження штучного інтелекту та системи управління логістикою (Logistics Management Systems, LMS). Кожна з вище зазначених інновацій вносить свій певний вклад, і в більшості не може бути повністю замінена іншою, що робить кожен з цих технологій індивідуально корисними та незамінними для розвитку, тому варто розглянути детальніше усі зазначені методи технологічного вдосконалення міжнародної логістики [3].

Однією з найважливіших тенденцій є впровадження Інтернету речей (IoT), який дозволяє в режимі реального часу відстежувати переміщення вантажів, контролювати умови їхнього зберігання (температуру, вологість тощо) та аналізувати дані про транспортування. Інтернет речей забезпечує точне та постійне відстеження вантажів у реальному часі завдяки використанню сенсорів і GPS-пристроїв. Наприклад, у контейнерних перевезеннях IoT-датчики фіксують місце розташування, температуру, вологість і навіть вібрацію, що критично важливо для транспортування товарів із високими вимогами до умов зберігання, таких як фармацевтика чи продукти харчування. Дані передаються на центральні платформи, де їх аналізують логістичні оператори, що дозволяє миттєво реагувати на відхилення від заданих параметрів. Завдяки цьому мінімізуються втрати товарів, підвищується точність доставки та скорочуються витрати, пов'язані з пошкодженнями вантажу. Наприклад, використання датчиків і GPS допомагає уникнути затримок і забезпечує своєчасне прибуття товарів до місця призначення.

Важливу роль відіграє автоматизація складських операцій завдяки роботизованим системам і програмному забезпеченню. Сучасні автоматизовані склади оснащені роботами, які сортують, пакують і транспортують товари. Такі системи вже широко застосовуються провідними логістичними компаніями, як-от DHL та Amazon, і дозволяють оптимізувати операції в масштабах міжнародної торгівлі. Наприклад, Amazon використовує роботів Kiva, які автономно переміщують стелажі з товаром до працівників, оптимізуючи час обробки

замовлення. Крім того, штучний інтелект, інтегрований у системи складування, здатен прогнозувати необхідні обсяги запасів, розподіляти простір у складських приміщеннях та зменшувати час обробки замовлень. Це знижує операційні витрати, пришвидшує виконання замовлень і робить склади менш залежними від людського фактору.

Технології блокчейн також мають велике значення для міжнародної логістики. Вони забезпечують прозорість та безпеку усього логістичного ланцюжка, починаючи від моменту відправлення товару до його отримання кінцевим споживачем. Завдяки блокчейну можна зменшити кількість документів і прискорити митні процедури, адже всі дані зберігаються у цифровому форматі й доступні для всіх учасників процесу в реальному часі [5].

Не менш важливою є роль штучного інтелекту (ШІ) у плануванні та прогнозуванні логістичних процесів. Системи ШІ здатні аналізувати великі обсяги даних про глобальні ланцюги постачання, попит і пропозицію, а також виявляти потенційні ризики, як-от затримки через погодні умови чи політичну нестабільність. Це дозволяє логістичним компаніям оптимізувати маршрути перевезення, знижувати витрати та підвищувати ефективність перевезень.

Крім того, інформаційні системи управління логістикою (Logistics Management Systems, LMS) сприяють координації роботи між різними учасниками ланцюжка постачання. Завдяки таким платформам можна інтегрувати інформацію про замовлення, склади, транспортування та митні операції, що значно полегшує процеси міжнародної логістики та знижує ймовірність помилок [4].

У сучасних умовах технології стали невід'ємною складовою розвитку міжнародної логістики, трансформуючи її в більш гнучку, точну та ефективну сферу діяльності. Завдяки технологічним інноваціям, таким як Інтернет речей, автоматизація складських процесів, блокчейн, штучний інтелект і інформаційні системи управління логістикою, компанії отримують можливість оптимізувати свої операції, знижувати витрати, забезпечувати безпеку й прозорість процесів, а також швидко адаптуватися до глобальних викликів.

Сучасна міжнародна логістика вже не обмежується лише транспортуванням і зберіганням товарів - вона стала стратегічним інструментом для бізнесу, спрямованим на комплексне управління потоками ресурсів у глобальному масштабі. Технологічні інструменти дозволяють не тільки вирішувати актуальні проблеми, але й відкривають нові можливості для інтеграції, інтернаціоналізації та оптимізації процесів у ланцюгах постачання.

У підсумку, залучення технологій у міжнародну логістику є ключовим фактором її розвитку, що забезпечує стійке функціонування компаній у конкурентному середовищі та сприяє зростанню світової економіки. Використання новітніх технологічних підходів не лише покращує операційну ефективність, але й закладає основу для довгострокового успіху в умовах глобалізації.

Список використаних джерел: 1. Тридід О. М. Логістика. Знання. Київ, 2008. URL: <https://westudents.com.ua/knigi/133-logstika-tridd-om.html> (дата звернення: 21.01.2025); 2. Максимчук А., Войтко С. Розвиток міжнародних логістичних систем на основі використання приладів Індустрії 4.0. Всеукраїнська науково-практична конференція студентів, аспірантів та молодих вчених «ЕФЕКТИВНІСТЬ ІНЖЕНЕРНИХ РІШЕНЬ У ПРИЛАДОБУДУВАННІ». 2019. № 15. С. 7-23. URL: <https://ela.kpi.ua/items/50e6595d-f124-4e4a-a12e-8d5258e5c8e1> (дата звернення: 21.01.2025); 3. Олійник Я. Б., Смирнов І. Г. Міжнародна логістика. Обрії. Київ, 2011. URL: <https://geo.knu.ua/wp-content/uploads/2023/04/mizhnarodna-logistyka-metodychka-smyrnov-ig.pdf> (дата звернення: 22.01.2025); 4. Тюріна Н. М., Гой І. В., Бабій І. В. Логістика. Центр учбової літератури. Київ, 2015. URL: https://www.logistics-gr.com/index.php?option=com_content&id=23650&c=72&Itemid=99 (дата звернення: 24.01.2025); 5. Khmelevskiy O. INTERNATIONAL LOGISTICS IN KEY TRENDS IN ITS DEVELOPMENT. Market Infrastructure. 2019. № 38. URL: <https://doi.org/10.32843/infrastructure38-10> (дата звернення: 24.01.2025).

УДК: 339.94:005.932

Зайцева А. С., Малявін Д. Е.

МІЖНАРОДНА ЛОГІСТИКА - НЕВІД'ЄМНА СКЛАДОВА ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна

Міжнародна логістика являє собою процес управління потоками, який охоплює процес переміщення товарів з однієї країни в іншу, тобто доставку від виробника до кінцевого споживача на міжнародному рівні. Основною метою міжнародної логістичної діяльності є саме стимулювання швидкого та вигідного

транспортування товарів, планування та врахування можливих ризиків під час перевезення вантажу.

Серед основних цілей виділяється мінімізація витрат на транспортування, скорочення термінів поставки, та зростання конкурентноспроможності компанії на міжнародному рівні [1].

Міжнародна логістика є нерозривною складовою зовнішньоекономічної діяльності підприємства та бізнесу, що працюють на глобальній ринках. Логістична діяльність у данному випадку виступає інструментом для оптимізації процесів постачання та ефективній логістичній організації потоків в умовах виходу підприємства на зовнішні ринки [2].

Для успішного функціонування логістики у ЗЕД підприємства потрібно враховувати такі нюанси як, організація ефективного митного оформлення з урахуванням митного законодавства та переліку необхідних документів. Одним з найважливіших аспектів ефективної роботи є логістична стратегія компанії, якщо данна стратегія побудована правильно, то підприємство вікриває для себе найефективніші методи транспортування на великі відстані та підтримує високий рівень обслуговування що в свою чергу дозволяє адаптуватися до змін та бути готовою до швидкого вирішення несподіваних ризиків [2].

В умовах глобалізації міжнародна логістична діяльність зазнала великих змін в аспекті розвинення технологій, зростанню міжнародного виробництва та торгівлі, компаніям були надані умови для розвитку. Данний процес відкриває купу нових можливостей для компаній на міжнародному ринку, а логістична діяльність виступає головним інструментом у даному процесі. Основним викликом для логістичної діяльності в умовах глобалізації на даний період часу є складність збалансування логістичного ланцюга у великих масштабах глобального ринку. Данна складність пов'язана з великою кількістю співпраці з різними партнерами, що іноді призводить до появи значних ризиків логістичного процесу (затримці доставки та втрати вантажу). Але незважаючи на всі виклики, компанії які займаються міжнародною логістичною діяльністю вдосконалюють свої системи методом інтеграції нових технологій [3].

Таким чином, міжнародна логістична діяльність є невід’ємною частиною сучасної економічної системи в тому числі і зовнішньоекономічної діяльності, зовнішньоторговельних операцій, для забезпечення якісного функціонування та посилення конкурентноспроможності компаній на зовнішніх ринках важливим етапом стає інтеграція сучасних технологій, а саме: інтернет речей (IoT) (сучасний інструмент який використовується для відстеження вантажу та демонструє зручність контролювання усіх логістичних процесів у реальному часі), ШІ (штучний інтелект забезпечує великі обсяги аналізу даних, будує найоптимальніші маршрути безпомилково, допомагає прогнозувати логістичні ризики та вирішує складні транспортні задачі).

Список використаних джерел: 1. Міжнародна логістика, особливості та нюанси 2024 [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://online.novaposhta.education/blog/mizhnarodna-logistika-osoblivosti-i-nyuansi>; 2. Трушкіна Н. В., Сербіна Т. В. Міжнародна логістика у системі зовнішньоекономічної діяльності підприємства. 2022. Т. 1, № 3; 3. Глобалізація та міжнародна логістика: послуги та можливості для компаній [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://cargofy.ua/uk/blog/globalizaciya-ta-mizhnarodna-logistika-poslugi-ta-mozhlivosti-dlya-kompanii>; 4. Македон В.В. Інтеграція цифрових інструментів у міжнародну логістичну діяльність. 2024. № 65.

УДК: 338.47:656.6(4-6ЄС)

Зайцева А. С., Торяник С. Р.

ВИКЛИКИ РОЗВИТКУ ВНУТРІШНЬОГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ ЄС

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Внутрішній водний транспорт у Європі є важливим елементом транспортної інфраструктури, і його роль постійно зростає завдяки численним перевагам. Довжина внутрішніх водних шляхів становить у Європі близько 41 000 кілометрів, які забезпечують перевезення вантажів між містами та промисловими регіонами. Зв'язок між країнами полягає у тому, що 13 держав-членів ЄС мають взаємопов'язану мережу, яка включає такі основні річки, як Рейн, Дунай, Ельба, Сена, Маас та інші. Ключові регіони такі: Рейн-Альпійський та Дунайський коридори є важливими транспортними маршрутами, які обслуговують значну

частину вантажопотоків Європи. До ключових аспектів, що підкреслюють значення та перспективи розвитку цього сектору, слід віднести ряд переваг, а саме:

- *енергоефективність*. Внутрішній водний транспорт має один із найнижчих показників витрати енергії на одиницю вантажу серед усіх видів транспорту. Це робить його екологічно дружнім і привабливим у контексті активного переходу до сталого розвитку;

- *велика вантажопідйомність*. Водний транспорт здатний перевозити великі обсяги вантажів, що зменшує навантаження на сполучення автомобільних шляхів та залізничний транспорт;

- *надійність*. На відміну від автомобільного транспорту, який часто стикається із заторами, водний транспорт забезпечує стабільність у перевезеннях і дотримання графіків;

- *питання пропускної спроможності*. Водні шляхи майже ніколи не мають перенавантаженості, що створює значний резерв пропускної спроможності;

- *екологічна перевага*. Викиди CO₂, і рівень шуму від внутрішнього водного транспорту значно нижчі порівняно з іншими видами перевезень, що є важливим фактором для густонаселених регіонів, що також відповідає кліматичним цілям Європейського Союзу. Його енергоспоживання становить лише 17% від споживання автомобільного транспорту і 50% від споживання залізничного транспорту на кілометр/тонну вантажу;

- *безпека перевезень*. Внутрішній водний транспорт забезпечує високий рівень безпеки, особливо під час транспортування небезпечних вантажів. Зменшення ризиків аварій робить його оптимальним вибором для таких перевезень;

- *зниження інфраструктурного навантаження*. На відміну від доріг і залізниць, водні шляхи потребують менших інвестицій для підтримки їх у належному стані [3].

Попри численні переваги, внутрішній водний транспорт стикається з такими викликами:

- *погодні умови*: коливання рівня води через зміни клімату можуть впливати на судноплавство;

- інфраструктура: потреба в модернізації портів, шлюзів і забезпеченні належної глибини водних шляхів;
- конкуренція: необхідність збільшення інтеграції з іншими видами транспорту, щоб повністю розкрити потенціал інтермодальних перевезень;
- інфраструктурні обмеження: деякі водні шляхи потребують модернізації, а недостатня глибина річок у певних регіонах створює перешкоди для великих вантажних суден;
- залежність від погодних умов: зміни клімату впливають на рівень води в річках, що може ускладнювати судноплавство. Наприклад, посухи або повені можуть обмежувати використання внутрішніх водних шляхів;
- недостатня інтеграція з іншими видами транспорту: у деяких регіонах логістичні вузли ще не повністю інтегровані, що обмежує ефективність інтермодальних перевезень;
- конкуренція з іншими видами транспорту: автомобільний і залізничний транспорт все ще мають перевагу в певних аспектах швидкості доставки та гнучкості [1,2].

Однак, при активній державній підтримці, інноваційних технологіях та інвестиціях у модернізацію інфраструктури внутрішній водний транспорт може стати ще важливішою складовою транспортної системи Європи.

Європейський внутрішній водний транспорт загалом стагнує, втрачає частку ринку та стикається з важкими труднощами конкуренція, головним чином із залізницею, щодо перевезення масових вантажів на великі відстані. Цей розвиток має структурні причини. Насипні вантажі, які традиційно перевозилися на кораблях, характеризуються низька динаміка росту. На Дунаї ці проблеми стають навіть більш критичними, ніж у районі Рейну, враховуючи, що лише а небагато промислових об'єктів розташовано вздовж водного шляху, а для вантажів, що перевозяться на кораблях між видами транспорту.

Таким чином, внутрішній водний транспорт Європи має значний потенціал для розвитку завдяки своїм перевагам у енергоефективності, екологічності та здатності обробляти великі вантажі. За підтримки Європейської Комісії та

інвестицій у модернізацію інфраструктури він може стати ключовим елементом стійкої транспортної системи ЄС. Однак для повної реалізації цього потенціалу необхідно подолати існуючі виклики, інтегрувати водний транспорт із іншими видами перевезень та адаптуватися до кліматичних змін.

Список використаних джерел: 1. Біла Книга Європейської Комісії – ПЛАН РОЗВИТКУ ЄДИНОГО ЄВРОПЕЙСЬКОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТОРУ - НА ШЛЯХУ ДО КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОЇ ТА РЕСУРСОЕФЕКТИВНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ-28сmp. doi 10.2832/30955; 2. HANN, M., PIOTROWSKI, L. and WOŚ, K., 2014. Adaptation of the Oder River for the purposes of inland water transport. Logistyka, 6, pp. 13313-13321; 3. The project “Assistance for Dnipro Transport Development. URL: <https://www.eeas.europa.eu>.

УДК 339.9

Котляревський Є. К.

МІЖНАРОДНИЙ ПРОЄКТ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ» В УМОВАХ СУЧАСНИХ ВИКЛИКІВ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Науковий керівник: д. е. н., проф, Матюшенко Ігор Юрійович

Ініціатива «Один пояс, один шлях» (BRI) є одним із найбільш масштабних геоекономічних проєктів сучасності, що спрямований на розбудову глобальної інфраструктурної мережі та посилення економічної взаємодії між країнами Азії, Європи, Африки та Латинської Америки. Її реалізація відбувається в умовах посилення глобальних викликів, серед яких особливого значення набувають геополітична напруженість, економічна нестабільність, кліматичні зміни та технологічні обмеження. Зокрема, зростаюче протистояння між США та Китаєм, наслідки пандемії COVID-19, а також військові конфлікти в різних точках світу. Дедалі частіше держави-учасниці переглядають умови співпраці, враховуючи боргові ризики та екологічні наслідки інфраструктурних проєктів, що змушує Китай змінювати підходи до фінансування та реалізації BRI. У цьому контексті дослідження сучасних глобальних викликів та їхнього впливу на подальшу динаміку розвитку ініціативи набуває особливої значущості, оскільки дозволяє

оцінити її перспективи та визначити можливі сценарії еволюції в умовах сучасних міжнародних трансформацій.

1. **Протистояння з США.** Ініціатива спрямована на розширення торговельних маршрутів та забезпечення стабільного експорту китайських товарів, що сприяє економічному зростанню країни. Китай активно розширює свою присутність у різних регіонах світу, інвестуючи в транспортну, енергетичну та цифрову інфраструктуру, що сприяє залежності цих країн від китайських товарів, технологій та фінансових ресурсів.

Ініціатива BRI стала одним з центральних елементів у суперництві між США та Китаєм, оскільки Китай використовує її для розширення свого впливу в регіонах, які традиційно були зоною інтересів США та Європейського Союзу. Це викликає занепокоєння у західних країн, які бачать у цьому загрозу для існуючого балансу сил. Крім того, деякі країни-учасниці стикаються з проблемою "боргової пастки", що змушує їх продавати чи здавати в аренду свої інфраструктурні об'єкти Китаю.

2. **Економічний вплив пандемії на Ініціативу.** Пандемія COVID-19 суттєво вплинула на Ініціативу "Один пояс, один шлях", ускладнивши міжнародні бізнес-контакти та переговори через закриття кордонів Китаю з січня 2020 року. Це призвело до перерозподілу фінансових ресурсів, коли китайські банки стали більше зосереджуватися на внутрішньому кредитуванні, а не на фінансуванні міжнародних проєктів. Внаслідок цього інвестиції в країни BRI скоротилися на 62%, а в країни, які не беруть участі в ініціативі, на 72% [1]. Найбільше постраждали регіони Африки та Близького Сходу, тоді як європейські країни BRI зазнали найменших втрат. Інвестиції залишалися зосередженими переважно на інфраструктурних проєктах, частка яких у загальних капіталовкладеннях зростає.

Китай активно використовував інфраструктуру BRI для підтримки країн-партнерів у боротьбі з пандемією. Через "Шовковий шлях здоров'я" постачалися великі обсяги медичних матеріалів. У рамках ініціативи також було створено заводи з розливу вакцин у різних регіонах, включаючи Африку, Європу, Латинську Америку, Близький Схід та Азію. Китайські вакцини домінували на ринках Азії та

Південної Америки, хоча більшість поставок здійснювалася на комерційній основі, а не у вигляді гуманітарної допомоги.

3. **Вплив військових конфліктів на Ініціативу.** Україна, розташована на перетині Європи та Азії, має потенціал стати ключовою ланкою Нового Євразійського Сухопутного Коридору [2], який з'єднає Китай із Європою. Завдяки угоді про вільну торгівлю з ЄС, Україна може виступати своєрідними «воротами до Європи» для китайських товарів. Однак геополітичні виклики, зокрема повномасштабне вторгнення Росії, змусили Китай коригувати свої логістичні маршрути, посилюючи використання Транскаспійського коридору. Водночас Пекін продовжує розглядати Україну як перспективного партнера для реалізації інфраструктурних проєктів, що може сприяти відновленню та модернізації української економіки.

Близький Схід є стратегічним регіоном для Китаю через його енергетичну залежність – майже половина китайського імпорту сирої нафти та значна частка природного газу надходять саме звідти [3]. Крім того, регіон відіграє важливу роль у забезпеченні безпеки судноплавства, оскільки більшість морських перевезень між Китаєм та Європою проходять через цей маршрут. Раніше Пекін покладався на США у питаннях регіональної безпеки, однак скорочення американської присутності змушує Китай поступово переосмислювати свою роль і, ймовірно, брати активнішу участь у забезпеченні стабільності на Близькому Сході. Це може призвести до посилення китайського впливу у регіоні та розширення його економічних і політичних ініціатив.

Ініціатива «Один пояс, один шлях» залишається ключовим інструментом геоекономічного впливу Китаю, однак її реалізація стикається з дедалі більшими викликами. Глобальна геополітична напруженість, економічні наслідки пандемії COVID-19 та військові конфлікти змушують Китай адаптувати свої стратегії та переглядати маршрути економічної взаємодії. Водночас Пекін поступово змушений брати активнішу участь у питаннях безпеки в регіонах своєї економічної експансії, що змінює традиційну політику невтручання. Загалом, подальший розвиток BRI буде залежати від здатності Китаю адаптуватися до сучасних

міжнародних трансформацій, балансуючи між економічними інтересами, політичною стабільністю та необхідністю зміцнення регіональної безпеки.

*Список використаних джерел: 1. China Global Investment Tracker. American Enterprise Institute. URL: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/> (дата звернення: 31.01.2025); 2. Mendez A., Forcadell F., Horiachko K. Russia–Ukraine crisis: China’s Belt Road Initiative at the crossroads. *Asian Business & Management*. 2022. Т. 21. С. 488 – 496; 3. Watanabe L. *The Middle East and China’s Belt and Road Initiative. CSS Analyses in Security Policy*. 2019. Т. 254.*

УДК 656.6

Кракотець А. І.

СУЧАСНИЙ СТАН МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ КАНАДИ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Науковий керівник к.е.н., доцент Макачук К. О.

Морський транспорт відіграє ключову роль в економіці Канади, забезпечуючи життєво важливі міжнародні шляхи доставки та підтримуючи світову торговельну мережу. Виняткове географічне положення держави, що має вихід до Атлантичного, Тихого та Північного Льодовитого океанів, формує особливо вигідні умови для розбудови морської транспортної галузі [1].

Морська транспортна система держави включає більше 560 портових об'єктів, 880 риболовецьких причалів і 125 рекреаційних гаваней. Їхній сукупний внесок до валового внутрішнього продукту Канади становить 1,9 мільярда доларів. Портова адміністрація Канади здійснює управління 17 портами від імені центральної влади, тоді як 34 портові об'єкти перебувають під керівництвом Міністерства транспорту [2].

Близько половини (47%) міжнародного товарообігу Канади поза межами США здійснюється морським шляхом. За 2019 рік морськими суднами було транспортовано товарів загальною вартістю понад 206,4 мільярда доларів США. Найпотужніший порт країни Ванкувер опрацьовує основну частку вантажів, це

144,2 мільйони тонн у 2019 році, друге місце посідає порт Монреалю - 40,6 млн тонн (див. табл. 1) [2].

Під час пандемії COVID-19 у 2020 році спостерігалось загальне зниження вантажообігу в усіх портах країни. Проте починаючи з 2021 року відбувається поступове відновлення та нарощування обсягів вантажоперевезень. Особливо стабільне зростання демонструють порти західного узбережжя, а саме Ванкувер та Принц Руперт, що пояснюється активною торгівлею з країнами Азії [1].

Таблиця 1

Товарообіг найбільших портів Канади у 2019-2022 рр., млн тонн

Порт	2019	2020	2021	2022
Ванкувер	144,2	145,5	146,7	148,8
Монреаль	40,6	35,1	37,5	38,9
Принц Руперт	29,9	32,4	33,2	34,1
Квебек	28,9	27,0	28,5	29,2
Сент-Джон	25,4	23,8	24,9	25,5
Галіфакс	14,1	13,5	14,3	14,8
Гамільтон-Онтаріо	10,5	9,8	10,2	10,6
Тандер-Бей	9,3	8,7	9,1	9,4
Сет-Айлс	8,9	8,4	8,8	9,1
Наналмо	5,7	5,3	5,6	5,8

Джерело: складено автором за матеріалом [1]

Структура морської торгівлі Канади характеризується значним переважанням наливних вантажів у експортних операціях. Сукупна частка зернових культур та вугілля сягає 60% загального експортного вантажопотоку через морські порти країни. Суттєвими складовими експорту також виступають продукція лісової промисловості та корисні копалини. На контейнерні перевезення припадає чверть експортного вантажообігу. В імпортній структурі домінуючу позицію займають контейнерні вантажі з часткою близько 40%, а також значні обсяги припадають на автотранспортні засоби, запчастини та широкий спектр споживчих товарів азійського виробництва [3].

У таблиці 2 представимо обсяги морських вантажоперевезень Канади у 2019-2023 рр. Суттєві коливання в обсягах морських перевезень відбувались протягом 2019-2023 років. У 2019 році загальний вантажообіг становив 401,2 млн тонн, що

було історичним максимумом до пандемії COVID-19. Криза 2020 року призвела до значного падіння показників до 389,5 млн тонн (-2,9%) [3].

Період 2021-2023 років характеризується поступовим відновленням галузі. Зростання експортних перевезень з 224,8 до 252,4 млн тонн було зумовлене підвищенням попиту на канадську сировину та сільськогосподарську продукцію на світових ринках. Імпортні перевезення демонструють більш помірне зростання з 164,7 до 183,2 млн тонн, що пов'язано з переорієнтацією глобальних логістичних ланцюгів [3].

Таблиця 2

Обсяги морських вантажоперевезень Канади у 2019-2023 рр., млн тонн

Значення	2019	2020	2021	2022	2023
Вантажообіг	401,2	389,5	412,3	428,7	435,6
Експортні перевезення	232,7	224,8	238,5	246,2	252,4
Імпортні перевезення	168,5	164,7	173,8	182,5	183,2

Джерело: складено автором за матеріалом [4, 5, 3]

Головними торговельними партнерами Канади з морської торгівлі є Китай, який формує третину всього вантажообігу, Сполучені Штати з часткою 25% та європейські країни, що забезпечують п'яту частину морського вантажопотоку [3].

Морський транспорт є стратегічно важливою галуззю для економіки Канади. Незважаючи на тимчасовий спад під час пандемії COVID-19, галузь демонструє стійке відновлення та зростання, особливо у період 2021-2023 років. Географічне положення країни з виходом до трьох океанів, розвинена портова інфраструктура та диверсифікована структура вантажоперевезень забезпечують Канаді міцні позиції у світовій морській торгівлі. Особливу роль відіграють порти західного узбережжя, зокрема Ванкувер, які є ключовими хабами в торгівлі з азійськими країнами, насамперед з Китаєм. Стабільне зростання як експортних, так і імпортних операцій свідчить про ефективну інтеграцію Канади у глобальні логістичні ланцюги та її важливу роль у міжнародній морській торгівлі.

Список використаних джерел: 1. Government of Canada. Homepage URL: <https://www.canada.ca/en.html>; 2. Marine Transport Sector Profile URL: <https://www.unifor.org/resources/our-resources/marine-transport-sector-profile>; 3. Statistics Canada.

Latest Indicators: Marine Transportation URL: <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/240509/dq240509a-eng.htm>; 4. Transport Canada. Marine Transportation URL: <https://tc.canada.ca/en/marine-transportation>; 5. Statistics Canada. Homepage URL: <https://www.statcan.gc.ca/en/start>.

УДК 658.78: 330.356

Maiboroda O. Y., Vyaliy I. S.

FEATURES OF LOGISTICS ACTIVITIES OF THE USA

V. N. Karazin Kharkiv National University

Managing global logistics networks poses considerable challenges for companies. Often regarded as the foundation and key driver of the global economy, international logistics is subject to constant evaluation and pressure. At its core, managing these networks involves crafting and implementing global value creation systems that address customer needs by efficiently coordinating the movement of goods, information, and finances. This spans the entire supply chain, from sourcing raw materials to delivering the final product, with the ultimate aim of maximizing customer satisfaction. Increasing risks and fluctuations within these networks demand that logistics managers develop creative solutions to tackle emerging and complex issues. Given its critical role, logistics has become a pivotal sector and a major employer in numerous regions and nations. To navigate these challenges, the industry often leverages advanced technologies and integrates them into innovative strategies to better meet customer expectations. In the context of global logistics, the sector frequently leads the way in adopting cutting-edge technologies such as blockchain, machine learning, digital twins for supply chains, and others.

In recent years, extensive research has analyzed the economic and social factors influencing logistics networks. The range of trends shaping logistics design and planning is broad, with their relevance varying based on the types of products and target demographics. However, four key trends have emerged as particularly influential in shaping the future of international logistics. While not entirely new, these trends are redefining the structure of global logistics networks.

The first trend, digitalization, has been accelerating over the past decade and is poised to transform the management and planning of international logistics systems. Technological progress is expected to lead to significant changes in the coming years. Additionally, sustainability has become a central global concern, strongly influencing the future trajectory of logistics systems. As sustainability garners greater attention worldwide, regulatory frameworks are anticipated to evolve, compelling logistics networks to embed sustainability into their strategies over the next decade [1].

Digitalization and sustainability, as two top tendencies, are increasingly challenging existing approaches to designing international logistics systems. These trends intersect with the longstanding mega-trend of globalization, which has significantly shaped global value networks. While globalization has historically been a key driver of complexity in logistics networks, the current decade has raised questions about its future role, particularly as it interacts with digitalization and sustainability [2]. Further complicating this network of trends is the enduring issue of heightened risks and dynamic changes. These challenges have made the study and development of international logistics networks even more complex. Research has highlighted the increasing turbulence within these networks, a phenomenon that became especially evident during the COVID-19 pandemic.

Figure 1 provides an overview of the primary trends in international logistics networks and their corresponding sub-trends, which are expected to significantly influence the design of future networks. [1, 2].

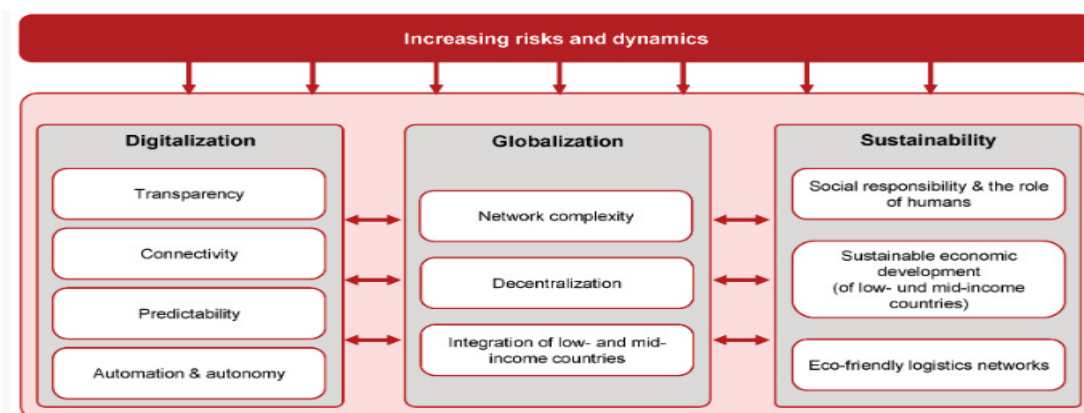


Fig. 1. International logistics risks and dynamics in various areas

Source: [1].

Let's consider in detail examples of cross-border freight transportation between the USA, Canada and Mexico. The volume of transborder freight between the U.S. and its North American trade partners, Canada and Mexico, is summarized as follows:

- Total Transborder Freight: \$138.9 billion was transported across all modes, reflecting a 0.3% increase compared to October 2023.

- Freight Between the U.S. and Canada: The total amounted to \$64.3 billion, a decrease of 2.2% from October 2023.

- Freight Between the U.S. and Mexico: The total reached \$74.6 billion, marking a 2.5% rise compared to October 2023.

- For the past 20 months, Mexico has consistently surpassed Canada in freight value.

Breakdown by Transportation Mode (Fig. 2):

- Trucks: Handled \$88.4 billion in freight, showing a slight increase of 0.1% compared to October 2023.

- Railways: Transported \$16.0 billion, a significant decline of 12.0% from October 2023.

- Vessels: Carried \$9.6 billion, down by 13.6%, with a 25.2% drop in the dollar value of mineral fuels.

- Pipelines: Moved \$8.0 billion, representing a 20.7% decrease, along with a 20.6% reduction in the dollar value of mineral fuels.

- Air Transport: Accounted for \$4.7 billion, down by 3.3% compared to October 2023.

Detroit, Port Huron, and Buffalo rank as the leading truck ports for U.S. freight transportation with Canada, while Laredo, El Paso, and Otay Mesa are the primary truck ports for freight with Mexico. For rail freight connections with Canada, the top ports are Detroit, Port Huron, and International Falls, whereas Laredo, Eagle Pass, and El Paso lead the way for rail connections with Mexico.

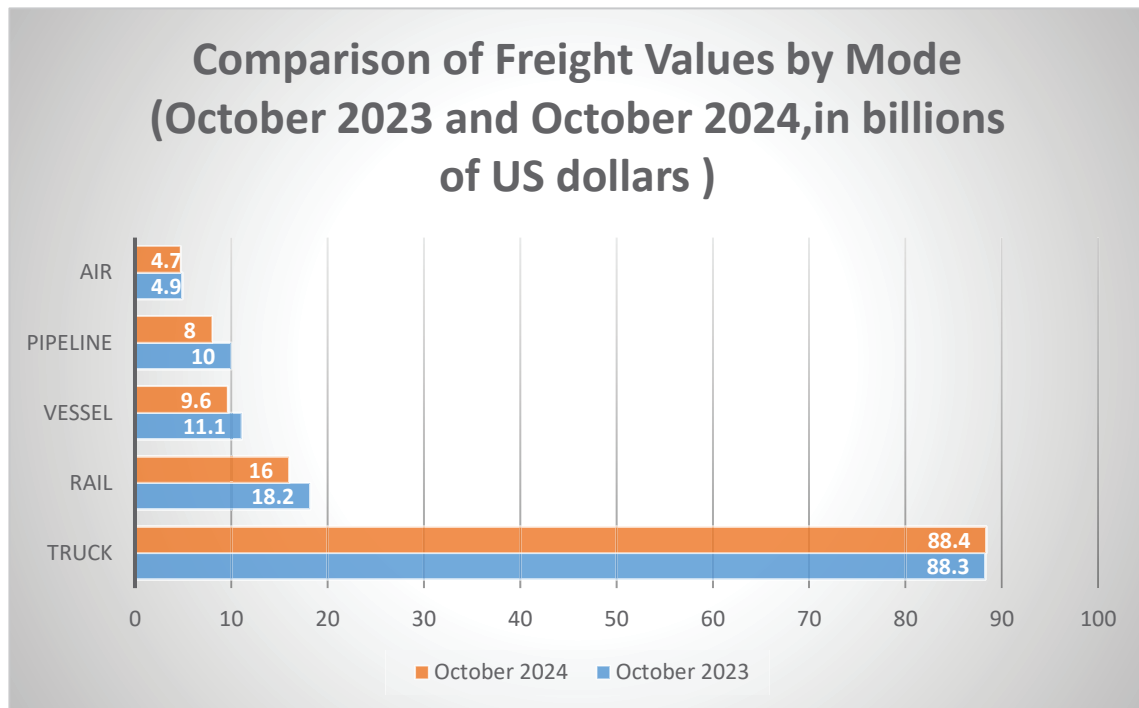


Fig. 2. Comparison of Freight Values by Mode (October 2023 and October 2024)

Source: North American Transborder Freight [4]

In terms of pipeline connections for energy freight between the U.S. and Canada, the key regions are Chicago, Port Huron, and Minneapolis. On the Southern border, El Paso, Hidalgo, and Laredo are the most significant pipeline hubs for energy freight with Mexico.

Regarding water ports, the top connections for U.S. energy freight with Canada include the Port of Boston, Port Arthur, and Portland. On the Southern border, the Port of Houston, Port Arthur, and Texas City are the primary water ports for energy freight [3, 4].

Managing international logistics networks is a complex endeavor that plays a pivotal role in the global economy. These networks require businesses to integrate goods, information, and financial flows efficiently while addressing rising risks and dynamic challenges. Digitalization and sustainability have emerged as key trends shaping logistics, requiring innovative solutions to enhance operations. Additionally, globalization continues to impact logistics design, although its role is evolving due to these newer trends.

Recent transborder freight data underscores the importance of efficient logistics. In October 2024, total transborder freight between the U.S., Canada, and Mexico reached \$138.9 billion, a slight increase from the previous year. Trucks remained the dominant mode of transportation, while other modes like rail, vessels, and pipelines experienced notable declines. Mexico consistently surpassed Canada in freight value over the past 20 months, emphasizing its growing significance in North American trade.

Key transportation hubs like Detroit, Laredo, and Port Huron highlight the regional importance of various modes, including trucks, rail, pipelines, and vessels. Advanced technologies, such as digital supply chain twins and blockchain, are increasingly adopted to optimize operations and address the complexities of global logistics networks. These innovations, combined with a focus on sustainability, are essential for meeting future customer and market demands.

References: 1. Christopher, M.; Holweg, M. *Supply Chain 2.0 Revisited: A Framework for Managing Volatility-Induced Risk in the Supply Chain*. *Int. J. Phys. Distrib. Logist. Manag.* 2017, 47, 2–17. [Electronic resource] URL: <https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/ijpdlm-09-2016-0245/full/html>; 2. Nitsche, B.; Durach, C.F. *Much Discussed, Little Conceptualized: Supply Chain Volatility*. *Int. J. Phys. Distrib. Logist. Manag.* 2018, 48, 866–886. [Electronic resource] URL: <https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/ijpdlm-02-2017-0078/full/html>; 3. *Current State and Future of International Logistics Networks—The Role of Digitalization and Sustainability in a Globalized World*. [Electronic resource] URL: https://www.mdpi.com/2305-6290/7/4/83#fig_body_display_logistics-07-00083-f001; 4. *North American Transborder Freight*. [Electronic resource] URL: <https://www.bts.gov/newsroom/north-american-transborder-freight-rose-03-october-2024-october-2023>.

УДК 339:355.343

Майборода О. Є., Глушкова А. В.

ОСОБЛИВОСТІ МІСЬКОЇ ТРАСПОРТНОЇ СИСТЕМИ ЯПОНІЇ

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна

Транспорт є основою розвитку країни з метою полегшення браку людей, товарів та інформації, сприяючи досягненню оптимального розподілу економічних ресурсів. Тому проблема транспорту, особливо пов'язана з громадським транспортом, стає дуже важливою для життя великих міст, з огляду на це як

масовий, так і індивідуальний громадський транспорт є основою руху громадян для виконання своєї діяльності в економіці, освіті та уряді).

Таким чином, транспорт є важливою частиною цивілізації. У містах транспорт стає елементом, який формує місто, з'єднуючи різні чинники та сектори. Фізичний рух людей і/або товарів можна побачити за ступенем зв'язку в транспорті/рухові через сполучну інфраструктуру, яка називається дорогою.

Крім того, роль транспорту стає все більш важливою відповідно до розвитку економіки та процвітання міста. Якщо управління транспортом здійснюється не ретельно, можуть виникнути проблеми з транспортуванням, такі як затори, труднощі з паркуванням, а також проблеми, пов'язані з порядком руху. Проблеми міського транспорту в основному пов'язані з чотирма факторами, а саме:

1. Людина (дисципліна та обережність у русі);
2. Інфраструктури;
3. Транспортні засоби (особистий транспорт і міський транспорт);
4. План розвитку міста.

Ці чотири фактори тісно пов'язані один з одним.

Важливість транспорту для людей зумовлена різними факторами, зокрема географічним положенням країни. Наприклад, Японія - держава-архіпелаг у Східній Азії, розташована в західній частині Тихого океану, на сході Японського моря, і є сусідами з Китайською Народною Республікою (КНР), Кореєю. Найпівнічніші острови знаходяться в Охотському морі, а найпівденніша область - це група невеликих островів у Східно-Китайському морі, саме на півдні Окінави, яка є сусідами з Тайванем.

Японія має дуже малу чисельність населення, якщо порівнювати з населенням Індонезії. Проте японці є більш просунутими порівняно з індонезійцями, наприклад, у транспорті. Транспорт в Японії можна вважати найбільш комфортним, безпечним, сучасним, пунктуальним і добре організованим у всьому світі.

Між поведінкою людей і транспортом існує дуже тісний зв'язок. Деякі факти фізичного середовища, такі як розташування простору та фізичний стан,

безпосередньо впливають на поведінку людей. Циркуляція та рух є фактором фізичного середовища, який впливає на поведінку людей. Цей фактор включає людей, товари та об'єкти, що використовуються для руху автомобілів, поїздів, шосе та залізниць, а також їх регулюючі форми, такі як коридор, портал, турнікет і відкритий простір. Зазначається, що транспортна система Японії визнана найкращою у світі, і це дуже сприяє її економіці. Чудовий транспорт також є інструментом для залучення якомога більшої кількості іноземних туристів відвідати Країну Сакури.

Японія має 1 152 207 км шосе, включаючи сільські дороги, місцеві дороги та платні дороги, які з'єднують головні міста Хонсю, Сікоку та Кюсю. Деякі з головних міст Японії, такі як Токіо, Фукуока, Осака, Саппоро, Сендай, Кобе, Кіото, Нагоя та Йокогама, мають систему метро. Крім того, шосе в Японії досягає 1 152 207 кілометрів (Land Transportation System в Японії). Таким чином, окрім поїзда, ще одним видом транспорту, який використовується багатьма людьми в Японії, є автобус, який має найвищу якість.

Так само, як наземний транспорт, повітряний транспорт в Японії також важливий для підтримки різноманітної діяльності її громадян. Японський міжнародний аеропорт є в'їздом до країни для іноземних туристів. Сьогодні аеропорт стає інструментом для внутрішнього світла. Тим не менше, якщо хтось хоче використовувати інші шляхи, він або вона може скористатися поромом, який також є основним транспортом між островами в Японії. Для того, щоб з'єднати острів з іншим островом у Японії, особливо з чотирма найбільшими островами (Хоккайдо, Хонсю, Сікоку та Кюсю), доступні кораблі як засіб переправи. Однак на емпіричному рівні це не означає, що успішна транспортна система в Японії не супроводжується жодними проблемами. Транспортні проблеми виникають разом із розвитком самого транспорту. Через високу частоту поїздок залізницею в Японії потенціал збільшення кількості аварій буде високим також.

Крім того, шум, забруднення повітря та інші погані речі стають проблемою для Японії. Місця у великих японських містах, де багато поїздів курсують до

пізньої ночі, потребують відмінного управління залізничним транспортом, оскільки це дуже ризиковано.

Громадський транспорт в Японії відомий як найкраща транспортна система в світі завдяки своїй пунктуальності, безпеці та комфорту. Майже всі японці вважають за краще користуватися громадським транспортом, ніж керувати власним автомобілем, таким чином автоматично уникаючи натовпів транспортних засобів на вулицях і довгих заторів. Транспорт в Японії дуже відомий завдяки своїй пунктуальності, відмінному та відповідальному обслуговуванню, а також екологічності, тому багато людей в Японії вибирають громадський транспорт, а не приватні транспортні засоби. Ця країна сакури відома як країна з дуже зручною, складною, безпечною та добре організованою транспортною системою. Як і в інших країнах, в Японії є наземний, морський і повітряний транспорт, але основою японської транспортної системи є поїзд.

В більшості дослідженнях присвячених питанню розвитку японського транспорту, зазначається, що перевезення в Японії здебільшого здійснюються державним підприємством JapanRailway (JR), але є також JR Bus, JR Train та інші. Хоча інші компанії також обслуговують перевезення в Японії, але JR все ще є гігантом у Японія.

Японія - це країна з сучасною, зручною, безпечною, пунктуальною та добре організованою транспортною системою. Транспорт у Японії славиться своєю пунктуальністю, відмінним обслуговуванням і відповідальністю, тому багато громадян Японії віддають перевагу громадському транспорту, а не приватному транспорту. Транспорт в Японії такий же, як і в інших країнах. Розрізняють наземний, морський і повітряний транспорт. На суші є залізничний транспорт, який є чудовим і стає основним транспортом у Японії. Окрім поїзда, є також метро. Щоб з'єднати острови в Японії, особливо чотири найбільші острови, існують поромні засіб переправи. Крім того, Японія надає комплексні міжнародні легкі послуги через дві основні авіакомпанії, а саме JapanAirlines і All Nippon Airways, а також іноземні авіакомпанії на базі операторів, які працюють навколо світу.

Список використаних джерел: 1. Geradi Yudhistira, Muhammad Iqbal Firdaus, Lira Agushinta. *TRANSPORTATION SYSTEM IN JAPAN: A LITERATURE STUDY* [Electronic Resource]. URL: https://www.researchgate.net/publication/318555942_TRANSPORTATION_SYSTEM_IN_JAPAN_A_LITERATURE_STUDY; 2. Роль Японії у сучасному світі: збірник наукових праць. За заг. ред. канд. іст. наук., доц. В. О. Шведа. К.: Державна установа «Інститут всесвітньої історії НАН України», 2022. 240 с.; 3. Adam S. *Japan's Distraction by Regional Economic Integration*. Peterson Institute for International Economics. 2002. Vol. 4. № 1. P. 1-3. [Electronic Resource]. URL: <https://www.piie.com/commentary/speeches-papers/japans-distraction-regional-economicintegration>; 5. Rodrigue, J. 2004. *The Geography of Transport System*, e-book, chapter 1 [Electronic Resource]. URL: www.people.hofstra.edu/geot/.

УДК 658.78

Мітєв М. О.

ОСОБЛИВОСТІ УПРАВЛІННЯ СКЛАДСЬКОЮ ЛОГІСТИКОЮ В МІЖНАРОДНИХ FASHION-МЕРЕЖАХ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Науковий керівник: к.е.н., доцент Непрядкіна Наталія Василівна

Управління складською логістикою є ключовою складовою ефективного функціонування міжнародних fashion-мереж, особливо в умовах мінливості трендів, сезонності колекцій та широкого вибору продукції. За визначенням складська логістика – це вид логістики, що керує комплексом взаємопов'язаних операцій, які забезпечують рух матеріальних і супутніх потоків в процесі приймання, розміщення, зберігання, обліку товарів і організації продажу споживачам при мінімальних витратах на організацію складського господарства, розрахунок оптимальної кількості складів та місця їх розташування [1, с.9].

Логістика в індустрії моди динамічно розвивається протягом багатьох років. Виробники одягу регулярно змінюють колекції, що, безсумнівно, тішить споживачів. Це дає компаніям змогу адаптуватися до динамічного ринку моди. Раніше у оффлайн- та онлайн-магазинах можна було побачити 2–4 колекції на рік, нині їх кількість зросла до 6–8. Крім того, різноманіття кольорів, розмірів і моделей потребує подальшого розширення складських площ. Ризик помилок при відправленні клієнтам збільшується з ростом кількості замовлень, а швидка і точна обробка замовлень в індустрії моди є одним із ключових чинників успіху.

Динаміка змін у модній індустрії висуває особливі вимоги до логістичної системи. Етапи ланцюга постачання моди взаємопов'язані, і ефективність кожного з них впливає на загальну результативність ланцюга постачання. Ефективна координація та комунікація між зацікавленими сторонами на кожному етапі є ключовими для успішної доставки модних продуктів кінцевому споживачу. Саме тому розглянемо основні етапи ланцюга постачання в модній індустрії, які забезпечують ефективність бізнес-процесів. До них належать: дизайн та розробка, пошук сировини, виробництво, логістика та транспортування, зберігання та розподіл, продажі та роздрібна торгівля, обробка повернень [2]. Кожен із цих елементів впливає на досвід клієнта, який визначає, чи скористається він послугами компанії знову, чи звернеться до конкурентів.

Ефективні рішення для складування в модній індустрії залежать, зокрема, від правильно визначених цілей складського об'єкта, його розташування, а також оптимального управління простором, включно зі складськими зонами, операційними майданчиками та офісними приміщеннями. Оптимальне складування в індустрії моди поєднує функціонал інвентаризаційного, перевантажувального та дистрибуційного складу. Тому важливими є площа об'єкта, можливість її розширення, ефективне використання простору та його зонування. Крім того, слід планувати потік товарів із врахуванням повернень, контролю якості та додаткових послуг.

Останні досягнення в області штучного інтелекту призводять до появи "розумних складів", які є не тільки автоматизованими, але й здатні покращувати процеси ухвалення рішень. Технологія радіочастотної ідентифікації у поєднанні зі штучним інтелектом може надати модним брендам майже ідеальне реальне уявлення про рівень запасів на різних локаціях по всьому світу, усуваючи здогадки та зменшуючи перевиробництво. Інші перспективні технології включають використання роботів і дронів для таких завдань, як вибір замовлень і транспортування товарів, а також окуляри або гарнітури доповненої реальності для допомоги працівникам під час перевірки запасів. Блокчейн та датчики Інтернету речей можуть дозволити відстежувати викиди та відходи в межах ланцюга

постачання. [3] Інвестиції в автоматизацію складів, за даними звіту 2023 року консалтингової компанії Scala, [4] значно зростуть протягом наступних п'яти років. Майже чверть респондентів, включаючи модних ритейлерів і виробників, планують інвестувати понад 20 мільйонів фунтів стерлінгів "у найближчому майбутньому". До 2026 року, за прогнозами консалтингової компанії Gartner, 75% великих підприємств у світі впровадять певну форму "розумних роботів" у свої операції складування. [5]

"Йдеться про підняття операцій на новий рівень шляхом значно глибшої обробки даних," пояснює Саймон Фінч, директор ланцюга постачання Harrods. "Не потрібно робити це самостійно; системи роблять це за вас. Це той стрибок, який ми зараз можемо здійснити," додає він. Harrods планує інвестувати у три ключові напрямки, щоб покращити свої склади: Збільшення потужностей шляхом заміни ручних стелажів на автоматизовані, використання робототехніки для гнучкості під час пікових періодів, щоб зменшити залежність від додаткового найму, використання AI для підвищення рівня автоматизації. [3]

Один із головних викликів складської логістики в міжнародних fashion-мережах у майбутньому – це зростаюча складність управління глобальними ланцюгами постачання через геополітичну нестабільність, зміни в торговельних угодах і локальні регуляції. Крім того, підвищені очікування споживачів щодо швидкості доставки та персоналізованого підходу вимагають додаткових інвестицій у технології, які забезпечать максимальну ефективність. Іншим викликом є інтеграція "зелених" практик у складську логістику, включаючи зменшення викидів та впровадження сталих рішень для зберігання й транспортування товарів. Мережі повинні будуть пристосуватися до частіших повернень, спричинених зростанням e-commerce, що може суттєво збільшити витрати. Важливим стане також вирішення проблеми залежності від ручної праці, яка стає менш доступною через демографічні зміни, та підвищення безпеки даних в умовах цифровізації. Водночас компанії зіштовхнуться з необхідністю оптимізації витрат на автоматизацію, щоб забезпечити повернення інвестицій у робототехніку, штучний інтелект і інші інновації. Збалансувати всі ці аспекти, не

жертвуючи якістю обслуговування споживачів, стане ключовим завданням для галузі.

Складська логістика в міжнародних fashion-мережах є критично важливою ланкою успішного функціонування підприємств. Динамічний розвиток індустрії моди вимагає постійної адаптації логістичних систем до змінних ринкових умов, зокрема збільшення кількості колекцій та урізноманітнення асортименту. Ключовими трендами галузі стають діджиталізація та автоматизація складських процесів, впровадження штучного інтелекту, роботизація та використання інноваційних технологій. Перспективними напрямками є створення "розумних складів" з використанням радіочастотної ідентифікації, блокчейн-технологій та датчиків Інтернету речей. Очікується значне зростання інвестицій у складську автоматизацію, про що свідчать прогнози консалтингових компаній Scala та Gartner. Основними викликами галузі є геополітична нестабільність, підвищені споживацькі очікування, необхідність інтеграції "зелених" практик та оптимізації витрат. Успішні fashion-мережі мають збалансувати технологічні інновації, ефективність логістичних процесів та якість обслуговування клієнтів. Подальший розвиток складської логістики залежатиме від здатності компаній швидко адаптуватися до технологічних змін та споживацьких тенденцій.

Список використаних джерел: 1. Складська логістика: навчальний посібник / За редакцією В. Є. Марчук, М. Ю. Григорак, О. М. Гармаш, О. В. Овдієнко. Київ: ОЛДІ-ПЛЮС, 2020. 256 с.; 2. Oleksandra Baukh, *Ultimate Guide to Fashion Supply Chain*. URL: <https://techpacker.com/blog/design/ultimate-guide-to-fashion-supply-chain/>; 3. Emily Seares, *Inside fashion's 'smart' warehouses*. *Vogue Business*, October 16, 2023. URL: <https://www.voguebusiness.com/technology/inside-fashion-smart-warehouses>; 4. Scala, *The rise of robotics and automation in the supply chain*. April 2023. URL: https://www.scalagroup.co.uk/wp-content/uploads/2023/04/The-rise-of-robotics-and-automation-report-design_FINAL.pdf; 5. Gartner *Predicts 25% of Supply Chain Decisions Will Be Made Across Intelligent Edge Ecosystems Through 2025*: press release. Stamford, January 19, 2022. URL: <https://www.gartner.com/en/newsroom/press-releases/2022-01-19-gartner-predicts-25-percent-of-supply-chain-decisions-will-be-made-across-intelligent-edge-ecosystems-through-2025>.

PROSPECTIVE DIRECTIONS OF DEVELOPMENT OF INTERNET TECHNOLOGIES IN INTERNATIONAL LOGISTICS ACTIVITIES

V. N. Karazin Kharkiv National University

The modern world cannot be imagined without globalization and intensification of international economic relations, in which logistics plays an important role. Internet of Things (IoT) technologies offer innovative solutions for increasing the efficiency and transparency of logistics processes.

The Internet of Things is a progressive technology that is characterized by rapid development and opens up great opportunities for economic and social development. In general, the Internet of Things can be defined as a technology that allows physical objects to be connected to the Internet and interact between them to autonomously perform such functions as collecting, processing, analyzing information, recognizing and responding to specific conditions, sending commands, etc. [1].

The data highlights the importance of IoT technologies in today's business and their impact on transport and logistics services, providing significant benefits that stimulate their widespread adoption and integration in various fields of activity.

When analyzing the costs of the Internet of Things by various types of activities and industries, it is clear that the transport logistics sector stands out as one of the leaders in the volume of investments in IoT, in particular in forecasting [2].

Outside the transport and logistics sector, the most significant costs are expected in the field of discrete production and utility services [3]. However, the rate of growth of costs is expected to be the highest in the field of utilities, consumer goods and retail trade. For a better idea, we will provide this information in Figure 1.

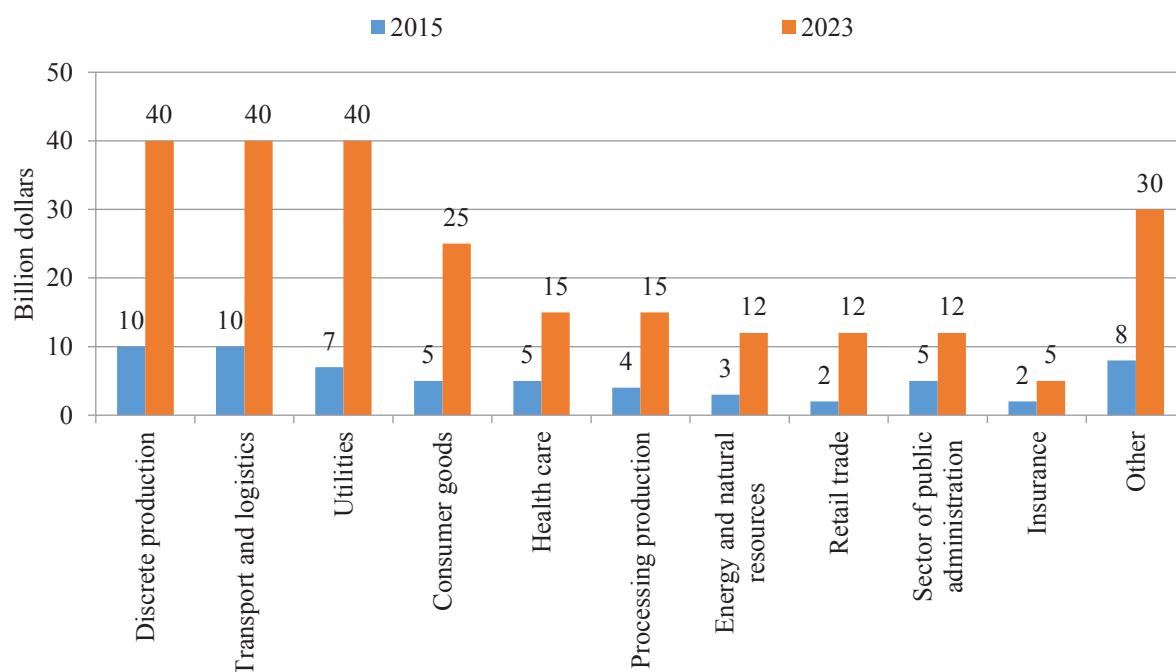


Fig. 1. Dynamics of spending on IoT by industries, sectors and markets, billion dollars.

Source: compiled by the authors based on the materials [3]

Prospects for the development of Internet technologies in international logistics are determined by the need to optimize logistics processes, increase their efficiency and meet modern safety and environmental requirements. The deployment of intelligent transport systems, which are based on the use of Internet technologies, will allow comprehensive monitoring of the movement of goods, analyze data flows in real time and automate the management of logistics chains.

One of the promising directions for the further development of Internet technologies in international logistics activities is the implementation of innovative solutions to optimize the supply chain. This includes using the Internet of Things (IoT) to track and monitor shipments in real-time, allowing businesses to more effectively manage and control supply processes.

The application of Internet of Things technologies can significantly increase transparency and control over the movement of goods, as well as ensure continuous communication between all participants in the logistics chain. This, in turn, will

contribute to reducing losses and increasing the efficiency of the use of vehicles.

An important direction is the development of electronic commerce in the field of logistics. This means the development of online platforms where companies can order, pay and track cargo online, which simplifies the process of exchanging goods and services between different market players.

Big data and data analytics play a key role in improving decision-making in logistics, enabling in-depth analysis of the efficiency of logistics operations and identifying potential areas for improvement. The use of artificial intelligence and machine learning will allow the automation of complex logistics tasks, such as route planning and inventory management, thereby reducing the human factor and increasing the accuracy of work.

Another important aspect is the development of virtual reality (VR) and augmented reality (AR) for training personnel, visualizing warehouse spaces and planning optimal routes.

The development of blockchain technologies in international logistics can provide a new level of security and transparency in document management, as well as significantly reduce the risks and costs associated with counterfeit products, fraud or disruptions in supply chains.

Adaptation to climate change and the desire to reduce the carbon footprint stimulate the development and implementation of ecological transport solutions, in particular, electric cars and autonomous vehicles that are able to function effectively in international logistics networks [4].

Trends and orientations in the development of logistics at a specific stage of time arise under the influence of both world trends and the influence of social, economic and political conditions that determine the needs of society and the requirements for logistics service systems. As a result, a certain system of concepts, theories, research methods, fundamental principles and standards is created, according to which logistic support of economic needs is carried out, thereby forming a certain paradigm of logistics.

In our opinion, the logistics paradigm is developed under the influence of global socio-economic trends, market trends and factors that determine the economic situation in a separate macro-region. The review of scientific intelligence in this field allowed us

to determine the existence of the traditional, information technology, marketing, and integrative paradigms of logistics prevailing today.

Table 1

Prospective directions and forecasts of the development of Internet technologies in international logistics activities

Direction of development	Main forecasts
Internet of things	The number of connected things in logistics may reach 25 billion by 2025.
Artificial Intelligence	By 2030, 50% of companies in the logistics sector will use artificial intelligence to plan routes and solve efficiency problems.
Blockchain	By 2025, 50% of logistics companies are expected to implement blockchain to improve security, authentication and tracking of goods in the supply chain.
Big Data	The logistics analytics market will reach \$8.5 billion in 2025.
Virtual and augmented reality	By 2025, 35% of logistics companies plan to use virtual and augmented reality technologies to improve training and navigation efficiency

Source: [4]

Paradigms of logistics outline the key directions and principles used in the organization of logistics processes. The traditional, or analytical, paradigm is based on the classical understanding of logistics, where the main focus is on the physical movement and storage of goods. Here the emphasis is on ensuring the efficiency of production processes, transportation and storage. The analytical paradigm is considered as a starting point in the development of logistics, where the main object is the management of material flows. In light of the growth of global trends, the role of the information technology paradigm is becoming more important, offering automation and computerization of logistics processes. This allows you to optimize work, increase the efficiency and safety of transportation.

The marketing paradigm, or value logistics, focuses on creating added value for all participants in the logistics chain, taking into account market needs and an individual

approach to customers. This approach emphasizes the importance of not only the physical movement of goods, but also the optimization of processes, information management and improving the quality of service.

The systems approach in logistics emphasizes the importance of a comprehensive understanding of logistics processes within the framework of the overall system, including the analysis of customer needs, supply resources, transport and information for strategic planning and management of the logistics system as a whole. Therefore, the choice of a specific logistics paradigm depends on global trends, the specifics of management in the macro-region, and the strategic goals of the company, adaptation to which requires flexibility, innovation, and future orientation from logistics systems.

References: 1. M. Attaran. *Digital technology enablers and their implications for supply chain management*. Supply Chain Forum, Taylor and Francis Ltd. (2020), [Electronic resource] URL: [10.1080/16258312.2020.1751568](https://doi.org/10.1080/16258312.2020.1751568); 2. O.Maiboroda, L.Bezuhla, A.Gukaliuk, V. Shymanska, T. Momont, T. Ilchenko. *Assessment of Perspective Development of Transport and Logistics Systems at Macro and Micro Level under the Conditions of Industry 4.0 Integration*. International journal of computer science and network security, VOL.21 No.3, March 2021 pp. 235-244 [Electronic resource] URL: http://paper.ijcsns.org/07_book/202103/20210332.pdf; 3. *Spending on Internet of Things worldwide (in billion U.S. dollars)*. Statista. [Electronic resource] URL: <https://www.statista.com/statistics/666864/iot-spending-by-vertical-worldwide/>; 4. Jun B. *Make way for the internet of things*. RSA conference '14, San Francisco, 24–28 Feb 2014. [Electronic resource] URL: http://www.rsaconference.com/writable/presentations/file_upload/tech-r02-internet-of-things-v2.pdf/

УДК 656.078.12

Maiboroda O. Y., Shults S. I.

FEATURES OF THE ORGANIZATION OF MULTIMODAL TRANSPORTATION

V. N. Karazin Kharkiv National University

Multimodal transportation ensures the organization of the movement of material flows around the world. In connection with the great importance of exports for all economies of the world and the need to increase freight traffic on the scale of international transport corridors, the importance of effective organization of cargo transportation in international traffic becomes one of the most important issues, both for individual states and for every enterprise. Almost any transportation is multimodal. The presence in the

delivery chain of the second, and maybe even the third, mode of transport is explained by the development of transport systems and the level of branching of transport networks, as well as their geographical location, accessibility to waterways, roads and railways, the presence of airports, as well as transport facilities -logistics infrastructure. The main task in this is the goal of transportation with the lowest costs, to the designated place, at the right time and in the right quality.

World experience regarding the operation of the transportation system shows that the methods of multimodal transportation are the process of uniting participants during cargo delivery and cost minimization [1].

Regarding the scientific basis of the emergence of the definition of "multimodal transportation", the idea of multiplying transportation by various modes of transport and increasing cargo units took place in the USA. It was in America in 1957 that the first container ship "Gateway City" began to operate, which specialized in the transportation of goods in containers, while minimizing costs for the delivery of goods from the manufacturer to the consumer [1, 2].

When interpreting the definition of "multimodal transportation", the patterns and theoretical principles in some works of scientists are explained as mixed or combined transportation. With integration, in particular European integration, this concept became commonly used in the research of scientists. Based on the activities of foreign economic practices, we can say that multimodal transportation is such transportation in which several types of transport are used, under one contract, with one carrier and at a certain rate. Under these conditions of transportation, more than a third of foreign economic transactions in the world are performed.

In literary sources, there are many explanations of the definition of "multimodal transportation", but the approach of expression is different in all of them.

According to the above, we can highlight our statement that multimodal transportation is such transportation that takes place in the middle of the country or outside its borders, is delivered under the terms of one transport document, by several types of transport and takes place with the help of a logistics and transport operator who takes responsibility when delivering goods "from door to door".

It is the presence of the operator that provides that difference from all other variations of transportation. After all, the operator is responsible for the risks that may arise during the delivery of the cargo, regardless of how many modes of transport were used and under the terms of a single transport contract.

Meaning of MP - covers two definitions: combined and international transportation. In a practical sense, they are used as component values and yet have some differences [3].

Combined transportation is such transportation in which the goods are delivered by several modes of transport, but the cargo unit changes depending on overloading.

Intermodal transportation is transportation, the condition of which is the transportation of cargo from the consignor to the consignee in one cargo unit, with the help of 2 or more vehicles. Based on the studied material, we can compare the characteristics of the definitions of combined and intermodal transportation in the table 1.

Table 1.

Comparison of characteristics of definitions of combined and intermodal transportation

Combined transportation	Intermodal transportation
Two and more than two modes of transport	Two and more than two modes of transport
Without a single logistics operator of the transportation process	The presence of a logistics operator in the transportation process
Several documents for transporting goods	Availability of one transport contract
There is no single tariff rate for chartering	Has one tariff rate of chartering
Sequence of participants' actions	A central sequential scheme of participants' actions
Not significant obligations regarding guarantees of product preservation	High guarantees of cargo safety
Conclusion: not a high percentage of cargo receipt in the required quality, quantity, at the appointed time and place, at the negotiated price, for a certain consumer and the provision of high-quality logistics services	Conclusion: a high percentage of cargo arrival in the required quality, quantity, at the appointed time and place, at the negotiated price, for a certain consumer and the provision of high-quality logistics services

Source: compiled by the author based on the materials [4]

Regardless of whether the transportation is combined or intermodal, the key point is the choice of modes of transport by which the goods will be delivered.

The type of transport is the result of a decision when choosing a certain type of means of transportation, infrastructure and operation, which includes air, rail, road, water, and pipeline. Each type of transport has its advantages and disadvantages, the choice of which type to choose will depend on the route, speed, cost and capabilities.

The main advantages of multimodal transportation include:

- finding the most profitable cargo delivery route;
- full control and monitoring of cargo movement;
- the use of such terminals as railway and sea and their technical capabilities;
- availability of one person responsible for the delivery of goods;
- priority of cargo delivery as soon as possible;
- guarantees of cargo safety to the customer;
- accelerated pace of customs and other operations
- quick reaction to the modernization of the world market of freight transportation;
- growing competition in comparison with another choice (alternative) type of transportation regarding the price of transportation;
- encouraging "healthy" competitiveness with the help of such factors as price and storage time, significant discounts, reduction of fines, etc. [5];

All the above-mentioned advantages of the multimodal system contribute to the socio-economic development of individual regions and the country as a whole and have a significant contribution to the world trade of goods and services.

But, no system exists without drawbacks, therefore multimodal transportation has such negative aspects as:

- any options for the transportation of goods are subject to certain risks, even if sometimes not significant;
- damage or loss of cargo due to overloading;
- dependence on working with intermediaries whose work depends on the quality and speed of product delivery;
- complex and extensive logistics of product delivery makes transportation expensive;

- the presence of several members of the freight transport for which a formed package of accompanying documents is required [5];

Despite the above-mentioned disadvantages and taking into account the advantages of multimodal transportation, we would like to note that today there is no better solution than the organization of such a system of transportation of goods, because with the help of this system, cargo can reach the most remote delivery points and via intercontinental delivery routes.

The main reason for the emergence and spread of multimodal transportation was the growth of industrial relations in the economy. This increased the number of shipments and the geography of cargo flow in general. As a result, in places where there is no direct connection, one mode of transport began to attract another, that is, the goods began to be transported by one and then another mode of transport to the destination.

References: 1. Kengpol A., Tuammee S., Tuominen M. *The development of a framework for route selection in multimodal transportation. The Intern. Journal of Logistics Management*, 2014, vol. 25, issues 3, pp. 582 – 588; 2. Robincon, W. I. *A Theory of Global Capitalism: Production, Class and State in a Transnational Word* /W. I. Robinson. – Baltimore and London: The John Hopkins Uniswersit Press, 2004. – 15 p.; 3. O. Maiboroda, L. Bezuhla, A. Gukaliuk, V. Shymanska, T. Momont, T. Ilchenko. *Assessment of Perspective Development of Transport and Logistics Systems at Macro and Micro Level under the Conditions of Industry 4.0 Integration. International journal of computer science and network security*, VOL.21 No.3, March 2021 pp. 235-244 [Electronic resource] URL: http://paper.ijcsns.org/07_book/202103/20210332.pdf; 4. Makarenko M. V., Slobodian O. A., Makarenko M. IN. *The essence of transport infrastructure and its place in market relations // Collection of scientific works. "Economics and Management" series. 2012. Issue 21-22, Ch. 1. p. 7-10*; 5. *Multimodal Transportation: What Is It, and How Does It Benefit Everyone?* [Electronic resource] URL: <https://www.streetlightdata.com/what-is-multimodal-transportation/>.

УДК 338.47

Саламатіна В. А.

СУЧАСНИЙ СТАН ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ СІНГАПУРУ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Науковий керівник: к.е.н., доц. Шуба М. В.

Сінгапур займає провідне місце у світовій логістиці завдяки своєму стратегічному розташуванню, інноваційним підходам до управління та високій інтеграції у глобальні економічні мережі. Логістична інфраструктура цієї країни

забезпечує ефективне перевезення товарів, підтримуючи міжнародну торгівлю та сприяючи розвитку світової економіки.

Логістична інфраструктура Сінгапуру складається з трьох ключових елементів: портової інфраструктури, авіаційного транспорту та наземних мереж, які функціонують як єдина інтегрована система.

Портова інфраструктура Сінгапуру є однією з найбільш розвинених у світі. Порт Сінгапуру обробляє понад 37 млн TEU щорічно, що робить його одним із найбільших і найзавантаженіших портів у світі. Він пов'язаний із шістьма сотнями портів у 123 країнах світу, що забезпечує широке географічне охоплення та сприяє його стратегічному значенню у міжнародній торгівлі. Цей порт є ключовим транзитним вузлом у глобальній торгівлі: близько 85% контейнерів, що прибувають до Сінгапуру, перевантажуються на інші судна і прямують далі [1]. Завдяки використанню сучасних технологій автоматизації та цифрових систем управління, порт забезпечує високий рівень ефективності та швидкість обробки вантажів. Крім того, портова інфраструктура інтегрована з глобальними транспортними мережами, що дозволяє мінімізувати затримки в логістичних процесах і забезпечувати своєчасну доставку товарів.

Ще одним важливим елементом логістичної системи є міжнародний аеропорт Чангі. Він є одним із найкращих у світі за якістю обслуговування та обсягом вантажних перевезень. У 2023 році він був визнаний найкращим аеропортом світу за версією Skytrax, отримавши цю нагороду вже 12-й раз [2]. У 2023-2024 роках аеропорт Чангі обробив 1,8 млн тон вантажів, що зробило його найзавантаженішим вантажним аеропортом Південно-Східної Азії. Середньомісячна кількість вантажів, які проходять через аеропорт, становить приблизно 150 тисяч тон. Також за цей період були додані чотири нові вантажні авіакомпанії (Air Incheon, Shandong Airlines Cargo, Sichuan Airlines Cargo, Myanmar National Airlines) та розширені маршрути, які зміцнюють зв'язки між Азією та рештою світу. За 2023-2024 фінансовий рік доходи загалом становили 2,727 млрд сінгапурських дол. [3]. На рис. 1 наведено дані щодо розподілу джерел доходу аеропорту.

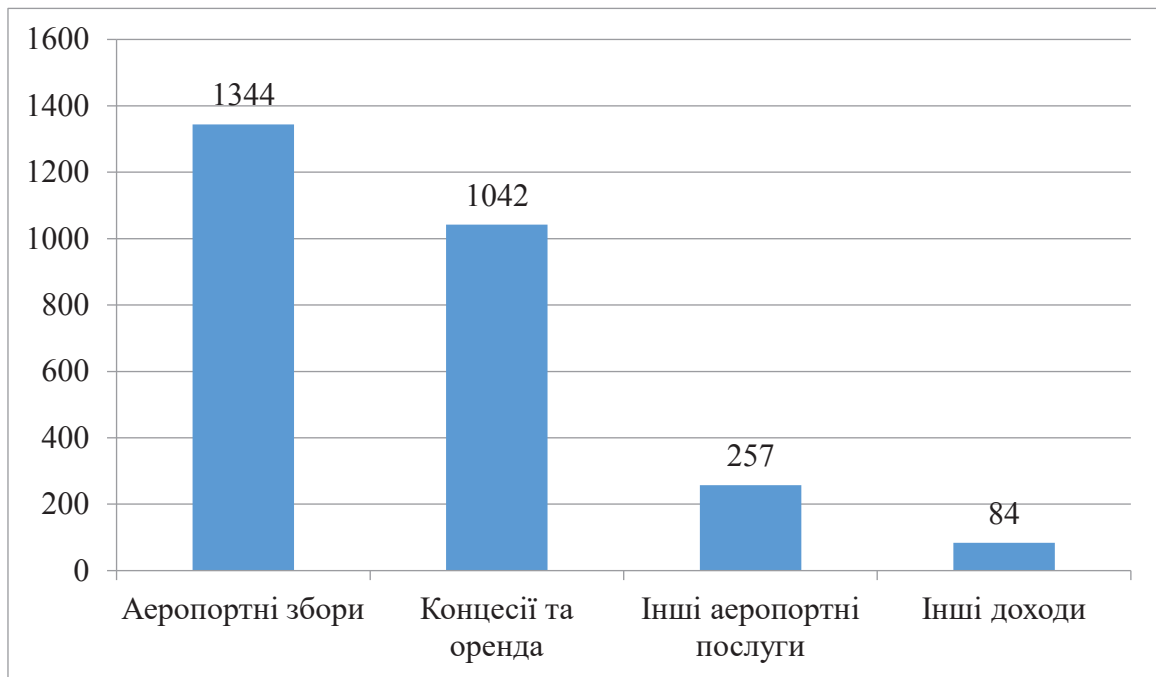


Рис. 1. Розподіл доходів за 2023-2024 рр., млн сінгапурських дол. [3]

З даних рис. 1 можна побачити, що аеропортові збори за послуги – найбільше джерело доходу. Воно включає збори за обслуговування пасажирів, авіакомпаній, вантажні перевезення тощо. Збільшення пасажиропотоку (до 62,5 млн осіб) та відновлення авіасполучень сприяли високим доходам у цій категорії. Таким чином загальний дохід зріс на 45% – це свідчить про активне відновлення авіаційного сектору після пандемії COVID-19. Звідси можна зробити висновок, що Чангі майже повністю відновив обсяги перевезень, які мав до пандемії, що позитивно впливає на доходи від аеропортових зборів.

Аеропорт обладнаний сучасними логістичними комплексами, які дозволяють обробляти великі обсяги авіаційних вантажів. Завдяки своїй розвиненій інфраструктурі Чангі виступає ключовим вузлом для транспортування товарів між Азією, Європою та Америкою. Інтеграція авіаційного транспорту з іншими видами логістики створює додаткові переваги для Сінгапуру як міжнародного логістичного центру.

Наземна інфраструктура також відіграє важливу роль у забезпеченні ефективної логістики. У Сінгапурі побудована розгалужена мережа доріг і сучасних автомагістралей, яка забезпечує швидке пересування вантажів по країні. Крім того, система управління транспортом дозволяє оптимізувати трафік і

зменшувати затори. Залізнична мережа, хоча й має обмежений масштаб через невеликі розміри країни, все ж інтегрована з портами та іншими транспортними вузлами, що сприяє зручності мультимодальних перевезень.

Сінгапур активно впроваджує інновації у своїй логістичній системі. Використання цифрових платформ для управління ланцюгами постачання дозволяє здійснювати моніторинг вантажів у режимі реального часу, забезпечуючи прозорість і ефективність процесів. Крім того, країна активно розвиває екологічно чисті ініціативи, такі як використання електричного транспорту та впровадження «зелених» технологій у портах та аеропортах.

Попри значні досягнення, Сінгапур стикається з певними викликами, такими як зростання конкуренції з боку інших регіональних логістичних центрів і залежність від зовнішніх ринків. Проте країна має значний потенціал для подальшого розвитку. Зокрема, перспективними напрямками є розширення мультимодальних перевезень, посилення співпраці з міжнародними партнерами та інвестування в дослідження нових технологій.

Таким чином, логістична інфраструктура Сінгапуру демонструє ефективність та інноваційність, слугуючи прикладом для інших країн. Її подальший розвиток буде залежати від здатності країни адаптуватися до глобальних змін, зберігаючи при цьому свою конкурентоспроможність та впроваджуючи нові технологічні рішення.

Список використаних джерел: 1. П'ять найбільших судноплавних портів світу. HZ Containers. URL: <https://hz-containers.com/uk/news/>; 2. Перемагає вже 12 раз. Аеропорт Сінгапуру знову визнали найкращим у світі. РБК-Україна. URL: <https://www.rbc.ua/rus/travel/peremagae-vzhe-12-raz-aeroport-singapuru/>; 3. Singapore Changi Airport. Annual Reports & Data. URL: <https://www.changiairport.com/en/corporate/our-media-hub/publications/reports.html>.

Хащенко В. Р., Коваленко Р. С.

ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ЛАНЦЮГІВ В США

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Глобальні логістичні ланцюги поставок є основою міжнародної торгівлі та економічного зростання, що забезпечує переміщення товарів, послуг та інформації через кордони. Вони охоплюють складну мережу систем транспортування, складування та розподілу, що підтримується технологічними досягненнями та ефективними методами управління. У міру поглиблення глобалізації роль логістики у з'єднанні виробників і споживачів у всьому світі стає все більш важливою, стимулюючи інновації та сприяючи економічній взаємозалежності.

Як одна з найбільших економік у світі, Сполучені Штати Америки водночас є великим експортером та імпортером, що робить її логістичний сектор критично важливим для підтримки глобальних торгових потоків (рис 1.) [3].

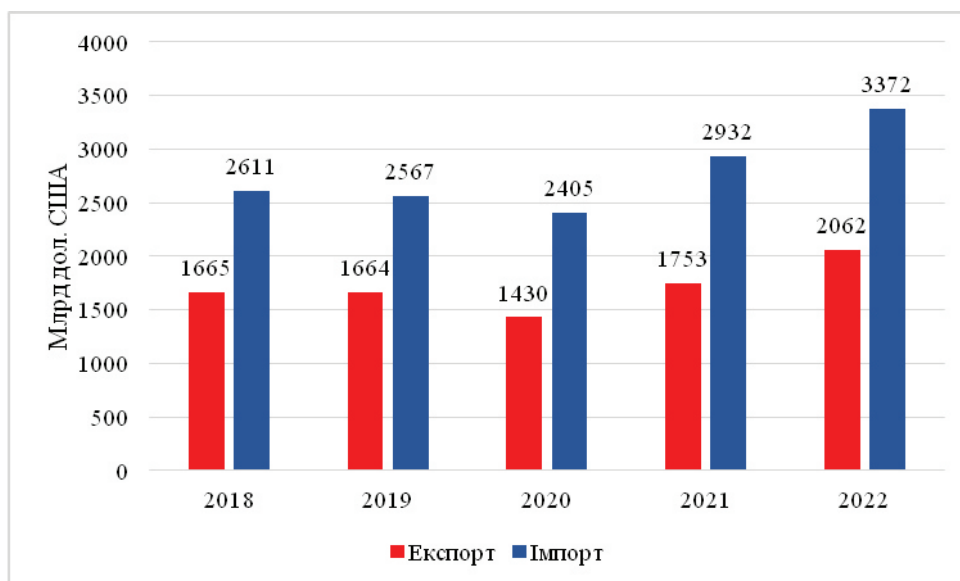


Рис. 1. Експорт та імпорт США, 2018-2022 рр [1]

У 2018 році експорт США становив 1,665 трлн дол. США, що було на високому рівні, однак у 2019 році показник залишився практично незмінним — 1,664 трлн дол. США. Це свідчить про стабільність експортних поставок у цей період. Проте в 2020 році, на фоні глобальних економічних труднощів, викликаних пандемією COVID-19, експорт різко знизився до 1,430 трлн дол. США. Це

зниження на 14% порівняно з попереднім роком відображає негативний вплив пандемії на міжнародну торгівлю.

У 2021 році експорт відновився до рівня 1,753 трлн дол. США, що свідчить про поступове відновлення економіки та зростання попиту на американські товари на світових ринках. Цей тренд продовжився в 2022 році, коли експорт досяг рекордного рівня в 2,062 трлн дол. США. Таким чином, за два роки (2021-2022) експорт зріс на понад 17% і продемонстрував сильне відновлення після падіння в 2020 році.

Що стосується імпорту, то він також показує цікаву динаміку. У 2018 році імпорт становив 2,611 трлн дол. США і знизився до 2,567 трлн дол. США в 2019 році. У 2020 році імпорт зменшився до 2,405 трлн дол. США через ті ж економічні труднощі, пов'язані з пандемією. Однак у наступні роки імпорт знову почав зростати: у 2021 році він склав 2,932 трлн дол. США, а в 2022 році досягнув рівня 3,372 трлн дол. США.

Сполучені Штати відіграють ключову роль у функціонуванні логістичних ланцюгів постачання, слугуючи провідним центром міжнародної торгівлі та комерції. Завдяки розгалуженій транспортній мережі, розвиненій інфраструктурі та стратегічному географічному розташуванню США сприяють ефективному переміщенню товарів і послуг у всьому світі (рис. 2) [3].

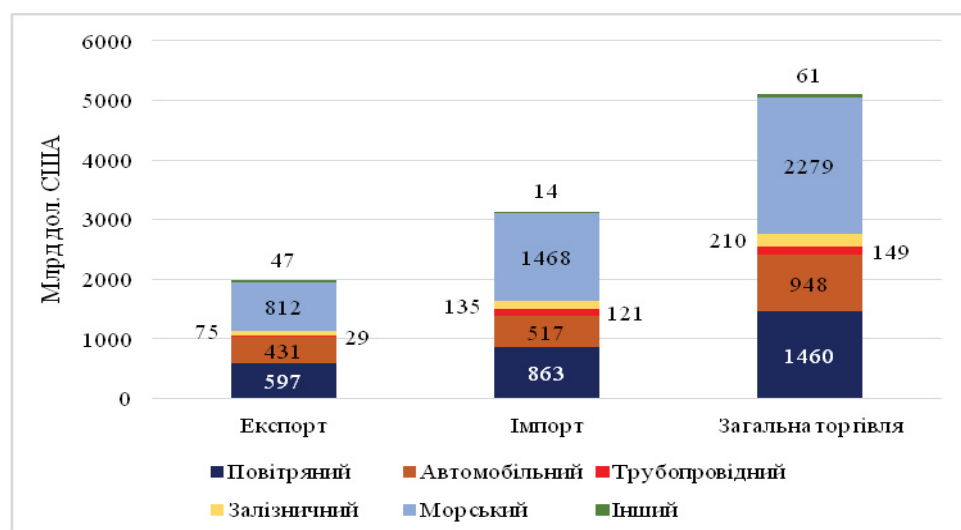


Рис. 2. Міжнародна торгівля вантажними перевезеннями США за видами транспорту, 2022 рік [2]

Морський транспорт займає провідну позицію в міжнародній торгівлі США. З експортом на рівні 812 млрд дол. США. і імпортом 1468 млрд дол. США., загальна торгівля морським транспортом становить 2279 млрд дол. США. Цей вид транспорту є найбільш ефективним для перевезення великих обсягів товарів, таких як сировина, промислові товари та споживчі товари. Високий рівень імпорту свідчить про значну залежність США від іноземних ринків для забезпечення внутрішнього попиту.

Загальна торгівля повітряним транспортом становить 1460 млн доларів (експорт – 597 млрд дол. США, імпорт – 863 м млрд дол. США). Цей вид транспорту зазвичай використовується для перевезення товарів із високою доданою вартістю або термінових вантажів, таких як електроніка, медикаменти та інші швидкопсувні товари.

Автомобільний транспорт демонструє активну участь у міжнародній торгівлі з загальною долею у 948 млрд дол. США. Цей вид транспорту є важливим для регіональних перевезень і тісно пов'язаний із виробництвом автомобілів у США та їх експортом до сусідніх країн. Взаємозалежність між США та Канадою та Мексикою підкреслює важливість автомобільного транспорту для підтримки економічних зв'язків у Північній Америці.

Залізничний транспорт має менші обсяги міжнародної торгівлі, з експортом 75 млрд дол. США і імпортом 135 млрд дол. США (загальна торгівля – 210 млрд дол. США). Хоча залізниця переважно використовується для внутрішніх перевезень масових вантажів, таких як вугілля та зерно, її роль у міжнародній торгівлі залишається обмеженою здебільш через географічні фактори.

Трубопровідний транспорт демонструє найнижчі показники серед основних видів транспорту: експорт становить лише 29 млрд дол. США при імпорті 121 млрд дол. США. Цей вид транспорту в основному використовується для перевезення енергоресурсів, таких як нафта і природний газ. Значне перевищення імпорту над експортом вказує на залежність США від іноземних джерел енергії.

Перевезення вантажів різними видами транспорту є важливою складовою економіки США, оскільки забезпечує ефективне функціонування внутрішньої та

зовнішньої торгівлі. У 2022 році транспортна система країни продемонструвала різноманітну структуру, яка відображає особливості використання кожного виду транспорту (рис. 3)

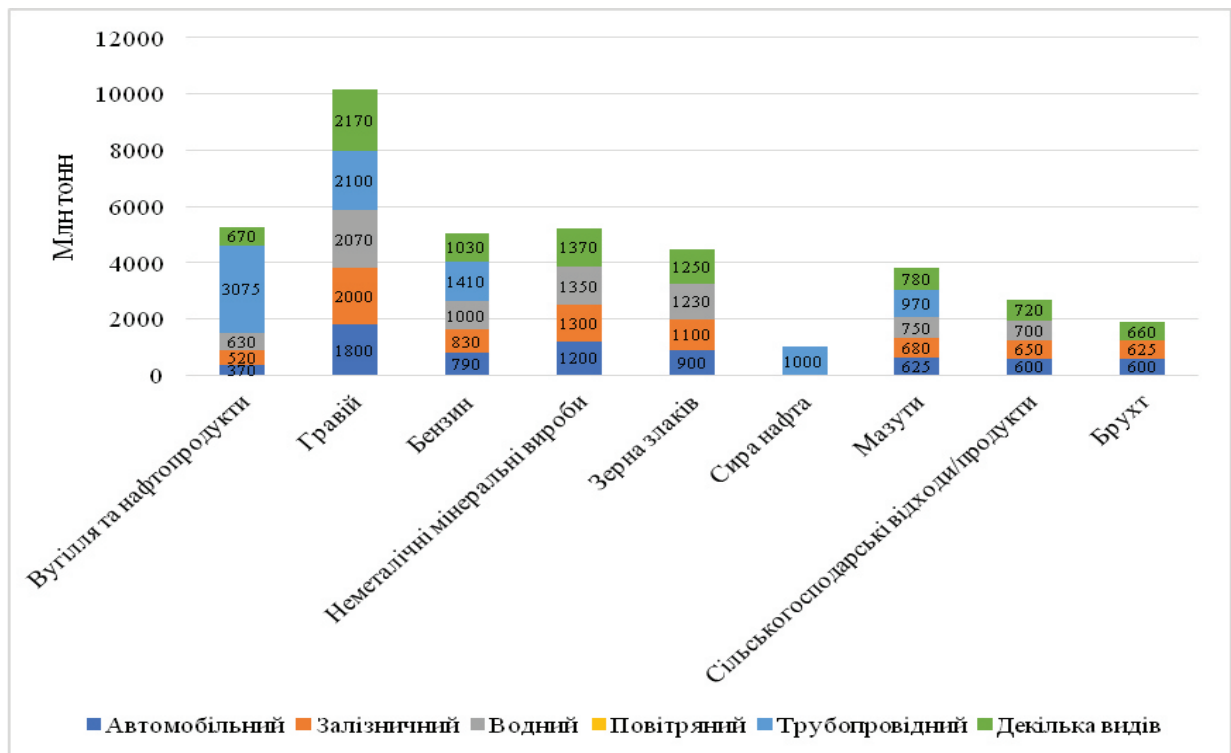


Рис. 3. Галузева структура перевезень різними видами транспорту США у 2022 р., млн тонн [3]

Найбільші обсяги перевезень припадають на вугілля, нафтопродукти та гравій. Це свідчить про значну роль енергетичного та будівельного секторів у логістиці країни. Залізничний і трубопровідний транспорт є ключовими для транспортування вугілля, нафтопродуктів і сирої нафти, тоді як автомобільний транспорт використовується для широкого спектра вантажів [3].

Гравій і неметалічні мінеральні вироби перевозяться переважно автомобільним і залізничним транспортом, що пояснюється їхнім великим обсягом і поширеним використанням у будівництві. Сільськогосподарська продукція, зокрема зерно злаків, також транспортується головним чином автомобільним і залізничним транспортом, що підкреслює важливість цих видів перевезень для аграрного сектору.

Основними видами транспорту, які забезпечують міжнародну торгівлю США, є морський, повітряний, автомобільний, залізничний та трубопровідний. Морський

транспорт відіграє провідну роль у перевезенні великих обсягів товарів, тоді як повітряний транспорт забезпечує швидке транспортування товарів із високою доданою вартістю. Структура перевезень відображає залежність американської економіки від різних секторів, зокрема енергетичного та будівельного. Велика частка вантажоперевезень припадає на вугілля, нафтопродукти, гравій та сільськогосподарську продукцію, що підкреслює значення цих галузей для логістичної системи країни [3].

Список використаних джерел: 1. USA | Imports and Exports | World | ALL COMMODITIES | Value (US\$) and Value Growth, YoY (%) | 2012 - 2023. URL: <https://trendeconomy.com/data/h2/UnitedStatesOfAmerica/TOTAL>; 2. U.S.-International Freight Trade by Transportation Mode. URL: <https://www.bts.gov/browse-statistical-products-and-data/freight-facts-and-figures/us-international-freight-trade>; 3. U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, Transportation Statistics Annual Report 2023 (Washington, DC: 2023).

УДК 339.9.012.421

Хачатрян А. А.

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИКИ У СФЕРІ ЕЛЕКТРОННОЇ КОМЕРЦІЇ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Науковий керівник к.е.н., доц. Шолом А.С.

Електронна комерція стала невід'ємною частиною сучасного глобалізованого світу, створивши нові можливості для споживачів та бізнесу завдяки швидкому обміну товарами та послугами. У цьому процесі ключову роль відіграє торгівельна логістика, яка забезпечує ефективне транспортування, зберігання і доставку товарів. З розвитком цифрових технологій логістика постійно адаптується до нових умов, впливаючи на швидкість і якість обслуговування кінцевого споживача. Метою дослідження є вивчення сучасних тенденцій і проблем торгівельної логістики у сфері електронної комерції, а також визначення перспектив її розвитку в умовах зростаючих потреб глобальних ринків.

Торгівельна логістика – це комплексна система управління матеріальними потоками, що охоплює процеси транспортування, зберігання, розподілу товарів та обробки замовлень. Вона забезпечує не лише фізичну доставку продукції, а й координацію між різними учасниками торговельного ланцюга, включаючи виробників, постачальників, дистриб'юторів та кінцевих споживачів [1].

В електронній комерції логістика має свої особливості:

- Інтенсивне використання цифрових технологій для моніторингу, відстеження та оптимізації маршрутів доставки.
- Зменшення часу виконання замовлень, що стає ключовим конкурентним фактором.
- Інтеграція зі складами та пунктами видачі для забезпечення гнучкості доставки.

Основні моделі логістичного забезпечення в електронній комерції:

1. Модель прямих поставок: доставка товарів безпосередньо від постачальника до споживача, минаючи посередників.
2. Централізована модель: використання великих логістичних центрів, які обробляють замовлення з різних регіонів.
3. Децентралізована модель: створення локальних складів для зменшення часу та витрат на доставку [2].

Електронна комерція стрімко розвивається завдяки впровадженню новітніх технологій і вдосконаленню логістичних процесів. Основні країни-лідери, такі як Китай, США та країни ЄС, демонструють значний прогрес у забезпеченні ефективної доставки товарів споживачам. Впровадження автоматизації, соціальних платформ та інноваційних рішень дозволяє скоротити час обробки замовлень і мінімізувати витрати.

Основними елементами сучасного розвитку є розвинуті глобальні мережі поставок, інтеграція з локальними операторами та використання цифрових технологій для автоматизації складів і транспортування. Водночас розвиток логістики залежить від численних факторів (табл. 1), які впливають на її адаптацію до змін ринкових умов.

Фактори розвитку логістики в електронній комерції

Фактор	Опис
Зростання попиту на швидку доставку	Споживачі очікують мінімального часу доставки, що стимулює розвиток локальних складів і дронів.
Розширення транспортних маршрутів	Використання нових міжнародних шляхів (залізничних, морських та авіаційних) для оптимізації логістики.
Використання цифрових технологій	Впровадження Big Data, AI та IoT для моніторингу процесів і прогнозування попиту.
Інноваційні платіжні системи	Розвиток мобільних і електронних платежів (Alipay, WeChat Pay) для прискорення обробки замовлень.
Соціальні торгові платформи	Інтеграція соціальних мереж у процес торгівлі сприяє швидкому формуванню замовлень і доставки.
Автоматизація складів і робототехніка	Застосування автоматизованих систем для зберігання товарів і збору замовлень.
Митні бар'єри та регуляторні обмеження	Вплив регулювань на час транспортування та додаткові витрати при міжнародних поставках.

Джерело: складено автором за матеріалами [3].

Хоча електронна комерція є важливим чинником економічного зростання, її ефективність значною мірою залежить від здатності логістичних систем долати існуючі проблеми. До основних викликів належать складні митні процедури, довгий час доставки та мовні бар'єри при міжнародних поставках. Водночас активне використання цифрових рішень та міжнародна координація сприяють вирішенню цих проблем і вдосконаленню процесів транспортування та обробки замовлень [4].

Отже, розвиток торгівельної логістики в електронній комерції є важливим фактором, що визначає ефективність глобальних ринків. Завдяки активному впровадженню цифрових технологій, автоматизації складів, децентралізації транспортних мереж і міжнародній координації спостерігається зростання швидкості та якості доставки товарів. Водночас існує низка проблем, пов'язаних зі складними митними процедурами, тривалими строками транспортування, мовними бар'єрами та відмінностями в платіжних системах, які потребують комплексного вирішення. Сучасні шляхи вдосконалення логістики включають оптимізацію транспортних маршрутів за допомогою Big Data та IoT, створення єдиних міжнародних стандартів регулювання та інтеграцію автоматизованих складів. Ці заходи дозволяють скоротити витрати, мінімізувати затримки і забезпечити

ефективне функціонування логістичних мереж. Перспективи розвитку логістики в електронній комерції полягають у поглибленні міжнародної інтеграції, зростанні ролі «зелених» технологій і децентралізованих складів, що дозволить задовольнити зростаючі потреби споживачів у швидкій та екологічно чистій доставці. Таким чином, забезпечення стійкості та ефективності логістичних систем є одним із ключових завдань для подальшого розвитку електронної комерції та глобальних економічних процесів.

Список використаних джерел: 1. Краус К. М., Краус Н. М., Манжура О. В. Електронна комерція та інтернет-торгівля: навчально-методичний посібник. Київ: Аграр Медіа Груп, 2021. С. 16; 2. Шаульська Л. В., Кобєлєва Т. О., Перерва П. Г. Дослідження інноваційних змін в розвитку електронного бізнесу. Енергозбереження. Енергетика. Енергоаудит. 2023. №11(189). С. 125–127; 3. 6 трендів глобального ринку e-commerce: що чекає бізнес у 2024 URL: <https://hub.kyivstar.ua/articles/6-trendiv-globalnogo-rinku-e-commerce-shhochekaye-biznes-u-2024>; 4. Кубліцька О. Ринок електронної комерції в Україні: сучасний стан та тенденції повоєнного відновлення. Проблеми і перспективи економіки та управління. 2023. Вип. 3 (35). С. 98–108.

УДК 656:6

Шуба М. В., Береза М. М., Яровий Я. І.

ЦИФРОВІ ІННОВАЦІЇ У СФЕРІ МОРСЬКИХ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ: ДОСВІД ФІНЛЯНДІЇ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

У сучасному світі морські контейнерні перевезення відіграють важливу роль у забезпеченні міжнародної торгівлі. Цифрові рішення допомагають морським компаніям у всьому світі не тільки підвищувати ефективність і оптимізувати процеси, але й створювати нові цінності та бізнес-моделі.

Фінляндія має значний досвід у морських контейнерних перевезеннях, оскільки її географічне розташування на півночі Європи робить морський транспорт важливою складовою її економіки. Також Фінляндія, як одна з передових країн у сфері цифровізації, активно впроваджує інноваційні технології у свою транспортну інфраструктуру. Цей підхід спрямований на підвищення ефективності логістичних процесів, зменшення екологічного впливу та покращення конкурентоспроможності [1].

До основних аспектів цифровізації морських контейнерних перевезень у Фінляндії можна віднести:

- Розумні та екологічно чисті порти. Фінські порти активно впроваджують інтелектуальні технології для автоматизації процесів і управління вантажопотоками. Системи, такі як IoT і цифрові платформи, допомагають оптимізувати операції, зменшувати витрати і вплив на довкілля. Завдяки високій конкурентоспроможності у цифрових технологіях, Фінляндія демонструє нові можливості для «зелених» портів;

- Інфраструктура та зв'язок. Фінські компанії, такі як Nokia, розробляють LTE/5G-мережі для забезпечення надійного зв'язку у портах. Такі мережі дозволяють забезпечувати безперервний обмін даними між суднами, портовими терміналами та операторами, сприяючи ефективності та безпеці перевезень [2].

- Інтелектуальні платформи. Наприклад, Awake.AI – це провідна платформа для оптимізації потоку вантажів у портах. Вона використовує AI для прогнозування прибуття суден і оптимізації процесів у реальному часі, враховуючи різні фактори, такі як швидкість судна, погодні умови, маршрут тощо. Це дозволяє зменшити фрагментацію даних, що традиційно постачають судна через радіо, і забезпечує більш точні прогнози, що, у свою чергу, сприяє оптимізації роботи портів.

Важливим аспектом є використання автоматизованої системи, яка «запам'ятовує» історичні дані, що дозволяє аналізувати, як різні фактори впливають на час прибуття судна. Зокрема, система вчиться на відхиленнях у часі прибуття для кожного порту, що дозволяє згодом коригувати прогнози, підвищуючи їх точність.

Завдяки цій цифровій ініціативі можливе зменшення негативного впливу морських перевезень на навколишнє середовище. Застосування прогнозування часу прибуття суден дає змогу ефективніше організувати рух суден, зменшити пробки в портах і, як наслідок, зменшити викиди CO₂ [3];

- Автоматизація вантажних операцій. Системи, такі як BOXBOT, автоматизують завантаження і розвантаження контейнерів, знижуючи людський

фактор і підвищуючи ефективність. Крім того, інновації, як-от розумне управління вантажопотоками, дозволяють значно скоротити час очікування суден у портах [2].

Одним із прикладів успішного впровадження цифрових інновацій є Хаміна-Котка (HaminaKotka) – найбільший експортний і універсальний порт Фінляндії. Порт обслуговує різні галузі за допомогою найсучасніших засобів, операторів та інфраструктури. Він є головним центром експорту фінської лісової продукції та саме там розташовано найбільший у Фінляндії контейнерний термінал.

Хаміна-Котка є першим портом у світі, який використовує GISGRO – високотехнологічну цифрову платформу управління портами, розроблену в тісній співпраці з VRT Finland. Використовуючи систему, Хаміна-Котка має повного 3D цифрового двійника порту як над, так і під водою. Користувач може, наприклад, увійти в порт зі свого робочого столу та показати потенційним клієнтам усі можливості, які пропонує порт. Крім того, порт використовує GISGRO для планування та обслуговування суден і причалів. Після успішного впровадження в Хаміна-Котка, GISGRO стрімко розвивається як у Фінляндії, так і за кордоном [2].

Важливу роль у впровадженні цифрових інновацій у сфері морських контейнерних перевезень Фінляндії відіграє асоціація One Sea. Це авторитетний некомерційний глобальний альянс провідних комерційних виробників, інтеграторів і операторів морських технологій, цифрових рішень, автоматизованих і автономних систем. One Sea має консультативний статус при Міжнародній морській організації (IMO) [4].

Одним із ключових завдань асоціації є сприяння переходу від традиційних до оптимізованих та автоматизованих рішень у морських перевезеннях. Асоціація активно бере участь у розробці міжнародних правових норм та стандартизації, що є важливим елементом для розвитку цифрових інновацій у Фінляндії.

Отже, цифровізація є важливим напрямом розвитку морських контейнерних перевезень, особливо в контексті зменшення витрат, покращення ефективності та підвищення екологічної сталості. Досвід Фінляндії у впровадженні цифрових інновацій у сфері морських контейнерних перевезень є прикладом успішної інтеграції технологій машинного навчання та штучного інтелекту для підвищення

ефективності та сталості логістичних процесів. Ці інновації є важливим кроком до створення більш ефективних і сталих глобальних ланцюгів поставок.

Список використаних джерел: 1. Finland – Towards Autonomous Maritime Future. URL: <https://www.businessfinland.fi/492f5c/globalassets/finnish-customers/02-build-your-network/arctic/maritime-and-offshore-from-finland/towards-maritime-autonomous-future2.pdf>; 2. The Smart and Green Ports from Finland. URL: <https://www.businessfinland.com/news/2022/smart-and-green-port-technology-solutions-from-finland-brochure-published/>; 3. Case Study: Finland takes a big step to digital shipping with a new national machine learning system. URL: <https://www.rockingrobots.com/case-study-finland-takes-a-big-step-to-digital-shipping-with-a-new-national-machine-learning-system/>; 4. One Sea Association. URL: <https://www.one-sea.org/>.

СЕКЦІЯ

МІЖНАРОДНА ТОРГІВЛЯ У НОВИХ РЕАЛІЯХ

УДК 339.5

Григорова-Беренда Л. І., Сільченко Є. Ю.

«ОСОБЛИВОСТІ СУЧАСНОЇ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ УКРАЇНИ»

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Зовнішня торгівля України є одним з ключовим факторів економічного зростання країни, оскільки вона є одним з інструментів інтеграції економіки країни до системи світогосподарських зв'язків, сприяє залученню інвестицій, нових технологій, створенню робочих місць. Динаміка вартісних обсягів зовнішньої торгівлі України, представлена на рис. 1, характеризується флуктуативністю, найчастіше обумовленою зовнішніми економіко-політичними факторами.

Відносно невелика місткість внутрішнього ринку та залежність економіки від експорту сільськогосподарської продукції, продукції металургії та хімічної промисловості зробили зовнішню торгівлю одним із основних важелів економічного зростання. Однак війна, яку Росія розпочала проти України у 2014 році, призвела до численних викликів, що суттєво вплинули на стан її економіки.

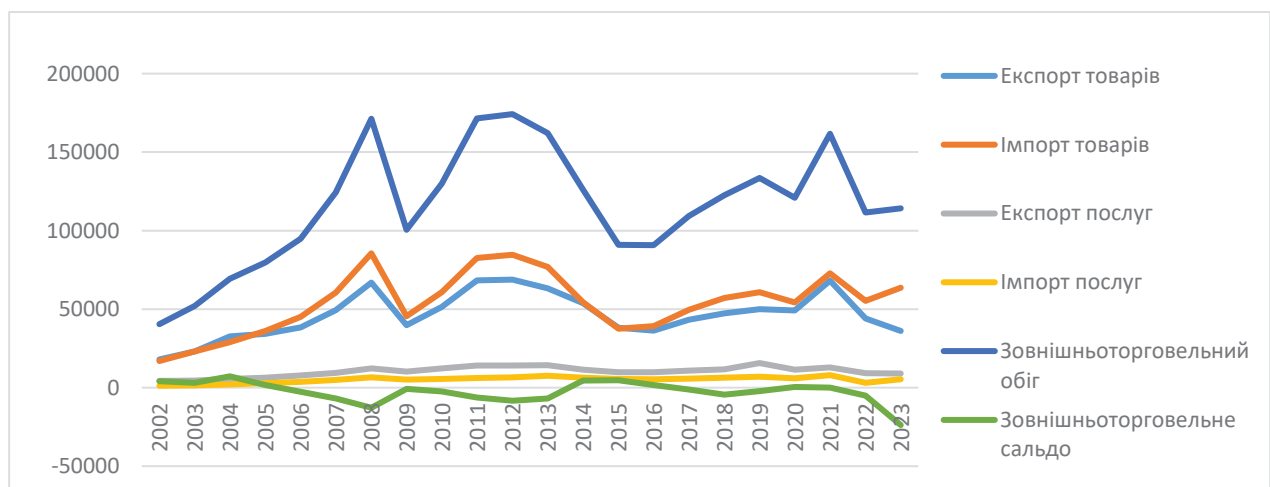


Рис. 1. Динаміка вартісних обсягів зовнішньої торгівлі України, млн. дол.
Побудовано авторами за матеріалами [4]

До початку повномасштабної війни, Україна стабільно розвивала торговельні відносини з різними країнами та регіонами світу, зокрема з Європейським Союзом, що є основним торговим партнером країни, чому безумовно сприяло підписання Угоди про асоціацію з ЄС у 2014 році. Підписання Угоди та створення ПЗВТ сприяло зростанню обсягів торгівлі з європейськими країнами, що, у свою чергу, стимулювало розвиток інфраструктури та модернізацію українських підприємств. Проте, хоча ЄС залишався основним торговим партнером України, торгівля з іншими регіонами, зокрема Азією, також демонструвала стійке зростання, особливо в сегменті експорту агропромислової продукції [1].

Значну частину експорту України традиційно складали продукти агропромислового комплексу, зокрема зернові культури, насіння олійних рослин та олії (таблиця 1). Україна - один із найбільших експортерів зернових у світі - посідає лідируючі позиції на світовому ринку пшениці та кукурудзи, забезпечуючи харчову безпеку багатьох країн. Крім того, продукція металургії також була важливою складовою зовнішньої торгівлі країни протягом багатьох років незалежності. Однак, військові злочинні дії РФ серйозно пошкодили або зруйнували інфраструктуру та промислові підприємства на сході країни, зокрема металургійні підприємства, що негативно позначилося на експортному потенціалі металургійного сектору.

Таблиця 1.

Товарна структура зовнішньої торгівлі України, 2023 рік

Товарна група	Питома вага, %	
	в експорті товарів України	в імпорті товарів України
ВСЬОГО	100	100
Продукція АПК та харчової промисловості	61	11
Продукція металургії	11	5
Продукція хімічної промисловості	3	18
Продукція деревообробної промисловості	5	2
Продукція легкої промисловості	1	5
Мінеральні продукти	7	17
Продукція машинобудування	8	32
Інше	4	10

Побудовано авторами за матеріалами [4]

Імпорт України складається переважно з енергоносіїв, машин та устаткування, хімічної продукції, а також різноманітних товарів для споживання. Залежність від імпортованих енергоносіїв, особливо природного газу, довгий час була серйозним викликом для країни, і російська агресія тільки загострила цю проблему, змушуючи Україну шукати альтернативні шляхи постачання енергії. В останні роки країна активно розвиває відновлювані джерела енергії та шукає нових партнерів для диверсифікації поставок.

Починаючи з 2022 року, після повномасштабного вторгнення росії, зовнішньоторговельна діяльність України зазнала суттєвих змін. Блокада чорноморських портів, які є головним шляхом експорту для України, значно ускладнила доставку продукції на світові ринки. Незважаючи на це, Україна зуміла розширити транспортні коридори через Західну Європу, розвиваючи залізничні маршрути через Польщу, Румунію та інші країни. Ці нові логістичні шляхи, хоча і значно дорожчі та менш зручні, дозволяють країні продовжувати експорт зернових та інших товарів навіть в умовах війни.

Окрім фізичних труднощів, пов'язаних із війною, Україна також стикається з економічними викликами, зокрема з падінням ВВП та інфляцією. Торгові бар'єри та обмеження через військові дії, значно ускладнюють процес відновлення зовнішньої торгівлі. Водночас міжнародні організації та країни-партнери надають підтримку Україні, сприяючи розвитку нових торговельних угод і допомагаючи налагоджувати експортну діяльність в умовах кризи [2].

Перспективи розвитку зовнішньої торгівлі України значною мірою залежать від політичної ситуації та результатів війни. Після закінчення бойових дій можна очікувати на інтенсивне відновлення економіки та інфраструктури, що дозволить збільшити обсяги експорту, особливо в аграрному секторі. Крім того, повоєнна Україна може отримати значну міжнародну підтримку у вигляді інвестицій і кредитів для модернізації виробництва та створення і запровадження нових технологій. Очікуємо також подальше поглиблення інтеграції з ЄС, що може відкрити нові ринки та можливості для експорту.

Ще одним важливим фактором є розвиток цифрової економіки та ІТ-сектору, який демонструє стабільне зростання навіть в умовах війни. Українські ІТ-компанії активно працюють на міжнародному ринку, надаючи послуги аутсорсингу та розробки програмного забезпечення. Ця галузь має великий потенціал для подальшого розвитку і може стати одним із ключових експортних секторів у майбутньому.

Важливим напрямком розвитку є також збільшення експорту продукції з високою доданою вартістю, зокрема в галузі машинобудування, хімічної промисловості та фармацевтики. Для цього Україна потребує модернізації виробництва, впровадження нових технологій і покращення умов для інвесторів. Іноземні інвестиції, особливо з країн ЄС та США, мають відіграти важливу роль у створенні сучасних виробничих потужностей та підвищенні конкурентоспроможності української продукції на міжнародному ринку [3].

Отже, наразі зовнішня торгівля України перебуває в складній ситуації, обумовленій війною та економічними кризами. Проте країна має значний потенціал для відновлення та подальшого розвитку, зокрема завдяки міжнародній підтримці, подальшій інтеграції до європейських ринків та розвитку нових галузей, таких як ІТ та виробництво продукції з високою доданою вартістю.

Список використаних джерел: 1. Соколовська О.М. Проблеми зовнішньої торгівлі України та її регіонів у контексті світової кризи. *Вісник економічної науки України*. 2020. №1. С. 97-102; 2. Батракова Т.І., Фоменко С.С. Сучасний стан зовнішньої торгівлі України в умовах економічної нестабільності. *Цифрова економіка та економічна безпека*. 2023. №4. С. 56-62; 3. Шамборовський Г.О. Сучасний стан та перспективи зовнішньої торгівлі України. *Агросвіт*. 2024. № 9. С. 28-35; 4. www.ukrstat.gov.ua – офіційний сайт Державної служби статистики України.

Гулько А. Ю., Жарікова А. В.

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Науковий керівник к.е.н., доц. Шолом А.С.

Лібералізація зовнішньої торгівлі є важливим напрямом сучасного глобального економічного розвитку, що передбачає поступове усунення тарифних та нетарифних бар'єрів між країнами. Її актуальність пояснюється впливом на загальний обсяг торгівлі, сприянням інвестиціям та прискоренням темпів економічного зростання. У глобалізованому світі, де взаємозалежність економік зростає, питання ефективності лібералізаційних заходів набуває особливої значущості.

Лібералізація зовнішньої торгівлі займає важливе місце в економічній теорії та практиці, оскільки впливає на економічне зростання, добробут населення та конкурентоспроможність національних економік. Погляди економічних шкіл на цей процес різняться:

– Класична та неокласична теорія стверджують, що вільна торгівля забезпечує ефективний розподіл ресурсів і максимізацію вигод завдяки порівняльним перевагам.

– Кейнсіанська школа визнає позитивний ефект від торгівлі, але наголошує на необхідності державного втручання для уникнення можливих негативних соціально-економічних наслідків.

Основною метою лібералізації є сприяння відкритості ринків, що дає змогу знизити витрати на торгівлю, збільшити обсяги експорту та імпорту й стимулювати економічне зростання. У сучасних умовах лібералізація зовнішньої торгівлі стала одним із ключових напрямів глобального економічного розвитку, впливаючи на структуру міжнародних відносин та конкурентоспроможність країн. Основними тенденціями цього процесу є:

1. **Розширення масштабів багатосторонніх торговельних угод.** Угоди в рамках Світової організації торгівлі (СОТ), регіональних блоків (ЄС, НАФТА,

ASEAN) та двосторонніх договорів сприяють зниженню бар'єрів для торгівлі та активізації економічної співпраці. Збільшення кількості угод про зони вільної торгівлі (FTA) є однією з найпомітніших тенденцій останніх десятиліть.

2. **Зменшення тарифних та нетарифних бар'єрів.** Більшість країн знижують ставки ввізних мит, водночас розширюючи застосування механізмів технічного регулювання, ліцензування та стандартів. Нетарифні заходи дедалі частіше використовуються для регулювання торгівлі в контексті безпеки продукції, захисту здоров'я та довкілля.

3. **Перехід від імпортозамінної до експортоорієнтованої стратегії.** У країнах, що розвиваються, спостерігається відхід від імпортозамінних політик, які в минулому обмежували імпорт на користь внутрішнього виробництва. Натомість, держави активно стимулюють виробництво на експорт, що забезпечує їм доступ до зовнішніх ринків і сприяє залученню інвестицій.

4. **Диверсифікація торгівлі та технологічна інтеграція.** Завдяки технологічним інноваціям та розвитку цифрової торгівлі спостерігається зростання обсягів електронної комерції, зниження транспортних і трансакційних витрат. Це сприяє підвищенню доступності міжнародних ринків навіть для малих і середніх підприємств.

5. **Інституціоналізація правил торгівлі.** Сучасні тенденції лібералізації включають стандартизацію та гармонізацію правил торгівлі між країнами. Більшість угод передбачають механізми врегулювання спорів та захисту інтересів інвесторів.

6. **Розвиток зелених ініціатив у торгівлі.** На глобальному рівні все більшої популярності набуває концепція екологічно сталої торгівлі, що спрямована на впровадження стандартів для зниження вуглецевого сліду та захист довкілля.

Незважаючи на позитивний вплив лібералізації зовнішньої торгівлі на зростання економік, існує ряд факторів, які стримують цей процес і призводять до посилення протекціоністських заходів у багатьох країнах. Серед основних обмежуючих факторів можна виділити:

1. **Протекціонізм як відповідь на економічні кризи.** Під час глобальних економічних потрясінь, таких як фінансова криза 2008-2009 років або пандемія COVID-19, багато країн запроваджують заходи захисту внутрішнього ринку. Ці заходи включають підвищення тарифів, квоти та нетарифні бар'єри, що обмежують доступ імпортованих товарів.

2. **Захист стратегічних секторів економіки.** Держави часто обмежують доступ іноземних компаній до секторів, які вважаються стратегічними, наприклад, сільське господарство, енергетика, оборонна промисловість. Це робиться для збереження контролю над критично важливими ресурсами та забезпечення національної безпеки.

3. **Технологічна нерівність і відсталість окремих галузей.** Країни з низьким рівнем технологічного розвитку та продуктивності побоюються, що лібералізація торгівлі може призвести до витіснення місцевих виробників більш конкурентоспроможними іноземними компаніями. Це загрожує зростанням безробіття та економічною нестабільністю.

4. **Політичні та соціальні наслідки.** Лібералізація торгівлі може призводити до соціальних конфліктів через нерівномірний розподіл вигод від відкритості ринків. Наприклад, зростання імпорту може викликати скорочення робочих місць у традиційних галузях, що змушує уряди обмежувати торгівлю для захисту національних трудових ресурсів.

5. **Антиглобалістські рухи та політичний популізм.** Масові протести проти глобалізації в таких містах, як Сіетл та Брюссель, є проявом суспільного невдоволення політикою лібералізації. Політичні сили, що виступають за ізоляціонізм і захист національних інтересів, сприяють прийняттю рішень, які стримують міжнародну торгівлю.

6. **Регуляторні бар'єри та технічні стандарти.** Хоча формально митні тарифи знижуються, багато країн посилюють використання нетарифних заходів, таких як сертифікація продукції, технічні регламенти, екологічні стандарти. Це створює додаткові перешкоди для експорту.

Сучасні перспективи розвитку лібералізації зовнішньої торгівлі визначаються поєднанням технологічних, екологічних та економічних чинників. Очікується, що глобальні інтеграційні процеси продовжать поглиблюватися, проте зі зміщенням акценту на якісніші та сталий розвиток торгівлі. Основні перспективні напрямки включають поглиблення інтеграції в рамках регіональних торговельних угод, розвиток цифрової торгівлі, екологізація торгівлі, посилення ролі нетарифних регулювань. Однак досягнення оптимальних результатів вимагає збалансованого підходу, який враховує специфіку національних економік та глобальні виклики.

Отже, лібералізація зовнішньої торгівлі залишається важливим інструментом економічного зростання, але її вигоди розподіляються нерівномірно між країнами. Сучасний етап характеризується не лише зниженням тарифних бар'єрів, але й посиленням нетарифних заходів регулювання, що створює нові виклики для міжнародної торгівлі. Успішна інтеграція до світової економіки потребує стратегічного поєднання відкритості ринків із захистом національних інтересів, що дозволить країнам максимально використовувати можливості глобальних ринків.

Список використаних джерел: 1. Сторожчук В. М. Лібералізація митно-тарифного регулювання як системний об'єкт дослідження. *Бізнесінформ*. Вип. 3, 2017 .С. 78-83; 2. Гуменюк О.Г. Еволюція системи митно-тарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності. *Економіка і суспільство: Мукачевський Державний університет*. Випуск № 14. 2018. С. 784-791. URL: https://economyandsociety.in.ua/journals/14_ukr/112.pdf; 3. КанCaroline Banton. *Trade Liberalization: definition, how it works, and example*. 2021. URL: <https://www.investopedia.com/terms/t/tradeliberalization.asp3>; 4. Денисенко С.І. *Міжнародно-правові стандарти спрощення та гармонізації митних процедур у сфері міжнародної торгівлі: монографія*. Суми: Сумський державний університет, 2019. 296 с.

Зелінська О. З.

**ВПЛИВ НЕТАРИФНИХ МЕТОДІВ РЕГУЛЮВАННЯ
ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА ЕКОНОМІКУ:
СВІТОВИЙ ДОСВІД**

Волинський національний університет імені Лесі Українки

На сьогодні зовнішньоторговельна політика країн представлена великою кількістю та великим розмаїттям нетарифних методів та інструментів регулювання, які мають велику кількість класифікаційних ознак.

У зв'язку з лібералізацією міжнародної торгівлі в рамках СОТ відбувається перехід від застосування митно-тарифного регулювання до переважно нетарифного. Важливість митно-тарифних інструментів торговельної політики за останні два десятиліття значно зменшилася, особливо це явище є помітним у внутрішньогалузевій торгівлі між такими економічно розвиненими країнами як Канада, США та ЄС.

На сьогодні єдиного визначення нетарифного регулювання та нетарифних заходів не існує. Чинне законодавство України визначає нетарифне регулювання як комплекс заходів обмежено-заборонного порядку, що перешкоджають проникненню іноземних товарів на внутрішній ринок країни [2]. Ліцензування і квотування зовнішньоекономічних транзакцій є найпоширенішими нормативно-правовими та адміністративними заходами в практиці здійснення зовнішньоекономічних операцій.

Як правило, для захисту національного ринку у межах встановленого терміну, уряд впроваджує низку заходів, за допомогою яких обмежуються імпорتنі та експортні операції або навпаки відбувається їх стимулювання – збільшується обсяг, розширюється структура, змінюються напрями торгівлі, що у свою чергу впливає на ціну та якість товарів, що може призвести як до покращення, так і погіршення добробуту населення країни.

Нетарифні методи регулювання зовнішньоекономічної діяльності не завжди є бар'єрами при здійсненні експортно-імпорتنих операцій. На думку експертів, деякі

засоби нетарифного регулювання зовнішньоекономічних операцій, приміром квоти або заборони (обмеження) імпорту, негативно впливають на двосторонню торгівлю. Однак інші методи нетарифного регулювання – санітарні та фітосанітарні норми й інші вимоги, встановлені законодавством країни, позитивно позначаються на якості товару, впливають на зростання попиту. Крім того, технічні бар'єри (специфічне маркування та пакування товарів, дотримання національних стандартів, сертифікати якості на імпорту продукцію тощо), які використовуються найчастіше у міжнародній торгівлі, адже регулюють більше 75% світової торгівлі, є додатковим джерелом інформації для споживачів, потенційно формуючи моделі споживання та збільшуючи довіру, що сприяє поживленню як двосторонньої так і міжнародної торгівлі [3, с. 5]. Найбільше технічних заходів у світі ініціюють США, країни ЄС, Саудівська Аравія, Південна Корея, Японія, Ізраїль, Індія, Китай та Бразилія.

Хоча система нетарифного регулювання ЗЕД в Україні знаходиться на стадії розвитку, аналіз системи регулювання експортно-імпортних операцій в Україні виявив, що застосування технічних заходів та інструментів є зростаючою тенденцією. Індекс покриття торгівлі технічними бар'єрами становить 60%, тоді як санітарними та фітосанітарними заходами – 10%) [1, с. 262].

Нині нетарифні методи регулювання ЗЕД є одними із найефективніших засобів зовнішньоторговельного співробітництва країн, оскільки не пов'язані з будь-якими міжнародними зобов'язаннями, а також є доволі гнучкими до змін світової ринкової кон'юнктури, врахування яких допомагає регулювати попит та пропозицію на внутрішньому ринку, що у свою чергу не призводить до раптового зростання ціни на товар.

Не зважаючи на позитивний ефект нетарифного регулювання ЗЕД, застосування таких заходів щодо експортно-імпортних операцій може призвести до поступового скорочення споживання, особливо соціально незахищених або бідних верств населення; зниження якості і відповідно конкурентоздатності товарів; зменшення обсягів виробництва як результат довготривалого застосування нетарифних інструментів впливу; послаблення активності суб'єктів

зовнішньоторговельної діяльності, як наслідок впровадження обмежень для реалізації та споживання на внутрішньому ринку імпортової продукції.

Так, торговельні бар'єри, запроваджені в 2018-2019 рр., значно знизили рівень розвитку економіки та добробуту населення Китаю на 40 млрд дол. США, 93% втрат припало на використання нетарифних торговельних бар'єрів.

Нетарифні методи регулювання стали ключовим фактором впливу на міжнародну торгівлю і мають наслідки для економічного розвитку, зокрема країн, які дотримуються стратегії, спрямованої на інтеграцію у світовий ринок.

Нетарифні заходи та інструменти регулювання ЗЕД здійснюють вагомий вплив на досягнення багатьох Цілей сталого розвитку. Також засобами нетарифного регулювання держава впливає на внутрішній ринок та підтримує власного виробника за умови виважених та ретельно прорахованих кроків, забезпечуючи економічну, екологічну, інформаційну, науково-технологічну, інвестиційну, інноваційну та інші види безпеки.

Список використаних джерел: 1. Давиденко С. В. Стан та перспективи розвитку зовнішньоторговельного співробітництва України. Україна в 2007 році: щорічні оцінки суспільно-політичного та соціально-економічного розвитку: монографія. За заг. ред. Ю. Г. Рубана. – К.: НІСД, 2007, с. 252-262; 2. Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон України від 04.10.2018 № 959-ХІ. [URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12); 3. Ghodsi, M., Grübler, J., Reiter, O., & Stehrer, R. (2017). The evolution of non-tariff measures and their diverse effects on trade (No. 419). Wiiw Research Report. URL: <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/204191/1/wiiv-research-rep-419.pdf>.

УДК 339.543.4(477)

Ігнат'єв М. М.

ТАРИФНА ПОЛІТИКА ЯК СКЛADOVA ЕКОНОМІЧНОЇ ДИПЛОМАТІЇ ТА БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна

Науковий керівник: д. екон. наук, професор Гончаренко Владислав Васильович

В умовах інтеграції до європейського економічного простору митно-тарифна політика України набуває стратегічного значення, адже саме вона здатна забезпечити прозорий обіг товарів, знизити адміністративні бар'єри та сприяти

розвитку міжнародної торгівлі. Водночас реформування митної системи передбачає створення сприятливих умов для експортерів і імпортерів, що дозволить Україні посилити економічну стійкість і підвищити конкурентоспроможність на світовому ринку.

Складні економічні та політичні процеси після розпаду СРСР, відсутність міжнародної торгівлі та ізоляція привели до потреби у глибокому реформуванні митної системи. Сьогодні тарифна політика є важливим інструментом для захисту економіки і стабілізаційних процесів всередині країни, а також торгівлі з партнерами України.

Економічна дипломатія є важливим засобом як для вирішення внутрішніх проблем, так і для створення сприятливих умов для зовнішньоекономічної діяльності. У межах економічної дипломатії, тарифна політика виконує функцію інструмента економічної безпеки, спрямованого на зниження ризиків залежності від агресивних держав і підтримку економічного суверенітету України.

Тому ми маємо сказати про такий важливий крок як взаємодію митних органів з МЗС та бізнесом а саме як економічна дипломатія яка містить в собі ланку організаційно-правових інструментів а також дій у зовнішньоекономічних стосунках між суб'єктами ЗЕД так і державами з цілю покращити розвиток країн, що в комплексі дій однозначно може розвивати зручність, зрозумілість та відкривати нові партнерства для суб'єктів ЗЕД.

В умовах війни особливу увагу зосереджено на адаптації тарифів для підтримки імпорту стратегічних товарів (пальне, продовольство, техніка) та сприянні експорту української продукції на нові ринки. Запровадження пільг та зниження мит на товари військового призначення та критичний імпорт компенсують негативні наслідки війни для економіки.

Зараз ми можемо констатувати факт, що в умовах воєнного стану митна політика відіграє вирішальну роль у забезпеченні стабільності економіки, підтримці обороноздатності та стратегічного імпорту, а також у посиленні економічної безпеки країни. Зазначені проблеми вимагають чіткої координації між державними установами, зокрема митними службами.

Тарифна політика України допомагає регулювати зовнішньоекономічну діяльність, впливати на міжнародні торгівельні відносини та захищати внутрішній ринок. Її основна мета полягає у встановленні оптимальних митних ставок, які забезпечують баланс між підтримкою вітчизняних виробників і відкритістю ринку для іноземних товарів. Це сприяє зниженню залежності від імпорту та підтримці внутрішнього виробництва і зайнятості.

Наприклад - зниження митних зборів або звільнення від мита для окремих видів товарів, як-от будівельні матеріали та обладнання, допомагає стимулювати відбудову інфраструктури та підтримувати економіку, також важливий напрямок є податки та збори, зокрема митні, є важливим джерелом для фінансування соціальних та оборонних потреб держави.

Варто зауважити, що Україна продовжує адаптувати митне законодавство відповідно до норм ЄС і отримала можливість спрощеного митного оформлення товарів. Завдяки цьому експорт української продукції на ринки ЄС збільшився, а митні бар'єри для імпорту товарів з ЄС були знижені [2].

У період військових дій митні органи стали ключовим інструментом економічної безпеки. Вони здійснюють контроль над рухом товарів, що дозволяє запобігти постачанню ворожих товарів і підтримувати контроль за стратегічно важливими ресурсами. Митні служби, на мій погляд мають тільки збільшувати взаємодію з іншими країнами та навіть залучати МЗС до більш адаптивних, прозорих, фінансових та технічних інтересів обох сторін.

Якщо ми поглянемо на звіти Митної служби України [1], то проаналізувавши ми побачимо країни в яких нам вкрай необхідно налагодити гарні дипломатичні відносини з подальшим залученням економічної дипломатії.

Топ-3 країни по експорту



☐ Польща 2,4 млрд

☐ Іспанія 1,8 млрд

☐ Китай 1,8 млрд

Топ-3 експортних позицій



☐ Продовольчі товари 14,1 млрд

☐ Метали та вироби з них 2,5 млрд

☐ Мінеральні продукти 2 млрд

Рис. 1. Топ країни експортери та товарні групи за 2024 рік

Джерело: побудовано автором на основі [2]

На рис. 1 можемо чітко побачити країни з якими ми маємо експортні відносини та аналіз товарної групи, свідчить про необхідність налагодження відносин з вищевказаними країнами, залучення суб'єктів ЗЕД з обох сторін, проведення форумів тощо.

Згідно з даними Держмитслужби протягом січня липня 2024 року товарообіг України з іншими державами склав 61,7 млрд доларів з них експорт 22,6 млрд доларів, а імпорт 32,9 млрд доларів. При цьому митному оформлених товарів до бюджету сплачено 82,2 млрд грн, що складає в цілому 26% надходжень митних платежів[1].

Топ-3 країн по імпорту



☐ Китай 7, млрд

☐ Польща 4 млрд

☐ Німеччина 3,1 млрд

Топ-3 імпортних позицій



☐ Машини, устаткування та транспорт 13,4 млрд

☐ продукція хімічної промисловості 6,9 млрд

☐ Паливно-енергетичні ресурси 5,1 млрд

Рис. 2. Топ країни імпортери та товарна група за 2024 рік

Джерело: побудовано автором на основі [2]

З вищевказаних таблиць ми можемо побачити пріоритети наших торгівельних взаємодій та основні напрямки діяльності суб'єктів ЗЕД, що в котре підкреслює важливість не тільки тарифного регулювання з цими країнами але і економічної дипломатії, для збільшення експортно-імпортних операцій.

Загалом, завдяки гнучкій тарифній політиці Україна зміцнює торговельні відносини зі стратегічними партнерами. Наприклад, встановлення пільгових тарифів або участь в угодах про вільну торгівлю сприяє зниженню витрат на експорт та імпорт, що розширює можливості для українських товарів на зовнішніх ринках і зміцнює зв'язки з торговельними партнерами.

Завдяки тарифній політиці Україна може обмежувати імпорт товарів, які можуть загрожувати національній економіці, особливо з країн із демпінговими цінами чи низькими стандартами якості. Це захищає українських виробників і зменшує залежність від імпортової продукції у стратегічних секторах. При цьому економічна дипломатія з залученням суб'єктів ЗЕД, вигідні умови та тарифні сітки, тощо, мають на меті збільшити загальний товарообіг, що збільшить надходження від митних зборів. Тому митні тарифи становлять важливе джерело доходів державного бюджету, при цьому залучення економічної дипломатії спонукатиме до залучення нових суб'єктів ЗЕД, яке спрямовується на соціальні та оборонні потреби країни, що забезпечує економічну стійкість у складних умовах.

Список використаних джерел: 1. Державна митна служба . URL: <https://customs.gov.ua/news/zagalne-20>; 2. Дашборд щодо експорту та імпорту українських товарів. URL: https://business.diia.gov.ua/analytics/dashboard/dashbord_shchodo_eksportu_ta_importu_tovariv.

УДК 339.56(73:4-6ЄС)

Кантемир К. О., Макаруч К. О.

СУЧАСНИЙ СТАН ТОРГОВЕЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА США ТА КРАЇН ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Європейський Союз і Сполучені Штати Америки формують найбільший у світі двосторонній торговельно-економічний альянс, що охоплює значну частку

глобальної торгівлі та інвестиційних потоків. Трансатлантичне партнерство є фундаментальним елементом світової економіки, оскільки принаймні для половини країн світу США або ЄС виступають основним торговельним та інвестиційним партнером. Сукупно вони забезпечують близько третини світової торгівлі товарами та послугами, що підкреслює їхню роль у формуванні глобальних економічних процесів.

Однак сучасний етап розвитку торговельно-економічних відносин між ЄС та США супроводжується зростаючими викликами, зумовленими геополітичною нестабільністю та структурними змінами в міжнародній економіці. Пандемія Covid-19, повномасштабне вторгнення росії в Україну та посилення ролі Китаю як глобального економічного гравця спричинили перегляд стратегій трансатлантичного співробітництва.

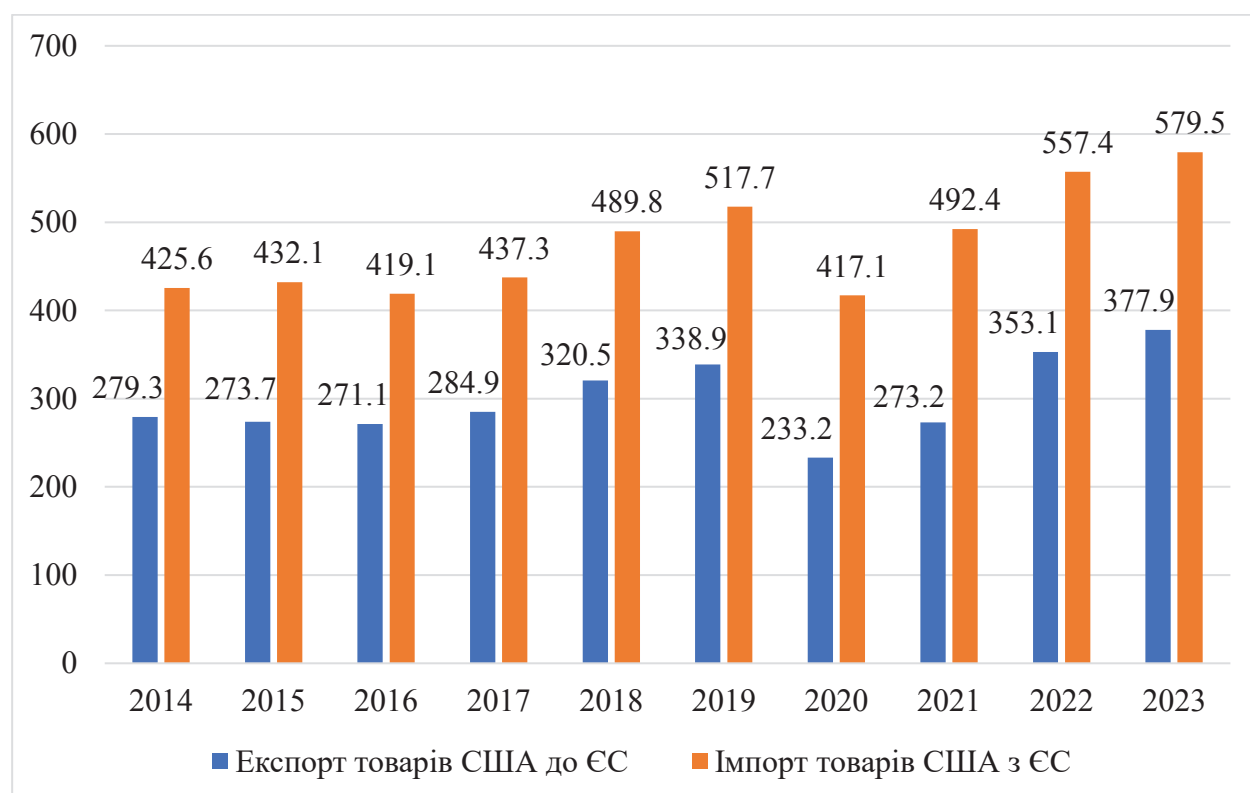


Рис. 1. Двостороння торгівля товарами США з країнами ЄС у 2014-2023 рр., млрд дол. США [1]

У період з 2014 по 2023 рік динаміка товарообігу між США та ЄС зазнала істотних змін, зумовлених як довгостроковими економічними тенденціями, так і

впливом глобальних криз. Експорт товарів США до ЄС у 2014–2016 роках поступово знижувався, досягнувши мінімального значення у 2016 році (271,1 млрд дол. США), після чого почав зростати, сягнувши 338,9 млрд дол. США у 2019 році. Однак у 2020 році через пандемію Covid-19 відбулося різке падіння до 233,2 млрд дол. США. У наступні роки торгівля відновилася, і у 2023 році експорт досяг рекордного рівня 377,9 млрд дол. США [1].

Імпорт товарів США з ЄС упродовж аналізованого періоду загалом мав зростаючу тенденцію, хоча також зазнав певних коливань. Після зниження у 2016 році (419,1 млрд дол. США) і значного скорочення у 2020 році (417,1 млрд дол. США) він швидко відновився, досягнувши у 2023 році 579,5 млрд дол. США, що є максимальним показником за десятиріччя [1].

Після повномасштабного вторгнення росії в Україну та введення санкцій, що обмежили постачання російських енергоресурсів, Сполучені Штати стали одним із ключових постачальників нафти та природного газу до ЄС. У 2023 році саме ці товари зайняли перше та третє місце серед найбільш імпортованих з США до Європейського Союзу, поступаючись лише медичній та фармацевтичній продукції, яка посіла другу позицію. Водночас структура експорту ЄС до США залишилася незмінною порівняно з 2022 роком, основними категоріями товарів залишаються медична та фармацевтична продукція, автомобілі та механічні транспортні засоби, а також лікарські засоби [2].

У 2023 році Сполучені Штати Америки зберегли статус ключового торговельного партнера Європейського Союзу, посідаючи провідні позиції як в експорті, так і в імпорті товарів.

Зокрема, США стали найбільшим ринком збуту для європейських товарів, забезпечуючи 19,7% загального експорту ЄС. За обсягами експорту з ЄС наступними були Велика Британія (13,1%), Китай (8,8%), Швейцарія (7,4%) та Туреччина (4,4%) [2].

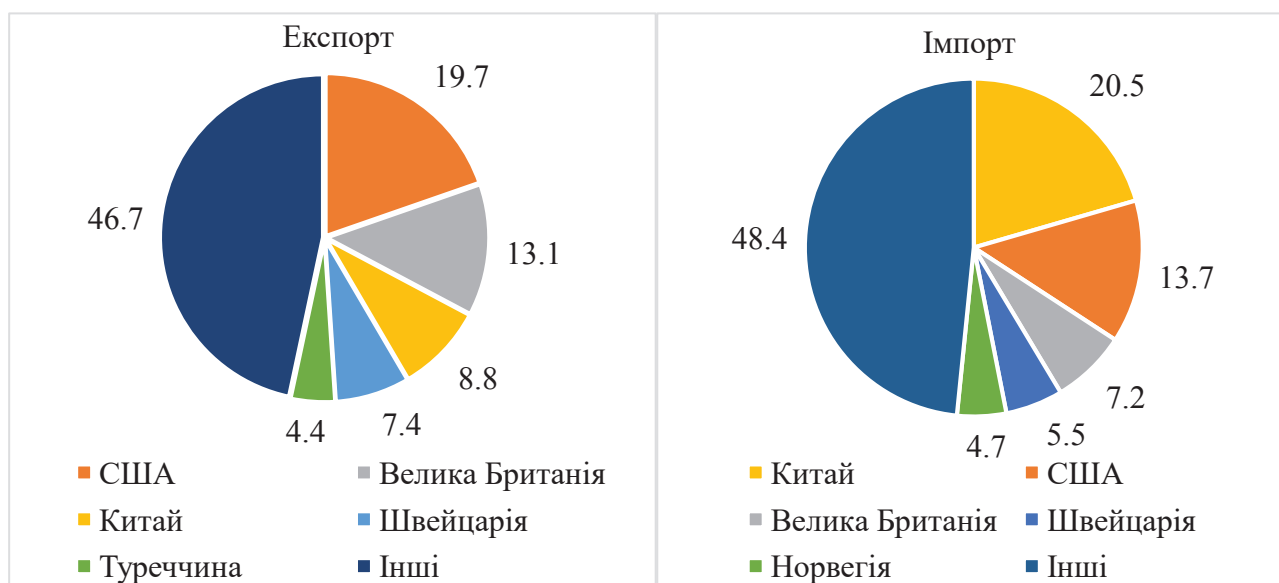


Рис. 2. Частка США серед партнерів ЄС у торгівлі товарами у 2023 р., % [2]

Водночас США посіли другу позицію серед найбільших постачальників товарів до ЄС, на частку яких припало 13,7% загального імпорту Євросоюзу. Лідером у цій категорії залишався Китай із часткою 20,5%, тоді як після США йшли Велика Британія (7,2%), Швейцарія (5,5%) і Норвегія (4,7%). Таким чином, трансатлантична торгівля залишається стратегічно важливою для ЄС, відображаючи високу інтеграцію економік та стійкий попит на американські товари на європейському ринку [2].

Як показано на рисунку 3, експорт послуг зі США до Європейського Союзу у 2023 році оцінювався у 261,7 млрд дол. США, що на 6% більше, ніж у 2022 році, і на 14% більше, ніж у 2014 році. Провідними галузями експорту послуг зі США до Європейського Союзу залишаються професійні та управлінські послуги, інтелектуальна власність та фінансові послуги. Імпорт послуг США з Європейського Союзу в 2023 році досяг 185,1 млрд дол. США, що на 7,9% більше, ніж у 2022 році, і на 6,5% більше, ніж у 2014 році. Профіцит торгівлі послугами США з Європейським Союзом у 2023 році оцінюється в 76,6 млрд дол. США [1, 3].

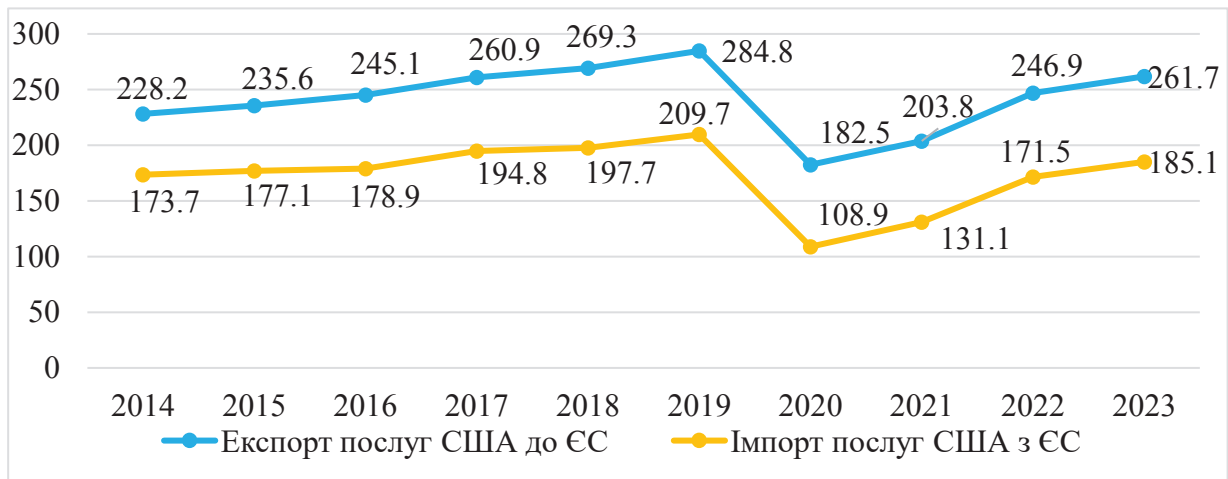


Рис. 3. Двостороння торгівля послугами США з країнами ЄС у 2014-2023 рр., млрд дол. США [1]

Зрештою, Сполучені Штати та Європа значною мірою завдячують своїм конкурентним позиціям у сфері послуг на глобальному рівні взаємним потокам прямих іноземних інвестицій (ПІІ). Значна частка американського експорту послуг у світі генерується європейськими компаніями, що базуються в США, так само як і значна частка європейського експорту послуг у світі генерується американськими компаніями, що базуються в Європі.

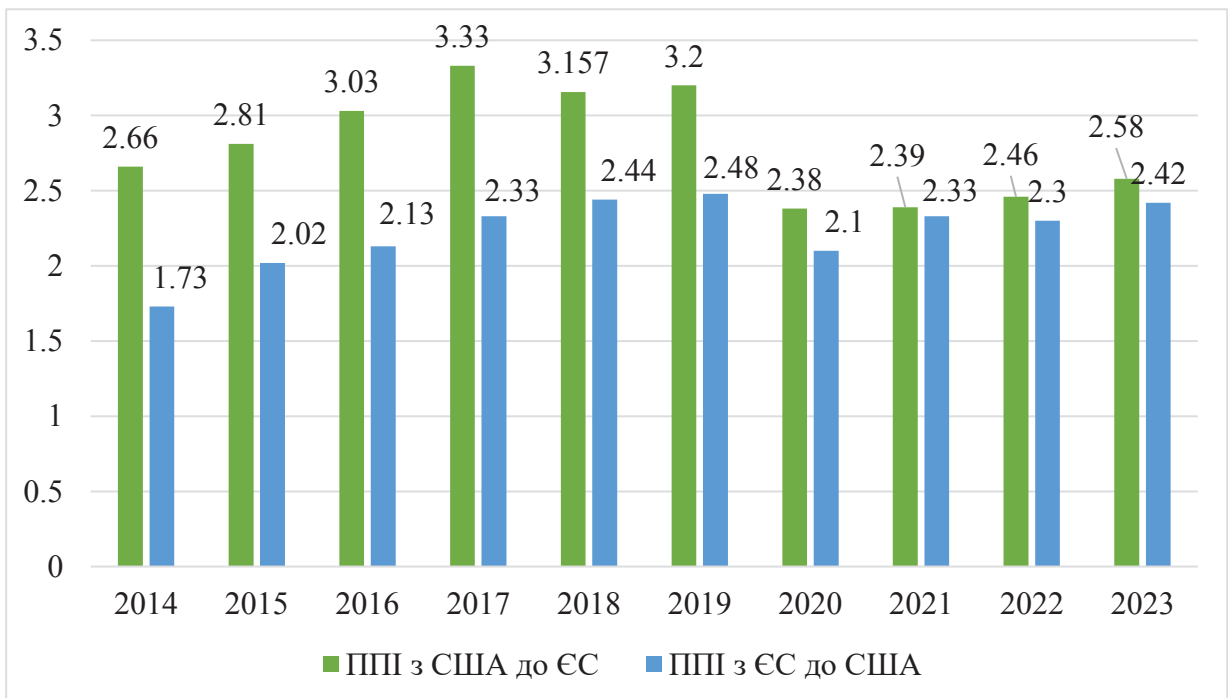


Рис. 4. Потоки ПІІ між США та ЄС у 2014-2023 рр., трлн дол. США [1]

Протягом 2014-2023 років США залишались основним джерелом прямих іноземних інвестицій для ЄС, з показником ПІІ з США до ЄС, що варіювався від

2,66 до 3,33 трлн дол. США в перші роки. У 2023 році прямі іноземні інвестиції США в Європейський Союз склали 2,58 трлн дол. США, що на 4,9 % більше, ніж у 2022 році. Найбільше прямих інвестицій США в Європейський Союз припадає на небанківські холдингові компанії, обробну промисловість, фінанси та страхування [1, 3].

Водночас, прямі інвестиції ЄС в США у 2022 році склали 2,42 трлн дол. США, збільшившись на 5% порівняно з попереднім роком. Найбільше інвестицій було спрямовано в обробну промисловість, фінанси та оптову торгівлю. Обсяги торгівлі послугами та товарами між США та ЄС також відповідають їхнім взаємним інвестиціям, що є найбільшими в світі та суттєвим рушієм трансатлантичних економічних зв'язків [1, 3].

Майбутнє торговельно-економічних відносин між ЄС і США залишається невизначеним, особливо у контексті можливого підвищення тарифів після переобрання Дональда Трампа. Намір США запровадити жорсткіші торговельні обмеження може суттєво вплинути на європейський експорт, оскільки американський ринок є ключовим для ЄС. Водночас Європейська комісія вже готує заходи у відповідь, що свідчить про готовність до переговорів та потенційного компромісу. Попри ризики зростання тарифної напруженості, можливе перезавантаження Трансатлантичної торговельної ради може створити платформу для подальшого діалогу та узгодження спільних економічних і регуляторних інтересів, зокрема в контексті кліматичної політики та торгівлі.

Список використаних джерел: 1. U.S. Bureau of Economic Analysis (BEA). *International Trade in Goods and Services U.S.* URL: <https://www.bea.gov/data/intl-trade-investment/international-trade-goods-and-services>; 2. European Commission. *USA-EU - international trade in goods statistics - Statistics Explained.* URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=USA-EU_-_international_trade_in_goods_statistics; 3. Office of the United States Trade Representative. *European Union.* URL: [https://ustr.gov/countries-regions/europe-middle-east/europe/european-union#:~:text=Exports%20were%20\\$592.0%20billion;%20imports,up%2066%20percent%20from%202012](https://ustr.gov/countries-regions/europe-middle-east/europe/european-union#:~:text=Exports%20were%20$592.0%20billion;%20imports,up%2066%20percent%20from%202012).

Кудинець А. О.

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ ПОСЛУГАМИ УКРАЇНИ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Науковий керівник к.е.н., доц. Шолом А.С.

Зовнішня торгівля послугами є важливою складовою економіки України, яка сприяє залученню валютних надходжень, розвитку інноваційних галузей та зміцненню позицій країни на міжнародних ринках. За останні роки спостерігається значне зростання експорту послуг, зокрема в таких сферах, як ІТ, транспорт, фінанси та туризм. Це свідчить про потенціал України до подальшого розвитку в глобальній торгівлі послугами.

Зовнішня торгівля послугами є важливою складовою міжнародної економіки, яка охоплює надання нематеріальних товарів, що задовольняють потреби споживачів і бізнесу на глобальному рівні. Вона відрізняється від торгівлі товарами своєю нематеріальною природою, що ускладнює оцінку її обсягів і ефективності.

Класифікація послуг у міжнародній торгівлі включає такі основні категорії:

- Транспортні послуги – перевезення вантажів і пасажирів повітряним, морським, автомобільним та залізничним транспортом.
- Послуги зв'язку та інформаційні технології – надання доступу до мережі Інтернет, розробка програмного забезпечення, аутсорсинг бізнес-процесів.
- Фінансові послуги – банківські, страхові та інвестиційні операції.
- Туристичні послуги: послуги готелів, туроператорів та агентств з обслуговування туристів.
- Інші комерційні послуги – консультаційні, юридичні, освітні та медичні послуги [1].

Зовнішня торгівля послугами є однією з найбільш динамічно зростаючих сфер української економіки. За останні роки спостерігається стабільне збільшення обсягів експорту послуг, що забезпечує важливий внесок у формування позитивного сальдо платіжного балансу країни. Україна є провідним експортером

ІТ-послуг, транспортних і логістичних послуг, що дозволяє їй посідати конкурентні позиції на міжнародних ринках.

Основні показники стану зовнішньої торгівлі послугами в Україні:

– Експорт ІТ-послуг. Україна входить до числа провідних країн у сфері аутсорсингу програмного забезпечення, і цей сектор є одним із ключових драйверів зростання експорту.

– Транспортні та логістичні послуги. Україна активно надає послуги у сфері міжнародних перевезень, зокрема морських і залізничних перевезень.

– Фінансові послуги розвиваються завдяки інтеграції з європейськими фінансовими системами.

– Туризм. Цей сектор має потенціал, проте його розвиток залежить від стабільності внутрішньої та зовнішньої ситуації.

Основними торговельними партнерами України є країни Європейського Союзу, США та Китай, що свідчить про географічну диверсифікацію експорту послуг [2].

Перспективи розвитку зовнішньої торгівлі послугами в Україні залежать від низки внутрішніх та зовнішніх чинників. Ці фактори визначають здатність країни адаптуватися до змін на глобальних ринках і використовувати свій потенціал для розширення експорту (табл. 1).

Таблиця 1

Фактори розвитку торгівлі послугами в Україні

Фактор	Опис
Глобалізація та інтеграційні процеси	Спрощення доступу до міжнародних ринків завдяки інтеграції в СОТ, Угоді про асоціацію з ЄС.
Цифрова трансформація	Розвиток ІТ-технологій і цифрових платформ для надання послуг у дистанційному форматі.
Економічна політика та регуляторна база	Сприяння уряду у створенні сприятливого бізнес-клімату для розвитку сектору послуг.
Інноваційні можливості	Залучення новітніх технологій для розвитку ІТ, транспортних і фінансових послуг.
Інфраструктурні можливості	Модернізація транспортної та цифрової інфраструктури для забезпечення швидкої та якісної доставки послуг.
Міжнародні угоди та співпраця	Використання переваг міжнародних договорів для розширення експорту послуг.

Джерело: складено автором

Завдяки ефективному використанню цих факторів Україна може розширити експортні можливості та забезпечити сталий розвиток сектора послуг, що є ключовим елементом економічного зростання країни.

Зовнішня торгівля послугами України стикається з низкою викликів, що уповільнюють її розвиток і обмежують конкурентоспроможність на міжнародних ринках. Основні проблеми включають:

- Конкурентоспроможність українських послуг. Попри значний потенціал, українські компанії часто поступаються на глобальних ринках через технологічну відсталість у деяких секторах і недостатню державну підтримку.

- Нестабільність зовнішніх ринків. Глобальні економічні кризи, пандемія COVID-19 та регіональні конфлікти призводять до зниження попиту на певні послуги.

- Обмежені фінансові ресурси. Доступ українських компаній до іноземних інвестицій обмежений через високі ризики та нестабільність внутрішнього середовища.

- Проблеми з інфраструктурою. Недосконала транспортна та цифрова інфраструктура перешкоджає ефективному розвитку сектора послуг, особливо в регіонах.

В умовах швидких змін на глобальних ринках та зростаючого попиту на послуги Україна має значні перспективи розвитку в кількох ключових секторах:

1. Інформаційні технології (ІТ). ІТ-сектор є основним драйвером розвитку зовнішньої торгівлі послугами. Очікується, що завдяки зростанню попиту на аутсорсинг і розробку програмного забезпечення Україна збільшить обсяги експорту послуг цього напрямку.

2. Транспортні та логістичні послуги. Завдяки стратегічному розташуванню Україна має можливість стати регіональним хабом для перевезень між Європою та Азією. Модернізація транспортної інфраструктури сприятиме розширенню цього сектора.

3. Фінансові послуги. Розвиток співпраці з міжнародними банками та інвестиційними фондами може забезпечити зростання обсягу фінансових послуг.

4. Освітні та медичні послуги. У зв'язку зі зростанням попиту на дистанційні освітні програми та медичні послуги Україна може розширити експорт послуг цього напрямку.

5. Туризм. Хоча цей сектор залежить від політичної стабільності, розвиток внутрішнього туризму та просування бренду України можуть позитивно вплинути на збільшення в'їзного туризму [3].

Отже, для забезпечення стабільного зростання експорту послуг необхідна реалізація ефективних стратегій, які передбачають комплексний підхід до вирішення внутрішніх проблем та використання міжнародних можливостей. Завдяки комплексному підходу до реалізації зазначених стратегій Україна зможе посилити свої позиції на міжнародних ринках, диверсифікувати експортні напрями та забезпечити стале економічне зростання в секторі послуг.

Список використаних джерел: 1. Антонюк К.В. Визначальні фактори розвитку сучасної міжнародної торгівлі послугами. Глобальні та національні проблеми економіки. Вип. 6. 2019. С.46-51. [Електронний ресурс]. URL: <http://globalnational.in.ua/archive/6-2015/11.pdf>; 2. Капелюшина Т. В., Гавриш О. М., Пильнова В. П. Діагностика та тенденції розвитку міжнародної торгівлі в Україні. [Електронний ресурс]. URL: http://www.economy.nauka.com.ua/pdf/11_2020/98.pdf; 3. World Trade Statistical Review. [Електронний ресурс]. - URL: https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/wts_e.html.

УДК 339.5:330.322.1(73:430)

Куліченко М. О., Ханова О. В.

СУЧАСНИЙ СТАН ТОРГОВЕЛЬНО-ІНВЕСТИЦІЙНИХ ВІДНОСИН США ТА НІМЕЧЧИНИ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Торговельно-інвестиційні відносини між США та Німеччиною становлять важливий елемент глобальної економічної системи. Як провідні світові економіки, США та Німеччина протягом десятиліть вибудовували тісні взаємозв'язки, зумовлені спільними інтересами у розширенні ринків, залученні інвестицій та сприянні економічному зростанню.

Попри те, що обсяги торгівлі США з Канадою, Мексикою, ЄС та Китаєм є значно більшими, економічні зв'язки з Німеччиною мають стратегічне значення,

особливо у сфері транскордонних послуг та діяльності афілійованих компаній. Взаємодія між прямою торгівлею та продажами через афілійовані підприємства є радше взаємодоповнюючою, аніж взаємозамінною, оскільки іноземні інвестиції та продажі через філії стимулюють зростання транскордонних торговельних потоків. Значна частина двосторонньої торгівлі здійснюється у форматі внутрішньофірмових операцій (коли німецькі компанії BMW або Siemens постачають деталі на свої заводи в США, а американські корпорації General Motors або ЗМ відправляють комплектуючі на свої виробничі потужності в Німеччину).

Тісні економічні зв'язки між європейськими материнськими компаніями та їхніми американськими філіями підтверджуються тим, що у 2020 році приблизно 65% імпорту США з ЄС становила внутрішньофірмова торгівля. Водночас частка внутрішньофірмової торгівлі в загальному експорті США до ЄС та Великої Британії складала 39%, а для Німеччини цей показник досягав 38% [1].

В 2023 році Німеччина забезпечувала 3,9% експорту товарів і послуг США та 5,3% імпорту. За даними Бюро економічного аналізу США, Німеччина була третім за величиною імпортером американських послуг (45,8 млрд дол. США), четвертим ринком за обсягом імпорту товарів (160,1 млрд дол. США), п'ятим ринком за експортом товарів (76,9 млрд дол. США) та восьмим за експортом послуг (42 млрд дол. США) (рис. 1).

З боку Німеччини США є найбільшим ринком збуту німецьких товарів і послуг, на який у 2023 році припадало 10% від загального експорту країни, що суттєво перевищує частки Франції (7,6%), Нідерландів (7,1%) та Китаю (6,2%). Крім того, США посідали третє місце серед основних постачальників Німеччини (7% від загального імпорту), поступаючись лише Китаю (11,5%) та Нідерландам (7,6%) [2].

Варто зазначити, що Німеччина традиційно має стійкий профіцит у двосторонній торгівлі зі США, який у 2023 році становив близько 87 млрд дол. США, що еквівалентно приблизно 2% ВВП Німеччини. Як показано на рис. 1, імпорт німецьких товарів став ключовим фактором зростання дефіциту США у торгівлі з Німеччиною в останні роки, який більш ніж удвічі перевищив обсяг

експорту. У 2023 році основними категоріями американського експорту товарів були транспортне обладнання та продукція хімічної промисловості, тоді як імпорт з Німеччини до США був представлений транспортним обладнанням, машинами (окрім електричних) та хімічною продукцією [3].

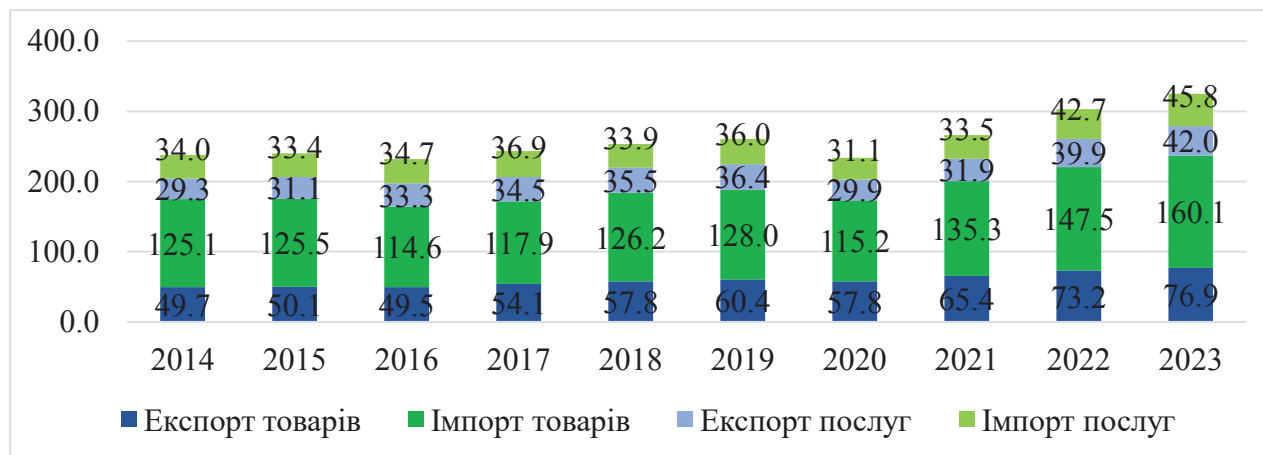


Рис. 1. Двостороння торгівля товарами та послугами США з Німеччиною, 2014-2023 рр., млрд дол. США [4]

І хоча з економічної точки зору двосторонні профіцити або дефіцити не є однозначно позитивними чи негативними явищами, однак значний профіцит Німеччини у торгівлі зі США може стати проблемним, оскільки новообраний президент Дональд Трамп та його оточення розглядають дефіцит торговельного балансу США як ознаку несправедливих торговельних практик, а одним із явних завдань його політики є досягнення збалансованого торговельного балансу [5]. А так як Німеччина займає четверте місце серед країн, з якими США мають найбільший торговельний дефіцит, поступаючись лише Китаю, Мексиці та В'єтнаму, вона може стати однією з основних мішеней більш протекціоністської торговельної політики США.

Послуги відіграють важливу роль у двосторонній торгівлі між Німеччиною та США, вони становлять майже 50% німецького імпорту зі США та приблизно 30% експорту до США, що значно перевищує середній показник Німеччини щодо торгівлі послугами (імпорт – 26%, експорт – 20%). Згідно з даними рис. 1 імпорт німецьких послуг до США також зростав в останні роки, водночас експорт послуг із США зростав аналогічними темпами, що свідчить про майже збалансований

двосторонній баланс у сфері послуг. У 2023 році ключовими категоріями послуг, що експортуються зі США до Німеччини, стали ділові послуги, транспортні послуги та туризм, тоді як з Німеччини – транспортні послуги, ділові послуги та платежі за використання інтелектуальної власності [6].

Однак основні показники двосторонньої торгівлі послугами не повною мірою відображають важливість цих відносин. Обсяги продажів послуг через закордонні філії є значно більшими [1].

У 2022 році продажі послуг закордонних філій США у Німеччині досягли 107,2 млрд доларів США. Експорт послуг США до Німеччини того ж року склав лише 39,9 млрд доларів США. Німецькі філії відіграють ще більш важливу роль у постачанні послуг у Сполучених Штатах із обсягом продажу в 205,6 млрд доларів – це майже в п'ять разів більше за імпорт послуг США з Німеччини (рис. 2).

Таким чином, американські компанії переважно постачають послуги до Німеччини через свої закордонні філії і навпаки.



Рис. 2. Зв'язки у сфері послуг між США та Німеччиною, 2013-2022 рр., млрд дол. США [4]

Окрім торгівлі товарами та послугами, іншим важливим виміром німецько-американських економічних відносин є прямі інвестиції. Згідно з даними рис. 3, у 2023 році обсяг американських прямих іноземних інвестицій (ПІІ) у Німеччині склав всього 193,2 млрд доларів, тоді як німецькі ПІІ у США були в 2,5 рази більші

і склали 472,8 млрд доларів. Така тенденція спостерігається постійно в період з 2014 по 2023 роки.

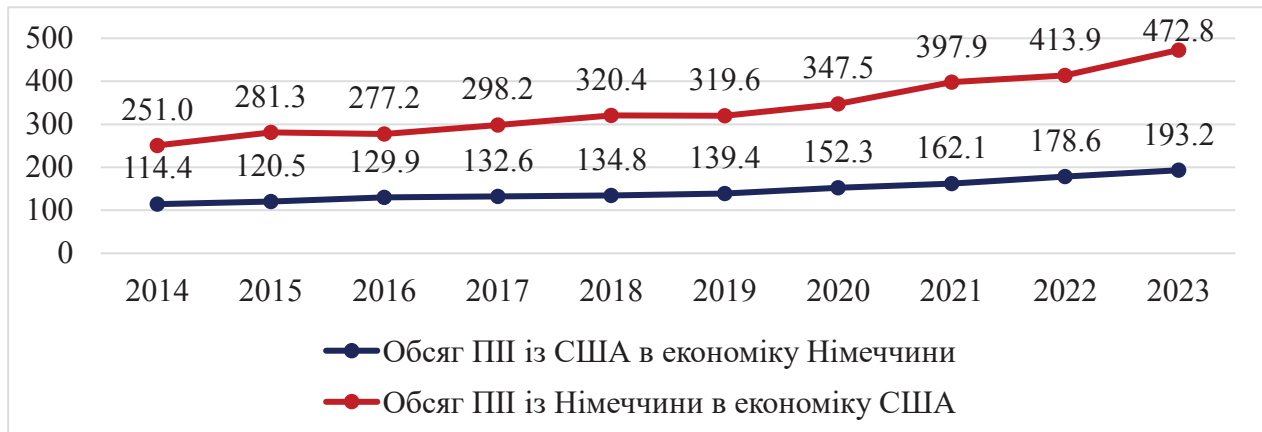


Рис. 3. Прямі іноземні інвестиції США та Німеччини, 2014-2023 рр., млрд дол. США [4]

У 2023 році Німеччина займала п'яте місце серед найбільших інвесторів у США після Нідерландів, Японії, Канади та Великої Британії [4]. Найбільшу частку американських ПІІ в Німеччині формують небанківські холдингові компанії та виробничий сектор, тоді як виробничий сектор, оптова торгівля, фінансова (крім депозитарних установ) та страхова діяльність США є основними реципієнтами німецьких інвестицій [6].

Таким чином, торговельно-інвестиційні відносини між США та Німеччиною є ключовим компонентом глобальної економіки та демонструють високу ступінь інтеграції обох країн через торгівлю товарами, послугами та прямі іноземні інвестиції. Взаємозалежність економік проявляється у значній ролі внутрішньофірмової торгівлі, яка сприяє формуванню глобальних ланцюгів постачання та забезпечує взаємодоповнюваність прямих інвестицій і товарних потоків. Водночас виклики пов'язані з потенційною зміною торговельної політики США, спричиненою прагненням до скорочення дефіциту торговельного балансу, можуть створити певні загрози для подальшого розвитку партнерства, особливо у випадку посилення протекціоністських заходів.

Список використаних джерел: 1. Hamilton, Daniel S., and Quinlan, Joseph P. (2023). *The Transatlantic Economy 2023: Annual Survey of Jobs, Trade and Investment between the United States and Europe*. URL: <https://transatlanticrelations.org/wp-content/uploads/2023/03/Transatlantic->

Economy-Report-2023.pdf; 2. Statistisches Bundesamt (Destatis). Rangfolge der Handelspartner im Außenhandel 2023. URL: https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Aussenhandel/Tabellen/rangfolge-handelspartner.pdf?__blob=publicationFile; 3. International Trade Administration, Data Visualization. URL: <https://www.trade.gov/data-visualization/tradestats-express-year-date-ytd-us-trade-partner-countries-and-regions>; 4. U.S. Bureau of Economic Analysis (BEA), International Trade & Investment. URL: <https://www.bea.gov/data/intl-trade-investment>; 5. Lighthizer, R. (2023). No Trade is Free: Changing Course, Taking on China, and Helping America's Workers. HarperCollins; 6. U.S. Bureau of Economic Analysis (BEA), Germany – International Trade and Investment Country Facts. URL: <https://apps.bea.gov/international/factsheet/factsheet.html#308>.

УДК 339.9.012.23

Кучер Д. Ю.

РОЛЬ МИТНОЇ ПОЛІТИКИ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ЕКСПОРТУ УКРАЇНСЬКОЇ ПРОДУКЦІЇ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Науковий керівник: к.е.н., доцент Непрядкіна Наталія Василівна

Митна політика є одним із ключових інструментів державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, який визначає умови доступу національних товарів на міжнародні ринки. Державна митна політика – це діяльність держави у сфері захисту митних інтересів та безпеки України, адаптації митного законодавства та технологічних інструментів до європейських правил, створення умов для розвитку міжнародної торгівлі, її інтеграції до світової економіки, а також захисту внутрішнього ринку [1]. В умовах глобалізації та загострення конкурентної боротьби ефективна митна політика може стати потужним стимулом для розвитку експорту, забезпечуючи українським виробникам можливість займати гідне місце у світовій економіці. Для України, яка має стратегічно вигідне географічне розташування та значний експортний потенціал, питання адаптації митного регулювання до вимог сучасного ринку є надзвичайно важливим.

Особливу роль у цьому відіграють угоди про зону вільної торгівлі, такі як Угода про асоціацію з Європейським Союзом, які сприяють зниженню тарифних бар'єрів і спрощенню процедур торгівлі. Проте митна політика включає не лише тарифне регулювання, але й механізми контролю якості, квотування, а також імплементацію цифрових рішень для прискорення митних процедур. У цій статті

буде проаналізовано вплив сучасної митної політики на забезпечення експорту української продукції, окреслено ключові виклики та можливості, а також розглянуто перспективи вдосконалення регулювання.

На сьогодні митна політика в цілому належить до числа найважливіших проявів суверенітету держави, що зумовлює особливу увагу до неї з боку законодавчої та виконавчої влади при формуванні міжнародно-правової позиції та вирішенні внутрішніх проблем держави. На сучасному етапі розвитку держави можна виділити наступні головні напрямки митної політики України:

- структура системи органів державного регулювання митної справи;
- розміри мит та умов митного обкладання;
- вільні митні зони та митні режими на території України;
- перелік товарів, експорт, імпорт та транзит яких через територію України забороняється. [2]

Питання митно-тарифного регулювання є ключовими для розвитку зовнішньоекономічних відносин, тому вирішення проблем, пов'язаних із вдосконаленням цієї системи в Україні, заслуговує особливої уваги. Розвиток митної політики України відбувався паралельно з еволюцією інших аспектів митно-тарифного регулювання, спираючись на передові міжнародні стандарти та загальноприйняті правила. Вона охоплює одночасне розв'язання таких завдань, як усунення теоретичних прогалин, модернізація митної інфраструктури та активна участь у формуванні митних режимів, які повинні сприяти спрощенню митних процедур і підвищенню ефективності митного контролю.

Україна активно співпрацює з митними адміністраціями багатьох країн світу (є членом Ради митного співробітництва, Всесвітньої митної організації) та продовжує процес приєднання міжнародних конвенцій з питань митної справи у напрямі гармонізації із загальноприйнятими в міжнародній практиці нормами та стандартами.

Сучасна митна політика України відіграє вирішальну роль у формуванні умов для експорту національної продукції на міжнародні ринки. Зокрема, впровадження безмитних тарифних квот у рамках Поглибленої та всеосяжної зони вільної торгівлі

(ПВЗВТ) з Європейським Союзом сприяло зростанню експорту українських товарів до країн ЄС. За даними Державної митної служби, у перші два місяці 2024 року частка експорту до ЄС становила 57% від загального обсягу експорту України. [3]

Однак, попри позитивні тенденції, існують певні обмеження. Наприклад, для деяких сільськогосподарських та харчових продуктів встановлено безмитні тарифні квоти. Це означає, що експорт в межах квоти обкладається нульовим митом, а понад квоту – ввізним митом згідно з Митним тарифом ЄС. У липні 2024 року Європейська Комісія відновила мита на експорт українських яєць, вівса та цукру після перевищення річних квот. [4] Крім того, у грудні 2024 року Україна запровадила систему мінімальних експортних цін на основні сільськогосподарські товари, включаючи зернові. Цей захід спрямований на усунення цінових спотворень, викликаних війною, та запобігання ухиленню від сплати податків через експорт за заниженими цінами. [5]

Таким чином, сучасна митна політика України, через механізми тарифного регулювання та встановлення квот, безпосередньо впливає на обсяги та структуру експорту національної продукції, створюючи як можливості, так і виклики для українських експортерів.

Ефективне вдосконалення митного регулювання є ключовим чинником для підвищення конкурентоспроможності української продукції на міжнародних ринках. Насамперед, Україна має посилити інтеграцію з європейською митною системою, забезпечуючи повну гармонізацію законодавства з митними стандартами ЄС. Це передбачає запровадження єдиної цифрової платформи для обміну митною інформацією, що спростить процедури оформлення товарів та скоротить час перевірки на кордоні. Особливу увагу слід приділити подальшому впровадженню технологій діджиталізації, таких як електронна митна декларація та автоматизовані системи ризик-менеджменту. Важливим напрямом також є розширення функціоналу «єдиного вікна», яке дозволить максимально спростити комунікацію між бізнесом і державними органами.

Суттєвим викликом залишається боротьба з корупцією на митниці, тому необхідно запроваджувати прозорі механізми контролю та підвищувати відповідальність за порушення митного законодавства. Одночасно, для підтримки малого і середнього бізнесу потрібно переглянути тарифні ставки та спростити процедури оформлення експорту.

Сучасна митна політика України є визначальним чинником формування експортного потенціалу держави в умовах глобальної конкуренції. Митне регулювання виступає потужним інструментом адаптації вітчизняного виробництва до міжнародних стандартів та забезпечення конкурентоспроможності української продукції на світових ринках. Угоди про зону вільної торгівлі, зокрема з Європейським Союзом, створюють принципово нові можливості для українських експортерів через зниження тарифних бар'єрів та спрощення митних процедур. Впровадження цифрових технологій, таких як електронне декларування та система «єдиного вікна», суттєво оптимізує митні процеси, скорочуючи час та витрати на митне оформлення. Модернізація митної політики сприятиме формуванню сприятливого середовища для бізнесу, збільшенню обсягів експорту та глибшій інтеграції України до глобальної економіки. Подальший розвиток митної політики потребує послідовної гармонізації законодавства з європейськими стандартами, боротьби з корупцією та створення максимально прозорих механізмів митного регулювання.

Список використаних джерел: 1. Міністерство фінансів України, Митна політика. URL: [https://mof.gov.ua/uk/customs-policy#:~:text=](https://mof.gov.ua/uk/customs-policy#:~:text=;); 2. Філіпенко Т. В., Філатов В. В. Правові форми співробітництва в галузі вдосконалення митного законодавства України / Митна справа. - 2009. — № 6. — С. 28-34; 3. Анастасія Зануда, Торговельний безліміт: що дали Україні два роки без обмежень на ринку ЄС. BBC Україна, 22 травня 2024. URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/articles/cv22lexmrnm0>; 4. Virginie Malingre, EU reintroduces tariffs on Ukrainian eggs, oats and sugar. Le monde. July 4, 2024. URL: https://www.lemonde.fr/en/economy/article/2024/07/04/eu-taxes-ukrainian-exports-of-eggs-oats-and-sugar_6676616_19.html?utm_source=chatgpt.com; 5. Ukraine introduces minimum export prices for major agricultural goods. Reuter, December 2, 2024. URL: https://www.reuters.com/markets/commodities/ukraine-introduces-minimum-export-prices-major-agricultural-goods-2024-12-02/?utm_source=chatgpt.com.

Лялька О. О.

МОЖЛИВОСТІ АДАПТАЦІЇ РЕГЛАМЕНТІВ МИТНОГО ОФОРМЛЕННЯ АВТОТРАНСПОРТУ США В УКРАЇНІ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Науковий керівник: к.е.н., доцент Григорова-Беренда Лариса Іванівна

Митне оформлення автотранспорту в Україні зазнало суттєвих змін після прийняття Закону України №2612-VIII “Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законодавчих актів України щодо ввезення транспортних засобів на митну територію України” від 08.11.2018 [1]. Цей закон запровадив обов'язкове митне оформлення та сплату всіх митних платежів на автомобілі, ввезені громадянами з-за кордону для особистого користування, що стало важливим кроком у боротьбі з проблемою нелегального ввезення автомобілів на іноземній реєстрації, адже до 2018 року більша половина авто з іноземною реєстрацією, які були ввезені у режимі “тимчасове ввезення”, перебувала в Україні з порушенням митних правил і відповідних строків [2].

За даними Державної митної служби, у 2023 році обсяги імпорту автотранспорту з кодом УКТЗЕД 8703 зросли на 36% порівняно з 2022 роком і становили 2,04 млрд дол. США. Позитивна тенденція продовжилась і в 2024 році, за цей рік було імпортовано автомобілів на 4,38 млрд дол. США, що складає 6,2% від усього імпорту. За кількісними показниками за I квартал 2024 року найбільше автомобілів завезли з Німеччини – 17,1 тис., США – 14,5 тис. та Китаю – 9,1 тис. За вартісними показниками лідирують завезені авто з США – 211,2 млн дол., з яких було сплачено 2 млрд грн податків до держбюджету [3].

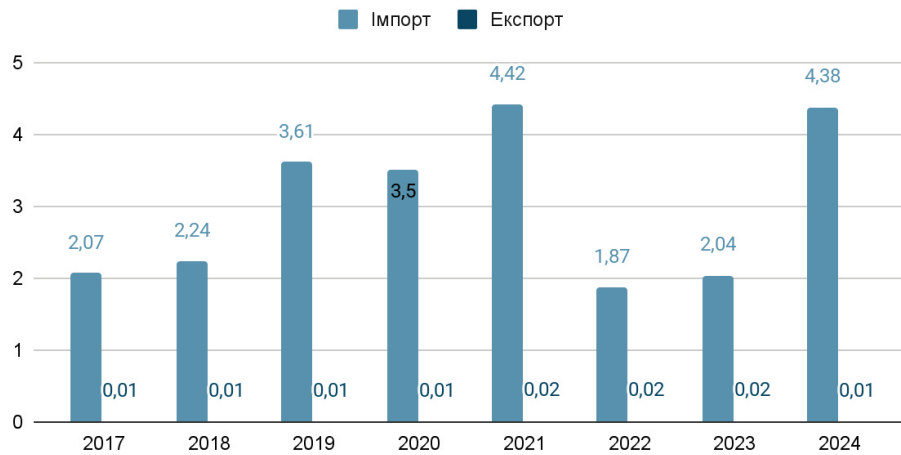


Рис. 1. Динаміка українського імпорту та експорту транспортних засобів за кодом УКТЗЕД 8703 у період 2017-2024 рр., млрд. дол США

Побудовано автором за даними [3].

З метою митного оформлення автомобіля декларант або його уповноважена особа спершу подає попередню митну декларацію до відповідного митного органу. Авто слід ввезти в Україну протягом 30 днів з моменту оформлення декларації та доставити на митницю оформлення протягом 10 днів після перетину кордону. Після подання декларації необхідно сплатити мито, акцизний податок і ПДВ. Розмір митних платежів визначається на основі вартості та технічних характеристик автомобіля [3].

Для митного оформлення автомобіля в Україні декларант подає митним органам такі документи: рахунок-фактуру або інший документ, що підтверджує вартість авто; документ про право власності (договір купівлі-продажу, дарування); техпаспорт; підтвердження зняття з обліку в країні реєстрації; довідку про відповідність екологічним стандартам (не нижче “ЄВРО-5” для нових авто, “ЄВРО-2” для вживаних). Декларант зобов’язаний надати необхідні документи, оформити додаткову декларацію до попередньої митної декларації та пред’явити автомобіль митному органу. Після цього він отримує посвідчення про реєстрацію та може звернутися до МВС для постановки авто на облік [3].

Основними проблемами митного оформлення авто, за даними Європейської Бізнес Асоціації, є бюрократія, додаткові перевірки, коригування митної вартості та корупційний тиск. Близько 30% митних спорів стосуються саме оцінки вартості

авто, що затримує розмитнення. Високі податки змушують декларантів занижувати вартість, а застаріле обладнання митниці ускладнює процес. Отримання необхідних документів, зокрема екологічного сертифіката, може займати до 30 днів [4]. Впровадження сучасних світових практик сприятиме спрощенню процедур і зниженню корупційних ризиків. З огляду на те, що більшість автомобілів імпортується з США, а американська митна система вважається однією з найефективніших, доцільним є її вивчення.

Митне оформлення та контроль у США вважаються одними з найсучасніших у світі. Купівля, продаж, реєстрація автомобілів, а також їх експорт регламентуються федеральним законодавством і нормами окремих штатів. Процес придбання авто в США є прозорим і не обмежується державними органами. Головним регулятором у цій сфері виступає Відділ транспортних засобів (Department of Motor Vehicles), який контролює діяльність дилерів, реєстрацію транспортних засобів і дотримання вимог законів [2].

Експорт автотранспорту в США регулюється Розділом 19 Зведення федеральних норм та правил. За секцією 192.2 при авіаційному або контейнерному експорті експортер має за 72 години надати авто та документи для митного оформлення, вказавши його ідентифікаційний номер. Для вживаних авто потрібні: оригінал свідоцтва про право власності, дозвіл на експорт за наявності третіх сторін або офіційне підтвердження дозволу для державних авто. Для нових – оригінал та дві копії свідоцтва про походження [2].

Митне оформлення автотранспорту в США при режимі імпорту регулюється законодавчими актами Motor Vehicle Safety Act (1966), Imported Vehicle Safety Compliance Act (1988) та Clean Air Act (1968), а контроль здійснюється Митною та прикордонною службою (CBP), Агентством з охорони навколишнього середовища (EPA) та Міністерством транспорту (DOT) [5].

Процедура митного оформлення автотранспорту передбачає подання власником або уповноваженим митним брокером комплексу документів, що включає оригінал коносаменту, договір купівлі-продажу, іноземну реєстрацію та спеціальні форми EPA 3520-1 та DOT HS-7, які підтверджують відповідність

транспортного засобу екологічним стандартам та стандартам безпеки США. При цьому митні платежі диференційовані залежно від типу транспортного засобу: для легкових автомобілів ставка становить 2,5% від вартості, для вантажівок - 25%, а для мотоциклів – 2,4% або передбачено безмитне ввезення. Додатково може стягуватися спеціальний федеральний податок на автомобілі з високим рівнем споживання палива [5].

Особливістю американської системи митного оформлення є жорсткі вимоги до відповідності імпортованих транспортних засобів національним стандартам, причому, якщо автомобіль не був вироблений у США, то скоріше за все він не буде відповідати необхідним вимогам і потребуватиме переобладнання. У випадку невідповідності автомобіля встановленим вимогам, власник зобов'язаний залучити незалежного комерційного імпортера (ICI), який здійснює необхідні модифікації та несе відповідальність за приведення транспортного засобу у відповідність до американських стандартів. При цьому додатково вноситься застава в розмірі 1,5% від митної вартості автомобіля. Система передбачає певні винятки, зокрема, можливість безмитного тимчасового ввезення транспортних засобів нерезидентами строком до одного року, спеціальні умови для військовослужбовців та держслужбовців, а також окремі правила для транспортних засобів, вік яких перевищує 25 років [5].

Отже, у розрізі дослідження досвіду США у митному оформленні автотранспорту, в Україні доцільним є адаптація наступних рішень:

1. Впровадження єдиної автоматизованої системи взаємодії між всіма залученими органами на основі “Єдиного вікна”, додавши можливість завантаження певної інформації до Excel-таблиці, листів Держмитслужби, контактної інформації щодо посадових осіб залучених до процесу митного контролю та оформлення автомобіля та можливість комунікації з ними.
2. Створення інституту незалежних сертифікованих імпортерів (за аналогією з ICI).
3. Спрощення системи розрахунку митних платежів, зокрема розрахунку акцизного податку та перехід до єдиної ставки мита (за прикладом США).

4. Впровадження чітких критеріїв визначення митної вартості.
5. Автоматизація процесу оцінки відповідності стандартам безпеки.
6. Розробка прозорої системи оскарження рішень митних органів, наприклад, через застосунок «Дія» [за матеріалами 2,5,4].

Список використаних джерел: 1. Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законодавчих актів України щодо ввезення транспортних засобів на митну територію України : від 08.11.2018 №2612-VIII URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2612-19#Text> (дата звернення: 20.01.2025); 2. Лєгеза Є. Зарубіжний досвід митного оформлення, вартості та контролю транспортних засобів. Сучасний стан та перспективи розвитку митних правовідносин в Україні : монографія. Дніпро, 2018. С. 207–221. URL: <http://212.1.86.13/jspui/bitstream/1234/pdfjoiner.pdf#page=208> (дата звернення: 24.01.2025); 3. Офіційний сайт Державної митної служби України. ВІ - Показники зовнішньої торгівлі України. Митне оформлення автомобіля. URL: <https://bi.customs.gov.ua/uk/trade/#> (дата звернення: 22.01.2025); 4. Офіційний сайт Європейської Бізнес Асоціації. Оцінка митниці за 2023 р. URL: <https://eba.com.ua/biznes-pokrashhyv-otsinku-mytnoyi-sfery/> (дата звернення: 26.01.2025); 5. Офіційний сайт уряду США. Правила ввезення авто до США. URL: <https://www.cbp.gov/trade/basic-import-export/importing-car> (дата звернення: 27.01.2025).

УДК 338.2:656

Макарчук К. О., Лозновенко Є. С., Гловацький О. В.
АНАЛІЗ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ ТА ЛОГІСТИЧНОЇ
ІНФРАСТРУКТУРИ РЕСПУБЛІКИ ІНДІЯ

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна

Республіка Індія вже протягом багатьох років демонструє стабільне економічне зростання. Економіка Індії є однією з найбільших у світі, займаючи важливе місце як на ринку розвинутих, так і на ринку країн, що розвиваються.

За даними Світового Банку у 2000 році ВВП Республіки Індії дорівнювався 33,86 трлн дол. США, але вже у 2023 році досяг показника 106,17 трлн дол. США. Останніми роками країна відзначилась значним економічним ростом, хоча в деякі періоди вона стикається з уповільненням через економічні, політичні чи соціальні фактори [1].

Республіка Індія є великим гравцем на міжнародних ринках. Країна посідає 17 місце за експортом товарів та 7-ме місце за імпортом (рис.1.) [2,3,4].

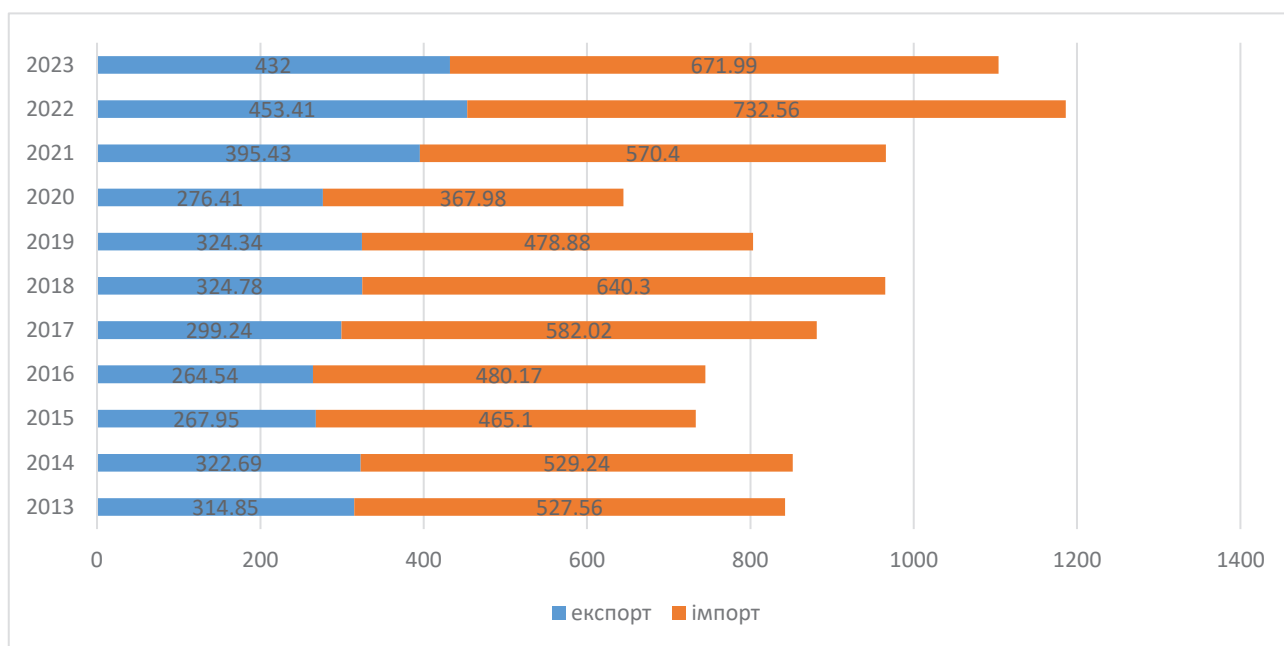


Рис. 1. Обсяг експорту та імпорту товарів Республіки Індія у 2013-2023 рр., млрд дол. США [2,3,4]

Основними торговельними партнерами з експорту Індії є США, ОАЕ, Нідерланди, Китай, Великобританія, Сінгапур, Бангладеш, Саудівська Аравія та ін. (рис.2.)

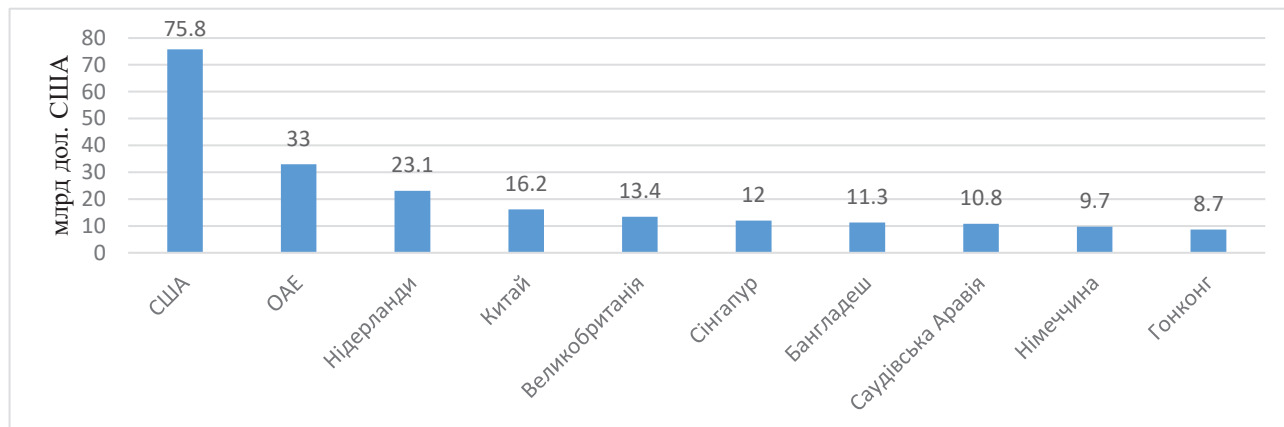


Рис. 2. Основні торговельні партнери Індії з експорту товарів у 2023 р., млрд дол. США [2,3,4]

Торгівля Республіки Індії останні роки процвітає, завдяки політиці уряду країни. Лібералізація економіки Індії призвела до значного зростання зовнішньої торгівлі, було спрощено роботу вітчизняного та іноземного бізнесу шляхом зниження торговельних бар'єрів, пом'якшення регулювання прямих іноземних інвестицій.

На рис. 3 наведено топ-10 торговельних партнерів Індії з експорту товарів у 2023 році.

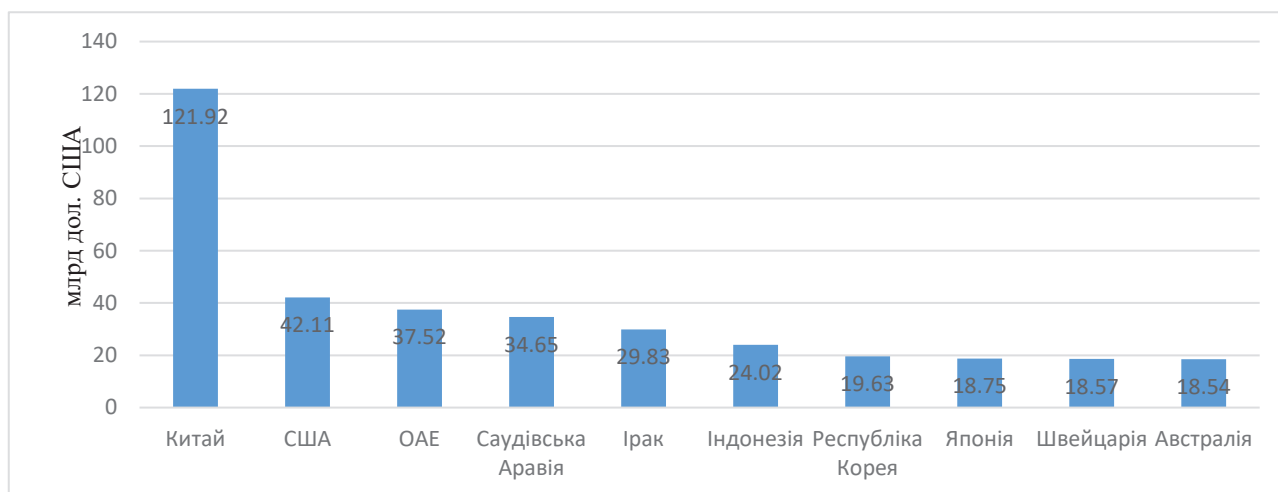


Рис. 3. Топ-10 торговельних партнерів Індії з експорту товарів у 2023 році, млрд дол. США [2,3,4]

Китай є основним торговельним партнером Республіки Індія, країна імпортує багато промислових товарів саме з Китаю. До цих товарів можна віднести: товари галузі електроніки, машини, хімікати. До Китаю Республіка Індія експортує залізну руду, бавовну, мідь, алюміній та алмази. У Саудівську Аравію Індія експортує золото, перли, телекомунікаційне обладнання та нафтопродукти [5].

Розвиток та налагодження тісних торговельних зв'язків Індії з іншими країнами світу визначив необхідність розвитку логістичної інфраструктури країни. Індія має велику мережу автомобільних доріг, які з'єднують різні регіони країни. Індійська залізнична мережа є однією з найбільших у світі та має вагоме значення для логістичної інфраструктури країни. Залізничні вантажні перевезення знаходяться на другому місці серед усіх видів перевезень вантажів [6].

Індія має багато міжнародних та внутрішніх аеропортів. Найбільшими аеропортами Індії здійснюється перевезення вантажів, а саме це Indira Gandhi International Airport, Chhatrapati Shivaji Maharaj International Airpor, Chennai International Airport, Kempegowda International Airport та ін. [6].

Морські порти Індії вважаються центрами для зовнішньої торгівлі країни. Індійські порти забезпечують перевезення вантажів в країни Азії, Європи та Близького Сходу. Саме на вантажні перевезення морським транспортом припадає

95% загального обсягу міжнародної торгівлі. На рис. 4 представимо частку перевезення вантажів Індії у 2023 р. різними видами транспорту [7,8].

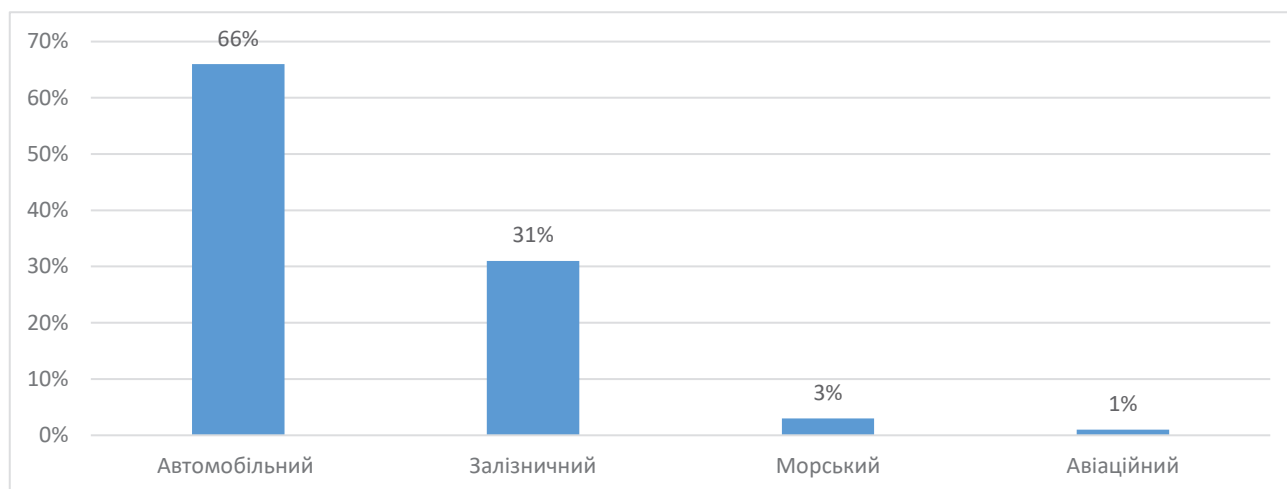


Рис. 4. Частка перевезення вантажів Індії у 2023 р. різними видами транспорту, % [8]

Серед всіх видів вантажних транспортних перевезень переважає саме автомобільний транспорт. Такі фактори, як низький рівень розвитку деяких регіональних транспортних систем, перевантаження доріг, а також поганий стан деяких доріг можуть уповільнювати транспортування вантажів.

За даними Світового банку згідно проведеного рейтингу ефективності логістики (LPI) у 2023 році Республіка Індія посіла 38 місце, що свідчить про покращення показників ніж у 2018 р. (44 місце). Це відбулось завдяки розгалуженій транспортній системі, розвиненою інфраструктурі, розвитку логістичних технологій [9].

Республіка Індія активно інвестує в розвиток інфраструктури, будівництво нових автодоріг, розширення та автоматизацію портів і залізничних ліній, а також вдосконалення аеропортів. Урядом запроваджуються державні програми, які мають на меті покращення транспортних мереж країни. Індія має великий потенціал для розвитку як в сфері зовнішньої торгівлі, так і в логістичному секторі.

Список використаних джерел: 1. Data.Worldbank.org. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD>; 2. India: Export of goods from 2013 to 2023. URL: <https://www.statista.com/statistics/263662/export-of-goods-from-india/>; 3. Trade map. URL: https://www.trademap.org/Country_SelProductCountry_TS.aspx?nvpm=1%7c699%7c%7c%7c%7cOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c1%7c2%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1; 4. India Imports 1960-2025.

URL: <https://www.macrotrends.net/global-metrics/countries/ind/india/imports>; 5. Seair. URL: <https://www.seair.co.in/blog/top-trading-partners-of-india.aspx>; 6. World Data. info. URL: <https://www.worlddata.info/asia/india/transport.php>; 7. Gocomet. URL: <https://www.gocomet.com/blog/sea-ports-in-india/>; 8. Share of freight logistic in India in 2023, by mode. URL: <https://www.statista.com/statistics/1248877/india-share-of-freight-logistics-by-modes/>; 9. Logistics Performance Index. URL: <https://lpi.worldbank.org/about>.

УДК 339.56-042.3:622](6-6AC)

Мукомел С.В.

РОЛЬ КОРИСНИХ КОПАЛИН У СТРАТЕГІЇ ТОРГІВЛІ КРАЇН АФРИКАНСЬКОГО СОЮЗУ

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна

Науковий керівник: к.е.н., доцент Мірошніченко Т.М.

За останнє десятиліття роль африканського регіону почала суттєво зміцнюватись. З розвитком нових технологій виробництва, розширенням попитом у світі на дешевші ресурси та появою більш екологічних способів генерування енергії, світ відкрив для себе Африку вдруге. Оскільки африканські країни багаті на майже всі види корисних копалин, перед ними постала можливість об'єднання ресурсів всіх частин материка для побудови більш міцної організаційної структури Африканського Союзу.

Таким чином, Африканський Союз володіє значною часткою майбутніх світових запасів енергетичних корисних копалин. Більше того, метали платинової групи, що видобуваються в Південній Африці та Зімбабве, мають вирішальне значення для екологічного водню та декарбонізації важкого транспорту, опалення та промисловості.

Найбільш розвинутою сферою, більшою чи меншою мірою, в усіх країнах залишається гірничодобувна промисловість. Так, наприклад, стратегія торгівлі країн східної частини Африки вирізняється широкою пропозицією міді як для внутрішньоорганізаційних, так і для міжнародних партнерів. З іншого боку, у Північній Африці, крім нафти, добувають фосфорити, залізні і поліметалічні руди.

Таким чином, для того, щоб розглянути роль корисних копалин у торгівлі країн Африканського Союзу, достатньо охарактеризувати частку даної категорії

товару в їхньому загальному експорті. Для цього можна розглянути показники кількох країн організації з різним економічним розвитком та наявністю ресурсів, що наведено на рисунку 1.

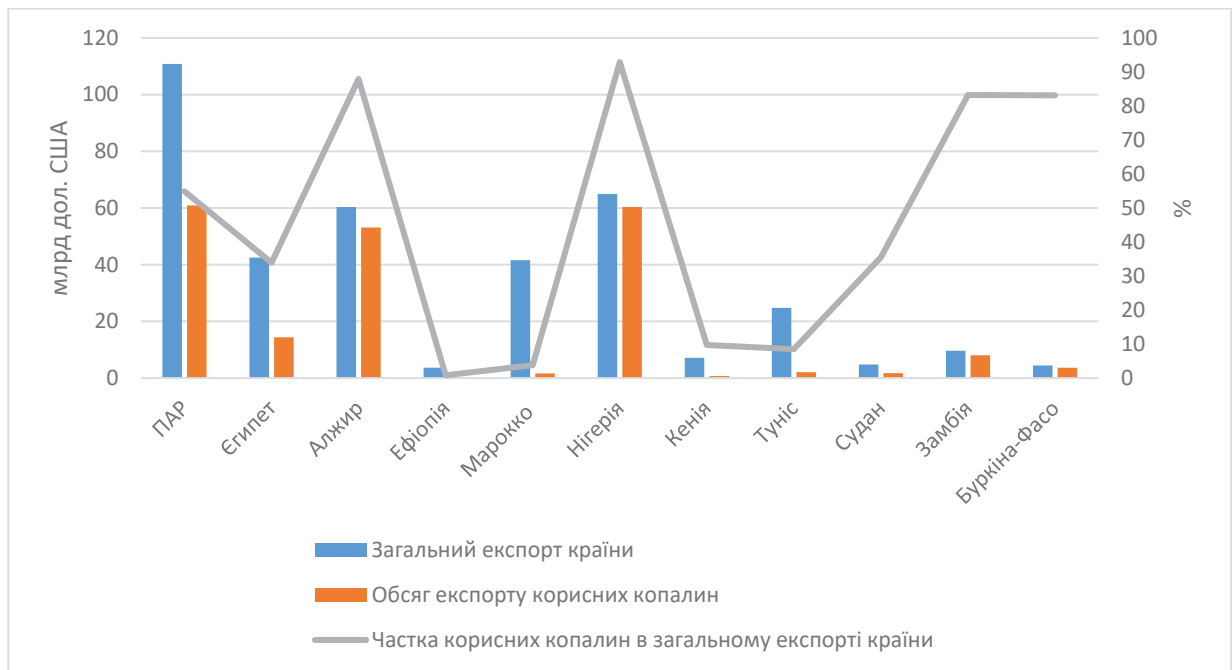


Рис. 1. Частка корисних копалин в торгівлі країн Африканського Союзу за 2023 рік

Джерело: складено автором за матеріалами [1; 3].

Як бачимо з наведених даних, більшість країн Африканського Союзу базують свою торгівлю на експорті корисних копалин. Звісно, деякі країни регіону, не зважаючи на багаті природні ресурси, приділяють значну увагу торгівлі сільськогосподарськими продуктами, текстилем тощо. Проте близько 60% країн регіону, попри територіальний розмір чи економічний розвиток, формують свою торгівельну стратегію, спираючись на природні ресурси, які становлять понад третину від загального обсягу експорту.

Крім цього, країни Африканського Союзу значною мірою залежать від корисних копалин, і ці ресурси залишаються стратегічним фактором у їхньому економічному розвитку та міжнародній торгівлі, що можна помітити на рисунку 2.

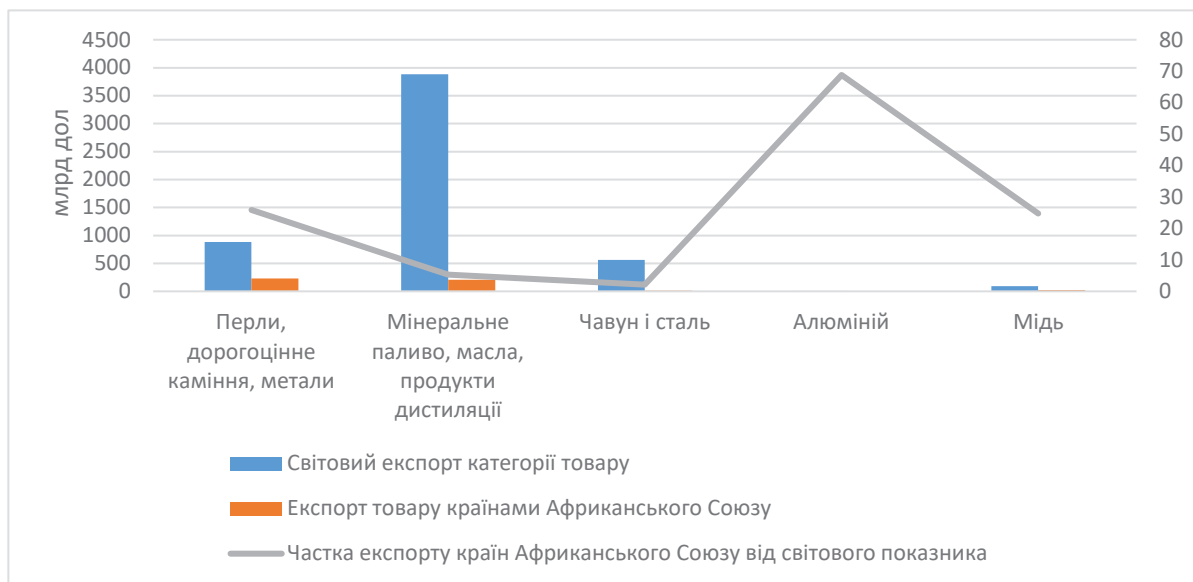


Рис. 2. Частка торгівлі окремими категоріями природних ресурсів країнами Африканського Союзу від світової торгівлі у 2023 році

Джерело: складено автором за матеріалами [2; 3].

Аналізуючи наведений графік можна зауважити, що роль країн африканського регіону в торгівлі корисними копалинами є значною, особливо в експорті алюмінію, дорогоцінного каміння і міді, де частка союзу становить 69%, 26% та 25% відповідно. Така ситуація свідчить про роль такого експорту як стратегічного напрямку міжнародної торгівлі, оскільки країни зосереджуються на конкурентній перевазі регіону. Звісно, такий підхід є вигідним у короткостроковій перспективі, проте така політика має передбачати і наступні кроки для диверсифікації міжнародних продажів.

Таким чином, корисні копалини є основою економічного розвитку регіону, а стратегія торгівлі будується на використанні природних багатств для забезпечення економічної стабільності та фінансування розвитку інших секторів економіки.

Список використаних джерел: 1. Macrotrends. URL: <https://www.macrotrends.net/>; 2. OEC. URL: <https://oec.world/en/>; 3. Trading Economics. URL: <https://tradingeconomics.com/>.

Мірошниченко Т.М., Гнилицька Д.А., Калашник Д.О.

ОСОБЛИВОСТІ ТА ПРОБЛЕМИ ДІДЖИТАЛІЗАЦІЇ СВІТОВОЇ ТОРГІВЛІ

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна

Інтернет виступає сучасним інструментом маркетингу поряд із традиційними засобами, такими як маркетингові дослідження, товарна політика, канали збуту, ціноутворення та реклама. Його унікальні особливості суттєво відрізняються від характеристик традиційних інструментів маркетингу, зокрема:

- відсутність географічних обмежень для взаємодії з реальними та потенційними клієнтами;
- цілодобовий доступ до інформації та сервісів;
- оперативність оновлення інформації, підтримка її актуальності без додаткових витрат і часових затримок;
- інтерактивний формат взаємодії зі споживачами та партнерами.

Цифрові маркетингові інструменти є гнучкими й ефективними онлайн-системами, які відіграють ключову роль у просуванні товарів і послуг через Інтернет. Вони сприяють налагодженню діалогу та формуванню довгострокових взаємовідносин між продавцями, покупцями, підприємцями, клієнтами й партнерами.

Серед основних інструментів цифрового маркетингу можна виділити:

- банерну рекламу;
- пошукову оптимізацію вебсайту (SEO);
- контекстну рекламу;
- медійну рекламу;
- діяльність у сфері public relations (PR);
- вірусний маркетинг;
- маркетинг у соціальних мережах [1, с.51-58].

Персоналізація взаємодії та перехід до прямого маркетингу поступово замінюють традиційні маркетингові підходи. Прямий інтернет-маркетинг

представляє собою інтерактивний процес із зворотним зв'язком, який враховує індивідуальні потреби кожного споживача (рис. 1).

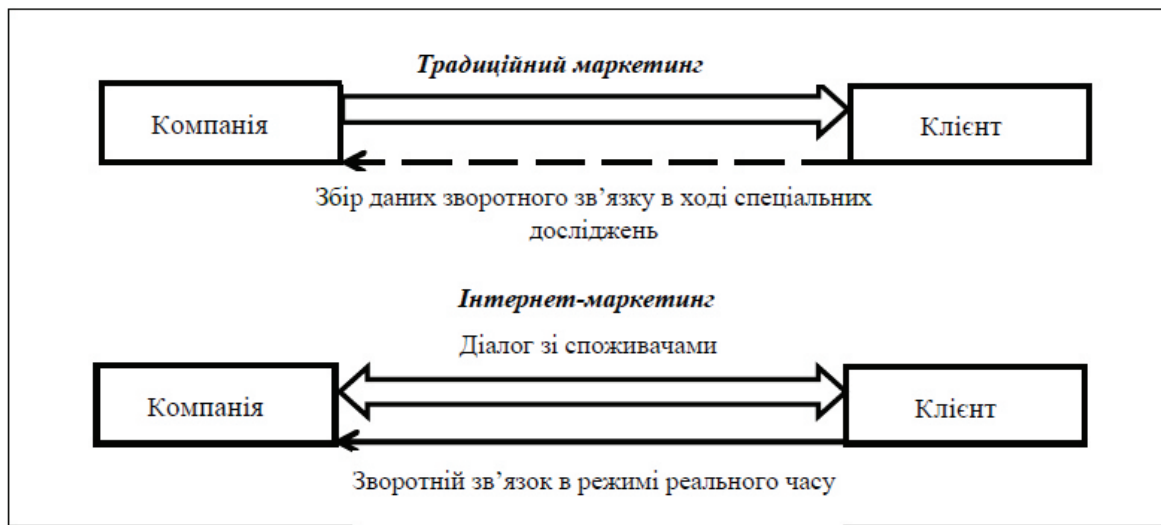


Рис. 1. Відмінність традиційного маркетингу від інтернет-маркетингу до ЄС

Джерело: складено автором за матеріалами [2]

Цей підхід до впровадження цифрового маркетингу в інтернет-середовищі в інтерактивному форматі повністю узгоджується з цілями підприємства та водночас слугує ефективним інструментом для їх досягнення.

Цифровий маркетинг із зворотним зв'язком є важливою складовою онлайн-бізнесу підприємства. Його головною перевагою виступає здатність надавати детальну аналітику про результативність маркетингових активностей, реалізованих у цифровому просторі, що вигідно відрізняє його від традиційних маркетингових інструментів [3].

Можна виділити такі проблеми діджиталізації світової торгівлі.

1. Цифрова нерівність. Країни з низьким рівнем доступу до технологій відстають у процесах діджиталізації, що створює розрив між розвиненими та країнами, що розвиваються.

2. Кібербезпека. Зростання обсягів цифрових транзакцій збільшує ризики шахрайства, витоку даних та кібератак.

3. Регуляторні бар'єри. Відсутність єдиних стандартів і нормативно-правової бази у сфері цифрової торгівлі створює складнощі для міжнародних операцій.

4. Залежність від технологій. Перебої у функціонуванні цифрових систем, наприклад, через технічні збої або хакерські атаки, можуть призводити до значних втрат.

5. Питання приватності. Захист персональних даних стає все більш актуальним на фоні збільшення обсягів інформації, яка передається в цифровій торгівлі.

6. Екологічні виклики. Зростання енергоспоживання для підтримки роботи цифрової інфраструктури впливає на навколишнє середовище.

7. Недостатня адаптація бізнесу. Не всі компанії готові до швидкої інтеграції цифрових рішень через брак ресурсів, знань або кваліфікованих спеціалістів.

Багато з перелічених вище проблем мають суперечливий характер: деякі з них є тимчасовими та вирішуються в короткостроковій перспективі, тоді як інші носять фундаментальний характер [4].

Сучасна економіка перебуває на етапі масштабних трансформацій, викликаних розвитком цифрових технологій і глобалізаційними процесами. Ці зміни мають вирішальний вплив на формування нових моделей ведення бізнесу, зокрема в сфері електронної торгівлі. Зростання популярності онлайн-торгівлі та інтеграція цифрових технологій у комерційні процеси відкривають нові можливості для бізнесу, одночасно створюючи умови для зміцнення позицій великих компаній на ринку.

Процеси концентрації і централізації капіталу в електронному бізнесі ведуть до поступового утвердження монополії з боку найбільших корпорацій. Такі компанії поступово перетворюються на потужні міжсекторальні промислово-економічні комплекси, що охоплюють широкий спектр діяльності: від виробництва товарів і надання послуг до управління глобальними ланцюгами постачання і розробки інноваційних технологій [5, с.111-129].

Глобальний характер електронної торгівлі забезпечує їй суттєві переваги, але водночас підвищує її залежність від циклічності розвитку світової економіки та рівня її активності. Також прогрес у галузі електронної комерції надає окремим

країнам можливість залучати міжнародні інвестиції та глибше інтегруватися у глобальні економічні процеси.

Діджиталізація світової торгівлі відкриває нові можливості для глобального бізнесу, але водночас створює значні виклики. Для досягнення успіху необхідно враховувати специфіку регіонів, адаптуватися до сучасних технологій та працювати над вирішенням ключових проблем у цій сфері.

Список використаних джерел: 1. Веретюк С. М., Пілінський В. В. Визначення пріоритетних напрямків розвитку цифрової економіки в Україні. *Наукові записки Українського науково-дослідного інституту зв'язку*. 2016. № 2. С. 51–58; 2. Краус Н. М., Голобородько О. П. *Цифрова економіка: тренди та перспективи авангардного характеру розвитку*. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/1_2018/8.pdf; 3. Content Marketing Institute. *B2B Content Marketing: 2019–2020 Benchmarks, Budgets and Trends of North America*. URL: https://contentmarketinginstitute.com/wp-content/uploads/2019/10/2020_B2B_Research_Final.pdf; 4. Kotler P., Kartajaya H., Setiawan I. *Marketing 4.0: Moving from Traditional to Digital*. Somerset : Wiley, 2016. 208 p.; 5. Polivanov V., Dmytriyeveva N. *Economic Situation and Genesis of the World Electronic Business. Актуальні проблеми міжнародних відносин*. 2018. № 134. С. 111–129.

УДК 339.5

Шуба М. В., Бахишова Л. Х.

СУЧАСНИЙ СТАН ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ РЕСПУБЛІКИ МОЛДОВА З ЄВРОПЕЙСЬКИМ СОЮЗОМ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Зовнішня торгівля між Республікою Молдова та Європейським Союзом зазнала значних трансформацій протягом останніх років, що відображає поглиблення економічних зв'язків та інтеграційних процесів. Підписання та імплементація Угоди про асоціацію, включаючи Поглиблену та всеохоплюючу зону вільної торгівлі (ПВЗВТ, Deep and Comprehensive Free Trade Area, DCFTA), стали ключовими чинниками у розвитку цих відносин.

У червні 2014 року ЄС та Республіка Молдова підписали Угоду про асоціацію, яка набула повної чинності у липні 2016 року. Важливим компонентом цієї угоди є ПВЗВТ, яка передбачає створення зони вільної торгівлі між сторонами відповідно до принципів Світової організації торгівлі. ПВЗВТ спрямована на усунення

імпортних мит на більшість товарів, що торгуються між ЄС та Молдовою, забезпечення взаємного доступу до ринків послуг та створення сприятливих умов для інвестицій. Крім того, угода передбачає гармонізацію молдовського законодавства з обраними законодавчими актами ЄС, що сприяє покращенню управління, зміцненню верховенства права та розширенню економічних можливостей [1].

ЄС є найбільшим торговельним партнером Молдови, на який припадає 53,7% від загального обсягу торгівлі країни у 2023 році. Для порівняння, частка України становила 13,1 %, Китаю – 8,1 %, а росії – лише 3,7 %, що свідчить про значне зниження торгівлі з росією. Експорт Молдови до ЄС складає 65,4 % від загального обсягу експорту країни. У 2023 році обсяг торгівлі між ЄС та Молдовою досяг приблизно 7,2 млрд євро, при цьому експорт ЄС до Молдови становив 4,8 млрд євро, що на 2 % більше порівняно з 2022 роком. Основними товарами експорту ЄС є машини та обладнання, продукція хімічної промисловості та транспортне обладнання [1].

Імпорт ЄС з Молдови у 2023 році склав 2,4 млрд євро, що на 7 % менше порівняно з 2022 роком. Основними товарами імпорту з Молдови є машини та обладнання, мінеральні продукти та продукція хімічної промисловості.

На рис. 1 наведено дані щодо зовнішньої торгівлі товарами ЄС з Республікою Молдова у 2021-2023 рр.

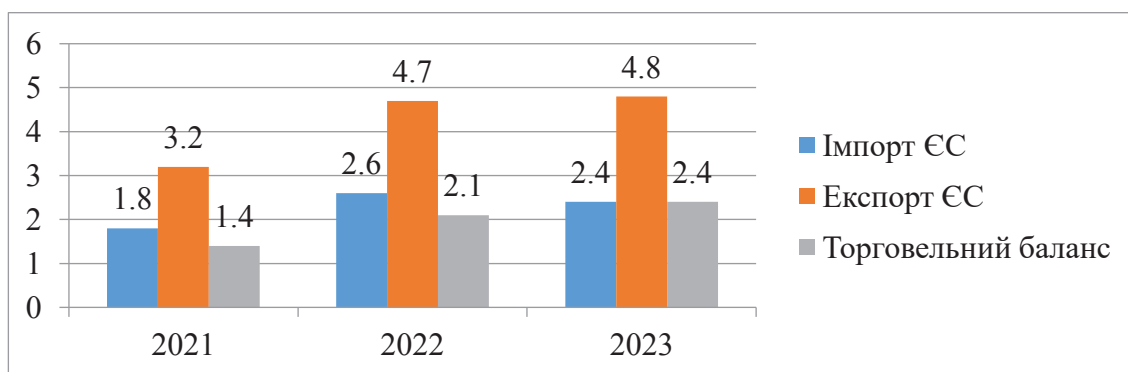


Рис. 1. Показники зовнішньої торгівлі ЄС з Республікою Молдова у 2021-2023 рр., млрд євро [1]

У відповідь на виклики, спричинені російською агресією проти України, ЄС запровадив тимчасову повну лібералізацію торгівлі для молдовських

сільськогосподарських продуктів. Ці заходи, вперше введені в липні 2022 року, були продовжені до 24 липня 2025 року [1]. Вони спрямовані на підтримку молдовської економіки шляхом розширення торговельних потоків до ЄС та надання молдовським експортерам спрощеного доступу до ринку ЄС.

Безумовно, Молдова стикається з викликами у торгівлі з ЄС. Перш за все, через слабку інфраструктуру, обмежену диверсифікацію експорту та невідповідність продукції стандартам ЄС, що створює труднощі для розширення ринків. Додаткові проблеми спричиняють політична нестабільність, енергетична залежність і наслідки війни в Україні, які ускладнюють логістику та підвищують витрати. Для подолання цих труднощів країні потрібні інвестиції, реформи для гармонізації законодавства з нормами ЄС та розвиток транспортної інфраструктури.

У червні 2023 року Молдова підписала угоду з Європейською асоціацією вільної торгівлі (ЄАВТ), до складу якої входять Ісландія, Ліхтенштейн, Норвегія та Швейцарія. Ця угода охоплює торгівлю товарами та послугами, права інтелектуальної власності, конкуренцію, державні закупівлі та сталий розвиток. Підписання цієї угоди сприятиме збільшенню експорту молдовської продукції до цих країн та залученню інвестицій, що, у свою чергу, створить нові робочі місця в Молдові.

Зовнішня торгівля між Республікою Молдова та ЄС демонструє позитивну динаміку, що свідчить про успішну інтеграцію Молдови до європейського економічного простору. Підписання та реалізація ПВЗВТ, а також укладення угоди з ЄАВТ, сприяють поглибленню торговельних відносин, розширенню ринків збуту для молдовських товарів та послуг, а також залученню іноземних інвестицій. Продовження та розширення пільгових торговельних заходів з боку ЄС підкреслюють важливість підтримки Молдови в умовах регіональних викликів та сприяють подальшій економічній стабільності та розвитку країни.

Список використаних джерел: 1. EU trade relations with Moldova. Facts, figures and latest developments. URL: [https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-](https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and)

УДК 339.56.055

Шуба О. А.

ОКРЕМІ АСПЕКТИ СУЧАСНОГО ЕТАПУ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Сучасний етап розвитку міжнародної торгівлі, який почався з кінця 70-х рр. і продовжується до теперішнього часу, відбувається під впливом основних подій в світі, серед яких найбільший вплив мають наступні:

- крах Бреттон-Вудської валютної системи та перехід до Ямайської валютної системи;
- підвищення цін на нафту та нафтопродукти країнами ОПЕК з відповідними нафтовими кризами 1974 і 1979 рр.;
- світова банківська криза, наслідком якої стало підвищення відсоткових ставок по кредитах і світова криза заборгованості 1982 р., яка і призвела до проблем з обслуговування зовнішнього боргу країнами, що розвиваються та падінням їх платоспроможності в світовій торгівлі;
- перехід від централізовано-планової економіки до ринкової (1989 – 1992 рр.) східноєвропейських країн, які стали новими ринками збуту [1, с. 48];
- створення Світової організації торгівлі (СОТ), яка значно сприяла розвитку світової торгівлі;
- світова фінансова криза (2008-2009 рр.), наслідком якої стало падіння світового попиту, що зменшило і обсяги міжнародної торгівлі [1, с. 87];
- пандемія коронавірусу (2019 р.), яка призвела до стрімкого падіння попиту на товари та послуги (до 18,5%);
- торговельні обмеження (мита та квоти), які призвели до зростання світових цін на сировину та готову продукцію [2];

- військова агресія рф, із-за якої зменшується обсяг торгівлі, зростають ціни на продукти харчування та енергоносії, виник світовий дефіцит продовольства, логістичні шоки [3];

- деглобалізація та регіоналізація світової економіки;

- запровадження протекціоністських заходів та технологічних бар'єрів;

- заходи багатьох країн з обмеження експорту кукурудзи, зерна, рису, добрив, тощо [4].

Серед специфічних рис сучасного етапу розвитку міжнародної торгівлі можливо виділити наступні:

1. Існування географічної (розподіл торговельних потоків між окремими країнами та їх групами) та товарної (розподіл на основні групи товарів: продовольство; сировина; мінеральне паливо; продукція переробної промисловості) структури.

2. Значне зростання частки торгівлі високотехнологічної продукції і відповідне зменшення частки сировини.

3. Зростає державне регулювання міжнародної торгівлі (ліцензування, імпорتنі та експортні квоти, мита, ембарго, експортні субсидії, система валютного контролю, стандарти якості, безпеки тощо).

Значна частина міжнародної торгівлі відбувається між найбільшими економіками світу, до яких відносяться 10 країн (табл. 1).

Таблиця.1

Країни світу з найбільшим рівнем ВВП, 2024 рік

№ з/п	Країна	ВВП (трлн дол. США)	ВВП на душу населення (тис. дол. США)
1	США	28,783	85,37
2	Китай	18,536	13,14
3	Німеччина	4,590	54,29
4	Японія	4,112	33,14
5	Індія	3,942	2,73
6	Велика Британія	3,502	51,07
7	Франція	3,132	47,36
8	Бразилія	2,333	11,35
9	Італія	2,332	39,58
10	Канада	2,242	54,87

Джерело: складено автором на основі [5].

За досліджуваний період (2019-2023 рр.) вартісні обсяги світового товарного експорту зростали (табл. 2).

Таблиця 2

Країни з найбільшим рівнем товарного експорту, 2019-2023 рр., тис. дол. США

Країна	Вартість експорту у 2019 р.	Вартість експорту у 2020 р.	Вартість експорту у 2021 р.	Вартість експорту у 2022 р.	Вартість експорту у 2023 р.
1. Китай	2498334248	2588402392	3361814264	3593601450	3388716312
2. США	1642820352	1424934919	1754300368	2062937261	2019159665
3. Німеччина	1486877250	1379900278	1631098969	1676623924	1702362462
4. Нідерланди	576784455	551352792	696873257	768259270	741804035
5. Японія	705842013	640953137	757461387	752071999	719844077
6. Італія	537748429	498803832	615910260	659387209	677095229
7. Франція	557155672	478264578	573097780	608571695	634524949
8. Республіка Корея	542333337	512788606	644438622	683584759	632225745
9. Мексика	460603696	416982170	494460765	577730713	592997234
10. Гонконг	535711019	551515756	672153980	611481903	576144442

Джерело: складено автором на основі [6]

Серед 10 найбільших експортерів товарів у світі лідером був Китай, вартісний обсяг експорту якого був більшим за експорт таких країн, як США та Німеччина. На відміну від товарного експорту, в експорті послуг лідером залишаються США, Китай займає п'яту позицію (табл. 3).

Таблиця 3

Провідні країни-експортери послуг у світі у 2019-2023 рр., тис. дол. США

Країна	Вартість експорту у 2019 р.	Вартість експорту у 2020 р.	Вартість експорту у 2021 р.	Вартість експорту у 2022 р.	Вартість експорту у 2023 р.
1. США	891177000	726296000	801143000	928530000	999138000
2. Велика Британія	429068987	396929703	454882335	494439975	584214403
3. Німеччина	356277241	318569917	387553248	411761392	440112817
4. Ірландія	257650417	290974459	347286855	355174351	397592089
5. Китай	283192179	280628773	392197937	424056427	381120576
6. Франція	295746134	246048459	301320835	337189333	355734525
7. Індія	214761540	203145152	240509640	309374073	344500214
8. Сінгапур	219791862	214093049	266531702	291255609	328033010
9. Нідерланди	275932779	228664577	251231665	272899046	316893013
10. Японія	209500600	163953900	169955000	166694515	204347155

Джерело: складено автором на основі [7]

Таким чином, на сучасному етапі розвитку міжнародної торгівлі на неї впливають усі події, що відбуваються в світі. Так, у товарній структурі міжнародної торгівлі зростає частка високотехнічної продукції, торгівля послугами і одночасно знижується частка сировинних та продовольчих товарів. Крім того, спостерігається тенденція до так званого «неопротекціонізму».

Список використаних джерел: 1. Міжнародні економічні та суспільні відносини: стан, проблеми, перспективи розвитку: монографія /за ред. Л. М. Савчук, М. В. Корнєєва. Дніпро: Пороги, 2021. 488 с.; 2. Полякова Ю., Шайда С. Вплив пандемії COVID-19 на зовнішню торгівлю України. *InterConf*, 2020. № 37. URL: <https://ojs.ukrlogos.in.ua/index.php/interconf/article/view/6824>; 3. Singh M.-K., Sárközy H., Singh S.-K., Zéman Z. Impact of Ukraine-Russia war on global trade and development: an empirical study. *Acta Academiae Beregsasiensis. Economics*. 2022. Volume 1. URL: <https://aab-economics.kmf.uz.ua/aabe/article/view/8/6>; 4. Деглобалізація та регіоналізація: глобальний тренд світової економіки. URL: <https://gm.kcenter.ua/posts/deglobalizaciya-ta-regionalizaciya-globalnij-trend-svitovoi-ekonomiki/>; 5. The top 10 largest economies in the world in 2024. URL: <https://www.forbesindia.com/article/explainers/top-10-largest-economies-in-the-world/86159/1>; 6. List of exporters for the selected product. Product: TOTAL. URL: https://www.trademap.org/Country_SelProduct_TS.aspx?nvpm=5%7c%7c%7c%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c2%7c2%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1; 7. List of exporters for the selected service. Service: S - All services. URL: https://www.trademap.org/Country_SelService_TS.aspx?nvpmo=1%7c%7c%7c%7c%7c%7c%7c%7cS00%7c1%7c3%7c1%7c2%7c2%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1.

УДК 339.146

Федоров І. М.

РОЗВИТОК МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНОЇ ЦИФРОВІЗАЦІЇ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Науковий керівник: д.е.н., проф. Довгаль О. А.

Розвиток міжнародної торгівлі в умовах глобальної цифровізації є однією з ключових тем сучасної світової економіки. Впровадження цифрових технологій, зокрема штучного інтелекту, великих даних, блокчейну та фінансових технологій, кардинально змінює механізми торгівлі, спрощуючи митні процедури, автоматизуючи логістичні ланцюги та забезпечуючи швидкість і безпеку транзакцій. Особливого значення набуває електронна комерція, яка дозволяє компаніям виходити на міжнародні ринки без фізичної присутності, а цифрові

платформи та маркетплейси перетворюються на нові центри глобального обміну товарами й послугами.

Разом із цими позитивними зрушеннями виникають і нові виклики: цифровий розрив між країнами, кіберзагрози, проблеми регулювання цифрової економіки, а також питання захисту персональних даних. Саме тому дослідження розвитку міжнародної торгівлі в умовах цифровізації є надзвичайно актуальним.

У 2023 році 23% підприємств ЄС повідомили, що вони проводили електронні продажі в попередньому році, порівняно з 16% у 2013 році: 20% підприємств ЄС використовували веб-сайти або програми для продажу своїх товарів або послуг, так звані веб-продажі, тоді як невелика частка (6%) використовувала електронний обмін даними (EDI); 17% компаній продавали товари та послуги онлайн через власний веб-сайт або додаток, тоді як 8% використовували ринок електронної комерції [1].

Аналіз розміру підприємств показує, що частка великих підприємств з електронними продажами була значно вищою (46%), ніж частка малого та середнього бізнесу (МСП) (22%). Серед країн ЄС Литва мала найбільшу частку компаній, що продають онлайн (39%), попереду також компанії Швеції (38%) і Данії (37%), тоді як Румунія та Люксембург (обидві по 13%) мали найменші частки [1].

Статистичні дані за 43-ма країнами світу, що становить близько $\frac{3}{4}$ світового ВВП, свідчать про те, що обсяг продажів бізнес-електронної комерції зросли майже на 60% з 2016 року і досягли 27 трлн дол. США у 2022 році (рис. 1) [2].

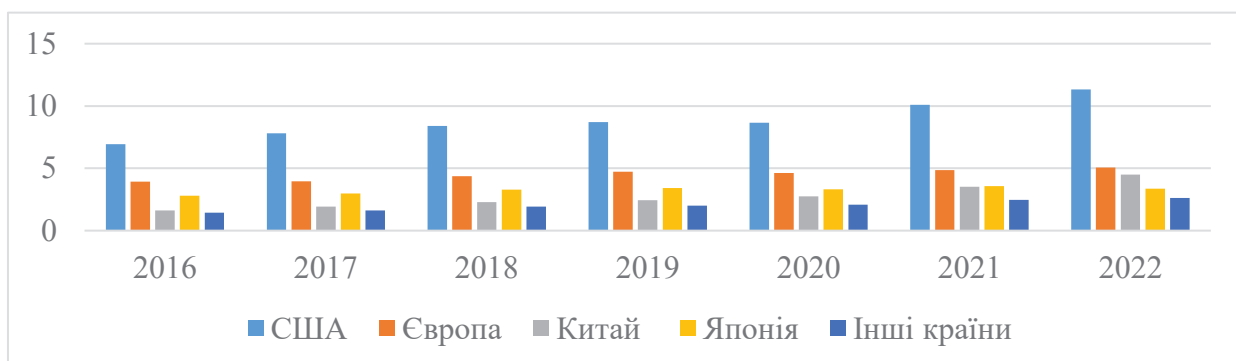


Рис. 1. Обсяг продажів електронної комерції компаніями з США, країн ЄС, Китаю та Японії, трлн дол. США, 2016–2022 рр. [2]

Індекс цифровізації торгівлі зосереджується на 16 ключових показниках, пов'язаних з аспектами цифровізації міжнародної торгівлі. Серед них такі: рівень автоматизованості митної системи, електронне подання митних декларацій, електронна заявка та оформлення дозволу на імпорт та експорт, електронна оплата митних платежів і зборів і т.д. Впровадження цифровізації оцінюється в діапазоні від нуля до трьох для кожного із заходів сприяння цифровій міжнародній торгівлі. Загальний індекс відображає, наскільки добре країна виконує всі заходи цифровізації, і розраховується як загальний бал реалізації, поділений на максимально досяжний бал. Цей індекс служить орієнтиром для країн, які прагнуть виміряти та покращити свій прогрес у цифровізації торгівлі, пропонуючи всебічне розуміння ландшафту, що розвивається, і сприяючи стійкому цифровому сприянню торгівлі.

У 2023 році спостерігаються суттєві варіації в середньому рівні цифровізації міжнародної торгівлі серед різних регіонів світу (рис.2).



Рис.2. Індекс цифровізації міжнародної торгівлі за регіонами світу, 2023 [4]

Різниця між країнами з розвинутими економіками та найменш розвиненими країнами досягає 44%, і всередині категорій також мають місце значні коливання. Наприклад, серед розвинених країн рівень цифровізації варіюється від 42% в Андорі до 96% у Нідерландах із середнім показником 78% для цієї категорії. Світовими лідерами за рівнем цифровізації міжнародної торгівлі є Бельгія та Нова Зеландія, які досягли 96%, а також Австралія.

У країнах, що розвиваються, такими лідерами Бразилія і Перу (91%), а Саудівська Аравія очолює регіон Близького Сходу та Північної Африки з 91%.

Серед найменш розвинених можна виділити Афганістан та Південний Судан з найменшими рівнями цифровізації 17% та 0% відповідно. Лідерами є Мозамбик (75%) та Бенін (71%).

Важливо зазначити, що країни з розвинутою економікою, як правило, мають вищий рівень цифровізації міжнародної торгівлі порівняно з країнами, що розвиваються. Це підкреслює необхідність тісної співпраці для повного впровадження цифрових рішень в глобальному масштабі [4].

На рис. 3 представлено порівняння розвитку сприяння торгівлі між 2021 і 2023 роками. Глобальний рівень впровадження зріс на 8% за 3 роки для країн, що брали участь в обох дослідженнях. Найбільшого прогресу досягли найменш розвинені країни (11%) та країни, що не мають виходу до моря, що розвиваються (8%).

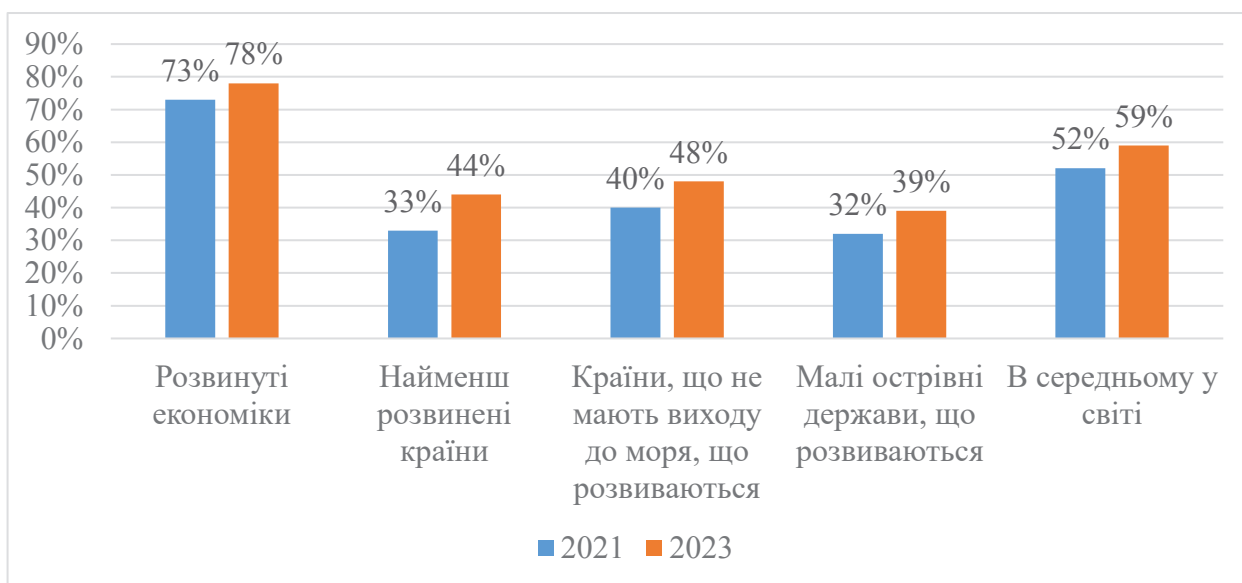


Рис.3. Порівняння індексів цифровізації міжнародної торгівлі у 2021 та 2023 роках за регіонами світу [4]

Попри досягнутий прогрес залишаються значні можливості для покращення рівня впровадження цифровізації міжнародної торгівлі. Шлях до спрощення процедур торгівлі продовжується, що вимагає подальших зусиль і співпраці для подолання наявних бар'єрів та розвитку глобальної торгівлі на більш рівні в майбутньому.

Таким чином, останніми роками відбувається значний прогрес у цифровізації міжнародної торгівлі, але, незважаючи на досягнення, цифровий розрив між розвиненими країнами і країнами, що розвиваються, залишається значним, що вимагає подальших зусиль і співпраці на міжнародному рівні. Розвиток міжнародної торгівлі в умовах цифровізації є важливою складовою світової економіки, яка потребує інноваційних підходів і спільних зусиль для досягнення глобальних цілей, що є основою створення більш ефективної і злагодженої системи міжнародної торгівлі в майбутньому.

Список використаних джерел: 1. *Interactive publications: Digitalisation in Europe – 2024 edition.* URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/interactive-publications/digitalisation-2024#e-commerce>; 2. *Digital Economy Report 2024.* UN Trade and Development (UNCTAD). URL: <https://unctad.org/publication/digital-economy-report-2024>; 3. *UN Global Survey on Digital and Sustainable Trade Facilitation.* URL: <http://www.untfsurvey.org/>; 4. *Advancing Digital Transformation: Global Insights into the Digitalization of Trade Procedures.* UN Trade and Development (UNCTAD). URL: <https://unctad.org/news/advancing-digital-transformation-global-insights-digitalization-trade-procedures>.

СЕКЦІЯ

ГЛОБАЛЬНА ФІНАНСОВА АРХІТЕКТУРА У СУЧАСНОМУ СВІТІ

UDK 339.9

Goncharenko N. I., Volkov V. O.

PECULIARITIES OF THE WORLD DIGITAL CURRENCIES MARKET DEVELOPMENT IN THE CONTEXT OF FINANCIAL GLOBALIZATION

V.N. Karazin Kharkiv National University

In recent decades, financial globalization has had a significant impact on the development of the global digital currency market. Digital currencies, including cryptocurrencies and central bank digital currencies (CBDC), have become important elements in the transformation of the global financial system. Their spread is due to technological progress, changes in the structure of international financial flows and the increasing role of transnational corporations in the digital economy [1].

Financial globalization is a process of strengthening the relationship between national financial markets and the formation of a single global financial space. In this context, digital currencies can be considered as innovative tools that help reduce transaction costs, increase the transparency of financial transactions and increase the speed of money transfers.

There are two key classes of digital currencies [2]:

1. Decentralized digital currencies (cryptocurrencies) based on blockchain technology (e.g. Bitcoin, Ethereum), which operate without a central issuer.
2. Central bank digital currencies (CBDC), which are government-issued digital assets backed by regulatory authorities.

In the context of financial globalization, digital currencies in some countries can serve as an international means of payment, promoting financial inclusion and reducing dependence on traditional banking structures.

Financial globalization has a multifaceted impact on the digital currency market:

1. Growth of cross-border payments: digital currencies are used for international payments, minimizing costs and increasing transaction speed. The experience of developed countries demonstrates the effectiveness of such solutions. In particular, the European Union is implementing projects to introduce a digital euro, which helps optimize international settlements. China is actively developing the digital yuan, which is already used for cross-border payments, ensuring fast transaction processing at low costs. The US and UK are also researching the possibilities of integrating digital currencies into payment systems [3].

2. Changing regulatory landscape: Governments around the world are developing legal frameworks to regulate digital assets to control capital flows and prevent financial crime. Compliance with the law is a key aspect of the implementation of digital currencies. For example, in the EU, the MiCA regulatory initiative aims to establish transparent rules for the operation of digital assets, which facilitates their safe use in international settlements.

3. Increased volatility: digital currencies, especially cryptocurrencies, are subject to sharp fluctuations in value, which is due to the speculative nature of the market and changes in global macroeconomic conditions.

4. Development of technological infrastructure: digital payment systems and platforms using blockchain and smart contracts help to strengthen trust in digital assets.

One of the key problems in the development of digital currencies in the context of globalization is the lack of uniform international regulation. Different countries are adopting their own strategies [4]:

Strict regulation (China, India) – ban or restriction of cryptocurrency transactions, creation of national digital currencies.

China is one of the few countries that has developed a comprehensive and strict approach to regulating digital currencies. The regulatory policy for digital assets is based on several key principles:

– Complete ban on private cryptocurrencies: Since 2017, the People's Bank of China (PBoC) has banned initial coin offerings (ICOs), and in 2021 it banned the activities of

cryptocurrency exchanges and mining companies, which was aimed at combating speculation and illegal financial transactions.

- Development of the digital yuan (e-CNY): China has become a world leader in the development of a national digital currency. The digital yuan, launched in pilot mode in several regions, is intended for domestic and international use, simplifying financial settlements and controlling cash flows.

- Strict control over digital assets: Chinese authorities require full transparency of digital transactions, limiting anonymity and preventing the use of digital currencies for money laundering and terrorist financing.

- Limiting the use of stablecoins: China bans private stablecoins such as USDT and USDC, considering them a threat to the country's financial stability and monetary sovereignty.

- Use of blockchain under state control: Despite the ban on private cryptocurrencies, China is actively implementing distributed ledger technologies (DLT) in state projects, including the financial sector, logistics and public administration.

Thus, the Chinese model of regulating digital currencies is based on a combination of a complete ban on private cryptocurrencies and the active development of its own state digital currency. This approach allows the government to maintain control over the monetary system, minimize the risks of instability and promote the digitalization of the economy.

Moderate regulation (EU, USA) - the introduction of regulations to control the activities of cryptocurrency exchanges and taxation of digital assets.

The regulation of digital currencies in the USA is a complex and multi-level process. At the federal level, supervision is carried out by the SEC (Securities and Exchange Commission) and the CFTC (Commodity Futures Trading Commission), which creates legal uncertainty for cryptocurrency companies.

In the EU countries, the MiCA (Markets in Crypto-Assets) regulation has been developed, which introduces strict rules for regulating cryptocurrency exchanges, issuers of digital assets and stablecoins. The regulation is aimed at protecting investors and ensuring financial stability.

Liberal approach (Switzerland, Singapore) - development of a favorable environment for the introduction of innovations and attracting investment in the digital economy.

Singapore is a leader in the regulation of digital currencies. The authorities have developed the Payment Services Act (PSA), which regulates the activities of cryptocurrency companies, ensuring transparency and minimizing financial risks. The Central Bank of Singapore is also actively studying the possibility of introducing a state digital currency.

Switzerland adheres to a liberal approach to digital assets. Swiss legislation allows for the tokenization of assets and their legal circulation. In Switzerland, there is a "cryptocurrency valley" in Zug, where favorable conditions have been created for the development of the blockchain industry.

Among the key areas for the further development of the global digital currency market are [4, 5]:

1. Integration of digital currencies into the international financial system - creation of global payment solutions based on blockchain technologies.
2. Expanding the use of CBDC - an increase in the number of central banks developing digital currencies to improve the effectiveness of monetary policy.
3. Sustainable development of DeFi (decentralized finance) - the formation of alternative financial services without the participation of traditional banks.
4. Improving legal mechanisms - coordination of international efforts to create a single regulatory framework for digital assets.

Thus, the development of the global digital currency market in the context of financial globalization is due to technological, economic and regulatory factors. Digital currencies are a promising tool for modernizing the financial system, but their implementation requires the development of effective regulatory mechanisms, ensuring stability and protecting the interests of market participants. Global coordination of regulation and improvement of technological infrastructure will be key factors in the sustainable development of digital currencies in the future.

References: 1. International Monetary Fund. (2024). *Central Bank Digital Currency: Progress and Further Considerations*. Retrieved from [imf.org](https://www.imf.org); 2. Lal, M., & Jatav, A. (2024). *Digital Currencies' Impact on Development of International Trade and Economic Growth*. In *Digital Currencies in The New Global World Order* (pp. 191–215). Springer. Retrieved from link.springer.com; 3. World Economic Forum. (2024). *Modernizing Financial Markets with Wholesale Central Bank Digital Currency (wCBDC)*. Retrieved from [weforum.org](https://www.weforum.org); 4. Adrian, T., & Mancini-Griffoli, T. (2024). *A New Era of Digital Money*. *Finance & Development*, 61(2). Retrieved from [imf.org](https://www.imf.org); 5. Ahnert, T., Perotti, E., & Vlahu, R. (2024). *Digital challenges to the international monetary and financial system*. *European Central Bank Working Paper Series*, No. 2390. Retrieved from [ecb.europa.eu](https://www.ecb.europa.eu).

УДК 336.71:004

Зайцева А. С., Косик Я. О.

ВПЛИВ ДІДЖИТАЛІЗАЦІЇ НА БАНКІВСЬКИЙ СЕКТОР: ВИКЛИКИ ТА МОЖЛИВОСТІ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Технології мали значний вплив на всю банківську індустрію. Вони повністю змінили спосіб взаємодії банків зі своїми клієнтами та їхні операції. Тому ми обговоримо деякі з основних впливів, які технології мали на банківський сектор за останні роки.

Ефективність - це один з аспектів, який змінився з появою більш сучасних і передових технологій. Банки змогли автоматизувати значну частину своїх процесів, що згодом зменшило потребу в ручній праці і сприяло підвищенню ефективності та зниженню витрат [5]. Штучний інтелект (ШІ) зараз широко використовується банками як інструмент для виявлення шахрайства, автоматизації обслуговування клієнтів та багатьох інших цілей [2].

Посилення конкуренції є ще одним наслідком технологічного прогресу в банківській галузі. Низька вартість повного переходу на цифрові технології змушує банки всіх форм і розмірів постійно розвиватися, зберігати свою клієнтську базу і мати конкурентну перевагу, щоб залишатися конкурентоспроможними в галузі.

Клієнтський досвід - ще один аспект, важливість якого зросла завдяки технологічному прогресу. З появою більш зручних рішень банкам необхідно підвищувати зручність і клієнтоорієнтованість своїх платформ і послуг, щоб клієнти обирали їхні послуги, а не послуги конкурентів [5].

Прорив - це слово, яке часто символізує технології в банківській галузі. Це пов'язано зі стрімким зростанням нео-банків та фінтех-компаній, які повною мірою використовують технологічні досягнення. Останні тенденції показують, що все більше клієнтів покладаються на цифрові банківські послуги, а традиційні банки, щоб не відставати, повинні інвестувати в те, щоб стати більш діджиталізованими [10].

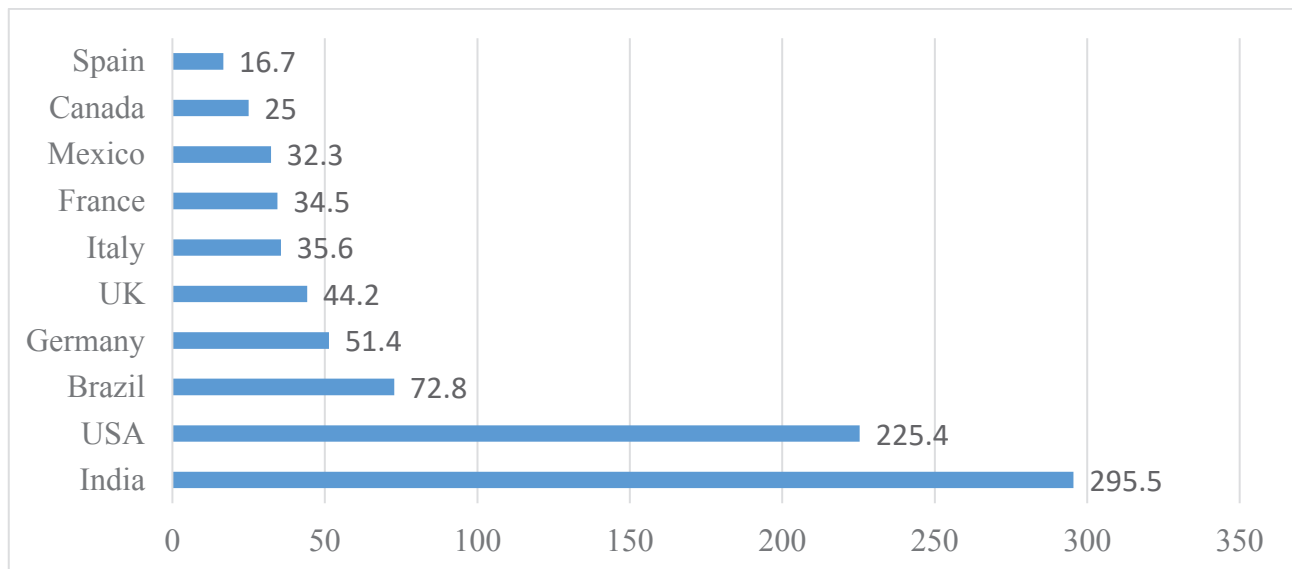


Рис. 1. Провідні країни світу з найбільшою кількістю користувачів цифрового банкінгу станом на 2022 рік, млн осіб.

Джерело: складено авторами з використанням матеріалів [9]

У дослідженні KPMG International Limited зазначається, що одними з найважливіших критеріїв для банків є довіра та чесність, і клієнти обирають банківські послуги на основі цих критеріїв. Також технології сприяють підвищенню уваги до безпеки, що проявляється в таких інноваціях, як біометрична автентифікація для ідентифікації клієнтів. Ще пояснюється, що штучний інтелект допоможе формувати безпеку банківської галузі в майбутньому. Однак, на додаток до всіх позитивних змін, які технології принесли в банківську галузь, вони також відкрили двері для різних нових ризиків і викликів, на які банки повинні належним чином реагувати, щоб залишатися конкурентоспроможними і безпечними [8].

Разом зі стрімким розвитком і збільшенням розміру небанківського ринку в банківській галузі зросли і неминучі загрози та виклики, яких неможливо уникнути. З огляду на те, наскільки небанківський сектор залежить від зростаючої

діджиталізації та розвитку фінтеху, зрозуміло, що можливості третіх осіб атакувати небанківські установи у формі кіберзлочинів також значно зросли. Оскільки все більше споживачів вирішують відкривати небанківські рахунки і все більше капіталу довіряють небанківським установам, кількість кібератак, спрямованих на отримання доступу до цього капіталу, зростатиме. Щоб запобігти цим атакам, небанківські установи повинні інвестувати значні кошти в розробку та впровадження запобіжних заходів і складних систем безпеки. Але впровадження цих запобіжних заходів і створення необхідних команд кібербезпеки часто може бути занадто дорогим для нових банків-початківців, що робить їх більш вразливими до цих загроз, ніж традиційні банки з більшими ресурсами [11].

Кількість кіберзлочинів, спрямованих проти банків, значно зросла за останні кілька років, причому зростає як кількість порушень безпеки, так і вартість наслідків кіберзлочинів. Дві найпоширеніші форми кіберзлочинності, спрямовані проти небанківських установ, - це віруси та хакерські атаки, які спричиняють найбільшу втрату даних [1].

Втрата репутації є ще одним основним ризиком для небанківських установ, який виникає через відкриття користувачами небанківських рахунків з метою шахрайства. Деякі приклади шахрайства включають використання необанку для відмивання грошей та конвертації своїх незаконних активів у криптовалюту.

Зі збільшенням кількості необанків та онлайн-банків, доступних для клієнтів, ще однією проблемою, з якою стикаються необанки, є обмежена лояльність клієнтів. Оскільки багато необанків не стягують комісію за відкриття рахунку або стягують її в дуже обмеженій кількості, багатьом клієнтам потрібна лише найменша мотивація, щоб перейти з одного необанку до іншого або навіть повернутися до традиційного банку [1].

Додатковим викликом для необанків є застосування відповідних законів та нормативно-правових актів, необхідних для здійснення банківської діяльності. Необанки стикаються з проблемою отримання банківської ліцензії, оскільки багато з них створені як ІТ-компанії. Це змушує багато необанків реєструвати свої операції та працювати разом з традиційними банками, що призводить до

наступного виклику, з яким стикаються необанки - значної залежності від партнерських відносин [7].

Оскільки технології продовжують розвиватися, можливості банків також розширюються, пропонуючи більш яскравий сценарій для фінансових установ та їхніх клієнтів.

Таблиця 1

Використання ШІ в банківському секторі

	Фронт-офіс	Середня ланка управління	Бек-офіс
Сума можливої економії витрат, млрд доларів	199	217	31
Використання	Технологія штучного інтелекту в біометрії, персоналізовані пропозиції	Шахрайство та управління ризиками	Андеррайтинг кредитів

Прийняття рішень на основі штучного інтелекту. Штучний інтелект (ШІ) та алгоритми машинного навчання все більше працюватимуть з даними для прийняття більш точних і своєчасних рішень. Від оцінки кредитних ризиків до інвестиційних стратегій, від оптимізації управління системами даних до процесів управління ризиками - ШІ відіграватиме ключову роль в автоматизації складних процесів, тим самим підвищуючи ефективність і зменшуючи кількість помилок.

Індивідуальний підхід до клієнта. Завдяки аналітиці даних у майбутньому ми побачимо більш персоналізований та інтерактивний підхід до клієнтів. Банки зможуть прогнозувати потреби клієнтів і пропонувати їм персоналізовані продукти та послуги, підвищуючи рівень їхньої задоволеності обслуговуванням та лояльності [6].

Блокчейн і безпека даних. Очікується, що технологія блокчейн зробить революцію в способах зберігання даних і доступу до них, забезпечивши додатковий рівень безпеки. Це буде особливо корисно для забезпечення безпеки та конфіденційності фінансових операцій [6].

Аналітика в режимі реального часу. З розвитком технологій можливості аналітики в режимі реального часу будуть покращуватися, що дозволить банкам

приймати миттєві рішення. Це матиме вирішальне значення в таких сферах, як виявлення злочинів, де потрібні негайні дії [6].

Регуляторні технології (RegTech). Використання технологій полегшить банкам дотримання законодавства, яке постійно змінюється. Автоматизовані перевірки відповідності та звітність зменшать адміністративний тягар і мінімізують ризики [6].

Таблиця 2

Етапи діджиталізації банківського сектору

Стадії	Основний зміст	Переваги
1.	Поява цифрових каналів, таких як мережі банкоматів, мобільний банкінг та чат-боти, які сприяють створенню нової екосистеми, в центрі якої знаходиться користувач	Така система дозволяє банку та клієнту взаємодіяти в будь-який зручний час через будь-який канал зв'язку.
2.	Розробка цифрових продуктів: безконтактні платежі, віртуальні платежі, BigData.	Наявність передових технологій дозволяє нам створювати E2E продукти, які покликані цілодобово задовольняти фінансові потреби споживача.
3.	Реалізація повного циклу інформаційних послуг.	Цей крок не тільки модернізує традиційні продукти, але й сприяє появі принципово нової бізнес-моделі, яка дозволяє банку інтегруватися в глобальний інтернет-простір.
4.	Створення «цифрового мозку», спрямованого на автоматизацію вивчення даних у всіх сегментах економіки з метою аудиту	Дозволяє організації мати більш повне уявлення про власні можливості в тій чи іншій сфері.
5.	Поява «цифрової ДНК».	Така система передбачає нові вектори розвитку і, як наслідок, нові стратегічні рішення в будь-який момент існування банку.

Діджиталізація діяльності банку - це система заходів, спрямованих на поглиблення співпраці з фінтех-стартапами для досягнення довгострокових цілей розвитку, пов'язаних з впровадженням інноваційних методів роботи, нових банківських продуктів та послуг для збільшення та розширення клієнтської бази та підвищення конкурентоспроможності банку.

Діджиталізація банківської діяльності - це діяльність, спрямована на комерціалізацію накопичених сучасних знань, технологій та обладнання. Результатом цифровізації банківської діяльності є нові продукти та послуги або продукти та послуги з новими якостями. Цифровізація банківської діяльності

пов'язана з трансформацією науково-дослідних і дослідно-конструкторських розробок та інших науково-технічних досягнень у нові або вдосконалені банківські продукти та послуги, в оновлений або вдосконалений банківський технологічний процес, що використовується в практичній діяльності, або новий підхід до продажу продуктів і послуг, їх адаптацію до поточних вимог клієнтів.

Об'єктами цифровізації банківської діяльності є: інноваційні програми та проекти; нові інтелектуальні продукти; сучасне нове технологічне обладнання та процеси; інноваційні продукти та послуги; інноваційні механізми формування ринку сучасних банківських продуктів та послуг.

Перспективи подальших досліджень за даною тематикою полягають, на наш погляд, у розробці теоретичних і практичних рекомендацій, спрямованих на цифровізацію всіх сфер діяльності банку з метою впровадження сучасних інноваційних продуктів і послуг та підвищення конкурентоспроможності.

Список використаних джерел: 1. Corander, B. *Neobanks: Challenges, Risks and Opportunities*. 2021. URL: <https://www.theseus.fi/handle/10024/498077> [Last accessed 19 Jan. 2024]; 2. Digalaki, E. *The impact of artificial intelligence in the banking sector & how AI is being used in 2022*. Business Insider. 2022. URL: <https://www.businessinsider.com/ai-in-bankingreport?r=US&IR=T> [Last accessed 19 Jan. 2024]; 3. DIGITALIZATION PROCESSES AS AN INTEGRAL PART OF MODERN BANKING MANAGEMENT URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/download/473/455> [Last accessed 19 Jan. 2024]; 4. Ekran. (n.d.). *The Importance of Third-Party Risk Management For the Banking Industry*. URL: https://www.ekransystem.com/sites/default/files/file_resources/third-partyvendor-risk-management-for-the-banking-industry.pdf [Last accessed 19 Jan. 2024]; 5. Gulieva, V., Hopkinson, G., Klarova, D., & Turcan, R. V. *How neobanks' business models challenge traditional banks*. ResearchGate. 2019. URL: https://www.researchgate.net/publication/335205599_How_neobanks%27_business_models_challenge_traditional_banks [Last accessed 19 Jan. 2024]; 6. *How big data changes the scope of modern banking*. URL: <https://www.avenga.com/magazine/how-big-data-changes-banking/?region=ua> [Last accessed 19 Jan. 2024]; 7. Kokh, L. V., & Kokh, Y. *Banks and Fintech-companies*. *Proceedings of the International Scientific Conference - Digital Transformation on Manufacturing, Infrastructure and Service*. 2020. URL: <https://doi.org/10.1145/3446434.3446533>; 8. KPMG. *The Future of Digital Banking*. 2019. URL: <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/ua/pdf/2019/09/future-of-digital-banking-in2030-cba.pdf> [Last accessed 19 Jan. 2024]; 9. *Leading countries in the world with the highest number of digital banking users as of 2022*. URL: <https://www.statista.com/statistics/1388624/digital-banking-users-by-country/> [Last accessed 19 Jan. 2024]; 10. PricewaterhouseCoopers. *PwC's 2021 Digital Banking Consumer Survey*. 2021. URL: <https://www.pwc.com/us/en/industries/financial-services/library/digital-bankingconsumer-survey.html> [Last accessed 19 Jan. 2024]; 11. Serkebayev, A. *Cybercrime in Neobanking*. FINTECHNA. 2023. URL: <https://www.fintechna.com/articles/cybercrime-inneobanking/> [Last accessed 19 Jan. 2024]; 12. *The impact of artificial intelligence in the banking sector & how AI is being used in 2022*. URL: <https://www.businessinsider.com/ai-in-banking-report?r=US&IR=T> [Last accessed 19 Jan. 2024].

Зайцева А. С., Косінський Я. І.

ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ ТЕХНОЛОГІЙ БЛОКЧЕЙНУ В СИСТЕМУ ВАЛЮТНИХ ОПЕРАЦІЙ: ВИКЛИКИ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Технологічний прогрес суттєво вплинув на розвиток бізнесу, трансформувавши бізнес-операції, виробничі процеси та надання послуг. Технологічний прогрес призвів до підвищення ефективності. Технологічний прогрес автоматизував багато процесів у бізнес сфері, звівши до мінімуму потребу в ручній праці та підвищивши ефективність. Технологічний прогрес призвів до стійкості у світі бізнесу.

Блокчейн можна визначити як постійно зростаючий реєстр записів, які називаються блоками, з'єднаних у ланцюг за допомогою криптографічних хешів. Кожен блок містить інформацію або транзакції разом із міткою часу та посиланням на попередній блок. Цей процес створює послідовний і безпечний запис усіх транзакцій у мережі, забезпечуючи захист від несанкціонованих змін.

Одним із основних принципів технології блокчейн є децентралізація, що відрізняє її від традиційних централізованих платформ. Блокчейн працює децентралізовано, а не контролюється єдиною організацією, яка керує зберіганням даних. Він працює в структурі однорангової мережі, де багато учасників, які називаються вузлами, керують копіями блокчейну.

Основними напрямками використання технології блокчейн на сьогодні є підвищення безпеки, відкритості та ефективності цифрових транзакцій, трансформація управління ланцюгами поставок, сприяння безпечному поширенню даних, революція у фінансових операціях та впровадження інноваційних рішень у різних галузях. Надаючи безпечну та розподілену платформу для управління цифровими активами, технологія блокчейн забезпечує автентичність та прозорість транзакцій завдяки своїм фундаментальним характеристикам, таким як система консенсусу та незмінність. Зокрема, впровадження технології блокчейн може революціонізувати управління ланцюгами поставок, забезпечуючи всебічну

видимість, відстеження та прозорість протягом усього процесу. Крім того, технологія блокчейн сприяє безпечному поширенню даних між відповідними сторонами, зменшуючи шахрайські дії та залежність від ручної документації. Її вплив на фінансові операції також заслуговує на увагу, особливо у сфері міжнародних платежів, токенизації активів і грошових переказів.

Основні проблеми, з якими стикається технологія блокчейн, полягають у тому, що хоча блокчейн зазвичай сприймається як безпечна технологія, вона не є стійкою до недоліків. Вразливість мереж блокчейн для зловмисників можна пояснити різними факторами, включаючи збої в застосуванні смарт-контрактів, криптографічні недоліки та помилки в системі забезпечення конфіденційності [1]. Слід зазначити, що масштабованість є значною перешкодою, з якою стикаються блокчейн-додатки. Звичайні блокчейн-системи, такі як Ethereum і Bitcoin, потребують допомоги для обробки значних транзакцій протягом певного періоду часу. Періоди підтвердження транзакцій з цифровими валютами можуть бути більш активними і споживати багато енергії. Небажана продуктивність технології блокчейн робить її менш придатною для випадків використання які потребують швидкої обробки та миттєвої взаємодії [1].

Блокчейн-додатки стикаються з можливостями та викликами у своєму застосуванні. Використання механізмів консенсусу та алгоритмів шифрування в технології блокчейн забезпечує підвищений рівень безпеки, тим самим захищаючи цілісність даних і зменшуючи ймовірність шахрайських дій. Підвищений рівень довіри може стимулювати попит на технологію блокчейн в галузях, де довіра відіграє ключову роль.

З іншого боку, питання конфіденційності також є проблемою в цьому випадку, насамперед тому, що блокчейн часто позиціонується як прозора технологія. Тому конфіденційність може викликати занепокоєння, в першу чергу в публічних або несанкціонованих блокчейнах [1].

Іншою проблемою, пов'язаною з технологією блокчейн, є споживання енергії. Зокрема, блокчейн-мережі, особливо ті, що використовують механізми узгодження з доказом роботи, такі як Біткоїн, споживають значну кількість енергії.

На завершення, в цій статті проаналізовано технологію блокчейн з акцентом на її застосуванні, викликах та пропозиціях. У контексті спочатку обговорюється загальне визначення. Крім того, також обговорюється, як працює технологія блокчейн на основі декількох принципів. Як технологія блокчейн працює в будь-якому секторі чи системі. В статті обговорюються проблеми, пов'язані з технологією блокчейн.

Як зазначалося в контексті вище, деякі проблеми, пов'язані з технологією блокчейн, включають конфіденційність і безпеку, енергоспоживання. У банківській та фінансовій сферах вона застосовується для зменшення кредитних ризиків та мінімізації тривалості процесів видачі та розрахунків. Таким чином, інтеграція технології блокчейн у фінансові установи, отримала широке розповсюдження, і впровадження технології блокчейн у повсякденну діяльність буде мати перспективу.

Список використаних джерел: I. Bonilla, S. H., Silva, H. R., Terra da Silva, M., Franco Gonçalves, R., Sacomano, J. B.: Industry 4.0 and sustainability implications: A scenario-based analysis of the impacts and challenges. Sustainability, 10(10), 3740 (2018)

УДК 336.7

Качалова В. С., Шуба М. В.

ЦИФРОВИЙ БАНКІНГ ЯК СКЛАДОВА ПРОЦЕСУ ВІРТУАЛІЗАЦІЇ БАНКІВСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Цифровий банкінг – це надання банківських послуг і продуктів клієнтам за допомогою цифрових технологій та онлайн-платформ. Цифровий банкінг охоплює електронний банкінг, який представляє собою використання електронних каналів, таких як вебсайти та мобільні додатки, для доступу до банківських послуг, але є значно ширшим поняттям. Він передбачає повну цифровізацію банківської діяльності, що включає не лише доступ до основних послуг, але й створення нових

інноваційних фінансових продуктів, інтеграцію фінтех-технологій та персоналізований підхід до клієнтів.

Цифровий банкінг передбачає використання сучасного програмного та апаратного забезпечення для обслуговування та задоволення потреб клієнтів [3].

Поява цифрових технологій зруйнувала традиційні банківські парадигми, докорінно змінивши спосіб доступу та взаємодії клієнтів з фінансовими послугами. Поширення смартфонів, інтернет-зв'язку та еволюція споживчих очікувань сприяли зростанню попиту на більш зручні, доступні та індивідуальні банківські послуги.

Перехід від традиційного до цифрового банкінгу був неминучим, бо перехід на цифрові технології – це не лише краща задоволеність і утримання клієнтів. Це також скорочення витрат та пришвидшення транзакцій.

Також, клієнти стають вимогливими, вони хочуть більше зручностей, легкого доступу, обслуговування 24/7 і менше відвідувань банку. Ця зміна фактично почалася ще в 1960-х роках, коли банки почали використовувати мейнфреймів для автоматизації, а Bank of America випустив перші банкомати. Потім, у 1980-х роках, Citibank пішов на новий рівень, запустивши першу систему онлайн-банкінгу.

Прагнення до кращого доступу в 90-х і 2000-х роках принесло нам онлайн-банкінг завдяки таким новаторам, як Stanford Federal Credit Union і Wells Fargo [1].

У 2020-х роках фінансові установи почали звертатися до штучного інтелекту як до стратегічного інструменту, який ще більше розширив цифровий банкінг. Використання штучного інтелекту відзначається його здатністю обробляти величезні обсяги даних з безпрецедентною швидкістю і отримувати дієві висновки. Алгоритми, керовані штучним інтелектом, не тільки здатні розуміти складні закономірності у фінансових даних, але й спроможні адаптуватися до поведінки користувачів з плином часу. Ця здатність до трансформації позиціонує ШІ як каталізатор для покращення різних аспектів банківської екосистеми [4].

Щодо цифрових банків, то вони почали з'являтися в усьому світі між 2009 і 2014 роками. Завдяки прогресу фінансових технологій і регулятивній підтримці, перші хвилі їх розвитку відбулися в Європі та Північній Америці. Вони також

швидко розвивались в Азії та Південній Америці, завдяки великій кількості населення та високому попиту з боку окремих осіб і компаній з обмеженим доступом до традиційних банківських послуг.

На рисунку 1 можна побачити кількість нових цифрових банків, що запускаються щороку в усьому світі з 2014 по 2023 рр.



Рис 1. Кількість ліцензованих цифрових банків у всьому світі, 2014 -2023 рр.

Джерело: [2]

У 2019 році відбулося значне зростання клієнтської бази цифрових банків завдяки вдосконаленню ключової інфраструктури, такої як хмарні обчислення та доступ до мобільного Інтернету. Пандемія COVID-19 також прискорила це зростання. На кінець 2023 року глобальна кількість ліцензованих цифрових банків сягнула 235, а кількість гравців, що пропонують більш широкі послуги цифрового банкінгу, вже перевищила 300 [2].

У майбутньому, новітні технології, такі як генеративний штучний інтелект і Web 3.0, ще більше стимулюватимуть появу нових форм банків. Незалежно від того, чи будуть вони й надалі називатися цифровими банками, вони продовжуватимуть стимулювати інновації та сприяти більш динамічній і орієнтованій на клієнта індустрії фінансових послуг.

Отже, цифровий банкінг – це більш сучасна та комплексна концепція, яка виводить фінансові послуги на новий рівень. Він є невід’ємною частиною процесу віртуалізації банківської діяльності, сприяє зниженню витрат банків і підвищенню зручності для клієнтів.

Список використаних джерел: 1. *Digital banking in 2024: 12 trends to get yourself a leg up.* URL: <https://innowise.com/blog/digital-banking-trends-2024/>; 2. *Top 5 Emerging Trends Defining The Future Of Digital Banks.* URL: <https://www.oliverwyman.com/our-expertise/insights/2024/sep/five-key-trends-shaping-digital-banks-future.html>; 3. *Udobi Owoloja P.I. Chapter 4 digital banking importance, challenges and prospects. University of Lagos, Akoka, Lagos, Nigeria, 2022.* URL: https://www.researchgate.net/publication/364388161_70_CHAPTER_4_DIGITAL_BANKING_IMPORTANCE_CHALLENGES_AND_PROSPECTS; 4. *Yalamati S. Revolutionizing Digital Banking: Unleashing the Power of Artificial Intelligence for Enhanced Customer Acquisition, Retention, and Engagement. // International Journal of Management Education for Sustainable Development. CA, USA, 2023.* URL: <https://ijsdcs.com/index.php/IJMESD/article/view/465>

УДК 336:631

Намонюк В. Є.¹, Шуба М. В.²

СОЦІАЛЬНІ ОБЛІГАЦІЇ ЯК ІНСТРУМЕНТ ФІНАНСУВАННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ

¹Київський національний університет імені Тараса Шевченка

²Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

У сучасних умовах трансформації глобального економічного середовища парадигма сталого розвитку набуває особливої актуальності, зумовленої необхідністю вирішення комплексу взаємопов’язаних соціально-економічних та екологічних викликів. У цьому контексті інтегрована система відповідального фінансування відіграє ключову роль у забезпеченні ефективної алокації ресурсів для досягнення цілей збалансованого розвитку. Особливе місце в цій системі посідають соціальні облігації – інноваційний фінансовий інструмент, що поєднує економічну ефективність із досягненням вимірного соціального впливу [1].

Механізми функціонування соціальних облігацій базуються на комплексному підході до вирішення соціальних проблем, що включає ідентифікацію конкретних суспільних викликів, формування проєктної

документації з чітко визначеними термінами реалізації, бюджетними обмеженнями та механізмами моніторингу, а також етапи емісії, розміщення та подальшої верифікації досягнутих результатів [2]. Такий підхід дозволяє забезпечити системну інтеграцію фінансових та соціальних компонентів, що є визначальним для успішного впровадження проєктів, спрямованих на сталий розвиток. Особливо важливим є механізм «оплата за результат», який передбачає залежність виплат інвесторам від досягнення попередньо встановлених соціальних індикаторів, що стимулює ефективну реалізацію проєктних заходів і сприяє більш раціональному розподілу ресурсів. Незалежна оцінка досягнутих результатів виступає гарантом прозорості та підзвітності. Це дозволяє усунути ризики нецільового використання коштів і забезпечити високий рівень довіри з боку як державних, так і приватних інвесторів [3].

Історія соціальних облігацій бере свій початок із першого прецеденту їх емісії у Великобританії у 2010 р. Проєкт Peterborough Social Impact Bond, спрямований на зниження рівня рецидивної злочинності серед колишніх ув'язнених, продемонстрував ефективність моделі «оплата за результат» [4]. Успіх цього пілотного проєкту сприяв швидкому розповсюдженню концепції соціальних облігацій у світі. До 2012 р. у Великій Британії було здійснено додаткові 13 випусків, а вже у 2013 р. інструмент вийшов за межі країни походження – три проєкти були реалізовані у США. Станом на листопад 2018 р. кількість соціальних облігацій у світі досягла 121 у 24 країнах, причому лідерами за кількістю емісій залишалися Великобританія та США [3]. До 2023 р. географія емітентів розширилася до 49 країн, що свідчить про глобальне визнання та зростаючу популярність цього фінансового інструменту [5].

Розвиток ринку соціальних облігацій спричинив появу кількох їхніх видів: облігації соціального впливу (Social Impact Bonds, SIB), облігації розвитку (Development Impact Bonds, DIB), гуманітарні облігації (Humanitarian Impact Bonds, HIB), соціальні облігації з фіксованим доходом (Fixed Income Social Bonds). Кожен з цих видів має свої переваги та недоліки, що визначають доцільність їх використання в залежності від конкретної соціальної проблематики, інституційної

інфраструктури та ринкових умов. Різноманіття підходів дозволяє інвесторам обирати оптимальні інструменти для реалізації своїх стратегічних завдань.

На початок 2024 р. сукупний обсяг ринку сталих облігацій, включаючи зелені та соціальні інструменти, оцінювався у 5,4 трлн дол. США. При цьому соціальні облігації займають друге місце за обсягом емісії (19 %), поступаючись зеленим облігаціям (62 %). На цьому фоні, сукупний обсяг емісії соціальних облігацій на кінець 2024 р. вперше перевищив поріг у 1 трлн дол., що свідчить про висхідну динаміку розвитку цього сегменту ринку [6]. Особливої уваги заслуговують ринки США та Великобританії, де інституційна база та правове регулювання сприяють активному застосуванню соціальних облігацій [7]. Валютна структура емісії (Рис.1) демонструє домінування євро, що пов'язано з активною позицією європейських інституцій у сфері сталого фінансування та розвиненою інфраструктурою ринку капіталу в єврозоні.

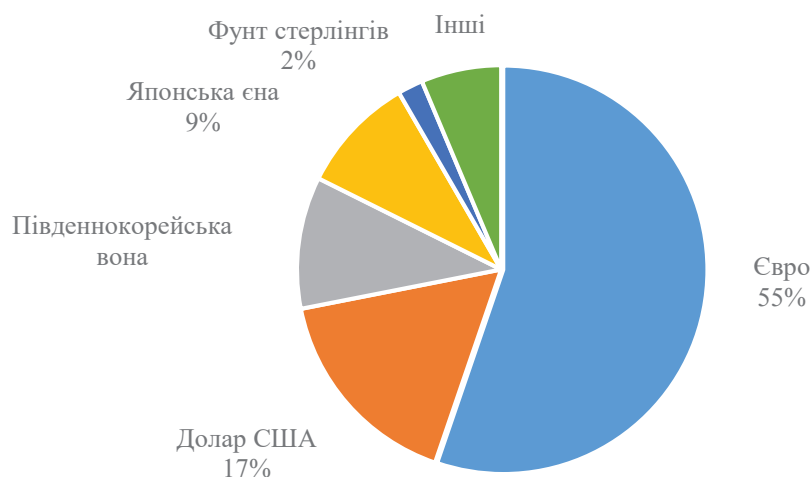


Рис. 1. Розподіл соціальних облігацій за валютою випуску

Джерело: складено авторами за матеріалами [8]

Міжнародні фінансові організації відіграють вагомую роль у розвитку ринку соціальних облігацій, надаючи технічну допомогу, гарантії та беручи участь у пілотних проєктах. Одним із яскравих прикладів є програма соціальних облігацій Міжнародної фінансової корпорації (IFC), започаткована у 2017 р. Метою програми є фінансування проєктів, спрямованих на покращення умов життя вразливих верств населення в країнах, що розвиваються, шляхом розширення

доступу до медичних послуг, освіти та житла. У 2023 р. IFC залучила значні інвестиції для підтримки малого та середнього бізнесу, житлових програм та соціальних послуг [9]. Початок 2025 р. ознаменувався рекордною емісією соціальних облігацій на суму 2 млрд дол. в США, що стало найбільшим випуском IFC у цьому сегменті [10].

Для України, яка зазнала безпрецедентних руйнувань унаслідок повномасштабної війни, питання залучення фінансових ресурсів для післявоєнного відновлення має стратегічне значення. Наявність значного фінансового розриву між потребами у масштабних соціальних проєктах та обмеженими ресурсами державного бюджету вказує на необхідність використання альтернативних інструментів фінансування. Соціальні облігації в цьому контексті виступають як перспективний механізм мобілізації інвестицій для вирішення гострих соціальних проблем. Конкретні напрямки використання соціальних облігацій в Україні можуть включати: фінансування програм із забезпечення житлом внутрішньо переміщених осіб, підтримка програм реінтеграції та реабілітації ветеранів, відновлення зруйнованої медичної та освітньої інфраструктури, створення нових робочих місць та стимулювання економічної активності.

Враховуючи високий патріотизм та фінансовий потенціал української діаспори, потенційним напрямком є запровадження спеціалізованих програм емісії соціальних облігацій, орієнтованих саме на залучення інвестицій з-за кордону. Проте успішне впровадження соціальних облігацій в Україні можливе лише за умови вирішення ряду інституційних та регуляторних завдань, зокрема. формування адекватного регуляторного середовища, розбудова інституційної інфраструктури та активну взаємодію з міжнародними фінансовими організаціями.

У цілому соціальні облігації набувають особливої важливості не лише як фінансовий інструмент, але й як елемент загальної стратегії сталого розвитку, спрямованої на вирішення низки соціальних проблем, що мають як короткострокові, так і довгострокові наслідки. Сучасна практика показує, що інтеграція соціальних облігацій у систему фінансових ринків дозволяє не лише розширити інвестиційну базу, але й сприяє підвищенню рівня соціальної

відповідальності бізнесу та держави, що має особливе значення в умовах зростаючої глобальної нестабільності. Зокрема, застосування інструменту «оплата за результат» стимулює емітентів до максимально ефективного використання залучених ресурсів для досягнення конкретних соціальних індикаторів. Тому соціальні облігації можуть виступати як каталізатор змін, спрямованих на модернізацію економічних систем, забезпечення інклюзивного розвитку та створення умов для підвищення якості життя населення.

Отже, соціальні облігації є унікальним фінансовим інструментом, який дозволяє інтегрувати цілі сталого розвитку у механізми фінансування проєктів. Їхня основна перевага полягає у можливості поєднати економічну прибутковість з вимірним позитивним соціальним впливом, що робить їх привабливими для широкого кола інвесторів, орієнтованих на соціально відповідальне інвестування. Глобальний досвід показує, що завдяки механізму «оплата за результат» соціальні облігації ефективно сприяють вирішенню проблем у різних сферах: охороні здоров'я, освіті, житловому будівництві, реабілітації та боротьбі з бідністю.

Список використаних джерел: 1. *Social Bond Principles*. URL: <https://www.icmagroup.org/sustainable-finance/the-principles-guidelines-and-handbooks/social-bond-principles-sbp/>; 2. *Social Bond*. URL: <https://cbonds.com/glossary/social-bond/>; 3. Olson H., Painter G., Albertson K., Fox C., O'leary C. *Are Social Impact Bonds an Innovation in Finance or Do They Help Finance Social Innovation?* *Journal of Social Policy*. 2024. Vol. 53. Issue 2. P. 407-431. doi:10.1017/S0047279422000356; 4. *Reducing reoffending in Peterborough*. URL: <https://www.socialfinance.org.uk/work/reducing-reoffending-in-peterborough/>; 5. *Cumulative key indicators of social bonds market worldwide as of 2023*. URL: <https://www.statista.com/statistics/1428433/social-bonds-markets-worldwide-key-indicators/>; 6. *Climate Bonds Initiative Releases 2024 Q3. Sustainable Bond Market Report*. URL: <https://www.todayesg.com/cbi-2024-q3-sustainable-bond-market-report/>; 7. *Social Impact Bonds. Output 4 – Innovative policy design of active labour market policies (ALMPs)*. URL: https://www.oecd.org/els/emp/Social_Impact_Bonds.pdf; 8. *Sustainable bond market data. Social bonds*. URL: <https://www.icmagroup.org/sustainable-finance/sustainable-bonds-database/>; 9. *Green and Social Bond Impact Report – FY23. IFC*. URL: <https://www.ifc.org/en/insights-reports/2024/green-social-bond-impact-report-fy23>; 10. *IFC Issues Record \$2 Billion Social Bond to Support Low Income Communities in Emerging Markets*. URL: <https://www.ifc.org/en/pressroom/2024/ifc-issues-record-2-billion-social-bond-to-support-low-income-communities-in-emerg>

Skorokhod Diana, Shuba Maryna

**THE FED'S MONETARY POLICY: KEY DECISIONS AND ECONOMIC
IMPACTS**

V.N. Karazin Kharkiv National University

In the realm of current economic changes, it is important to derive from the assumption note that given economic conditions require certain monetary tools to be applied. On that, a meeting of the Federal Reserve (FRS) board members on September 18th, 2024 signaled a subsequent decrease in interest rates by 50 basis points to a range of 4.75-5%. In congruence with the following regulatory press release, this reduction was supported by all members of the Federal Open Market Committee (FOMC). For consumers, the delivered news meant greater availability of credit for businesses, lower interest rates, which, in turn, stimulated economic activity in the world's largest economy [1].

Facilitated by the easing of monetary policy, economic activity in the US continued to grow rapidly. After a period of uncertainty, the inflation and unemployment rates finally showed signs of recovery. At the same time, progress was noted in achieving the fixed inflation target of 2% and unemployment, which fluctuated between 5.5-5.7%. Given the Taylor rule, which adjust interest rates based on current inflation and the output gap (the difference between real and perceived GDP), the Fed has attempted to stabilize the economy by increasing the reduction in interest rates in price (see Figure 1) [2].

An analysis of the labor market has shown that the Fed's monetary policy has not yet fully achieved its goals. On the one hand, labor demand has weakened, and unemployment has increased, raising concerns in society. On the other hand, unemployment has been historically low, these changes mark a "gap" in the labor market. The aforementioned macroeconomic indicators require consistent monitoring for making informed decisions [4].

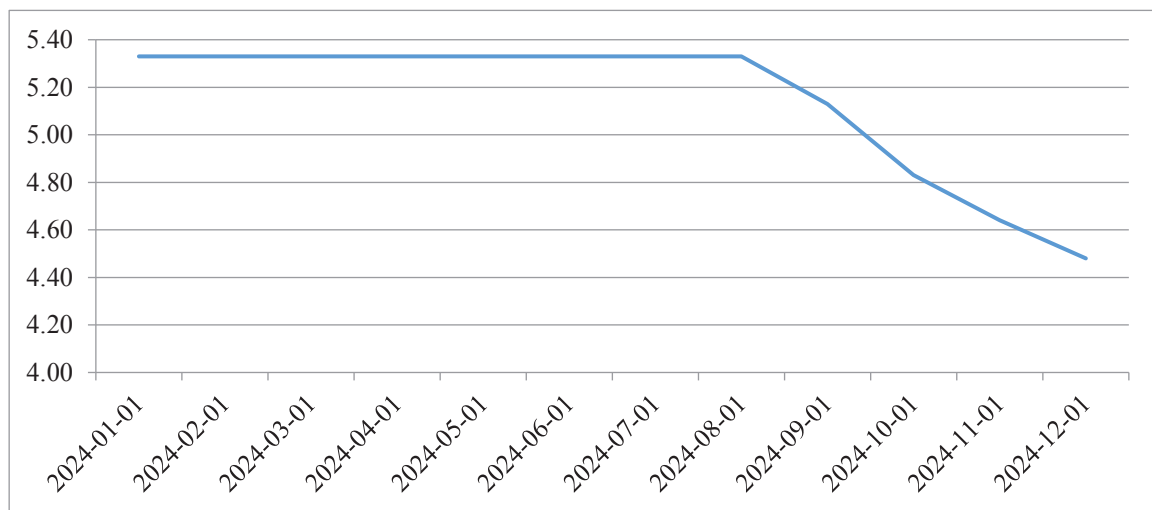


Fig. 1. Federal Funds Effective Rate, Q1-Q4 2024 [3]

The dual mandate requires the FOMC to follow guidelines for achieving maximum employment while maintaining an inflation target in a balanced manner. Therefore, the Fed may adjust its policy if there is a risk of surpassing the inflation target of established 2%. During the September meeting speech, the Fed Chairman Jerome Powell emphasized that further decisions on interest rates would be based on statistical data, emphasizing the central bank's flexibility [5].

The US presidential election and increased policy uncertainty contributed to the spread of macroeconomic ambiguity, leading to increased volatility in financial markets. However, the situation improved after the previous FOMC monetary policy meeting. In an environment of generally favorable financial market conditions, greater economic and political uncertainty imply consequences for the economic climate and affect asset prices. Hereby, the November Purchasing Managers' Index – which is based on a survey conducted after the US presidential election in November – remained in positive territory. The subsequent November 2024 FOMC meeting further solidified the Federal Reserve's approach to adjusting interest rates in response to evolving economic conditions [6].

During the November 2024 Federal Reserve meeting, the decision was made to reduce the interest rate paid on reserve balances by 25 basis points (to 4.25%). This was the second reduction in 2024, following the 50-basis point reduction in the interest rate in September, signaling positive developments in achieving the dual goals of maximum employment and price stability in the United States (Fed report of December 19). Referring to Jerome Powell, who assured during a 40-minute briefing that monetary

policy adjustment measures would be applied in accordance with prevailing conditions, market participants assumed that the trend of rate cuts would continue – although its pace would slow down. Despite the minimal changes demonstrated by the Fed’s statement, markets fell by almost 3%: S&P 500 index went down to the level of 2001, Nasdaq dropped by 3.6%, and the U.S. federal funds futures curve shifted upward as investors reduced their expectations for further Fed rate cuts. Since the announcement was released, gold and oil have reacted with a decline in prices; nonetheless, it followed by a resumed small increase. Generally, the Fed rate cut has a positive effect on these assets, but other factors, such as Trump’s inauguration and the Republican Party coming to power, do not yet contribute to their growth (see Figure 2) [7,8].

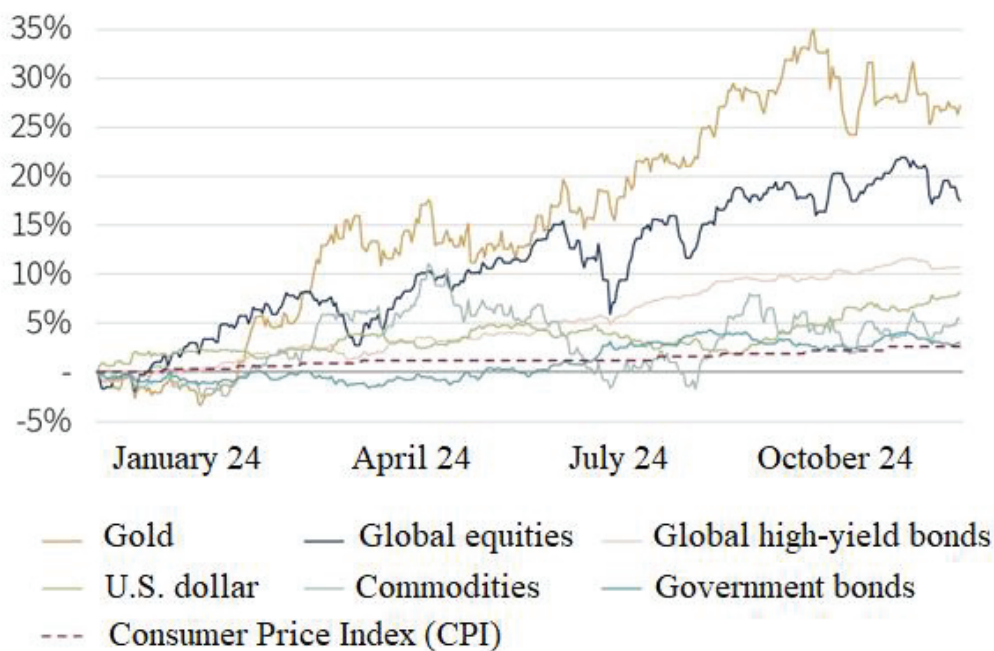


Fig. 2. Returns of different asset classes 2024 (in USD, %) [6]

Further analysis of the US Federal Reserve’s outlook for global stock markets shows a general decline across all regions in December, as the Fed helped set a positive tone for interest rate hikes next year. Meanwhile, government bonds with fixed income came under pressure from interest rate changes, with 10-year yields rising. In commodities, oil prices rose in December but declined overall in 2024, and gold delivered its best performance. Additionally, Bitcoin also broke a new record, briefly surpassing \$100,000. As for the economic outlook, it remained broadly positive, accelerating job growth, consumer spending, and the services sector. On average, the annual inflation rate during

2024 rose to 2.7%, whereas core inflation held steady at 3.3%. GDP estimates also surpassed forecasts throughout the fourth quarter, contributing to establishing favorable expectations of market participants [9,10].

Typically, the U.S. Central Bank sets the tone for most major central banks. Accordingly, the European, Japanese, and British central banks continued to lower their key interest rates in December with a slight lag, following the example set by the U.S. Federal Reserve. The U.S. Federal Reserve reduced its target rate to a range of 4.25% to 4.50% and projected two additional rate cuts in 2025 in its quarterly forecasts (instead of four). While the Bank of England decided to keep its base rate unchanged at 4.75%, the European Central Bank followed suit by lowering the deposit rate to 3%. The Swiss National Bank was less concerned about inflation risk, cutting its key interest rate more sharply than expected to 0.50% [11,12].

To sum up everything into account, the FOMC statement and Jerome Powell's remarks prepared the markets for a status quo in U.S. monetary policy, forecasting only three federal funds rate cuts throughout 2025, compared to the previous four. Due to the slowdown in the pace of interest rate reductions in the future, this will imply a pause in January if data progresses as expected. Given the current inflation rate and unemployment level, there is minimal risk of a slight increase in interest rates in the near term. Therefore, the relevant FOMC meetings throughout 2024 contributed to the overall improvement of the economic situation and established a solid foundation for further coordination of U.S. monetary policy.

References: 1. CNBC. (2024, September 18). *Fed cuts rates September 2024*. URL : <https://www.cnbc.com/2024/09/18/fed-cuts-rates-september-2024-.html> (Accessed: 01.27.2025); 2. Ameriprise. (2025). *2025 Market & Economic Outlook*. URL : <https://www.ameriprise.com/financial-news-research/insights/2025-market-economic-outlook> (Accessed: 01.25.2025); 3. Federal Reserve Bank of St. Louis. URL : <https://fred.stlouisfed.org/series/FEDFUNDS#>; 4. SHRM. (2025). *January 2025 Labor Market Review: Talent Shortage Persists*. URL : <https://www.shrm.org/enterprise-solutions/insights/january-2025-labor-market-review-talent-shortage-persists> (Accessed: 01.23.2025); 5. U.S. News. (2024, September 30). *Powell terms economy strong overall while also foreshadowing more interest rate cuts*. URL : <https://www.usnews.com/news/economy/articles/2024-09-30/powell-terms-economy-strong-overall-while-also-foreshadowing-more-interest-rate-cuts> (Accessed: 01.27.2025); 6. Rothschild&Co. *Décembre : Pas de «rallye de Noël» pour les actions*. URL : <https://cutt.ly/Le4nXbuk> (Accessed: 01.27.2025); 7. Federal Reserve. (2024, November 7). *FOMC Press Conference Transcript*. URL: <https://www.federalreserve.gov/mediacenter/files/FOMCpresconf20241107.pdf> (Accessed:

01.20.2025); 8. *Trading Economics. United States Inflation (CPI)*. URL : <https://tradingeconomics.com/united-states/inflation-cpi> (Accessed: 01.19.2025); 9. DCCU. (2024). *LPL 2024 Outlook*. URL : <https://www.mydccu.com/content/dam/dccu/mis-articles/LPL-2024-Outlook.pdf> (Accessed: 01.24.2025); 10. Bank of England. (2024, December). *Monetary Policy Summary and Minutes*. URL : <https://www.bankofengland.co.uk/monetary-policy-summary-and-minutes/2024/december-2024> (Accessed: 01.17.2025); 11. DNB. *ECB Interest Rates*. URL : <https://www.dnb.nl/en/the-euro-and-europe/the-ecb-s-monetary-policy/ecb-interest-rates/> (Accessed: 01.15.2025); 12. Lecho. (2024). *La Fed devrait signaler qu'elle sera moins généreuse en 2025*. URL : <https://www.lecho.be/les-marches/actu/general/la-fed-devrait-signalier-qu-elle-sera-moins-generouse-en-2025/10579249.html> (Accessed: 01.27.2025).

УДК 336.226.1:339.7

Шатілов І. М.

ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ОФШОРНИХ ФІНАНСОВИХ ЗОН У СУЧАСНІЙ СВІТОВІЙ ЕКОНОМІЦІ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Науковий керівник к.е.н., доц. Шолом А.С.

Офшорні фінансові зони відіграють важливу роль у сучасній світовій економіці, забезпечуючи компаніям можливість оптимізувати податкове навантаження, знижувати операційні витрати та використовувати сприятливі фінансові режими. Водночас функціонування офшорних зон викликає численні дискусії серед економістів та політиків через їхній вплив на відтік капіталу з національних економік і можливості ухилення від оподаткування.

Офшорні фінансові зони - це спеціальні юрисдикції або території, що пропонують сприятливі умови для ведення бізнесу, зокрема низьке або нульове оподаткування, високий рівень конфіденційності та мінімальне державне втручання. Вони створені для залучення міжнародного капіталу та інвестицій [1]. Залежно від функціональних особливостей, офшорні зони поділяються на:

1. Класичні офшори - території з повним звільненням від податків та максимальною анонімністю (наприклад, Британські Віргінські острови).
2. Середньоофшорні зони - юрисдикції з пільговими податковими умовами та частковим державним регулюванням (Кіпр, Мальта).

3. Спеціалізовані фінансові центри - країни зі сприятливим режимом для певних видів діяльності, таких як банківська справа та управління активами (Люксембург, Швейцарія).

Офшорні зони виконують важливу роль у міжнародних фінансових потоках, забезпечуючи гнучкі можливості для міжнародної диверсифікації бізнесу та фінансових активів. Водночас їхнє функціонування створює виклики для глобальної економіки через ризики відмивання коштів і ухилення від оподаткування [2].

Офшорні фінансові зони характеризуються спеціальними умовами ведення бізнесу, що забезпечують компаніям можливості для мінімізації витрат і управління фінансовими потоками.

Таблиця 1

Ключові особливості офшорних фінансових зон

Особливість	Опис
Податкові пільги	Зниження або повне звільнення від сплати корпоративного податку, ПДВ чи податку на прибуток.
Конфіденційність даних	Гарантія анонімності інформації про власників компаній та фінансові операції.
Проста реєстрація компаній	Мінімальні вимоги щодо документів та часу для створення компанії.
Гнучкість фінансових операцій	Лояльне регулювання валютних операцій і міжнародних платежів.
Легкість доступу до міжнародних ринків	Можливість залучення капіталу з різних джерел завдяки розвинутій фінансовій інфраструктурі.

Джерело: складено автором

Ці характеристики роблять офшорні зони привабливими для міжнародних корпорацій, які прагнуть ефективно використовувати свої ресурси та знизити витрати на ведення бізнесу.

Офшорні фінансові зони забезпечують численні переваги для бізнесу, що сприяють їхньому широкому використанню в глобальній економіці:

1. Податкове планування та мінімізація витрат. Офшори дозволяють компаніям використовувати пільгові режими оподаткування для зменшення податкових зобов'язань, знижуючи загальні операційні витрати.

2. Захист активів. Завдяки конфіденційності та правовому захисту, офшори дозволяють компаніям захищати свої активи від фінансових ризиків, таких як економічні санкції або арешти.

3. Міжнародна диверсифікація. Офшори надають можливість компаніям розширювати бізнес на міжнародних ринках, залучати іноземний капітал і оптимізувати фінансові потоки.

4. Простий доступ до фінансових ринків. Компанії можуть швидко залучати інвестиції та капітал завдяки лояльним умовам виходу на міжнародні ринки [3].

Таким чином, офшорні зони є ефективним інструментом для оптимізації бізнес-процесів і залучення додаткових фінансових ресурсів.

Офшорні фінансові зони мають значний вплив на світову економіку, який може бути як позитивним, так і негативним. З одного боку, вони сприяють залученню інвестицій і розвитку міжнародного бізнесу, а з іншого — можуть створювати проблеми для національних економік через вплив капіталу та ухилення від сплати податків.

Серед позитивних аспектів впливу:

- Залучення міжнародного капіталу для розвитку інфраструктури та бізнесу.
- Сприяння інвестиційній діяльності завдяки сприятливим податковим умовам.
- Оптимізація міжнародних фінансових потоків та підвищення ефективності використання ресурсів.

Негативні наслідки включають:

- Ухилення від сплати податків, що призводить до недоотримання бюджетних надходжень.
- Вплив капіталу з країн із високим податковим навантаженням.
- Використання офшорних зон для відмивання грошей та інших незаконних фінансових операцій.

Сучасні офшорні зони змінюються під впливом міжнародних регуляторних норм і технологічних новацій. Основні тенденції включають:

1. Перехід до середньоофшорних зон: країни адаптують свої податкові режими до міжнародних вимог, зберігаючи пільгові умови для інвесторів із певними обмеженнями прозорості.

2. Інтеграція фінансових технологій: використання FinTech рішень дозволяє автоматизувати фінансові процеси в офшорах і підвищити ефективність управління активами.

3. Розвиток цифрових валют: використання криптовалют як засобу обігу в офшорних фінансових операціях, що знижує витрати на міжнародні транзакції.

4. Зміна географії офшорів: зменшення ролі традиційних офшорних зон і поява нових фінансових центрів у країнах із стабільними економіками та помірними податковими умовами (наприклад, ОАЕ).

Таким чином, офшорні зони еволюціонують, адаптуючись до змін у світовій економіці та вимог регуляторів, і продовжують відігравати важливу роль у глобальних фінансових потоках.

Список використаних джерел: 1. Копитко М. І. Використання офшорних зон як способу ухилення від оподаткування. Вчені записки університету «КРОК». Серія: Економіка. 2021. Вип. 1. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vzuk_2021_1_9 (дата звернення: 10.01.2025); 2. Лебідь О. В. Особливості діяльності офшорних зон та їх роль у системі світових фінансових центрів. Бізнес Інформ. 2019. № 11. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/binf_2019_11_40 (дата звернення: 10.01.2025); 3. The Global Financial Centres Index). URL: <https://www.longfinance>; 4. World Investment Report (WIR) 2024: Reforming International Investment Governance, N.Y. & Geneva: UNCTAD, 2024. 231 p.

СЕКЦІЯ

МІЖНАРОДНА МІГРАЦІЯ ТА ГЛОБАЛЬНИЙ РИНОК ПРАЦІ У ЦИФРОВІЙ ЕКОНОМІЦІ

УДК 314.74:341.43(4-67)

Качур О. Д.

ОСОБЛИВОСТІ СУЧАСНОЇ МІЖНАРОДНОЇ МІГРАЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ КРАЇН ЄС

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Науковий керівник к.е.н., доц. Шолом А.С.

Сучасна міграційна політика Європейського Союзу є результатом складного історичного та соціально-економічного процесу. Вона базується на принципах забезпечення гуманітарного захисту, внутрішньої безпеки, економічного розвитку та соціальної стабільності. Міграційні виклики, з якими стикається ЄС, змушують країни адаптувати свої підходи та шукати баланс між прийомом мігрантів і захистом власних інтересів.

Міграційні потоки до ЄС зростають через різноманітні зовнішні та внутрішні фактори, які формують політику в цьому напрямі:

- Глобальні конфлікти та політична нестабільність: війни в Сирії, Лівії, Афганістані та інших регіонах стимулюють зростання потоків біженців.
- Економічна нерівність між країнами походження мігрантів та ЄС: значна різниця в рівнях доходів і доступі до соціальних послуг.
- Демографічні зміни в країнах ЄС: зниження народжуваності та старіння населення стимулюють залучення робочої сили з-за кордону.
- Кліматичні зміни та екологічні катастрофи: міграція через погіршення умов життя внаслідок посухи, повеней та інших природних явищ.

Політика ЄС щодо міграції передбачає комплекс заходів, спрямованих на контроль потоків мігрантів, інтеграцію легальних мігрантів та боротьбу з нелегальною міграцією. Серед них:

1. Регулювання потоків біженців та шукачів притулку.
 - Запровадження єдиного механізму розподілу мігрантів між країнами-членами відповідно до квот.
 - Функціонування Спільної європейської системи надання притулку (CEAS).
 - Дублінський регламент, що визначає країну, відповідальну за розгляд заяви про притулок.
2. Посилення контролю за зовнішніми кордонами
 - Діяльність Європейського агентства з прикордонної та берегової охорони (Frontex).
 - Використання біометричних технологій і системи реєстрації мігрантів (Eurodac).
 - Підтримка спільних операцій із країнами транзиту та походження мігрантів.
3. Інтеграція легальних мігрантів
 - Програми соціальної адаптації, включаючи мовні курси, професійну підготовку та доступ до освіти.
 - Забезпечення доступу до ринку праці та медичних послуг.
 - Міжкультурний діалог для уникнення соціальних конфліктів.
4. Боротьба з нелегальною міграцією та торгівлею людьми
 - Співпраця з міжнародними організаціями, такими як ООН та МОМ.
 - Укладання угод про реадмісію з країнами походження мігрантів.
 - Посилення кримінальної відповідальності за незаконний перетин кордону та торгівлю людьми.

Незважаючи на значні зусилля, ЄС стикається з численними викликами (табл. 1), які обмежують ефективність політики.

Виклики міжнародної міграційної політики ЄС

Виклики	Опис
Перевантаження систем прийому мігрантів	Деякі країни (Греція, Італія) відчують надмірне навантаження через свою географічну позицію.
Соціальна напруга та популізм	Зростання антимиграційних настроїв і підтримка політичних партій, що виступають проти прийому мігрантів.
Недостатня координація між країнами-членами	Відсутність єдиної стратегії розподілу відповідальності за міграційні потоки.
Використання міграції як політичного інструменту	Деякі країни використовують мігрантів для тиску на ЄС або інших партнерів.
Тривалі строки розгляду заяв про притулок	Затримки у процедурі розгляду заяв, що призводять до накопичення мігрантів у тимчасових центрах.

Джерело: складено автором.

Для удосконалення міграційної політики ЄС потрібним є запровадження більш гнучких квот на розподіл мігрантів залежно від економічного потенціалу кожної країни-члена; зміцнення партнерства з країнами транзиту та походження через програми підтримки економічного розвитку, що знижують міграційний тиск; розширення використання цифрових технологій та біометричних систем для прискорення процесів реєстрації мігрантів та розгляду заяв; акцент на довгострокову інтеграцію мігрантів через доступ до освіти, ринку праці та соціальних програм; Посилення міжнародної співпраці та участь у глобальних міграційних ініціативах для забезпечення спільного вирішення проблем нелегальної міграції.

Отже, сучасна міжнародна міграційна політика країн ЄС має бути багатокомпонентною системою, що реагує на виклики глобалізації та міграційних потоків. Її особливість полягає у спробі досягти балансу між прийомом мігрантів, захистом прав людини та забезпеченням внутрішньої безпеки. Незважаючи на існуючі виклики, ЄС має значний потенціал для розробки ефективних рішень завдяки посиленню співпраці між країнами-членами, цифровізації процесів контролю та інтеграції мігрантів у соціальне життя.

Список використаних джерел: 1. Дзеніс О., Шарко Н. Міжнародна міграція робочої сили в сучасних умовах та її вплив на міграційну політику держави. Економіка та суспільство. 2022. №37. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-37-20> (дата звернення: 31.01.2025); 2. Кортюкова Т. О. Правове регулювання спільної імміграційної політики Європейського Союзу: дис.

доктора філософії. 293 «Міжнародне право». Київський університет права НАН України; Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, 2021. 229 с. 3. De Bruycker P. *The future of EU asylum and migration policy* European Parliament Research Service. 2021. URL: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/658210/EPRS_BRI\(2021\)658210_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/658210/EPRS_BRI(2021)658210_EN.pdf) (дата звернення: 31.01.2025).

УДК 331.556.4

Чепурний В. О.

СУЧАСНИЙ СТАН ТРУДОВОЇ МІГРАЦІЇ В ЄВРОПЕЙСЬКОМУ СОЮЗІ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Науковий керівник к. е. н., доц. Шуба М. В.

Сьогодні міграційні процеси спостерігаються повсюдно. Ми живемо в умовах, коли на 100 % не можемо передбачити зміни в світових процесах, не застраховані від наслідків стихійних лих чи іншої різкої зміни у власному житті. Через це процеси переміщення населення набувають найрізноманітніших форм в залежності від причини, напряму та мети. Завдяки глобалізації міграційні потоки є надзвичайно динамічними і різноманітними. Відкриваються нові можливості для переміщення населення з метою працевлаштування між країнами.

Трудова міграція посідає особливе місце, адже вона орієнтована на пошук роботи за межами кордону власної країни. Трудова міграція може допомогти вирішити численні економічні завдання певної держави, створюючи нові можливості, проте, з іншого боку, вона може спричинити певні соціально-економічні виклики.

Сьогодні трудова міграція в Європейському Союзі характеризується нерівномірністю потоків трудового населення. Країни Західної Європи залишаються основними напрямками міграції через високий рівень економічного розвитку та попит на робочу силу, тоді як держави Східної Європи виступають основними джерелами трудових мігрантів. Не менш важливими є громадяни третіх країн, які прагнуть інтегруватися до ринків праці Європейського Союзу. Проте саме через нерівномірний розподіл робочої сили серед країн Європейського Союзу

спостерігається низка проблем, таких як ризики соціальної нерівності та експлуатації працівників [1;2].

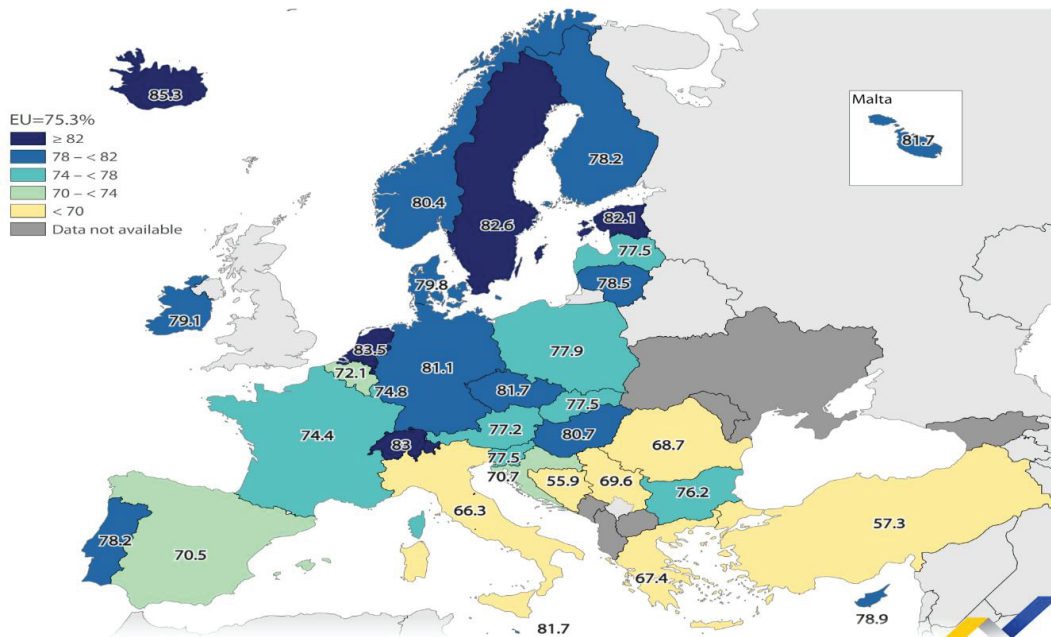


Рис. 1. Рівень зайнятості в Європейському Союзі 2023 року [3]

Рівень зайнятості в Європейському Союзі за 2023 рік (рис. 1) підтверджує, що північні та західноєвропейські країни мають значно вищий показник працевлаштованості. Ця різниця має безпосередній зв'язок із трудовою міграцією. Країни Скандинавії та Західної Європи є привабливими завдяки широким можливостям працевлаштування. Саме в цих регіонах високий попит на кваліфіковану та некваліфіковану робочу силу, що, у свою чергу, створює умови для притоку трудових мігрантів.

Розглядаючи країни Південної та Східної Європи, які демонструють нижчий рівень зайнятості, можна зробити висновок, що вони є основними джерелами трудових мігрантів. Це відбувається через недостатню кількість робочих місць або низьку заробітну плату, тому місцеве населення змушене шукати роботу за кордоном. Як наслідок, з'являється демографічна та трудова нерівновага.

Не менш важливою є проблема нелегальної міграції, яка створює додатковий тиск на соціальні системи та безпеку країн. Викликом також є інтеграція нового населення, особливо з огляду на мовні та культурні бар'єри. У світлі цих проблем Європейський Союз запроваджує різноманітні програми підтримки, такі як

ініціативи для підвищення мобільності робочої сили, забезпечення підтримки адаптації новоприбулого населення та захисту прав трудових мігрантів. Але все ще, незважаючи на значну кількість нововведень, інтеграція залишається складним завданням [1].

Старіння населення в Європейському Союзі стало однією з найважливіших причин для зростання трудової міграції в регіоні. Згідно з показниками (рис. 2), частка людей віком від 65 років в Європейському Союзі досягла 21,3% у 2023 році. Це є рекордним показником за останнє десятиліття. Така демографічна зміна є наслідком низької народжуваності, що зумовлює зменшення кількості працездатного населення, а також збільшення тривалості життя. Одним із шляхів зменшення негативного впливу старіння населення є залучення трудових мігрантів з інших країн.

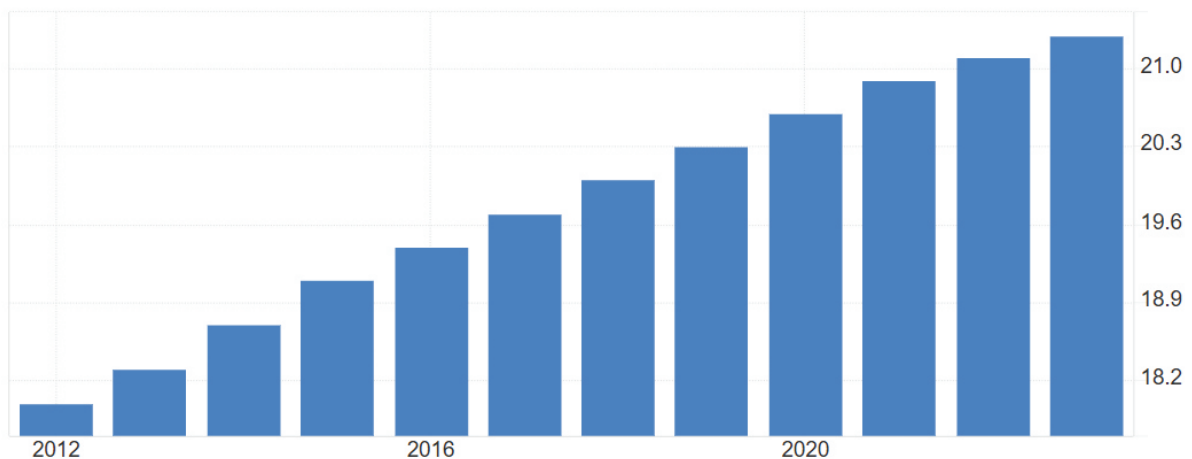


Рис. 2. Частка населення Європейського Союзу у віці після 65 років [4]

Перспективи розвитку трудової міграції в Європейському Союзі значною мірою залежать від здатності його учасників адаптувати свою економіку до демографічних змін. Оскільки населення більшості країн продовжує старіти, це починає створювати підвищений попит на додаткову робочу силу для заповнення наявних вакантних місць у сферах, де є дефіцит робочої сили. Для ефективного управління міграційними потоками необхідно впроваджувати на практиці узгоджену політику, яка враховує економічні та соціальні вимоги. Шляхами для вирішення мають стати розробка адаптаційно-інтеграційних програм та посилення контролю за трудовою міграцією з метою зменшення нелегальної діяльності [5].

Також варто відзначити, що трудова міграція у Європейському Союзі має й значний вплив на напруження на ринку праці країн. Вони заповнюють вакансії, яких не вистачає для місцевих жителів, і таким чином сприяють розвитку економіки, але водночас створюють за робочі місця [5].

Загалом, сучасний стан трудової міграції в Європейському Союзі характеризується низкою як позитивних, так і негативних аспектів. Підвищений попит на робочу силу в країнах Західної Європи сприяє притоку трудових мігрантів, зокрема з держав Східної Європи та інших країн світу. Це допомагає забезпечити належний рівень економічної активності та знизити дефіцит робочої сили.

Однак існують і серйозні виклики, такі як нерівномірний розподіл робочої сили між країнами Європейського Союзу, що призводить до демографічної нерівноваги. Також конкуренція за робочі місця між місцевим населенням і мігрантами створює соціальні проблеми. Крім того, складним є процес інтеграції трудових мігрантів через відсутність адаптаційних програм у певних країнах.

Трудова міграція в Європейському Союзі потребує подальшої уваги та вдосконалення міграційної політики. Вирішенням існуючих викликів має стати врахування потреб економік країн та запровадження адаптаційних програм, що сприятиме створенню рівних можливостей на ринку праці.

Список використаних джерел: 1. *Migration and Migrants: Regional Dimensions and Developments*. URL: <https://worldmigrationreport.iom.int/what-we-do/world-migration-report-2024-chapter-3/europe>; 2. *Migrant integration statistics – labour market indicators*. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Migrant_integration_statistics_%E2%80%93_labour_market_indicator; 3. *Employment – annual statistics*. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Employment_-_annual_statistics; 4. *European Union – Proportion of population aged 65 and over*. URL: <https://tradingeconomics.com/european-union/proportion-of-population-aged-65-over-eurostat-data.html>; 5. Caselli F., Lin H. H., Toscani F. G., Yao J. *Migration into the EU: Stocktaking of Recent Developments and Macroeconomic Implications*. : <https://www.elibrary.imf.org/view/journals/001/2024/211/article-A001-en.xml>.

СЕКЦІЯ

МІЖНАРОДНИЙ БІЗНЕС В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНОЇ ТУРБУЛЕНТНОСТІ

УДК 338:330.341.1

Dvornyk I.

INNOVATIVE PRINCIPLES OF DEVELOPING THE COMPETITIVENESS OF SMALL AND MEDIUM BUSINESSES IN CHINA

Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman

Small and medium-sized enterprises (SMEs) are often relatively narrowly focused. This increases the importance of effective collaboration with other enterprises and public research institutions in research and development, knowledge sharing and, potentially, commercialisation and marketing activities. Financing can be a determining factor for innovation in SMEs, which often lack the internal funds to undertake innovation projects and find it much more difficult than larger enterprises to obtain external funding. Surveys can provide information on the extent to which financial constraints affect the ability of SMEs to innovate.

Since the early 1990s, Chinese manufacturing has begun to relate to the export motivation of SMEs as a promising direction for China's overall export expansion. During this period, Chinese economists pointed to the need for comprehensive use of the SME export potential and support for its expansion as a strategic task in China's development of international markets. Gradually, there was a transition from exporting processed national raw materials to processing customer-supplied raw materials, from producing the simplest machines and equipment to developing and exporting more complex technical and technological products, and actively borrowing advanced technologies from foreign capital operating in China. Foreign exchange resources received from exports were used to modernize the country's industrialization and form innovative technological industries. Based on the growing strength of private entrepreneurship, small and medium businesses gradually developed in some cases into large national companies with an

active export orientation. This process has accelerated in particular since the implementation of the “going outward” (zou chuqu) strategy in the late 1990s, as well as China’s accession to the WTO at the beginning of the 21st century [1, P.115].

China's export-oriented policy relied on its main competitive advantage - the presence of huge, cheap and relatively high-quality (hard-working, obedient, unpretentious) labor resources. It is worth emphasizing that this policy did not indicate a rejection of import substitution, but complemented it, being the basic foundation in the overall strategy of economic development and increasing foreign economic expansion. There was a mutually complementary integration of export-oriented development and import-substituting strategy.

This symbiosis contributed to China's emergence as a leader in international trade. After 2010, the Chinese government set the task of transitioning from a development model primarily based on external demand to a model focused on expanding and satisfying domestic demand. In implementing this course, a special role was given to SMEs, both in terms of increasing production and improving its quality, which would not be inferior to foreign analogues. The use of a socio-economic development model based on domestic consumption was supposed to be combined with the development of the country's innovative potential, the creation of a national innovation system and the construction of an innovative society [2, P.36; 3, P.216]. A special place here was given to small and medium-sized enterprises in non-state ownership.

In order to distinguish groups of small and medium enterprises from the total number of companies in the world, many criteria are used, among which the most frequently used are: the volume of annual revenue of the enterprise, the value of the company's assets, the number of employees and others. China has always used criteria for classification as SMEs, such as the number of employees and revenue. At the same time, it should be noted that these standards can vary significantly depending on the company's industry. Commercial enterprises are divided into 3 groups based on the registration form: enterprises with internal financing; enterprises with investment from Hong Kong, Macau and Taiwan; enterprises with foreign investment. If the contribution of foreign investors is less than 100%, then these enterprises are included in the list of enterprises with internal

financing. According to the ownership criterion, enterprises with internal financing are divided into seven main groups: state-owned enterprises with 100% state participation in the capital; private enterprises in which private capital is 100%; the remaining 5 groups of legal entities in China belong to the so-called "mixed form of ownership", in which state and private capital are intertwined in any proportions [4, p. 8]. Among SMEs of various forms of ownership, innovative micro- and small businesses stand out, focused on the development and production of high-tech products with the prospect of their export, mainly through cooperation with large Chinese companies that are actively involved in foreign economic activity. High technology, the production of electronics and equipment is a sector of the economy where SMEs play a growing role. These enterprises promote scientific and technical progress, and are often at the forefront of introducing innovations into the national economy.

The effectiveness of the national innovation system of any country is determined by the ability of its individual entities and the entire system as a whole to generate and implement innovations, develop scientific and technological progress and use its results. In China, this was best met by actively developing small and medium-sized technological enterprises aimed at innovative development. The development of small and medium innovative businesses in China since 2010 has allowed them to enter international markets, but mainly within the framework of large technology corporations of China that had formed by that time and their subsidiaries. Small and medium innovative businesses in this situation grew rapidly within the framework of science parks and incubators supported by both the state and already formed private capital [4, P.11]. In a number of provinces, in particular Zhejiang, Jiangsu, Guangdong, innovative networks of purely market SME companies are emerging.

The role of small and medium-sized innovative enterprises in the creation and functioning of the national innovation system in the 2010s has been constantly growing, and their importance in China's foreign economic activity has been increasing accordingly. The vast majority of private high-tech businesses in China are small and medium-sized. As economists have noted [5, P.329], high-tech companies are "a privileged part of small and medium-sized enterprises that belong to scientists or

engineers, based on independently found funds, independent management and low liability for profits and losses involved in the industrial use of R & D, technology transfer, consulting and other high-tech services." In early 2010, China's high-tech exports, which were based on SME products, reached 30% of total national exports. In the subsequent period, this trend not only continued, but continued to intensify until entering the pandemic stage in 2020. In the second decade, special emphasis in economic development was placed on the creation and effective operation of innovative enterprises in the field of new and high technologies of all forms of ownership, but with a consistent emphasis on encouraging private initiative.

At present, export-oriented SMEs constitute the main force of China's foreign economic potential. At the same time, a significant part of export-oriented SMEs cannot be classified as innovative and high-tech [6]. This is determined by the fact that there is a shortage of highly qualified personnel, a significant volume of manufactured products, a significant part of which is traditional, which reduces the competitive advantages of Chinese SMEs.

Список використаних джерел: 1. Резнікова Н., Панченко В. Репортажі із цивілізаційних фронтів. На передовій міжнародної економічної політики. К.: Аграр Медіа Груп, 2023. 234 с.; 2. Птащенко О. В. Особливості «злиття» та «поглинання» компаній у міжнародному бізнесі. Бізнес Інформ. 2021. №1. С. 34–39; 3. Птащенко О., Резнікова, Н., Іващенко О. Міжнародні стратегічні альянси в умовах цифрових трансформацій і розвитку ринку даних. Європейський науковий журнал економічних та фінансових інновацій. 2023. №2. Р. 214–227. <https://doi.org/10.32750/2023-0218> URL: <https://journal.eae.com.ua/index.php/journal/article/view/250>; 4. Резнікова Н. В., Іващенко О. А., Курбала Н. В. Тенденції розвитку малого і середнього бізнесу та його вплив на економічну кон'юнктуру і конкурентоспроможність розвинених країн. Економіка та держава. 2020. № 10. С. 4–14; 5. Резнікова Н., Панченко В. Мінні поля міжнародної економічної політики: як країнам не втратити здатність до розвитку. Київ : Аграр Медіа Груп, 2022. 674 с.; 6. Панченко В.Г., Резнікова Н.В., Іващенко О.А. Розвиток Industry 4.0 й цифрової економіки у фокусі глобального технологічного та інноваційного суперництва КНР і США. Економіка та держава. 2021. № 2. С. 4–10.

Качалова В. С., Ханова О. В., Шинкаренко О. С.

ІННОВАЦІЙНИЙ ПІДХІД ЯК ОСНОВА МАРКЕТИНГОВОЇ СТРАТЕГІЇ КОМПАНІЇ PROCTER & GAMBLE

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Компанія Procter & Gamble (P&G) є однією з провідних багатонаціональних компаній у сфері споживчих товарів. Від заснування у 1837 році вона зарекомендувала себе лідером завдяки постійному впровадженню інновацій та адаптації до ринкових викликів. Місія компанії полягає у створенні продуктів, що покращують життя споживачів. Для досягнення цієї мети та конкурентоспроможних позицій, компанія постійно намагається адаптуватися під нові реалії та максимізувати прибутки за рахунок маркетингових стратегій, які, зокрема, базуються на цифровому розвитку, рекламній діяльності, популярних платформах, інноваційній політиці компанії за рахунок пошуку рішень в винайденні нових розробок та проведенні досліджень. P&G інвестує у цифровий маркетинг, інноваційні розробки та співпрацю з провідними фахівцями.

Компанія Procter & Gamble вирізняється здатністю не лише швидко реагувати на глобальні виклики, а й передбачати ринкові тенденції. Орієнтуючись на довгострокове зростання, компанія впроваджує передові технології та цифрові інструменти, які допомагають посилити ефективність внутрішніх процесів і маркетингових кампаній. Важливим аспектом є інтеграція інновацій у різні етапи життєвого циклу продукту, що забезпечує конкурентоспроможність навіть на висококонкурентних ринках.

Витрати на дослідження та розробки (R&D) залишаються пріоритетом для компанії. За останні 10 років, з 2015 року, витрати коливались, проте зберігали тенденцію до поступового зростання (рис. 1).

За даними рис. 1 видно, що витрати компанії Procter & Gamble на дослідження та розробки у 2020 році знизилися до 1,8 млрд доларів США, що становить зменшення на 5,3% порівняно з 2019 р. Основною причиною цього спаду стали

наслідки пандемії COVID-19, яка спричинила значний економічний тиск на глобальні ринки.

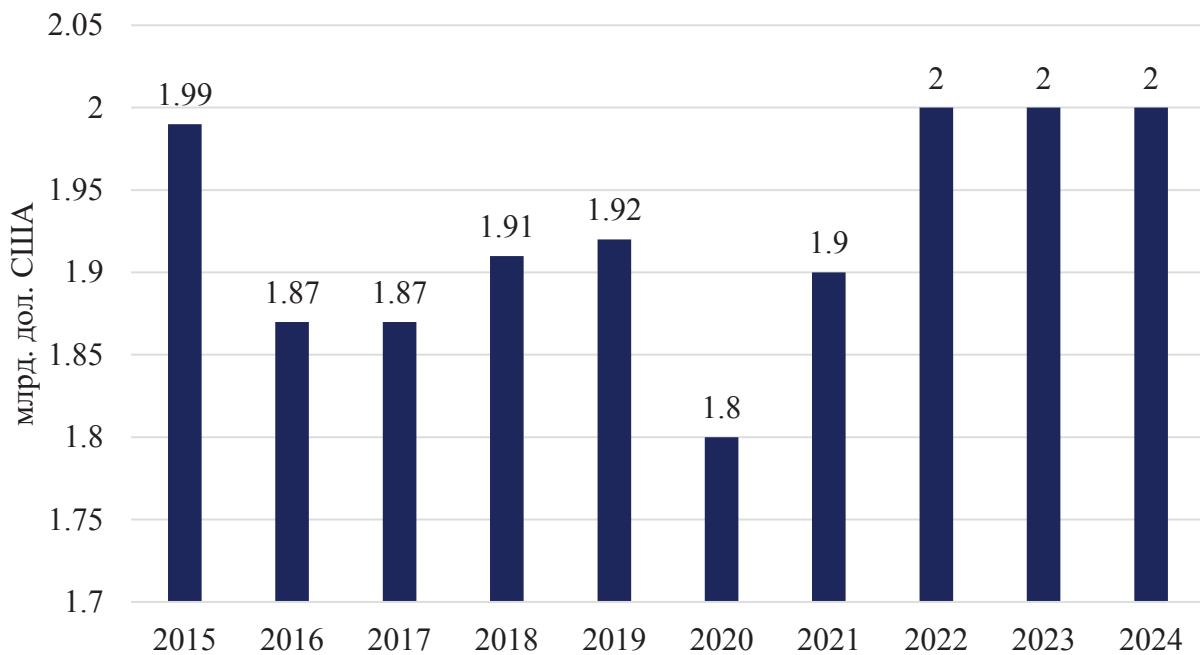


Рис. 1. Динаміка (R&D) витрат компанії Procter & Gamble за 2015-2024 рр.
(млрд. дол. США) [1]

Зокрема, пандемія призвела до тимчасового скорочення виробничих потужностей, логістичних збоїв та зміщення фокусу компанії на забезпечення базових операцій, таких як постачання необхідної продукції, що потребувало оптимізації короткострокових витрат. Відновлення витрат на дослідження і розробки розпочалося вже у 2021 році, коли цей показник зріс до 1,9 млрд доларів США (+5,6%), а у 2022 році досяг 2 млрд доларів США (+5,3%), повернувшись на докризовий рівень.

Крім того, стійкість фінансової моделі компанії, яка базується на диверсифікованому портфелі продукції, забезпечила стабільні доходи навіть у складних глобальних умовах. Це дозволило Procter & Gamble не лише компенсувати втрати, а й закріпити рівень витрат на дослідження та розробки на рівні 2 млрд. доларів США щорічно [1].

Водночас динаміка витрат на дослідження та розробки підтверджує, що стратегія P&G орієнтована не лише на збереження позицій, а й на довгострокове зростання через створення унікальних продуктів. Цей акцент підсилюється

підходом «Підключайся та розвивайся», який забезпечує інтеграцію зовнішніх ідей та інновацій для підвищення ефективності досліджень і розробок, рис. 2.

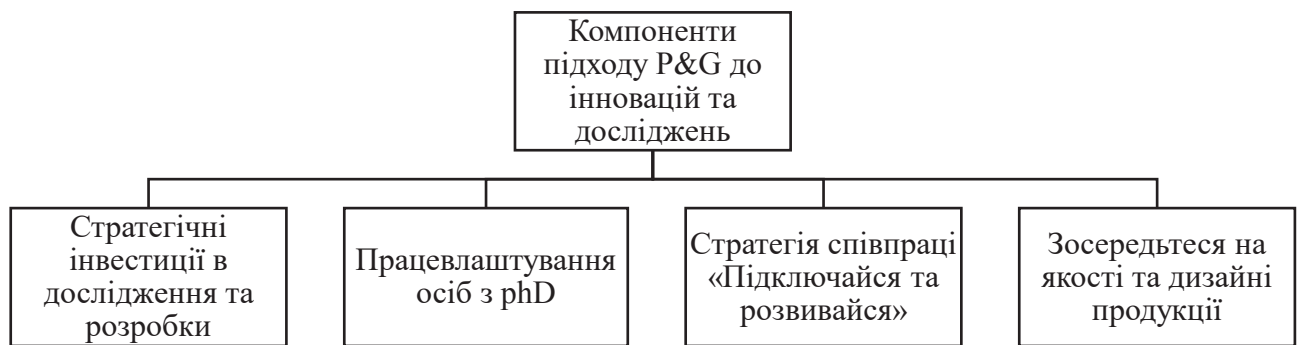


Рис. 2. Компоненти підходу компанії P&G до інновацій та досліджень [2]

Завдяки використанню зовнішніх ідей та експертних знань, компанія покращує свою продуктову лінійку, підвищуючи продуктивність досліджень і впроваджуючи передові інновації. Для забезпечення відповідності продукції очікуванням споживачів, компанія P&G приділяє значну увагу якості та дизайну, що є важливими складовими процесу інновацій. Використання підходу, орієнтованого на споживача, дозволяє компанії зміцнювати свою конкурентну позицію на ринку [2].

Завдяки інтеграції інноваційних підходів до досліджень та стратегічного управління брендами, компанія P&G продовжує утримувати провідні позиції у сфері споживчих товарів, зміцнюючи свій статус глобального лідера.

Компанія Procter & Gamble активно впроваджує цифрові платформи для просування своєї продукції, що є важливим елементом її маркетингової стратегії. Значну увагу в інноваційній політиці компанії приділено інвестиціям у різні рекламні проекти, зокрема електронну рекламу на соціальних платформах, телебаченні, стрімінгових сервісах та онлайн-платформах для продажу продукції. Додатково компанія використовує крос-маркетингові стратегії для активного просування своїх брендів. P&G є одним із найбільших рекламодавців у світі, що підкреслює важливість витрат на рекламу у загальній структурі її діяльності [2].

У період з 2015 по 2024 рр. витрати компанії на рекламу демонстрували стійке зростання, що підтверджується даними рис. 3.

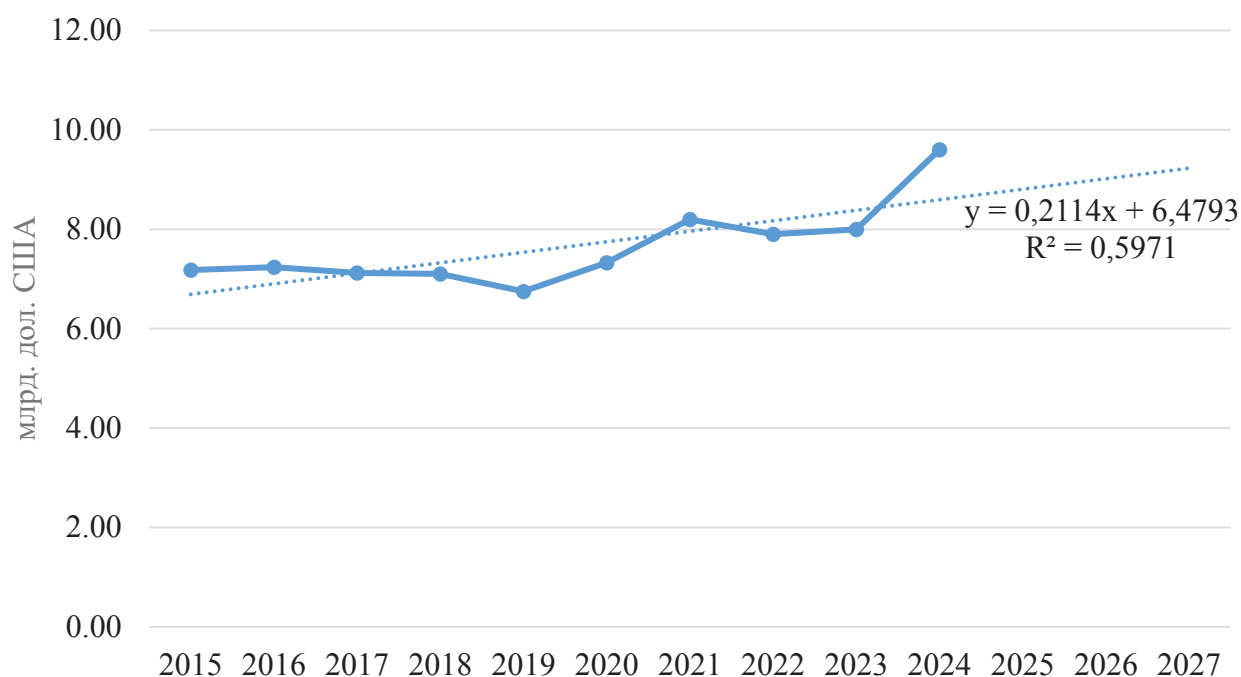


Рис. 3. Динаміка загальних витрат компанії Procter & Gamble на рекламу за 2015–2024 рр. (млрд. дол. США) [3]

За даними рис. 3, витрати компанії Procter & Gamble на рекламу демонстрували стабільне зростання протягом аналізованого періоду з 2015 по 2024 рр. Помітним є поступовий ріст після 2020 року, що відповідає змінам у споживчих уподобаннях і зростанню ролі цифрових платформ у рекламних кампаніях. У 2020 році, попри глобальні економічні виклики, спричинені пандемією COVID-19, витрати на рекламу залишались відносно стабільними. Це пояснюється тим, що компанія продовжувала активно використовувати маркетингові канали для підтримки попиту на свою продукцію, особливо у категоріях товарів першої необхідності. Сучасні методи просування компанії Procter & Gamble базуються на використанні персоналізованого маркетингу, інтеграції штучного інтелекту для аналізу споживчих уподобань та впровадженні омніканального підходу до комунікації з клієнтами. Активне використання платформ соціальних медіа, співпраця з інфлюенсерами та інтерактивний контент дозволяють компанії охоплювати широку аудиторію та забезпечувати високий рівень залучення споживачів. Прогнозні дані вказують на подальше зростання витрат до 2027 року. Це підкреслює стратегічну важливість рекламних інвестицій для підтримки конкурентоспроможності та зростання компанії на глобальному ринку [3].

Таким чином, унікальність маркетингової стратегії компанії Procter & Gamble полягає у здатності інтегрувати інновації на всіх рівнях бізнес-процесів. Орієнтація на адаптацію до глобальних викликів та акцент на індивідуалізовані рішення для різних сегментів ринку забезпечують компанії довгострокову конкурентоспроможність. Такий підхід дозволяє не лише зміцнювати позиції на існуючих ринках, але й відкривати нові можливості для розширення бізнесу в умовах постійних змін.

Список використаних джерел: 1. Finbox. R&D Expenses for Procter & Gamble Company. URL: https://finbox.com/NYSE:PG/explorer/rd_exp/; 2. Procter & Gamble (P&G) Marketing Strategy 2025: A Case Study. URL: <https://thebigmarketing.com/procter-and-gamble-marketing-strategy/>; 3. Advertising expenditure of Procter & Gamble worldwide from 2011 to 2024 (in billion U.S. dollars). URL: <https://www.statista.com/statistics/262022/advertising-expenditure-of-procter-and-gamble-worldwide/>.

УДК: 339.923:061.1ЄС]:004

Лазаренко М. О.

АСПЕКТИ ЦИФРОВІЗАЦІЇ БІЗНЕСУ У ЄВРОПЕЙСЬКОМУ СОЮЗІ

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна

Науковий керівник: д.е.н., доц. Зайцева А.С

Сьогодні процес цифровізації в Європі стає потужним інструментом адаптації до сучасних викликів, що постають перед країнами світу. До таких викликів слід віднести: економічні та кліматичних. Великі обсяги інвестицій у розробку та впровадження цифрових технологій вже продемонстрували аспект допомоги європейським компаніям підвищити свою стійкість до зовнішніх потрясінь, таких як пандемія COVID-19 та геополітична нестабільність, зокрема війна в Україні.

Можна виокремити декілька важливих аспектів, які підкреслюють важливе значення цифровізації:

1. Економічна стійкість - цифрові компанії отримали можливість швидше адаптуватися до нових умов, при цьому забезпечивши ефективні процеси, що зменшили залежність від традиційних підходів. Це включає гнучкі ланцюги постачання, автоматизацію процесів і впровадження дистанційної роботи співробітників.

2. Продуктивність та інновації - представники бізнес-середовища, до яких належать компанії з надання цифрового послуг та створення цифрового продукту, демонструють вищу продуктивність, що дозволяє їм підвищити ефективніше та конкурентоспроможність на міжнародних ринках. Інновації також стимулюють інтеграцію передових технологій, наприклад штучний інтелект та Інтернет- речей.

3. Участь у міжнародній торгівлі - цифрові рішення надають можливість європейським компаніям стати більш інтегрованими у світову економіку, що в свою чергу відкриває нові можливості для їх зростання у майбутньому.

4. Кліматична відповідальність – спостерігається підвищення активності з питань інвестування у технології, які спрямовані саме на боротьбу зі зміною клімату, зокрема зниження викидів [2].

Проте, незважаючи на прогрес, Європа все досі стикається з викликами у сфері цифрових інновацій і залежністю від критичних технологій, що підкреслює важливість розвитку власних рішень і посилення технологічного суверенітету.

Варто враховувати, що цифрова трансформація справді це не лише технічне завдання, а й глибокі суспільні зміни. Для Європейського Союзу успішне управління процесом переходу потребує комплексного підходу, до якого слід включити:

1. Регуляторні моделі слід гармонізувати, це дозволить забезпечити баланс між інноваціями та регуляцією, яка захищає європейські цінності, такі як приватність, безпека даних і прозорість.

2. Інвестиції у внутрішні інновації, з метою створення умов для розвитку стартапів, активізації дослідницьких ініціатив і компаній, що працюють на передові технології. ЄС має активно сприяти залученню інвестицій у штучний інтелект, квантові обчислення, зелені технології тощо.

3. Співпраця між країнами-членами, забезпечення ефективної тісної комунікації та спільної роботи над цифровими проектами, що відповідають загальноєвропейським стандартам та інтересам.

4. Освіта та перекваліфікація, забезпечення громадян знаннями та навичками, необхідними для роботи в цифровій економіці та різних галузях, які зазнають цифрових змін.

5. Стратегічна автономія, пропонування та розробка власних технологічних рішень, щоб зменшити залежність від глобальних гравців, таких як США чи Китай [1].

Враховуючи виклики, ЄС може стати прикладом, як цифрову трансформацію можна поєднати із збереженням соціальних стандартів і з дотриманням екологічної відповідальності. Це дозволить не тільки посилити внутрішню стійкість, але й підвищити конкурентоспроможність на глобальній арені [2].

Враховуючи вище зазначене, можна стверджувати, що цифрова трансформація компаній залежить від багатьох зовнішніх і внутрішніх факторів, які створюють основу для сталого розвитку. Серед ключових аспектів варто виділити: 1) цифрова інфраструктура (необхідно забезпечувати широкосмуговий доступ до інтернету, розвиток мереж 5G, центрів обробки даних і хмарних технологій, особливо в регіонах, які відстають у цьому аспекті); 2) регуляторні умови (створення сприятливого середовища для конкуренції, яке дозволяє бізнесу розвиватися, інвестувати в нові технології та впроваджувати інновації); 3) інвестиції в людський капітал (розробка та впровадження програми навчання та перекваліфікації працівників, щоб підготувати їх до роботи в умовах цифрової економіки); 4) стимулювання інновацій (підтримка інноваційних секторів шляхом інвестицій, пілг та грантів для компаній, які займаються дослідженнями та розробками); 5) скоординована політика (узгодження національних, регіональних і місцевих стратегій цифровізації з метою ефективного розподілу ресурсів і досягнення спільних цілей, у тому числі ліквідація інфраструктурних прогалин і підвищення цифрових навичок населення); 6) цифровізація урядів і муніципалітетів (органи влади активно впроваджують цифрові інструменти у свою роботу, орієнтуючись на потреби громадян і бізнесу); 8) людиноцентричний підхід (цифровізація враховує потреби людей і бізнесу, забезпечуючи інклюзивність, зручність та справедливий доступ до технологій).

Загалом, успішна цифрова трансформація передбачає синергію між державними органами, приватним сектором і суспільством. Ключем до її реалізації є поєднання інвестицій, інновацій і стратегічного планування [3].

Більшість компаній інвестували у цифровізацію на відповідь всесвітній пандемії COVID-19. У Європейському Союзі 53% компаній заходів, щоб стати більш цифровими - наприклад, надаючи послуги онлайн. У Європейському Союзі 30% мікропідприємств вжили заходів щодо покращення процесів цифровізації у 2022 році порівняно з 62% великих компаній. Фінляндія та Данія є двома провідними цифровими країнами, за ними йдуть Бельгія та Швеція. Країнами ЄС з найвищими показниками в окремих сферах цифровізації є Словенія для використання передових цифрових технологій, Австрія для засвоєння цифровізації під час пандемії COVID-19, Естонія для цифрової інфраструктури, Мальта для інвестицій у програмне забезпечення та дані, Франція для інвестицій у працівників навчання та Фінляндія для використання формального стратегічного моніторингу бізнесу.

Список використаних джерел: 1. European Commission's Digital Economy and Society Index (DESI) and EIBIS 2022 <https://www.eib.org>; 2. Kinal, J., & Kinal, M. (2022). Information as a Factor Regulating and Deregulating Markets. A Case Study of the Dot. Com Crisis, the Lehman Brothers Crisis and the Sars-Cov2 Pandemic. *Studies in Logic. Grammar and Rhetoric*, 67(1), 425-440; 3. Fakieh, B., & Happonen, A. (2022). Exploring the social trend indications of utilizing e-commerce during and after COVID-19's hit. *Behavioral Sciences*, 13(1).

УДК 339.13-027.543:661.12

Писаревський М. І., Станіславський В. О., Філатова М. Р.

СВІТОВИЙ РИНОК ФАРМАЦЕВТИЧНОЇ ПРОДУКЦІЇ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Сейсмічні зміни в економіці, викликані появою новітніх технологій, змінами в регуляторній політиці та очікуваннями суспільства, позначаються і на фармацевтичній галузі. Поглиблення розриву між дохідністю фармацевтичних компаній і ширшим фондовим ринком (зокрема, індексом S&P 500) свідчить про необхідність для сектора адаптуватися до нових умов. У фармацевтичному секторі,

за даними PwC, лише дві компанії забезпечили майже 60% приросту вартості серед 50 компаній за останні роки. Для порівняння, у загальному індексі S&P 500 «Чудова сімка» створила 40% приросту вартості з 2018 року – рис 1.

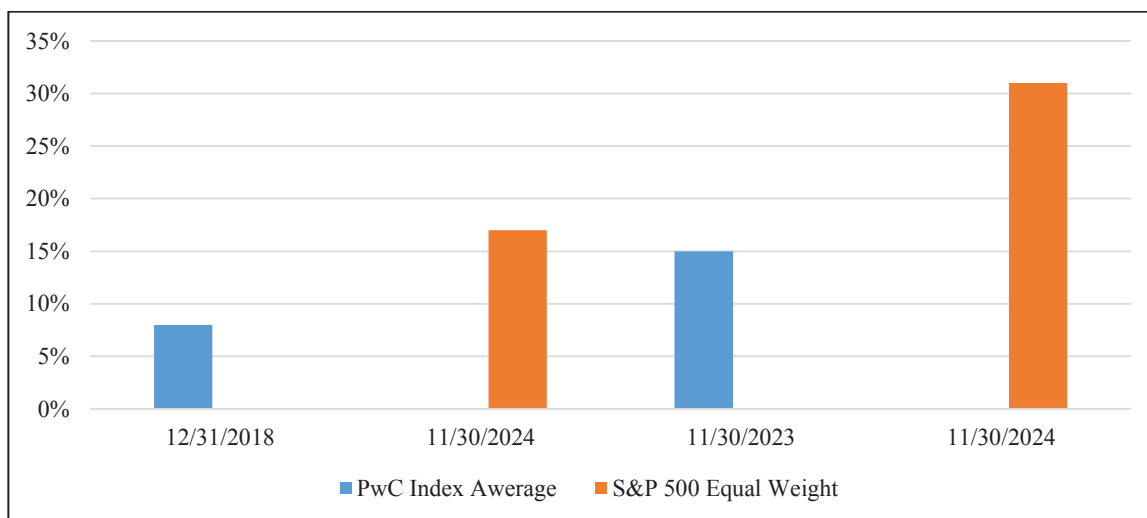


Рис.1. Продуктивність ринку фармацевтичної галузі, % [1,2]

Це підкреслює, що більшість фармацевтичних компаній відстають у створенні додаткової вартості для акціонерів. Також це вказує на проблеми з темпами адаптації фармацевтичних компаній до змін, що відбуваються в інших галузях. Наступним викликом є підвищені очікування впровадження та розвитку інновацій, а саме трансформаційні технології, такі як генна терапія, штучний інтелект для розробки ліків, та персоналізована медицина, створюють доволі високі вимоги до інвестицій у дослідження та розробки. Водночас конкуренція у сфері біотехнологій зростає, що може знижувати рентабельність [1].

Окремим викликом є ризики регуляторної політики, зокрема зміни у США до яких належать поява нових ініціатив щодо зниження цін на ліки та перегляду правил патентного захисту у майбутньому можуть вплинути на прибутковість тим самим нарощуючи тиск на прозорість цін і доступність придбання ліків. Безумовно, зміна очікувань суспільства, це окремий виклик. Тому, що пацієнти та спільноти все більше очікують від фармацевтичних компаній швидкого реагування на глобальні виклики, такі як пандемії, і більшої уваги до етичної відповідальності [2].

З метою подолання викликів, фармацевтична галузь повинна переглянути свої стратегії, зосереджуючи увагу на таких напрямках:

- інноваційні бізнес-моделі (переосмислення підходу до розробки ліків через партнерства з технологічними компаніями, орієнтуючись на екологічні рішення, «зелену» політику, щодо переробки упаковки ліків), інвестування у зелені ініціативи для зниження вуглецевого сліду. Виконання зобов'язань у рамках ESG (екологічне, соціальне та корпоративне управління).

- диверсифікація портфоліо (розширення асортименту продуктів у напрямках, які відповідають попиту (наприклад, імунологія, рідкісні захворювання, онкологія), враховувати ще попит на додаткові, супровідні товари наприклад, наповнювачі для зволоження приміщення з метою подавлення інфекційної хвороби, пандемій, тощо.

- орієнтація на пацієнтів: (запровадження моделей доступності ліків, що базуються на результатах лікування (value-based healthcare), формування «здорової» ціни на ліки; впровадження програм отримання ліків) [3,4].

- цифровізація (використання цифрових технологій для підвищення ефективності операцій, маркетингу та комунікації з пацієнтами; розвиток цифрових платформ для віддаленого консультування та супровід пацієнта в межах надання медичних послуг, це дозволить спостерігати за безпосередньо за течією хвороби, також інвестування в платформи для прискорення клінічних досліджень із використанням великих даних та штучного інтелекту).

Враховуючи вище зазначені напрями, які є актуальними для фармацевтичної галузі в цілому, окреслимо потенційні стратегії для фармацевтичних компаній:

1. Фокус на нішевих сегментах- Інвестиції у спеціалізовані сфери, наприклад, рідкісні захворювання або таргетну терапію.
2. Прискорення інновацій: створення R&D-центрів, які активно використовують нові технології, такі як машинне навчання та великі дані.
3. Цифрова трансформація: використання цифрових платформ для оптимізації клінічних досліджень. Запровадження рішень для віддаленого моніторингу пацієнтів, таких як носимі пристрої та телемедицина.

4. Створення партнерств та альянсів: малі та середні компанії можуть об'єднуватися з великими гравцями або іншими інноваційними стартапами для спільного розвитку нових рішень.

Фармацевтична галузь стикається з глибокими структурними викликами, які вимагають не просто поступового вдосконалення, а стратегічної трансформації. Сміливі дії, орієнтовані на інновації, пацієнтів і екологічну стійкість, допоможуть відновити конкурентоспроможність галузі та забезпечити вищу дохідність для акціонерів у довгостроковій перспективі [5].

Найближчі три роки стануть вирішальним для фармацевтичної галузі. Концентрація створення вартості в невеликій кількості компаній вимагає від інших гравців стратегічної переоцінки. Для успішного майбутнього компаніям потрібно прийняти сміливі інноваційні рішення, переорієнтуватися на перспективні ринки та технології, взаємодіяти з партнерами для прискорення розвитку галузі в цілому.

Список використаних джерел: 1. Statistical database «Statista» (2023), available at: <https://www.statista.com>; 2. Research and Markets (2023), “Pharmaceuticals Global Market Report 2023: COVID-19 Impact and Recovery to 2030”, available at: <https://www.researchandmarkets.com/reports/5292738/pharmaceuticals-global-marketreport-2023-covid>; 3. Deshmukh, A. (2021), “Visualizing the World’s Biggest Pharmaceutical Companies”, available at: <https://www.visualcapitalist.com/worlds-biggest-pharmaceutical-companies>; 4. González Peña, O.I. López Zavala, M.Á. Cabral Ruelas, H. (2021), “Pharmaceuticals Market, Consumption Trends and Disease Incidence Are Not Driving the Pharmaceutical Research on Water and Wastewater”, *Int. J. Environ. Res. Public Health*, vol. 18. <https://doi.org/10.3390/ijerph18052532>; 5. EFPIA T (2021), *The Pharmaceutical Industry in Figures*, the European Federation of Pharmaceutical Industries and Associations, Brussels Belgium, pp. 2 – 4; 6. Fortune (2020), “Fortune 500”, available at: <https://fortune.com/fortune500/2021/search>.

УДК 331.101

Скороход І. С.

АДАПТАЦІЯ СТРАТЕГІЙ УПРАВЛІННЯ ЛЮДСЬКИМИ РЕСУРСАМИ В МІЖНАРОДНИХ КОМПАНІЯХ В УМОВАХ МІНЛИВОГО ГЛОБАЛЬНОГО ЕКОНОМІЧНОГО СЕРЕДОВИЩА

Волинський національний університет імені Лесі Українки

В умовах динамічних змін в глобальній економіці та невизначеності міжнародного бізнес-середовища актуальності набуває ефективне управління

людськими ресурсами в міжнародному бізнесі, що стало одним із ключових факторів успіху компаній, які працюють на міжнародних ринках. Проблеми адаптації до різних культурних, економічних та політичних умов вимагають розробки спеціальних стратегій для залучення, розвитку та утримання талановитих кадрів, що є важливим чинником конкурентоспроможності на світовому ринку.

Нині необхідності набуває врахування особливостей кадрових процесів у різних країнах, де здійснюється діяльність міжнародних компаній. Кожна країна має свою специфіку, яка включає не лише культурні й мовні бар'єри, а й різні підходи до трудових відносин, законодавчі норми та соціальні стандарти. Тому керівники міжнародних компаній повинні не лише адаптувати існуючі кадрові стратегії, а й створювати інноваційні рішення для управління людьми в умовах мінливого глобального економічного середовища.

Загалом, ефективне управління персоналом в умовах глобалізації вимагає стратегічного підходу, який охоплює різноманітність, адаптується до місцевих потреб і використовує технології для підвищення ефективності роботи компанії та задоволеності працівників. Конкретним прикладом такої стратегії є глобальна програма «Ініціативи з розмаїття, рівності та інклюзії (Diversity, Equity, and Inclusion – DEI)», яка має важливе значення для розвитку інклюзивної культури, яка цінує перспективи та досвід, що стало пріоритетом для багатьох міжнародних компаній. Програма DEI в HRM зосереджена на політиці, яка забезпечує справедливі та неупереджені практики найму, рівні можливості для кар'єрного зростання та середовище, в якому всі працівники відчують повагу та залученість [1].

Одним із прикладів застосування DEI на практиці є компанія Microsoft, яка впровадила комплексні ініціативи з DEI для сприяння різноманітному та інклюзивному робочому середовищу. Стратегія Microsoft «Глобальне розмаїття та інклюзія» наголошує на інклюзивних практиках найму, таких як усунення упереджень при наймі на роботу за допомогою таких інструментів, як анонімні резюме та структуровані співбесіди. Окрім того, компанія Microsoft проводить регулярні опитування щодо залученості працівників та навчальні тренінги з DEI

для підвищення обізнаності та розуміння культурних відмінностей. Ці ініціативи сприяли зміцненню репутації Microsoft як лідера в галузі DEI і допомогли компанії залучити та утримати різноманітний кадровий резерв [2].

Програми добробуту працівників охоплюють цілий ряд послуг – від ресурсів психічного здоров'я, оздоровчих ініціатив та фінансового планування до гнучкого робочого графіку та можливостей віддаленої роботи. Прикладом такої програми є SAP, глобальна технологічна компанія, яка впровадила комплексну програму добробуту співробітників, відому як «Глобальне здоров'я та благополуччя». Програма SAP охоплює різні аспекти добробуту працівників, пропонуючи підтримку психічного здоров'я, включаючи доступ до психологів і тренерів з усвідомленості, а також спеціальний набір інструментів «Добробут на роботі», який допомагає працівникам розвивати життєстійкість [3].

Можливості навчання та розвитку (Learning and Development – L&D) відіграють ключову роль у забезпеченні працівників навичками та знаннями, необхідними для процвітання в бізнес-середовищі, що стрімко розвивається. Компанії, які надають пріоритет безперервному розвитку, дають працівникам можливість бути в курсі галузевих тенденцій, розвивати свої технічні та м'які навички, а також кар'єрно зростати всередині організації. Програми навчання та розвитку зазвичай включають тренінги, семінари з лідерства та цифрові навчальні платформи, які пропонують як структуровані курси, так і контент на вимогу. Прикладом комплексної програми навчання та розвитку є міжнародна компанія Accenture, що надає відповідні професійні послуги, а саме пропонує своїм співробітникам доступ до набору цифрових навчальних інструментів через власну платформу «Accenture Learning» [4].

Багато міжнародних компаній використовують такі системи цілепокладання, як OKR (Objectives and Key Results) або SMART-цілі, щоб допомогти працівникам встановити чіткі, узгоджені цілі, які регулярно переглядаються. Такий підхід заохочує працівників відстежувати свій прогрес у досягненні цих цілей, підвищуючи прозорість і забезпечуючи структуру для частих розмов зі зворотним зв'язком з керівниками.

Прикладом інноваційної системи управління ефективністю є компанія Adobe, яка відмовилася від щорічних оцінок ефективності на користь програми «Check-In». Програма побудована на постійному неформальному зворотному зв'язку між менеджерами та працівниками, зосереджуючись на обговоренні результатів роботи в режимі реального часу та регулярних перевірок. Adobe заохочує менеджерів обговорювати як особистий розвиток, так і кар'єрні цілі з членами своєї команди, роблячи розмови про ефективність більш цілісними та індивідуалізованими. Впровадивши гнучку структуру зворотного зв'язку, Adobe повідомила про підвищення рівня задоволеності та продуктивності працівників, а також про зменшення плинності кадрів за власним бажанням [5].

Безліч міжнародних компаній впроваджують гібридні моделі роботи, які дозволяють працівникам обирати між віддаленою роботою та роботою на місці, підлаштовуючи свій графік відповідно до своїх потреб. Наприклад, компанія Spotify запровадила політику «Працюй звідусіль», яка дозволяє працівникам працювати з будь-якого місця. Підхід Spotify також поважає регіональні норми та законодавчі вимоги, адаптуючи свою політику до трудового законодавства та культурних очікувань у кожній країні, де працює компанія [6].

Технологічні рішення в HRM, такі як HR-аналітика, штучний інтелект та хмарні системи, революціонізують те, як HR-відділи керують такими ключовими процесами, як найм, адаптація та відстеження ефективності. Ці інструменти автоматизують рутинні завдання, зменшують кількість помилок і надають засновану на даних інформацію, яка дозволяє HR-фахівцям приймати більш обґрунтовані рішення. Наприклад, компанія Unilever використовує інструменти для підбору персоналу на основі штучного інтелекту, щоб оптимізувати процес найму. За допомогою платформи під назвою «HireVue» Unilever використовує алгоритми машинного навчання для аналізу відповідей на відеоінтерв'ю, оцінюючи кандидатів на основі поведінкових сигналів і комунікативних навичок, зменшуючи несвідому упередженість і прискорюючи процес найму [7].

Успішні компанії активно впроваджують інноваційні методи, такі як використання технологій для оптимізації процесів набору, адаптації гнучких

робочих політик, а також реалізація ініціатив з розвитку різноманіття та інклюзивності. Використовуючи передову HR-аналітику, компанія Amazon може відстежувати ефективність роботи співробітників, оптимізувати процеси рекрутингу та з високою точністю прогнозувати рівень плинності кадрів. На основі предиктивної аналітики компанія визначає, які працівники ризикують звільнитися, що дозволяє компанії вжити превентивних заходів для утримання талановитих кадрів. Такий підхід не лише допоміг Amazon оптимізувати витрати на підбір персоналу, але й призвів до підвищення рівня задоволеності працівників та скорочення операційних витрат. У 2023 році в компанії працювало понад 1,5 млн людей по всьому світу, і її HR-практики на основі даних відіграли важливу роль в управлінні такою великою та різноманітною робочою силою [8].

На нашу думку, для оптимізації управління людськими ресурсами в міжнародних компаніях доцільно застосувати декілька стратегій, а саме: використання технологій та автоматизації; розвиток крос-культурної компетентності; адаптація підходів до управління талантами; гнучкі варіанти роботи; безперервне навчання та розвиток; планування персоналу на основі даних; підвищення залученості працівників; глобальна мобільність і розгортання талантів; сприяння різноманітності та інклюзивності; визначення компенсацій та пільг. Впровадження цих стратегій дозволить не лише покращити ефективність управління персоналом, але й створити конкурентні переваги в глобалізованому світі, де постійно змінюються умови праці і вимоги до професійних навичок.

Список використаних джерел: 1. Hamidullah M. F., Piatak J. S., Chen Y. DEI and human resources management. *Handbook on Diversity, Equity, and Inclusion in Public Administration*. 2024. P. 125–144. URL: <https://doi.org/10.4337/9781802206173.00020>; 2. Moises de Souza A. C., Jaccheri L. *Designing for Inclusion and Diversity in Big Tech Reports: A Gray Literature Analysis*. *Lecture Notes in Computer Science*. Cham, 2024. P. 66–79. URL: https://doi.org/10.1007/978-3-031-60881-0_5; 3. Aroba O. J., Abayomi A. *An implementation of SAP enterprise resource planning – A case study of the South African revenue services and taxation sectors*. *Cogent Social Sciences*. 2023. Vol. 9. № 1. URL: <https://doi.org/10.1080/23311886.2023.2228060>; 4. Pavitra K. H., Agnihotri A. *Artificial Intelligence in Corporate Learning and Development: Current Trends and Future Possibilities*. 2023 *Second International Conference On Smart Technologies For Smart Nation (SmartTechCon)*, Singapore, Singapore, 18–19 August 2023. URL: <https://doi.org/10.1109/smarttechcon57526.2023.10391698>; 5. *Development, Field Testing, and Performance Evaluation of Dynamic Line Rating System* / C. G. B. Herath et al. 2024 Moratuwa

Engineering Research Conference (MERCon), Moratuwa, Sri Lanka, 8–10 August 2024. 2024. P. 584–589. URL: <https://doi.org/10.1109/mercon63886.2024.10688949>; 6. Smite D., Klotins E., Moe N. B. What Attracts Employees to Work Onsite in Times of Increased Remote Working? IEEE Software. 2024. P. 1-5. URL: <https://doi.org/10.1109/ms.2024.3375964>; 7. Innovative Recruitment Strategies Using Knowledge Management Systems for Business Sustainability / S. Chittimineni et al. Artificial Intelligence for Business. New York, 2023. P. 108–128. URL: <https://doi.org/10.4324/9781003358411-7>; 8. Amazon Sustainability Report 2023. Amazon Sustainability. URL: <http://surl.li/pbvbth>.

УДК 336.7

Чешко А. О.

ІНВЕСТИЦІЙНИЙ ПОТЕНЦІАЛ АКЦІЙ ВИРОБНИКІВ ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Науковий керівник к. е. н., доц. Шуба М. В.

Тренди на світовому ринку автомобілебудування зумовлюють зміни та коливання на міжнародному фондовому ринку, що тісно пов'язаний з ринком будь яких товарів чи послуг. Як результат, можна спостерігати перерозподіл капіталу з переважанням одних виробників та послабленням позиції інших. До останніх трендів на світовому автомобільному ринку, що викликають такі коливання можна віднести розвиток електромобілів, нещодавні перебої в мережах постачань, що особливо гостро відчувались у 2022 р., та появу технологій автономного авто.

Незважаючи на те, що перший електромобіль винайшли ще в 1890-х роках, сучасний електромобіль з'явився наприкінці 20-го століття як відповідь на нафтову кризу 1973 року [6]. Особливої популярності та масового виробництва даний вид авто набув тільки з 2010 р. із запуском першого масового електромобіля Nissan Leaf та зростаючою стурбованістю кліматом. Популярність електроавтомобілів великою мірою завдячує підвищенню екологічних вимог до авто та планів декарбонізації транспортних засобів [2]. Ще більше популярність електромобілів починає зростати починаючи з 2015 р., що серед іншого можна пов'язати із прийняттям ООН «Порядку денного на 2030». Згідно з цілями даного Порядку, ЄС, наприклад, зобов'язався скоротити викиди парникових газів автомобілів на хоча б 50% до 2030 р. порівняно з 1990 роком. Така тенденція вплинула на фондовий ринок (рис. 1).

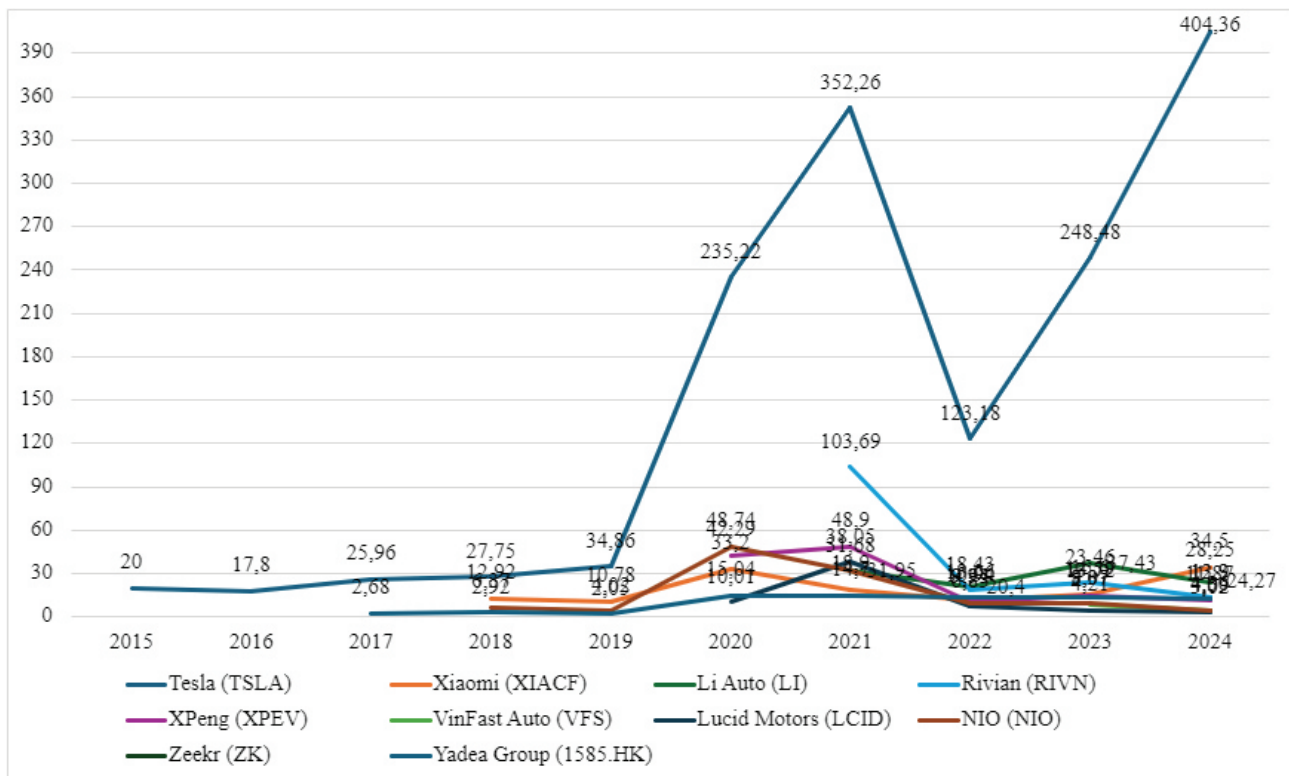


Рис. 1. Вартість акцій 10 найбільших компаній з виробництва електромобілів за ринковою капіталізацією у проміжок 2015-2024 рр., дол. США [3, 7, 9]

Динаміка цін на акції найбільших виробників за ринковою капіталізацією вказує на декілька процесів на фондовому ринку. До уваги було взято лише компанії, що виробляють виключно електроавтомобілі, класичні виробники, такі як Volkswagen, Mercedes чи Ford, що поєднують виробництво автомобілів на традиційному паливі та електромобілів не були враховані.

На ринку чітко вирізняється компанія-лідер, яка досягла неймовірного успіху та до якої прирівнюють інших виробників – Tesla. Акції компанії почали котируватися на ринку починаючи з 2010 р. за ціною 17 дол. США наразі ціна сягає близько 400 дол. США. Успіх компанії почав рости лише з 2019 р., коли загальний інтерес до електромобілів набрав обертів. Наразі Tesla розглядається як відносно стабільний об'єкт для інвестицій, а самі інвестори показують підтримку рішень генерального директора Ілона Маска. Останні проєкти компанії, такі як роботаксі, зростаючі продажі та розробка нових моделей електроавто є основою впевненості інвесторів та причиною стабільності акцій компанії. Проте така історія успіху є

досить унікальною на фондовому ринку виробників електричних транспортних засобів.

Зростання попиту на електромобільність стало причиною виходу численної кількості нових компаній на ринок. Як видно на графіку, акції більшості компаній з найбільшою ринковою капіталізацією почали котируватися на біржах практично нещодавно, а компанія Zeekr, що була заснована у 2021 р. та спеціалізується на виробництві електромобілів класу люкс, з'явилась на фондовому ринку тільки у 2024 р.

Такі компанії розвиваються відмінно від Tesla і для цього є декілька причин. Варто розглянути приклад компанії Rivian, хоча компанія і була заснована у 2009 році, на фондовому ринку її акції з'явилися у 2021 р. і були спочатку оцінені в 78 дол. США за акцію. Ціна ґрунтувалася на потенціалі зростання Rivian, ринкових тенденціях і порівнювалась з аналогічними компаніями, включно з Tesla. Масовий інтерес до акцій виробників електроавто на той час заохочував високу оцінку. Rivian розглядався як один з найперспективніших конкурентів Tesla. Його партнерство з Amazon і Ford, а також попереднє замовлення 100 000 фургонів для доставки від Amazon ще більше підвищило оптимізм інвесторів [1]. Після початку торгів вартість акцій Rivian значно зросла, оскільки роздрібні та інституційні інвестори хотіли отримати частину того, що, на їхню думку, могло б стати «наступною Теслою» [4].

У 2021 році ринок електромобілів переживав піднесення завдяки зростаючій глобальній увазі до сталого розвитку та державному стимулюванню екологічно чистої енергетики. Стрімке зростання вартості Tesla змусило інвесторів платити високі ціни й за Rivian, очікуючи, що компанія зможе повторити успіх Tesla. Саме тому ціна акцій Rivian швидко злетіла за 100 дол. США за одиницю, в цей час ринкова капіталізація компанії не на довго сягнула близько 150 млрд. дол. США, що майже в 10 разів більше ніж наразі. Зростання ціни на акції відбулося скоріше в результаті ентузіазму та очікувань інвесторів, що порівнювали компанію з Tesla, незважаючи на те, що Rivian поставила лише кілька сотень автомобілів і отримала мінімальний дохід. Оцінка ґрунтувалася на майбутніх очікуваннях, а не на

поточних фундаментальних показниках, що і зробило її нестійкою. У той же час Rivian переживав труднощі у досягненні виробничих цілей через проблеми з ланцюжком постачання та затримки у виробництві. Серед інвесторів почав ширитися сумнів, коли стало зрозуміло, що Rivian не масштабується так швидко, як очікувалося. Побоювання на основі економічної рецесії, яка продовжувалась у 2022 році призвели до розпродажу спекулятивних акцій, що характеризувалися швидким зростанням, таких як Rivian. Інвестори переорієнтувалися на більш стабільні активи [5].

Окрім того різке падіння після такого ж зростання пояснюється і діями певних інвесторів, які часто купують акції заради короткострокових прибутків. Як тільки акції Rivian досягли піку, багато хто розпродав щойно куплені акції компанії, що спричинило тиск на ринок. Також інституційні інвестори, в тому числі Ford, зменшили свої частки в Rivian, що ще більше підірвало довіру до компанії. Ситуація на ринку також вплинула на сучасну ціну Rivian. Компанія зіткнулася зі зростаючою конкуренцією з боку відомих автовиробників, таких як Ford, GM і Tesla, які нарощували виробництво електромобілів і кинули виклик частці ринку Rivian [8].

Отже, як і в ситуації Rivian, розглянуті виробники електроавтомобілів зіштовхнулися з тими ж викликами. Сучасна ціна на акції даних компаній є результатом коригування переоцінки, задоволеності інвесторів рівнем виконання виробничих планів і більш широкого відходу ринку від спекулятивних активів. Тому ціна акцій просто коригується до більш реалістичних рівнів.

Таким чином, інвестиційний потенціал акцій виробників електромобілів обумовлений поєднанням екологічних, технологічних та економічних факторів. Хоча галузь стикається з численними викликами, її динамічний розвиток і стратегічна значущість у контексті боротьби з кліматичними змінами роблять її перспективною для інвестицій. Однак, щоб мінімізувати ризики, інвесторам слід дотримуватися принципів диверсифікації та уважно аналізувати ключові показники компаній.

Список використаних джерел: 1. Amazon-backed Rivian to delay first EV deliveries until September. URL: <https://www.reuters.com/technology/rivian-delay-production-until-september-bloomberg-news-2021-07-16/>; 2. History of the electric car [2023 update]. URL: <https://blog.evbox.com/electric-cars-history#:~:text=Modern%20EVs%20emerged%20in%20the,2010%20with%20the%20Nissan%20Leaf>; 3. Largest electric vehicle companies by Market Cap. URL: <https://companiesmarketcap.com/gbp/electric-vehicles/largest-ev-companies-by-market-cap/>; 4. Our Story Building a new kind of car company. URL: <https://stories.rivian.com/f5e0cb9d741306ebec49f26dc3030694>; 5. Rivian valued at over \$100 bln in debut, after world's biggest IPO of 2021. URL: <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/ev-maker-rivian-set-high-profile-market-debut-after-mammoth-ipo-2021-11-10/>; 6. The History of the Electric Car. URL: <https://www.energy.gov/articles/history-electric-car#:~:text=Here%20in%20the%20U.S.%2C%20the,spark%20interest%20in%20electric%20vehicles>; 7. Trading Economics Tesla | TSLA. URL: <https://tradingeconomics.com/tsla:us>; 8. Why Rivian Stock Is Falling Today. URL: <https://finance.yahoo.com/news/why-rivian-stock-falling-today-185302590.html>; 9. yahoo!finance. URL: <https://finance.yahoo.com/>.

УДК 327.7

Дідорчук І. Л.

**МІЖНАРОДНІ ОРГАНІЗАЦІЇ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНИХ ЗМІН:
СУЧАСНІ ВИКЛИКИ ТА НАПРЯМИ ЇХ ПОДОЛАННЯ**

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Впродовж довгого періоду вибудовування системи міжнародних економічних відносин між суб'єктами всіх рівнів в умовах глобалізованого світу одну з провідних ролей в цьому процесі відіграють міжнародні організації, які до початку ХХ-го століття утворили міцний інституційний каркас, що загалом дозволяв доволі результативно узгоджувати різноманітні і різноспрямовані національні інтереси суб'єктів соціально-економічних відносин, забезпечував загальноприйнятний формат обговорення і розв'язання конфліктів між ними, сприяв руху шляхом встановлення в укріплення багатостороннього порядку, заснованого на правилах. В ХХІ-му столітті набирають сили процеси зміни геополітичної конфігурації міжнародних економічних відносин у світі, відхід від правил, що вибудовувались десятиріччями, починаючи від завершення 2-ї світової війни, що, зокрема, проявляється у зниженні результативності впливу міжнародних організацій на подолання проблем та бар'єрів цивілізаційного розвитку країн світу як єдиної світової спільноти. На тлі загострення загальновизнаних світових проблем, яке людство може вирішити лише на основі відпрацювання консенсусних рішень, і до яких відносяться проблеми війни і миру, інтеграції держав в межах нового геополітичного ландшафту, екології, боротьби з епідеміями, актуальним стає дослідження проблеми вибудовування нових інституційних рамок діяльності міжнародних організацій.

Визначаючи можливості, напрями і стратегічні напрями змін в роботі провідних міжнародних організацій світу, важливо виокремити найнебезпечніші

виклики, тенденції, які спричиняють світові трансформації, що носять деструктивний характер. Проявами кризової дестабілізації системи міжнародних відносин, які мають довготривалий стійкий характер, і, відповідно, з якими не впорались існуючі інституційні утворення, що викликає необхідність запровадження принципово нових інституційних механізмів їх подолання, на думку низки дослідників, зокрема, Якименко Ю. і Юрчишина В., є [1]:

- посилення економічного протистояння, що приймає, зокрема, форму торгівельних війн між США і КНР, порушує систему економічної інтеграції в частинах виробництва і логістики, призводить до скорочення міжнародної економічної взаємодії і прагненні до автономізації економік провідних країн світу, що підриває принципи вільної торгівлі;

- провали в досягненні ефективних консенсусних рішень розв'язання загальнолюдських проблем, що потребують колективних зусиль світової спільноти під час подолання пандемії Covid-19 і її наслідків;

- посилення сепарації низки країн та їх об'єднань на основі посилення протекціоністських заходів задля захисту інтелектуальної власності та технологічних нововведень.

Найбільшим викликом сучасності є, безумовно, потурання демократичних підвалин мирного співіснування країн світу, особливо в частині політичних прав і свобод, незалежності і плюралізму, що демонструє повномасштабне вторгнення росії в Україну, розгортання військових конфліктів в інших країнах світу, де, зокрема, як відзначається в Глобальному огляді гуманітарної ситуації на 2025 рік Управлінням ООН з координації гуманітарних справ, відбувається свідоме нехтування міжнародним гуманітарним правом, руйнування глобальних норм і структур, покликаних захищати мирних мешканців [2]; все це ставить світ на межу глобальної катастрофи із незворотними наслідками.

Серед провідних міжнародних організацій, які відіграють значну роль у подоланні сучасного кризового стану міжнародних відносин і, у зв'язку із цим, самі потребують відповідних змін, виокремимо ООН, універсальну організацію, яка продовжує відігравати провідну роль в подоланні всієї низки глобальних викликів

і яка, незважаючи на зниження результативності діяльності, продовжує залишатись однією з найважливіших інституцій формування системи міжнародної безпеки [3]; ОБСЄ, що об'єднує 57 країн-учасниць, сприяє узгодженню національних цілей та інтересів з безпекових, економічних та гуманітарних питань; ЄС, що є унікальним політичним союзом європейських країн і, не зважаючи на суттєві суперечливі тенденції, залишається для багатьох країн взірцем втілення взаємоузгодженого і взаємовигідного співіснування різноманітних національних спільнот; НАТО, що є організацією, що ставить на меті забезпечення її учасникам цілісності і недоторканності державних кордонів суверенітету і безпеки [4]. Питання подолання сучасних викликів кризи міжнародних відносин значною мірою ускладнюється наявністю як внутрішніх чинників, які виникають внаслідок суттєвих протиріч всередині цих організацій, так і високим рівнем невизначеності сучасних світових процесів. Це, в свою чергу, значною мірою пояснює результати аналізу дослідниками Міщенко А., Аташкаде Р., Теремко В. оприлюднених сценаріїв реформування діяльності ООН, який виявив підвищену зацікавленість саме в реформуванні Ради Безпеки ООН (32%) [5, С. 42]. Іншими актуальними напрямками переформатування діяльності стали відповідно реформування процедури прийняття рішень (24%), фінансування та членських внесків (19%), миротворчих місій та збройних сил ООН (15%), повноважень Генерального Секретаря та роботи Секретаріату 10%) [5, С. 42]. Незважаючи на значну низку сценаріїв реформування ООН (зокрема, в зазначеному дослідженні їх виокремлено 15), згоди щодо конкретних дій в означених напрямках не досягнуто, тим самим залишаючи питання актуальним. Погоджуючись з точкою зору дослідниці Зденик І. [4], і низки інших дослідників, відзначимо, що важливими напрямками подолання кризи міжнародних відносин за рахунок реформування діяльності провідних міжнародних організацій в умовах глобальних змін можуть стати розробка ефективних механізмів запобігання міжнародним конфліктам, посилення ролі міжнародної превентивної дипломатії з урахуванням тенденції до фрагментації глобалізованого світу, зміни підходів до реалізації миротворчих місій, в тому числі на новій технологічній основі, перегляд підходів до підтримки

економічно слаборозвинутих країн світу. Все зазначене надасть нові можливості вирішення глобальних проблем в межах міжнародних організацій.

Список використаних джерел: 1. Якименко Ю., Юрчишин В. Геополітичні виклики та гео економічні зсуви. URL: <https://razumkov.org.ua/images/2024/06/27/geop.pdf>; 2. Global Humanitarian Overview 2025. URL: <https://reliefweb.int/report/world/global-humanitarian-overview-2025-enarfires>; 3. Віднянський С., Мартинов А. Організація Об'єднаних Націй в умовах сучасної кризи світового порядку (до 75-річчя створення ООН). Український історичний журнал. – 2020. – №5. Стор. 77 – 89. URL: <http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/179855/08-Vidnianskyi.pdf?sequence=1>; 4. Здреник І. В. Виклики та перспективи діяльності міжнародних у контексті сучасних конфліктів. – Матеріали VIII Міжнародної науково-практичної конференції (ДДУВС, 15.03.2024). Частина I. Стор. 283 – 284. URL: <https://er.dduvs.edu.ua/bitstream/123456789/13717/1/122.pdf>; 5. Міщенко А. Б., Аташкаде Р. В., Теремко В. В. Сценарії реформування ООН. Міжнародні відносини: теоретико-практичні аспекти. – 2023. – №. 11. – С. 31-49. URL: <http://international-relations.knukim.edu.ua/article/view/278402/273550>.

УДК 620.9:338.49(430)

Зуєва К. О.

ФАКТОРИ РОЗВИТКУ РИНКУ ВІДНОВЛЮВАНОЇ ЕНЕРГІЇ НІМЕЧЧИНИ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Науковий керівник к.е.н., доц. Шолом А.С.

У 2021 році Німеччина поставила перед собою досить амбітну мету досягнення вуглеводневої нейтральності до 2045 р. згідно із законом про захист клімату. Більше того, до 2030 р. частка відновлюваних джерел енергії як ресурсу, необхідного для генерації електроенергії, у споживанні має становити цілих 80%, що є найвищим показником не лише серед країн ЄС, а й у всьому світі. Останнім часом Німеччині вже вдалося досягти значних успіхів у цьому напрямі.

Якщо розглядати фактори, які протягом досить довгого проміжку часу впливали на експансію відновлюваної енергетики у Німеччини, то зі збільшенням ВВП (рис. 1) зростають і можливості країни щодо фінансування галузей, які потребують підтримки. Однією з таких є сектор відновлюваної енергетики. Таким чином, зростання ВВП сприяло більш динамічному форсуванню галузі

відновлюваних джерел енергії, оскільки високі рівні і ВВП забезпечували стабільні потоки капіталовкладень у даний сектор.

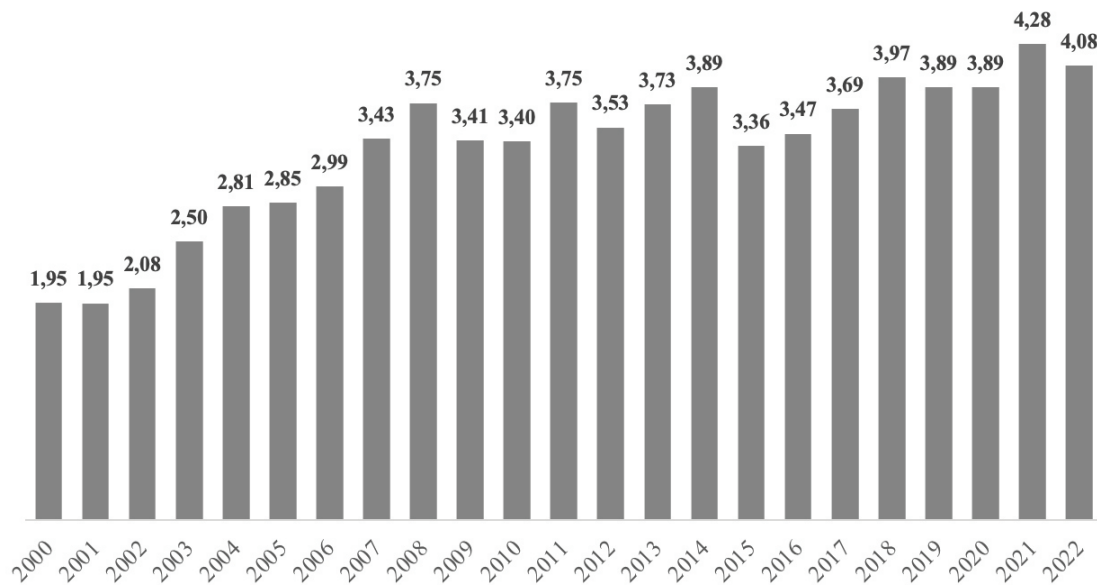


Рис 1. Динаміка ВВП Німеччини трлн. дол. США [1]

Відколи Німеччина взяла курс на декарбонізацію економіки наприкінці 20 століття, в розвитку “зелених” технологій направлялося дедалі більше коштів. Цей захід сприяв динамічнішому розвитку ринку відновлюваної енергетики в Німеччині. Більше того, вона надавала необхідну фінансову підтримку, яка допомагала б пом'якшити або навіть нівелювати вплив фінансових криз та геополітичних шоків. Варто зазначити, що втручання держави в регулювання та ринкові процеси галузі є ефективним у цьому випадку, оскільки допомагає відновлюваним джерелам енергії поступово набувати стабільності та незалежності. У 2022 році було відзначено суттєве зростання капіталовкладень у галузь відновлюваної енергетики, що характеризувалося підвищенням інвестиційної активності та інтересу до цього сектору. Так, інвестиції у будівництво нових систем та установок для відновлюваної енергетики у 2022 році зросли на 42% порівняно з попереднім роком. Якщо докладно вивчити числові показники цей період, то фінансування збільшилося з 14 млрд. євро до 19,9 млрд. євро. Найбільше у 2022 році було витрачено на фотоелектричні, теплові та вітряні установки, особливо морські. 39% всього фінансування було виділено на фотоелектричні установки, 24% на вітроенергетику і 18% на геотермальну енергію. Варто зазначити, що уряд

ФРН у процесі форсування галузі відновлюваної енергетики адаптував свої інвестиції під кон'юнктуру ринку, тим самим контролюючи процес розвитку та уникаючи надмірного фінансування. Так, у 2019 та 2020 роках. було відзначено найменший обсяг капіталовкладень у сектор ВДЕ, 10 630 мільйонів євро та 11 200 мільйонів євро відповідно. Така ситуація виникла через кризу, викликану пандемією COVID-19, внаслідок якої попит на традиційне паливо значно впав, що надало набагато більше свободи для форсування “зелених” технологій. Також варто зазначити, що економічні імпульси від використання відновлюваних джерел енергії продовжили поступове зростання. У 2022 році цей показник досяг 23,8 млрд. євро, що більше за аналогічний показник попереднього року на 17,8%. Справа в тому, що збільшення цін на енергоносії позитивно вплинуло на згадану вище тенденцію, що значною мірою сприяло зростанню прибутку. Особлива ситуація спостерігається в секторі біопалива, де економічні імпульси від його продажу та використання заводів перевищують інвестиції у будівництво нових заводів, починаючи з 2015 року.

Наступним фактором, який також впливав на розвиток відновлюваної енергетики на території Німеччини, є обсяги встановленої потужності для генерації електроенергії з нетрадиційних видів палива. Чим більше розвиваються дані потужності, тим більше можливостей для виробництва зеленої енергії. Більше того, вищезгадані обсяги зростали стабільними темпами протягом останніх 20 років, що також сприяло розвитку відновлюваної енергетики Німеччини. Зростаючі потужності, які були результатом прогресивних технологій, позитивно позначалися на рівномірному розподілі навантаження на електростанції. Отже, Німеччина отримувала екстенсивне зростання відновлюваних джерел енергії, зменшуючи при цьому гостру необхідність вливань капіталовкладень на підтримку поточних потужностей та розширення нових. Так, середньорічний темп зростання обсягів встановленої потужності для виробництва “зеленої” електроенергії у Німеччині з 2010 по 2022 рр. становив 8,5%, що є одним із найвищих показників серед усіх розвинених країн (рис. 2).

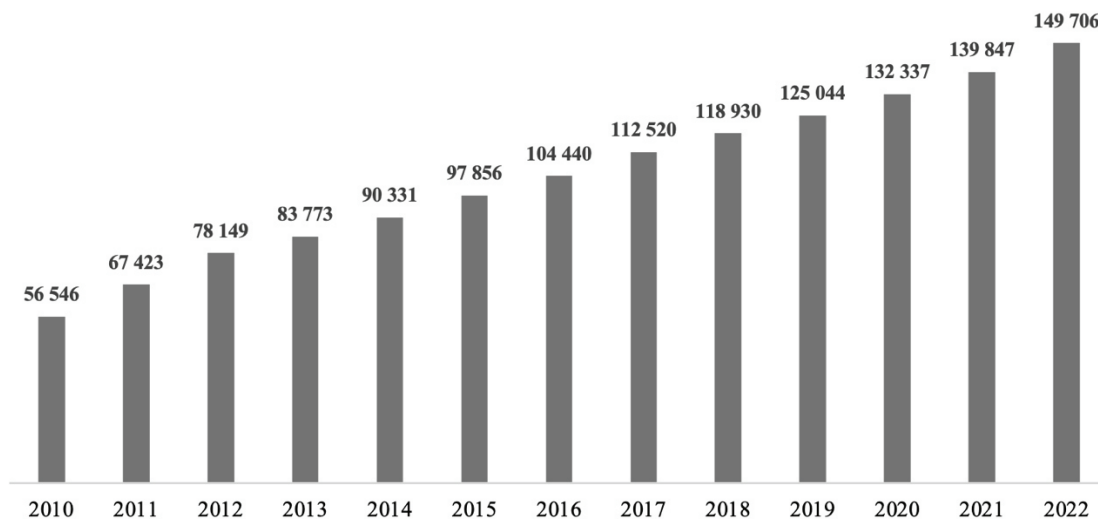


Рис.2. Встановлена потужність вироблення електроенергії з відновлюваних джерел в МВт енергії в Німеччині [2]

Ще одним фактором динамічного розвитку відновлюваної енергетики на території Німеччини стала наявність значної кількості кваліфікованих кадрів, які забезпечували формування галузі та розвиток технологій для нетрадиційних видів палива. Поряд із даними ресурсами, Німеччина також відрізнялася розвиненою інфраструктурою та технологічною базою, необхідною для раціонального форсування індустрії відновлюваної енергетики.

Головною ж складовою успіху відновлюваної енергетики у Німеччині стала інституційна підтримка, яка відіграла ключову роль у формуванні та еволюції галузі. Головним нововведенням стало впровадження інноваційних інструментів регулювання галузі, які остаточно змінили загальну картину індустрії відновлюваних джерел енергії. Була представлена система аукціонів та тендерів, яка значно знижувала залежність виробників чистої електроенергії від уряду Німеччини та одночасно викликала конкуренцію у вищезгаданій галузі, оскільки підприємства прагнули запропонувати найкращі умови для функціонування своїх станцій з метою перемоги в аукціонах та отримання контракту на будівництво або подальше співробітництво. Такий механізм означав кінець системи, заснованої на наданні фіксованих пільгових тарифів у вигляді конкурентного процесу. Аукціони і тендери сприяли раціональнішій алокації коштів федерального бюджету, оскільки фінансова підтримка надавалася найбільш ефективним проектам. Така система

створювала додаткові економічні стимули для розвитку та розширення проектів відновлюваної енергетики стійким чином.

Список використаних джерел: 1. The World Bank. URL : <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=DE> (дата звернення: 30.01.2025); 2. Erneuerbare Energien in Deutschland. Daten zur Entwicklung im Jahr 2022// Geschäftsstelle der Arbeitsgruppe Erneuerbare Energien-Statistik (AGEE-Stat) am Umweltbundesamt //2023// URL: https://www.umweltbundesamt.de/sites/medi/publikationen/2023-03-16_uba_hg_erneuerbareenergien_dt_bf.pdf (дата звернення 30.01.2025).

СЕКЦІЯ
ЕКОНОМІЧНІ ТА СОЦІАЛЬНО-КУЛЬТУРНІ АСПЕКТИ
ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ

УДК 159.942+327

Августюк М. М.

РОЛЬ ЕМОЦІЙ У ЗОВНІШНІЙ ПОЛІТИЦІ ЄС

Національний університет «Острозька академія»

Емоції політичної еліти істотно впливають на процес прийняття рішень, адже заяви політиків або декларації політичних інституцій зазвичай включають емоції, які потім можуть сформувати відповідне суспільне сприймання. Емоції здатні формувати міждержавні відносини шляхом побудови, переосмислення та підтримки конфліктів та/або дружби. Незважаючи на зростаючу важливість емоцій у поясненні політичної поведінки, вивчення емоцій у політиці загалом та політиці ЄС зокрема залишається дуже обмеженим. Висвітлення ролі емоцій у зовнішній політиці ЄС можливе завдяки дослідженню того, як і за яких умов емоції сприяють або стримують ЄС на міжнародній арені, а також чиї емоції беруть участь у прийнятті та виконанні рішень, пов'язаних із реакцією ЄС на порушення норм. Крім того, вартим уваги є встановлення розбіжностей/подібностей емоційної моделі в ЄС у різних установах, а також серед держав-членів ЄС щодо змісту/інтенсивності їхніх емоцій [2].

На рівні припущення, ті ситуації, які повинні бути важливими для ЄС (зокрема, це стосується впливу євроскептицизму на збільшення політики впливу ЄС на території Західних Балкан [4], а також вираження емоцій представниками ЄС в офіційних документах чи заявах) є тими випадками, коли основні цінності та норми ЄС порушені на міжнародній арені. У таких ситуаціях емоції можуть слугувати індикаторами для аналізу актуальності тих чи тих норм [3; та ін.]. Порушення цих норм передбачає порушення юридичних обов'язків відповідно до

міжнародних договорів і спільних цінностей, що виступають тригерними чинниками тих чи тих емоцій [2].

Хоча порушення норм є важливою темою у зовнішній політиці ЄС, реакція ЄС на ці порушення потребує нової точки зору, ставлячи емоції в центр аналізу з трьох причин: 1) емоції є носіями того, що має значення для суб'єкта, оскільки пропонують нове бачення для вивчення ідентичності зовнішньої політики ЄС. У випадках порушення норми можуть проявлятися різні емоції, навіть конфліктні (наприклад, можна проявляти співчуття сирийським біженцям, але мати страх перед масовим напливом біженців до ЄС). В основі зовнішньополітичної ідентичності ЄС лежить ідентичність громадян, тобто те, як людина переживає емоції; 2) емоції можуть допомогти зрозуміти динаміку прийняття рішень в ЄС, зокрема в нестабільні періоди. Наразі ЄС переживає «емоційний період» зі зростаючим відчуттям незахищеності для своїх громадян, включаючи ядерну загрозу та можливість війни для держав-членів ЄС. Як наслідок, реакція ЄС на порушення норм зазвичай сформульована та виражена дуже емоційно на інституційному чи індивідуальному рівнях. Тому врахування емоцій лідерів ЄС є важливим для розуміння тих чи тих рішень; 3) вивчення емоцій також важливе для пояснення непослідовності у відповіді ЄС на порушення норм на міжнародній арені (зокрема, це може стосуватись непослідовності реагування ЄС на той самий тип порушення норм із різними діями у відповідь на кризу – анексію українського Криму Росією в 2014 р. проти російського вторгнення в Україну в 2022 р., або чому одне й те саме порушення норм держави-члени ЄС сприймають по-різному (знову ж таки, відповіді західних і східних країн-членів ЄС на агресивну війну Росії в Україні відрізняються), або чому те саме порушення норми призводить до різних реакцій з боку ЄС у різних географічних регіонах (різні практики ЄС називати геноцид геноцидом) тощо). Відповідно до переконань S. Gürkan та Ö. Terzi, емоції – це те, чого не вистачає для розуміння цих невідповідностей [2; 3].

Наявні дослідження емоцій як ключа до розуміння зовнішньої політики ЄС у постколоніалізмі через висвітлення того, що можна назвати «зв'язком норми та емоцій». Хоча емоціями здебільшого нехтували у сфері досліджень ЄС, вони тісно

пов'язані з концепцією «норм» у зовнішній політиці ЄС. Важливими є дослідження ролі емоцій у визначенні значимих для зовнішньої політики ЄС норм як способів декодування конституційних елементів зовнішньої політики ЄС, а також так званий «розрив» між емоціями та діями у зовнішній політиці ЄС [1]. Індуктивний підхід до вивчення значимості емоцій у кризовій дипломатії ЄС передбачає розпізнавання зв'язку між порушеннями міжнародних норм та емоціями, а також дослідження зв'язку між емоціями та (не)діяльністю ЄС. Зокрема, аналізують явище «вестплейнінгу», а також емоції співчуття в політичних наративах, орієнтованих на гордість, і наративах, орієнтованих на співчуття (метою є намагання простежити спрямування непопулістської емоційної комунікації на політичну аудиторію та вироблення просоціальної поведінки) тощо [1].

Таким чином, вивчення ролі емоцій у міжнародній політиці ЄС є важливим та актуальним. Дослідження, направлені на висвітлення ролі емоцій у зовнішній політиці ЄС, тривають.

Список використаних джерел: 1. *Emotions and foreign policy in global International Relations: The West and the rest. Symposium Abstracts*, 2022. 22 p.; 2. Gürkan S., Terzi Ö. *Emotions in EU foreign policy – when and how do they matter? Journal of European Integration*, 2024. Vol. 46. No. 5. P. 575–596; 3. Koschut S., Hall T. H., Wolf R., Solomon T., Hutchison E., Bleiker R. *Discourse and emotions in international relations. International Studies Review*, 2017. Vol. 19. No. 3. P. 481–508; 4. Sydoruk T., Yakymchuk M., Avhustiuk M. *The impact of Euroscepticism on the EU enlargement policy in the Western Balkans. Studia Politica*, 2022. Vol. 19. P. 157–185.

УДК 339.923:061.1ЄС] (477)

Мірошниченко Т. М., Зайцева А. С.

ПЕРСПЕКТИВИ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ У СУЧАСНИХ УМОВАХ

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна

Досвід України щодо європейської інтеграції під час військового конфлікту є унікальним. Країна, обороняючи східний рубіж ЄС та НАТО від російської агресії, зазнала значних втрат у людських, фінансових та економічних аспектах, однак здобула статус кандидата на членство в ЄС. Вона продовжує реформи у

напрямку євроінтеграції, поглиблюючи співпрацю з Брюсселем у різних секторах, а також виконуючи положення Угоди про асоціацію та рекомендації Єврокомісії.

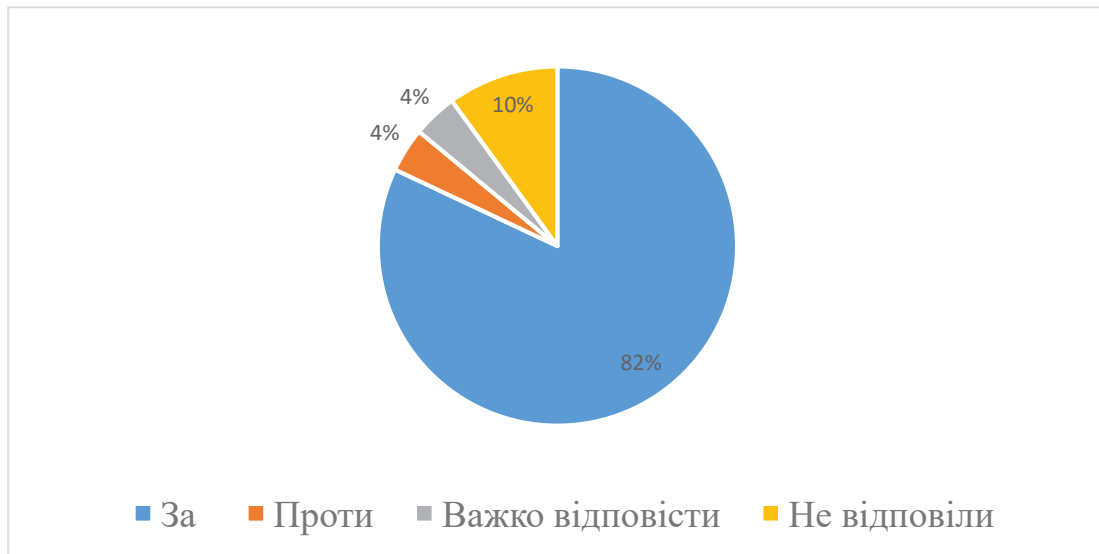


Рис. 1. Результати опитування населення у 2024 р. щодо вступу України до ЄС

Джерело: складено автором за матеріалами [1]

Українське суспільство демонструє єдність у прагненні стати частиною Європейського Союзу: у серпні 2023 року більш ніж 80% громадян підтримали цей курс (рис. 1).

Для початку переговорів про членство Україна має здійснити низку ключових кроків, серед яких – реформування Конституційного Суду, перевірка доброчесності кандидатів до Вищої ради правосуддя, відбір до Вищої кваліфікаційної комісії суддів, а також боротьба з корупцією, зокрема на вищих рівнях влади.

Іншим важливим кроком є зменшення впливу олігархів на економічні, політичні та соціальні процеси, а також гармонізація національного законодавства з європейськими нормами. Європейська комісія зазначила, що Україна вже реалізувала 90% очікуваних реформ, проте подальше їх завершення є необхідною умовою для подальшого руху до членства.

Більшість реформ, які вже були здійснені, мали політичний характер. Військова агресія РФ продемонструвала, що відкриття європейського ринку для

українських товарів і послуг та прискорення економічної інтеграції є ключовими для збереження економіки в умовах війни та її швидкого відновлення [2].

У статусі кандидата на вступ до ЄС Україна може розглядати кілька сценаріїв економічної інтеграції, залежно від тривалості конфлікту та його впливу на торговельні потоки. За умови повільного зростання та післявоєнної стабілізації до 2030 року обсяг експорту до ЄС може перевищити 35 мільярдів доларів, а імпорту – 24 мільярди. У випадку прискореного розвитку ці показники можуть зрости до 103 та 129 мільярдів відповідно. Для порівняння, у 2021 році експорт товарів до ЄС перевищив 26 мільярдів доларів, а імпорт – 28,9 мільярда [3].

Вступ до ЄС для України означатиме зростання торговельних потоків, покращення доступу до ринків Європи, підвищення технічного рівня продукції та професійної експертизи. Це також сприятиме зниженню рівня безробіття, зміцненню людського капіталу та підвищенню рівня життя населення.

Для ЄС членство України матиме вигідні наслідки: збільшення прибутків від інвестицій, вирішення проблеми нестачі робочої сили, зростання бюджету ЄС за рахунок внесків України, підвищення доходів фінансового сектору, зниження витрат на робочу силу. Крім того, вступ України допоможе ЄС зміцнити стратегічну автономію, розширити торговельні зв'язки, стабілізувати внутрішній ринок та забезпечити захист європейських споживачів.

Для досягнення зазначених показників Україні необхідно завчасно підготувати економіку до вступу, використовуючи всі відкриті можливості. Перспективи членства активно обговорювалися на саміті Україна-ЄС та спільному засіданні Єврокомісії з українським урядом. З урахуванням цього можна визначити п'ять основних напрямків:

1. Адаптація законодавства. Україна та ЄС повинні ратифікувати спільне рішення щодо вдосконалення правової бази, щоб покращити доступ до європейських ринків і забезпечити економічну конвергенцію.

2. Виконання угоди про вільну торгівлю. Завдяки скасуванню тарифів і узгодженню правил у сфері транспорту вдалося зберегти довоєнний обсяг торгівлі. Якщо у 2021 році, до початку війни Росії проти України, частка ЄС у міжнародній

торгівлі України впала до 41%, то у найважчому для економіки країни 2022 році цей показник зріс до 55,5%. Найпозитивнішим моментом є те, що під час війни зберігався стратегічний імпорт з ЄС, понад 90% паливно-мастильних матеріалів і майже 70% ліків, необхідних на передовій, наша країна закуповує в країнах європейського союзу [4].

У квітні 2022 року в умовах повномасштабного вторгнення Росії Єврокомісія вжила безпрецедентних кроків для підтримки України. Тоді за рік було скасовано всі мита на вітчизняні товари та підписано угоду про автомобільні перевезення, що забезпечило економічну безпеку нашої країни.

3. Відновлення економіки та міжнародна фінансова підтримка. Міжнародні фінансові установи відіграють ключову роль у відбудові, зокрема через залучення приватного капіталу. Вирішальним є розробка механізмів страхування військових ризиків для інвесторів.

4. Інтеграція ринку праці. З початком військових дій та напливом біженців до ЄС тимчасовий механізм захисту допоміг багатьом українцям знайти легальну роботу в країнах європейського союзу. Особливо важливо забезпечити повернення громадян додому після війни, а також розробити чіткі механізми економічної інтеграції між Україною та ЄС.

5. Реформа фінансової системи. Потребується покращення банківського сектора, розширення кредитування бізнесу, зниження адміністративного тиску на підприємців. Одним з нагальних питань є реформа системи правосуддя та боротьба з корупцією, надання податкових пільг та кредитів samozайнятим особам, запровадження більш прозорої системи відшкодування ПДВ та зменшення адміністративного тиску на бізнес.

Окремо слід відзначити європейську «зелену» модель розвитку, яка передбачає зниження викидів парникових газів на 55% до 2050 року через впровадження кліматичного законодавства [5].

Таким чином, успішна реалізація вищезазначених реформ дасть змогу Україні швидко та ефективно інтегруватися до економічного простору ЄС, ставши повноправним його членом. Інтеграція в ЄС відкриває нові перспективи для

залучення інвестицій, розвитку інфраструктури та підвищення рівня життя населення.

Список використаних джерел: 1. Вступ до Євросоюзу та НАТО. Львівський портал. URL: <https://portal.lviv.ua/news/2024/10/24/ukraintsiv-zapytaly-pro-vstup-do-ievrosoiuzu-ta-nato-rezultaty-opytuvannia>; 2. Реформи в Україні: експертиза та прийняття державних рішень. URL: https://icps.com.ua/assets/uploads/images/files/reformi_ukr_b_full.pdf; 3. Сидорук Т. В. Україна та Європейський союз на шляху до нової базової угоди. Науковий блог НАУ «Острозька академія». URL: <http://naub.org.ua/?p=420>; 4. Україна - ЄС: Проблеми інтеграції. URL: <https://zn.ua/ukr/intemational/ukravina-ves-problemi-integracivi-.html>; 5. Міжнародний вимір Європейського Зеленого Курсу. URL: https://prismua.org/green_deal_1/#:~:text=

УДК 339.9:061(100), 339.94:339.924

Негода М. С.

ОСОБЛИВОСТІ ЦИФРОВІЗАЦІЇ ЕКОЛОГІЧНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА ЄС ТА УКРАЇНИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Науковий керівник: д. е. н., професор Матюшенко Ігор Юрійович

Сучасні цифрові технології допомагають Україні та ЄС ефективніше працювати над охороною довкілля. Завдяки системам моніторингу, супутниковим знімкам і екологічним платформам можна швидше виявляти забруднення, відстежувати стан води, повітря та ґрунтів, а також прогнозувати екологічні ризики. Проте війна завдала величезної шкоди навколишньому середовищу: зруйновані природоохоронні об'єкти, збільшилася кількість викидів від вибухів та пожеж, постраждали ліси й річки. Водночас цифрові технології допомагають оцінювати ці збитки та будувати стратегії відновлення. Наразі Україна працює над впровадженням європейських екологічних стандартів та цифрових рішень, таких як системи онлайн-контролю забруднення та «зелені» технології. Співпраця з ЄС у цій сфері відкриває можливості для створення екологічно стійкої економіки, відновлення природи та кращого контролю за впливом промисловості.

Світ усе більше зосереджується на питаннях безпеки, і екологічна безпека стає важливою частиною цього процесу. Країни Європи стикаються зі спільними екологічними проблемами, що змушує їх об'єднувати зусилля та спільно

відповідати за стан довкілля. Європейський Союз розвиває спільну екологічну політику, яка спрямована на зменшення негативного впливу промисловості, збереження природних ресурсів та боротьбу з наслідками техногенних катастроф. Високий рівень забруднення та кліматичні зміни роблять екологічні питання пріоритетними для міжнародної співпраці. Попри розвиток технологій, природні та техногенні катастрофи й надалі загрожують безпеці регіонів. Тому необхідно вдосконалювати екологічну політику та адаптувати її до сучасних викликів. Хоча тема екологічної політики ЄС широко досліджується, її сучасний стан та перспективи подальшого розвитку потребують більшої уваги.

Захист довкілля є одним із головних пріоритетів для України на шляху до європейської інтеграції та відновлення країни після війни. Внаслідок війни, завдано величезної шкоди екосистемі країни — оцінюється на €36 млрд, найбільше через забруднення ґрунтів та повітря. Лише за перші 7 місяців війни зафіксовано понад 2 100 випадків екологічних збитків. Наприклад, через бойові дії в Україні значно збільшилась кількість лісових пожеж, у 2022 році їх стало в два рази більше, а площа, охоплена вогнем, збільшилась у 77 разів. В основному, причиною стали обстріли, вибухи мін і ракети. Війна також призвела до значних викидів забруднюючих речовин — за півроку кількість викидів сягає 46 млн тонн, що значно більше, ніж у мирному 2021 році. Також зростання споживання нафтопродуктів військовою технікою призвело до викиду понад 4 млн тонн CO₂, що в 10 разів більше, ніж у попередньому році. Хоча війна сповільнила виконання екологічних зобов'язань України, країна не змінила своєї мети дотримуватись європейських стандартів сталого розвитку. Наприклад, у 2022 році Україна посіла 37 місце у світовому рейтингу сталого розвитку. Важливою складовою є впровадження європейських екологічних норм, що є частиною угоди про асоціацію з ЄС. Наразі рівень виконання екологічних завдань України становить 66%. За цей час було змінено правову основу та розроблені закони для інтеграції 29 директив ЄС. Тепер активно триває впровадження всіх необхідних норм і механізмів для забезпечення екологічної безпеки.

На мою думку Україна повинна звернути увагу на кілька важливих кроків у сфері екології, а саме прийняти стратегію для покращення екологічної безпеки та адаптації до змін клімату на найближчі роки, що включає зменшення забруднення від промисловості, створення правил для поводження з відходами, посилення контролю за охороною довкілля і раціональне використання природних ресурсів. Також прийняти нові закони, які допоможуть покращити екологічне регулювання, наприклад, закони про оцінку впливу на довкілля та стратегічну екологічну оцінку та створити Національний реєстр викидів забруднювачів, що дозволить краще контролювати забруднення і забезпечити інтеграцію з європейським реєстром. Останнім часом в Україні нажалі у збільшується викиді CO₂ та забруднюючих речовин через війні, проте завдяки впровадженню енергоефективних технологій у промисловості та розвитку відновлювальних джерел енергії може посприяти як економічному так й екологічного зростанню на основі сталого, енергоефективного та екологічно безпечного виробництва, що допомагає знижувати вуглецеву інтенсивність економіки.

Отже, Україна переживає серйозні екологічні проблеми через війну, зокрема через забруднення ґрунтів, повітря і знищення лісів. Це призвело до значних фінансових збитків. Проте країна активно рухається в напрямку європейських стандартів: прийняті закони для контролю викидів і адаптації до змін клімату. Вже досягнуті успіхи у зменшенні викидів CO₂ завдяки енергоефективності та розвитку відновлювальних джерел енергії. Важливими наступними кроками є поліпшення екологічного контролю та відновлення після війни, щоб рухатися до сталого розвитку та виконання європейських вимог.

Список використаних джерел: 1. Труш О. О. Андрієнко М. В., Ломовських Г. А. Формування та реалізація спільної екологічної політики Європейського Союзу в умовах сучасних інтеграційних процесів. URL: https://razumkov.org.ua/images/journal/NSD187-188_2022_ukr_full.pdf; 2. Balogun, A.-L. et al. Assessing the potentials of digitalization as a tool for climate change adaptation and sustainable development in urban centres. *Sustainable Cities and Society*. 2019. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2210670719307267>

Остапенко Р. М.

ІННОВАЦІЙНІ КЛАСТЕРИ ЯК ІНСТРУМЕНТ РОЗУМНОЇ СПЕЦІАЛІЗАЦІЇ В УКРАЇНІ

Державний біотехнологічний університет

Інноваційні кластери являють собою географічні концентрації взаємопов'язаних підприємств, постачальників, наукових установ та інших організацій у певній галузі, які спільно працюють над створенням та впровадженням нових технологій. Вони сприяють прискоренню інноваційного розвитку, підвищенню продуктивності та конкурентоспроможності, а також створенню нових можливостей для бізнесу та наукових досліджень.

Ключовим фактором успішності інноваційних кластерів є наявність ефективної взаємодії між бізнесом, урядом та науковими установами. Держава відіграє важливу роль у створенні сприятливих умов для розвитку кластерів через інвестиції в інфраструктуру, сприятливе оподаткування, фінансування наукових досліджень та підтримку співпраці між університетами й підприємствами. Водночас, приватний сектор та наукові установи забезпечують генерацію нових ідей, розробку та впровадження інноваційних рішень.

Актуальність інноваційних кластерів та стратегій смарт-спеціалізації для економічного розвитку України є особливо значною. У сучасних умовах Україна має зосередитися на розвитку таких секторів, як агропродовольчий комплекс, промислові інновації, енергетика, ІТ та оборонні технології. Залучення міжнародних інвестицій, інтеграція до глобальних ланцюгів доданої вартості та активна співпраця з європейськими партнерами є критично важливими для економічного відновлення та забезпечення довгострокового зростання.

Станом на 2025 рік в Україні сформувалася різноманітна екосистема інноваційних кластерів. Найдинамічніше розвивається ІТ-сектор: великі технологічні кластери функціонують у Києві, Львові та Харкові, займаючись розробкою програмного забезпечення, штучного інтелекту, кібербезпеки та фінансових технологій. Крім того, зростає сектор оборонних технологій, зокрема

завдяки ініціативі Brave1, яка об'єднує підприємства, державні структури та військових для розробки передових оборонних рішень. Важливими є й аграрні інноваційні кластери, що сприяють модернізації сільського господарства, використанню біотехнологій та цифрових рішень для підвищення ефективності виробництва.

Інноваційні кластери відіграють вирішальну роль у реалізації стратегії розумної спеціалізації Європейського Союзу. Вони допомагають регіонам визначати свої сильні сторони, зосереджуючись на найбільш перспективних галузях і сприяючи їхньому розвитку через державну підтримку та міжнародну кооперацію. Це забезпечує зростання інвестицій, підвищення рівня зайнятості та формування сталого економічного середовища.

Проте розвиток кластерів в Україні стикається з низкою викликів. Основними проблемами є недостатнє фінансування, слабка інфраструктура, нестача кваліфікованих кадрів та брак ефективної координації між бізнесом, наукою та владою. Для подолання цих бар'єрів необхідно розробити системну кластерну політику, спрямовану на підтримку стартапів, розвиток технологічних парків, стимулювання інноваційної діяльності та інтеграцію українських кластерів у міжнародні проекти.

Одним із напрямків розвитку інноваційних кластерів є створення технологічних хабів та бізнес-інкубаторів, які б підтримували молоді компанії на початкових етапах їхньої діяльності. Такі ініціативи дозволять талановитим інженерам, підприємцям та дослідникам отримувати доступ до сучасної інфраструктури, експертної підтримки та фінансування. Державні програми та приватні ініціативи, що спрямовані на підтримку стартапів, можуть відіграти ключову роль у стимулюванні інноваційного розвитку та створенні нових робочих місць.

Крім того, необхідно посилювати співпрацю між університетами та промисловістю, створюючи науково-дослідні центри, які б займалися розробкою передових технологій. Така кооперація сприятиме не лише зростанню рівня освіти

та наукових досліджень, а й забезпечить бізнес інноваційними розробками, що можуть бути комерціалізовані та впроваджені у виробництво.

Приклади успішних ініціатив, таких як Sikorsky Challenge, Львівський та Харківський ІТ-кластери, а також агротехнологічні кластери, демонструють, що Україна має значний потенціал для розвитку кластерної моделі економіки. Завдяки ефективній співпраці між урядом, бізнесом та науковими установами, Україна може стати важливим гравцем у сфері високотехнологічних інновацій, підвищити свою економічну конкурентоспроможність та інтегруватися у світові технологічні тренди.

Ключовим викликом для України залишається збереження та розвиток людського капіталу. Значний відтік кадрів, спричинений еміграцією висококваліфікованих фахівців, є серйозною загрозою для подальшого економічного зростання. Для цього необхідно створювати конкурентні умови для працевлаштування, покращувати рівень освіти та підтримувати молодих науковців та розробників через грантові програми та стипендії.

Таким чином, інноваційні кластери є потужним інструментом економічного розвитку, що сприяє підвищенню конкурентоспроможності регіонів, стимулює інвестиції, створює нові робочі місця та сприяє технологічному прориву. Впровадження сучасних кластерних стратегій та підтримка інноваційних ініціатив здатні забезпечити сталий розвиток української економіки та її інтеграцію у глобальні ринки. Ключовими елементами успіху є ефективна державна політика, залучення міжнародного капіталу, підтримка стартапів та розвиток освітньо-наукової екосистеми.

Список використаних джерел: 1. Kashchena, N., Ostapenko, R., & Nesterenko, I. (2024). *Development of regional innovation ecosystems in the EU based on smart specialization*. Журнал з менеджменту, економіки та технологій, (4), 89–100.

Павловська І. Г.

**ЕКОНОМІЧНА ЕКСПЕРТИЗА ЯК ІНСТРУМЕНТ ЕФЕКТИВНОСТІ
ЦИФРОВОГО МАРКЕТИНГУ НА ПІДПРИЄМСТВІ***Університет митної справи та фінансів (м. Дніпро)*

В умовах нестабільності соціально-економічної та політичної ситуації в умовах військового стану в Україні необхідно посилювати державний контроль за економічною діяльністю всіх суб'єктів господарювання. Основну увагу доцільно приділяти попередженню здійснення економічних правопорушень на підприємствах. Але, враховуючи рівень розвитку цифровізації економіки важливою умовою проведення економічної експертизи саме маркетингової стратегії підприємства є актуальним завданням для забезпечення ефективного та прозорого маркетингу поряд з іншими обов'язковими функціями діяльності підприємства.

Економічна експертиза спрямована на вивчення господарської діяльності підприємства, процесів формування фінансових показників за поведеними операціями та правильності відображення їх в обліку. Метою економічної експертизи є виявлення спотворень обліку таких негативних явищ як нестача, допущення збитків, бездіяльність, крадіжки цінностей та інше. У процесі проведення економічної експертизи, аналізується виробнича і фінансово-економічна діяльність підприємства різних форм власності, які понесли збитки, втрати, привласнення товарно-матеріальних цінностей тощо [3]. На сьогодні таке дослідження слід вважати не як крайній захід, тимчасове явище, а як постійно діючу науково-обґрунтовану і добре продуману систему.

Економічна експертиза як прикладна наука виникла на стику юридичних і економічних наук у відповідь на запити практики щодо системного впливу на порушення в сфері економіки. У всіх випадках, коли говорять про експертизу, то мають на увазі дослідження певного питання, яке вимагає спеціальних знань, з наданням мотивованого висновку. Економічна експертиза досліджує і встановлює фактичні дані про фінансово-господарську діяльність досліджуваних об'єктів за

допомогою вирішення питань, що стосуються: виконання договірних зобов'язань, розподілу прибутку, операцій з цінними паперами, інвестицій, інших угод і господарських операцій.

Специфічною рисою економічної експертизи є те, що в ході її проведення досліджують завдання, які погано піддаються кількісному аналізу та важко формалізуються. Таке дослідження здійснюється шляхом формування думки фахівця, здатного доповнити інформацію з досліджуваного питання, спираючись на свої знання, інтуїцію, досвід розв'язання подібних завдань, «здоровий глузд», та вміння систематизувати цю інформацію.

В економічній літературі [3–5] здебільшого досліджують питання організації та методики судово-економічної експертизи. Як вид дослідницької, аналітичної та прогностичної діяльності економічна експертиза за межами процесу судочинства може здійснюватися за такими основними напрямками [2]:

- як функція процесу управління
- як внутрішньовідомча, корпоративна, внутрішня експертиза;
- як вид консалтингової діяльності: комерційна, замовна або зовнішня, що здійснюється незалежними експертами [1].

Економічна експертиза маркетингової діяльності підприємства – це процес дослідження сукупності маркетингових дій, умов, зв'язків та результатів з метою з'ясування ступеня ефективності діяльності підприємства для досягнення поставлених цілей та визначення заходів, що забезпечують ймовірність успіху та вирішення проблем. Основним завданням експертного дослідження ефективності маркетингової діяльності є знаходження відповідей на серію відкритих питань про маркетингове середовище, завдання, стратегію та оперативну діяльність фірми. Основним предметом інтересу при проведенні експертизи має бути середовище та контрольовані фактори маркетингу, або так звані «чотири Р»: товар, ціна, канали розподілу та стимулювання збуту (4P's = Product, Price, Place and Promotion).

Економічна експертиза маркетингової стратегії визначає зворотний зв'язок між очікуваннями та реальними показниками маркетингової діяльності підприємств [4]. Рівень ефективності маркетингової діяльності далеко не завжди

визначають лише поточними результатами. Висока ефективність може бути зумовлена тим, що підприємство якісно проводить маркетингову політику у стратегічному масштабі. Тому багато підприємств періодично здійснюють критичну оцінку ефективності маркетингової діяльності в цілому, тобто проводять економічну експертизу її стратегії.

Економічна експертиза ефективності маркетингової діяльності спрямована на дослідження таких аспектів маркетингу: зовнішнє макро- та мікросередовище маркетингу, організація маркетингової діяльності, системи маркетингу (інформаційна, планування, розробки нових продуктів, контролю), стратегії маркетингової діяльності, ефективність маркетингової діяльності в цілому та за окремими елементами системи маркетингу. Коли менеджери визначають стратегію, перше, що вони проводять – аналіз індустрії чи ринкових умов, у яких функціонує підприємство. Після цього визначають сильні та слабкі сторони конкурентів.

Яку б концепцію розвитку не обрало підприємство, успіх завжди буде залежати від концентрації за трьома позиціями:

- ціннісна пропозиція, яка приваблює покупців;
- пропозиція прибутку, що дозволяє підприємству заробляти на ціннісній пропозиції;
- людська пропозиція, яка мотивує працівників та тих, хто співпрацює з підприємством, втілювати стратегію.

На першому етапі економічної експертизи необхідно конкретизувати розуміння стратегії. Ціннісна та прибуткова пропозиції становлять основу стратегії. Вони визначають, що підприємство пропонує покупцям і яку вигоду отримує від цієї пропозиції. Людська пропозиція визначає якість виконання та реалізації стратегії. Три стратегічні позиції демонструють традиційні дії компанії як системи: вихідні «сигнали» організаційної активності становлять цінність для покупців та прибуток для компанії, а вхідні «потoki» – вартість виготовлення товарів та працю людей, які створюють пропозицію. Саме тому стратегія була

визначена як поєднання трьох стратегічних пропозицій або для використання або для реконструкції ринкового середовища, в якому діє підприємство [4].

Таким чином, економічна експертиза маркетингової стратегії є дійсним інструментом підвищення ефективності діяльності підприємства. Призначенням економічної експертизи є отримання інформації про закономірності та особливості розвитку ринку, і відповідно до діяльності компанії запитам споживачів. Вона повинна поширюватися не тільки на економіко-фінансові дані, а й на оцінку якісних показників роботи та її конкурентних позицій, на дані, що створюються поза підприємством, у його навколишньому середовищі.

Список використаних джерел: 1. Германюк І. В. Актуальність та особливості призначення і проведення судово-економічної експертизи у сфері оподаткування. *Експерт: парадигми юридичних наук і державного управління*, 2023. № 5 (23). С. 66-78. [https://doi.org/10.32689/2617-9660-2022-5\(23\)-66-78](https://doi.org/10.32689/2617-9660-2022-5(23)-66-78); 2. Германюк І. В. Актуальність та проблематика судово-економічної експертизи у справах про банкрутство. *Експерт: парадигми юридичних наук і державного управління*, 2023. № 3 (21). С. 64-78. [https://doi.org/10.32689/2617-9660-2022-3\(21\)-64-78](https://doi.org/10.32689/2617-9660-2022-3(21)-64-78); 3. Економічна експертиза: теорія, методологія та організація: моногр. за заг. ред. докт. екон. наук, проф. Михайла Лучка. Тернопіль: ЗУНУ, 2021. 308 с.; 4. Лучко М. Економічна експертиза : теорія, методологія та організація. Монографія. Тернопіль: ЗУНУ, 2021. 308 с.; 5. Пивавар І. В., Пономаренко О. О., Лісна І. Ф. Методика оцінки ефективності маркетингової діяльності підприємства. *Бізнес Інформ*. 2019. №9. С. 345–354. <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2019-9-345-354>; 6. Швиданенко Г. О. Управлінський контролінг : кол. монографія / за заг. ред. Г. О. Швиданенко. Київ : КНЕУ, 2015. 156 с.

УДК 314(4-6ЄС)

Поліванцев А. С., Штрассер Є. О.

КЛЮЧОВІ ДЕМОГРАФІЧНІ ТЕНДЕНЦІЇ В КРАЇНАХ ЄС

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Демографічні зміни в країнах Європейського союзу можуть значно впливати на їхній соціально-економічний розвиток. Так, зниження частки економічно-активного населення країні може призвести до нестачі робочої сили в, що у результаті негативно позначиться перспективах зростання економіки, і навпаки, зростання цього показника простимулює розвиток виробництва та прискорить економічний розвиток країни. Досить очевидним стає, що ті чи інші зрушення та зміни демографічної структури можуть серйозно торкнутися певних аспектів економічного розвитку – як прискорити його, так і сповільнити. Особливо

актуальною проблема цих змін стає у контексті світових демографічних трендів, які зараз добре проглядаються у розвинутих країнах, таких як країни Північної Америки та Євросоюзу. Таким чином, виявлення поточних демографічних тенденцій у країнах Європейського союзу є вкрай важливим для якісного розуміння та аналізу економічного стану та перспектив у них.

При розгляді динаміки зростання населення країн Європейського союзу за період з 2013 по 2023 рік досить легко помітити відсутність яскраво вираженої тенденції до зростання. По всіх країнах ЄС (EU -27) сукупний середньорічний темп зростання за останні 12 років становив близько 0,17%, що означає збільшення населення в середньому майже на 750 тисяч осіб щорічно. Серед країн ЄС спостерігаються як лідери зростання населення – Мальта (2,4%), Люксембург (2,12%), Ірландія (1,27%) та Швеція (0,95%) – так і країни, в яких існує тенденція до скорочення населення - Болгарія (-1,16%), Хорватія (-0,95%), Латвія (-0,75%). Однак варто зазначити, що падіння числа громадян має місце лише в невеликій частині країн, решта демонструє плавне зростання (табл. 1).

Таблиця 1

Середньорічні темпи зростання населення країн у 2014-2023 рр.

	Темп зростання на рік (2014-2023)
Австрія	0,7%
Бельгія	0,5%
Болгарія	-1,2%
Греція	-0,6%
Данія	0,6%
Естонія	0,3%
Ірландія	1,3%
Іспанія	0,2%
Італія	-0,1%
Кіпр	0,6%
Латвія	-0,7%
Литва	-0,5%
Люксембург	2,1%
Мальта	2,4%
Нідерланди	0,6%
Німеччина	0,4%
Польща	-0,3%
Португалія	-0,1%

Румунія	-0,5%
Словаччина	0,0%
Словенія	0,3%
Угорщина	-0,3%
Фінляндія	0,3%
Франція	0,4%
Хорватія	-0,9%
Чехія	0,3%
Швеція	0,9%
ЄС (EU-27)	0,2%

Джерело: складено автором за матеріалами [1]

Незважаючи на загальний прогноз зниження чисельності населення в Європейському союзі, динаміка населення в окремих країнах ЄС значною мірою відрізняється. Для більшості країн прогнозується скорочення населення до 2100 року, хоча в деяких країнах прогноз динаміки є позитивним. Так, лідерами зростання можна назвати Люксембург (50,5%), Мальту (42,5%), Швецію (25,7%) та Ірландію (13,5%). У той же час найбільше прогнозоване падіння спостерігається в Латвії (-38,5%), Литві (-38,1%), Греції (-30,1%) та Болгарії (-26,9%) [1].

Розглядаючи динаміку показника чисельності населення важливо розуміти, що ці зміни також спостерігатимуться і у віково-статевій структурі суспільства. Так, співвідношення вікових груп у розрізі всього ЄС зазнає плавних змін уже досить довгий час. Частка дітей має стійку тенденцію до зниження, хоча водночас це скорочення досить повільне - з 15,4% до 14,9% у відсотках від усього населення за період 2012–2023 років. Яскравіше ж ця тенденція спостерігається в групах 15–24 років та 24–49 років. Молодша частина працездатного населення (15–24 років) у середньому щорічно скорочувалася на 0,1 процентного пункту, знизившись при цьому з 11,5% у 2012 році до 10,6% у 2023 році. Прошарок людей віком 25–49 років, в той же час, показує ще стрімкіше падіння – з 35,3% у 2012 році до 32,2% у 2023 році – в середньому демонструючи зміну на -0,3 процентних пункти на рік. Зворотна картина спостерігається під час розгляду частки старших груп населення. Частки людей віком від 50 до 64 років і від 80 років і більше показують дуже схожу динаміку плавного зростання, збільшуючи свою вагу у структурі населення з 19,8% до 21% та з 5% до 6%, відповідно. Так, за минулі 12 років обидві групи зросли

майже на 1 процентний пункт. Найбільш швидко зростання можна побачити у частки населення віком від 65 до 79 років. Демонструючи середній щорічний приріст майже в 0,2 процентних пункти, їхня частка зросла з 13,1% до 15,3%. Таким чином, говорячи про працездатне населення віком від 15 до 64 років, можна помітити падіння частки у структурі населення майже на 3 відсоткові пункти до 63,8% за період 2012–2023 років. У той же час, частка людей похилого віку зросла з 18,1% до 21,3% [1].

Так, ми можемо помітити, що лідерами за прогнозною часткою населення старше 65 років у 2100 році є Мальта, Італія та Литва, перевищуючи прогнозовану частку по всьому ЄС майже на 3 відсоткові пункти. При цьому, якщо оцінювати їх положення в динаміці 2023-2040 років, то можна побачити положення, що досить відрізняються. У цей період на Мальті очікується стагнація або навіть зниження (при порівнянні прогнозів 2030 і 2040 років) частки людей похилого віку, що узгоджується з досить низькою часткою в 2023 році. Зараз Мальта лише починає відчувати у собі тенденції старіння населення, що виявляється у високих історичних темпах зростання населення і прогнозованому значній зміні вікової структури країни. Згідно з прогнозами, Мальта продовжить показувати контртрендову динаміку аж до 2040–2050 років, після чого вона з прискоренням темпом зазнає зростання частки літнього та скорочення частки працездатного населення. Така динаміка відображатиме розвиток демографічної ситуації у країні і перехід до зрілішої, з погляду відповідності становищу більш розвинених країн, структури населення. Подібна ситуація спостерігається також у Люксембурзі та Ірландії, що можна зрозуміти з їх високих темпів зростання населення та значної прогнозованої динаміки зміни вікової структури населення. У той же час, більшість країн вже зараз значною мірою схильна до трендів старіння населення і скорочення народжуваності.

Окремо хочеться відзначити ефект міграції на структуру населення. Чиста міграція може значною мірою сприяти уповільненню зростання частки літніх людей у структурі населення за рахунок припливу молодшого населення до країни, що підтверджується різницею медіанного віку громадян та осіб, які не мають

громадянства [3]. Так, у 2023 році ця різниця в середньому по ЄС становила близько 6,6 років, що може бути інтерпретовано як те, що більшість мігрантів, які приїжджають до країн ЄС, є молодшою, ніж населення в середньому. Таким чином, високий рівень міграції дозволяє зберігати питому вагу частки працездатного населення країні. Інший ефект міграція може також чинити показник фертильності країни перебування. Так, жінки з країн з високим рівнем народжуваності при зміні своєї країни перебування можуть переносити свій високий рівень фертильності протягом майже двох поколінь. Це сприяє зростанню цього показника в країнах ЄС, що мають фертильність значно нижчу за рівень заміщення, і уповільнення природного відтоку населення в цих країнах. Таким чином, позитивна чиста міграція може бути корисною для країн Євросоюзу як з точки зору зростання чисельності працездатного населення, так і у разі зростання народжуваності.

Отже, зростання населення країн ЄС значною мірою сповільниться протягом найближчих 20–30 років, після чого очікується стійке скорочення чисельності населення. Частка людей похилого віку в структурі населення ЄС поступово зростатиме в найближчі десятиліття.

Список використаних джерел: 1. *Population and Demography* // Eurostat. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/population-demography/demography-population-stock-balance/database>. 2. Рудик В. К. Виклики для пенсійних систем країн ЄС і України на сучасному етапі розвитку суспільства. *Подільський вісник: сільське господарство, техніка, економіка*. №42. С. 95-100. 3. Bernard A. *Levels and patterns of internal migration in Europe: A cohort perspective*. URL: <https://population-europe.eu/network/news-network/levelsand-patterns-internal-migration-europe> (дата звернення: 30.01.2025).

УДК 339.5

Сацька Є. Ю.

СУЧАСНИЙ СТАН ЗОВНІШНЬОТОРГОВЕЛЬНИХ ВІДНОСИН УКРАЇНИ ТА ПОЛЬЩІ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Науковий керівник: к. е. н., доц. Шуба М. В.

Економічні відносини України та Польщі мають довгий і складний шлях. Передумови торгівлі між країнами базуються на географічній близькості, яка

забезпечує зручну логістику та сприяє розвитку транспортних шляхів. Також значний вплив на розвиток торговельно-економічного співробітництва між Україною і Польщею мало приєднання Польщі до ЄС в травні 2004 року [2]. Це надало Україні доступ до сучасних європейських ринків і технологій через співпрацю з польськими партнерами.

Останні кілька років, коли Україна потерпає від наслідків вторгнення РФ, Польща стала чи не найголовнішим стратегічним партнером, випередивши Китай та Німеччину. Країна надала тимчасовий прихисток мільйонам українських біженців і сприяла відновленню виробничих та логістичних ланцюгів. Її внесок у підтримку України підтверджується участю в Багатосторонній координаційній платформі донорів. У якості міжнародного хабу для відновлення, держава-партнер забезпечує постачання обладнання та запчастин для енергетичної та нафтової систем України (Угода про співробітництво у сфері безпеки між Україною та Республікою Польща, 8 липня 2024 року) [1].

Зовнішньоторговельні відносини України та Польщі тривалий час мали складний і суперечливий характер через структурні відмінності економік, повільні реформи в Україні, залежність від енергоресурсів РФ та низьку міжнародну конкурентоспроможність українського експорту. Широко-масштабне вторгнення суттєво змінило ці відносини: блокування морських шляхів спричинило логістичну кризу в Україні та активізувало експортно-імпорتنі потоки з Польщею [1].

Протягом останніх п'яти років обидві країни нарощували обсяги торгівлі товарами, не дивлячись на значні коливання (табл.1). У 2022 році експорт з України в Польщу зріс майже вдвічі, порівнюючи з минулими роками і досягнув піку в 6,69 млрд дол. США. Імпорт також збільшувався, проте повільнішими темпами, що дозволило Україні в 2021 і 2022 роках отримати позитивне сальдо - 0,26 млрд дол. США та 1,21 млрд дол. США відповідно. Однак у 2023 році спостерігалось суттєве скорочення експорту до 4,75 млрд дол. США та зростання імпорту до 6,57 млрд дол. США, що призвело до найбільшого негативного сальдо (-1,82 млрд дол. США). Це може свідчити про зростання залежності України від польського імпорту або зміну структури торгівлі.

Таблиця 1

Динаміка зовнішньої торгівлі між Україною та Польщею, 2019-2023 рр.

Рік	Експорт (млрд дол. США)	Імпорт (млрд дол. США)	Сальдо (млрд дол. США)
2019	3,29	4,10	-0,81
2020	3,27	4,14	-0,87
2021	5,22	4,96	0,26
2022	6,69	5,48	1,21
2023	4,75	6,57	-1,82

Джерело: складено автором на основі [3]

Аналізуючи товарну структуру експорту з України до Польщі у 2023 році, можна виділити п'ять ключових груп товарів (рис. 1). З них важливу роль відіграли чавун і сталь (1064,1 млн дол. США), які є традиційно сильним експортним напрямом України. Також значними були обсяги експорту жирів та олій (616,7 млн дол. США), що свідчить про конкурентоспроможність української агропромисловості. Інші важливі категорії включають залишки харчової промисловості (387,7 млн дол. США) та руди, шлаки і золи (355,9 млн дол. США). Експорт деревини та виробів з неї залишався відносно невеликим (283,8 млн дол. США), що може бути пов'язано з обмеженнями на вивезення необробленої деревини.



Рис. 1. Основні товарні групи в експорті з України до Польщі у 2023 році (млн дол. США).

Джерело: [3]

Товарна структура імпорту України з Польщі також досить диверсифікована (рис. 2). Значну роль відігравали мінеральне паливо, нафтопродукти та продукти їх переробки - 1340,6 млн дол. США, що вказує на залежність України від енергетичних ресурсів Польщі. Важливими були транспортні засоби та їх частини (641,1 млн дол. США), а також пластмаси та вироби з них (459,5 млн дол. США). Суттєвими є також машини й механічні пристрої (399,8 млн дол. США), що відображає попит на промислові товари. Враховуючи аграрну специфіку економіки України, на добрива припадає велика частка від загального імпорту - 354,7 млн дол. США.

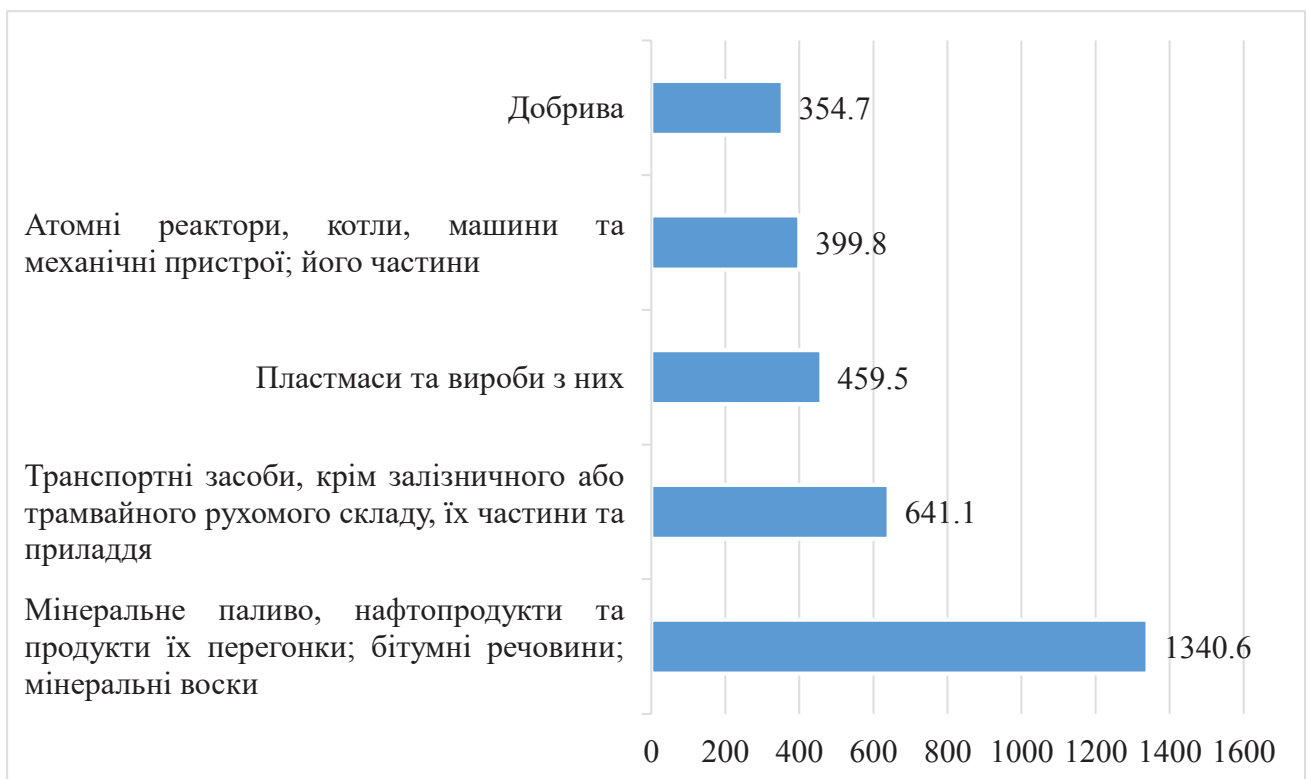


Рис. 2. Основні товарні групи в імпорті України з Польщі у 2023 році (млн дол. США).

Джерело: [3]

Отже, зовнішньоторговельні відносини України та Польщі мають стратегічне значення для обох країн. Спільні інтереси у сфері економіки, енергетики та логістики можуть забезпечити тривалий розвиток партнерства, особливо в контексті відбудови України та її подальшої інтеграції до європейського ринку.

Список використаних джерел: 1. Мельник Т. Туніцька Ю. Зовнішньоторговельні зв'язки України та Польщі: 2022-2024 / Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. Серія «Економічні

науки» 2024. № 5. С. 4–24; 2. Шамборовський Г. О. Сучасний стан та перспективи зовнішньої торгівлі України / *Agrosvit*. 2024. № 9. С. 28–35; 3. International Trade Centre. Trade Map. URL: https://www.trademap.org/Product_SelProductCountry.

УДК 339.5

Слобченко Є. С.

МИТНЕ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ В КРАЇНАХ ЄС ТА В УКРАЇНІ

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Науковий керівник: д.е.н., проф. Довгаль О. А.

Митне регулювання є фундаментальним інструментом державної політики у сфері зовнішньої торгівлі, що сприяє розвитку економічної діяльності, забезпечує національну безпеку та сприяє гармонізації торговельних відносин між країнами. У сучасних умовах глобалізації митна політика виконує важливу роль у підтримці конкурентоспроможності держави та її економічної інтеграції у світовий ринок. Для України, яка орієнтована на європейську інтеграцію, узгодження митної системи з нормами ЄС є стратегічним пріоритетом. Важливість цього питання зумовлена необхідністю адаптації митного законодавства до стандартів ЄС, оптимізації процесів контролю товарообігу та усунення торговельних бар'єрів.

У цьому контексті важливим кроком для інтеграції України до європейського економічного простору стало підписання ключових угод. ЄС та Україна застосовують Угоду про асоціацію з листопада 2014 року. Як частину цієї угоди про асоціацію, із січня 2016 року було запроваджено Поглиблену та всеохоплюючу зону вільної торгівлі (ПВЗВТ), яка є невід'ємною частиною Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, однієї з найбільш комплексних двосторонніх угод ЄС. Вона передбачає значну лібералізацію двосторонньої торгівлі, скасування мит і квот, а також гармонізацію законодавчих та нормативних стандартів. Угода покращує конкурентоспроможність європейського бізнесу на українському ринку та навпаки. Загалом для торгівлі товарами угода скасувала більшість мит: ЄС – 98,1%, Україна – 99,1% [2;3].

Європейський Союз є найбільшим торговельним партнером України, на частку якого припадала 56% торгівлі товарами у 2023 році. Україна є 16-м найбільшим торговельним партнером ЄС, на яку припадала 1,2% загальної торгівлі товарами ЄС 2023 року. Загальний обсяг торгівлі товарами між ЄС та Україною сягнув 61,9 млрд євро у 2023 році, що більш ніж удвічі перевищує показники 2016 року, коли набрала чинності ПВЗВТ [1].

Імпорт ЄС з України у 2023 році становив 22,8 млрд євро. У 2023 році Україна залишалася третім за величиною джерелом імпорту агропродовольчої продукції в ЄС. Експорт ЄС в Україну у 2023 році становив 39,1 млрд євро. Основні статті експорту ЄС в Україну – мінеральне паливо та мінеральні масла, автомобілі, машини, електричні машини та зброя і боєприпаси (табл.1) [1].

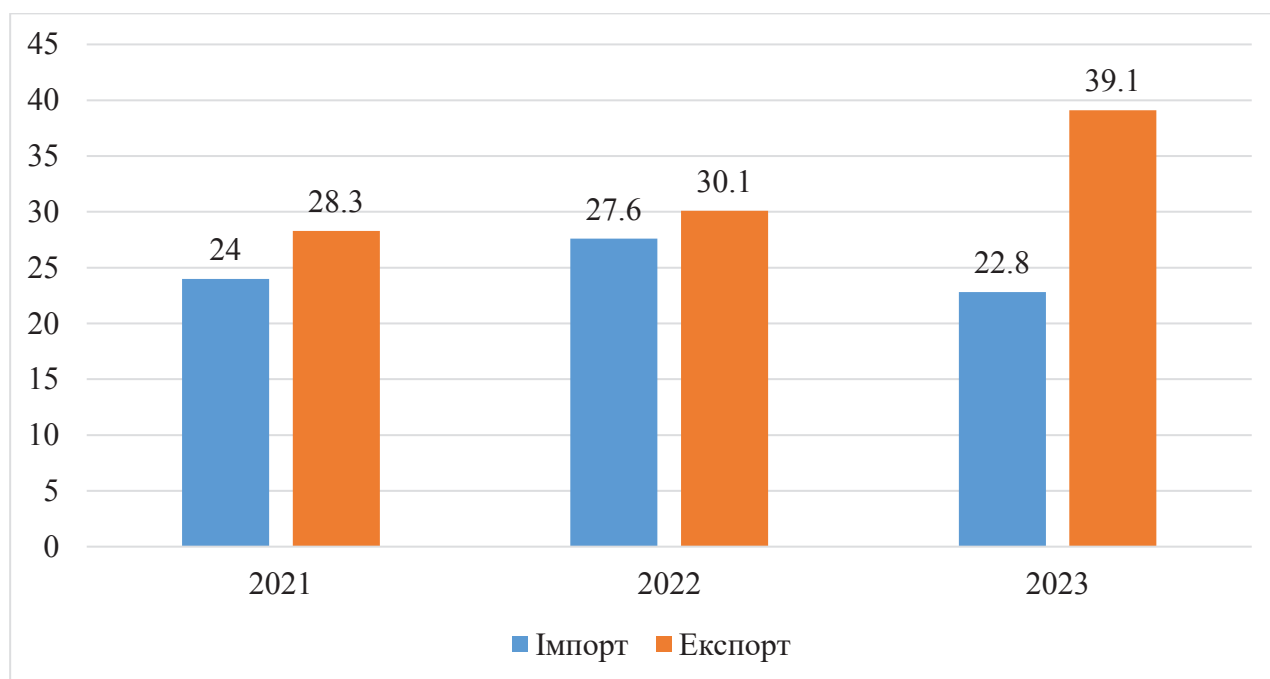


Рис. 1. Торгівля товарами ЄС та України, млрд євро [1]

Динаміка торгівлі між Україною та ЄС у 2023 році демонструє високий рівень економічної інтеграції, особливо в сфері агропродовольчої продукції, яка залишається ключовою складовою українського експорту. Значний обсяг імпорту мінерального палива, машин та транспортних засобів з ЄС свідчить про важливість європейського ринку для розвитку української промисловості та інфраструктури. Взаємна торгівля між Україною та ЄС є стратегічно важливою, адже вона сприяє

зміцненню економічних зв'язків, підвищенню конкурентоспроможності українських товарів та інтеграції до європейського економічного простору. Подальша гармонізація митного регулювання та усунення торговельних бар'єрів сприятиме ще більшій економічній співпраці та зростанню товарообігу між сторонами.

Загалом, митне регулювання відіграє визначальну роль у розвитку міжнародної торгівлі, економічній безпеці та інтеграції України до європейського економічного простору. Завдяки імплементації ПВЗВТ спостерігається зростання обсягів торгівлі між Україною та ЄС, що сприяє економічному розвитку країни. Однак подальше вдосконалення митної системи залишається стратегічним завданням, що передбачає послідовну адаптацію до європейських стандартів, вдосконалення процедур митного контролю та підвищення ефективності регулювання зовнішньої торгівлі.

Список використаних джерел: 1. EU trade relations with Ukraine. Trade. URL: https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/ukraine_en; 2. EU-Ukraine Deep and Comprehensive Free Trade Area | Access2Markets. Trade - European Commission. URL: <https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/content/eu-ukraine-deep-and-comprehensive-free-trade-area>; 3. EU-Ukraine Deep and Comprehensive Free Trade Area. URL: <https://ukraine-eu.mfa.gov.ua/en/2633-relations/torgovelnno-ekonomichne-spivrobitnictvo-ukrayina-yes/zona-vilnoyi-torgivli-mizh-ukrayinoyu-ta-yes>.

УДК 330.341.1:[339.923:061.1ЄС](477)

Яременко А. С.

ДОСЛІДЖЕННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ АКТИВНОСТІ УКРАЇНИ ТА ЄС В УМОВАХ СУЧАСНИХ ВИКЛИКІВ

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна

Науковий керівник: д.е.н., проф. Матюшенко Ігор Юрійович

Інноваційна діяльність є однією з початкових умов науково-технічного прогресу і, відповідно, економічного зростання. Сьогодні економічне змагання на світових ринках пов'язують лише з інноваціями. Більшість промислово розвинених

країн будують свою стратегію довгострокового розвитку переважно з урахуванням початку його інноваційному шляху.

У розвинених країнах світу показник приросту ВВП за рахунок використання нових технологій становить 60-90%, тоді як в Україні менше одного відсотка.

Європейський вибір України та, відповідно, необхідність її інтеграції у високотехнологічне конкурентне середовище зумовили й необхідність формування інноваційної моделі розвитку. У такій моделі роль основного джерела довгострокового економічного зростання відіграють наукові досягнення та їх технологічне втілення, які дають змогу насамперед підвищити конкурентоспроможність економіки, гарантувати її економічну безпеку та гідне місце у Європейському союзі за високими та стабільними темпами економічного зростання. Водночас, інноваційна модель розвитку може розглядатися як інструмент формування основ інформаційного суспільства в Україні.

Незважаючи на деякі протиріччя у здійсненні інноваційної політики, її вплив на економічний розвиток стає дедалі відчутнішим чинником у стратегічних планах влади.

Технологічна інноваційність промислового виробництва займає в цьому процесі ключове місце, оскільки підвищує потенційні можливості промисловості по відношенню до інноваційного впливу, як на власне виробництво, так і на економіку інших галузей. Однак тенденції цього процесу ще не отримали стабільності та передбачуваності.

Реалізація стратегії економічного зростання вимагатиме прискореного розвитку високотехнологічних виробництв, які мають можливість виробляти наукомістку продукцію, формування експортного потенціалу цих виробництв, підвищення технологічного рівня підприємств завдяки прогресивним вітчизняним та світовим науково-технічним досягненням.

На відміну від розвинених країн, які до 85-90% приросту ВВП забезпечують за допомогою виробництва та експорту наукомісткої продукції, Україна, яка займає за кількістю дослідників одне з перших місць у світі, поки що розвивається без суттєвого використання результатів наукових досягнень. Частка вітчизняної

наукомісткої продукції становить близько 0,1% на світовому ринку високотехнологічної продукції, що оцінюється в 2.5-3.0 трлн. США. Україна представлена на цьому ринку переважно продукцією оборонно-промислового комплексу та авіаційної промисловості.

Не забезпечено інтенсивного розвитку внутрішнього ринку науково-технічної продукції. Сьогодні досі мають місце:

- низький рівень попиту інноваційні розробки всередині країни;
- неплатоспроможність вітчизняних споживачів, які потенційно зацікавлені у високотехнологічній продукції;
- недостатність конкуренції на внутрішніх ринках з боку виробників та постачальників нової техніки та технологій;
- спроби західних компаній без реальних інвестицій використовувати наукові результати виробничого середовища (переважно технологій подвійного призначення).

Враховуючи низку існуючих системних проблем у сфері забезпечення розвитку інноваційної діяльності в Україні, реалізація державної інноваційної політики має на меті забезпечення структурних змін в економіці країни, її поступову трансформацію в економіку знань. Мінекономіки грає одну з ключових ролей у її реалізації як центральний орган виконавчої влади, до завдань якого належить розробка стратегії та механізмів реалізації державної інвестиційної та інноваційної політики.

Останнім часом в Україні з'являються урядові програми, у яких декларується перехід економіки на інноваційний шлях розвитку, державна підтримка інноваційної діяльності; розглядається проект інноваційного кодексу України; обговорюється створення Національної венчурної компанії. Попри те, що і Український уряд, і науковці сходяться на думці, що інноваційний процес знаходиться в незадовільному стані, суттєвих зрушень у цій сфері вже протягом багатьох років не відбувається.

Так, протягом останніх 15 років зростає використання результатів наукових досліджень вітчизняних учених у сфері інноваційної діяльності сусідніх держав,

зменшуються обсяги використання можливої бази об'єктів інноваційної діяльності в Україні та знижується кількість інноваційно активних підприємств. Зазначимо, що серед країн Європейського Союзу мінімальні показники інноваційної активності мають Португалія – 26% і Греція – 29%, але навіть ці показники удвічі вищі, ніж в Україні. А в порівнянні з країнами лідерами, такими як Нідерланди (62%), Австрія (67%), Німеччина (69%), Данія (71%) та Ірландія (74%), цей розрив з Україною складає майже п'ять разів [3].

Інноваційній економіці потрібна наука високого рівня, яка забезпечує створення нових розробок, система ринкової апробації та відбору економічно ефективних розробок, а також механізми організації нового виробництва на їх основі. Ефективна інноваційна діяльність можлива лише за умови взаємовигідного партнерства держави та бізнесу. Відокремлено ні держава, ні бізнес не в змозі перевести економіку на інноваційний шлях.

Світовий досвід показує, що фінансування наукових досліджень та розробок здійснюється за рахунок держави, участь бізнесу обмежується незначною кількістю конкретних замовлень. Організація виробництва – це прерогатива бізнесу, держава переважно виступає регулятором.

Відсутність цільових державних програм, відповідної інноваційної інфраструктури, прозорості умов для бізнесу на перспективу, залишають новаторські ідеї на рівні ідей, які часто реалізуються поза межами України. Функціонуючі спеціальні зони, технопарки, інноваційні фонди переслідують різноманітні цілі, які часто не мають жодного стосунку до бізнес результату.

Чинний Закон України "Про інноваційну діяльність" визначає інновації як новостворені (удосконалені) конкурентоздатні технології, продукцію або послуги, а також організаційно технічні рішення виробничого, адміністративного, комерційного або іншого характеру, що істотно поліпшують структуру та якість виробництва, соціальної сфери [4]. Отже, інновація розглядається як певна категорія, яка характеризується абсолютною цінністю, проте комерційний ефект нововведення не визначається.

Згідно з даними доповіді "Innovation Capacity Index 2010 2011, Україна у 2011 році посіла 61 місце рейтингу. Казахстан посідає відповідно 56 місце. Стабільним залишається положення Польщі 40 місце, як і за попередній період. Стрімкий ріст спостерігається у Азербайджану. Ця країна піднялася в рейтингу з 74 на 50 місце за рахунок посилення своєї позиції за всіма підіндексами, особливо за показниками "Інституціональне середовище", "Якість нормативно правового забезпечення" та "Умови для досліджень і розробок". Лідерами за Індексом спроможності до інновацій у 2010-2011 рр. є Швеція, Швейцарія та Сінгапур. США та Канада посідають відповідно 5 та 7 місця, Німеччина на 20 місці, а Франція на 24 місці рейтингу. Крім того, у 2010-2011 рр. значний ріст показали Індонезія, піднявшись у рейтингу на 11 позицій до 77 місця, а також Бразилія, яка перемістилася з 87 на 81 місце. Індія втратила 3 позиції й посіла 88 місце, Аргентина, змістившись на 2 позиції, посіла 68 місце.

Вирішення проблем фінансування малих інноваційних підприємств найчастіше пов'язано із застосуванням механізмів венчурного інвестування. Венчурний капітал став одним з основних інструментів росту західних компаній, завдяки венчурному фінансуванню виникли такі компанії як DEC, Apple, Compaq, Sun, Microsoft, Intel, Silicon Graphics, Google, Skype. Венчурне фінансування використовують і країни Євросоюзу, Тайвань, Китай, Ізраїль та інші.

Висновки. Недоліками Інноваційних конкурентних переваг для України стали: низький рівень захисту інтелектуальної власності – 99 місце та величина витрат компаній на дослідження та розвиток інновацій – 82 місце. Конкурентною перевагою поряд з цим є потреба та можливість для впровадження інновацій, за якими Україна посідає 45 місце зі 125 країн.

Також важливо відзначити місце України в рейтингу Індексу К-товариства (або товариства, заснованого на знаннях), який розроблений департаментом ООН з економічного та соціального розвитку та призначений для вимірювання виробництва інформації та знань у країнах та на основних новостворених ринках.

Проте в Україні склалися об'єктивні передумови для позитивних змін у напрямі підвищення конкурентоспроможності національної економіки:

сформовано основи ринкової економіки, фінансової системи, існують великі підприємства, які активно розвиваються та можуть стати основою «центрів економічного зростання». Також накопичено певний національний капітал та сформовано базову платоспроможність споживчого ринку. Головна мета державної політики щодо забезпечення конкурентоспроможності на відміну від традиційної промислової політики повинна полягати у створенні сприятливих рамкових умов та інтенсифікації зусиль у тих сферах, де існують прорахунки вільного ринку.

Список використаних джерел: 1. Бурлака В. Пріоритети інноваційного розвитку в українській економіці. Діловий вісник. 2010. – №12 (199); 2. Про Рекомендації парламентських слухань на тему: "Стратегія інноваційного розвитку України на 2010 2020 роки в умовах глобалізаційних викликів": Постанова ВР України // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 11; 3. Закон України "Про інноваційну діяльність" № 40 IV від 4 червня 2002 р. URL: http://zakon.rada.gov.ua/cgi_bin/laws/main.cgi?nreg=40_15; 4. Офіційний веб сайт Бюро по патентах і товарних знаках США (USPTO). URL: <http://www.uspto.gov>; 5. Офіційний веб сайт УАІБ. URL: <http://www.uaib.com.ua>; 6. Податковий кодекс України від 02.12.2010 р. №2755 VI. URL: http://zakon.rada.gov.ua/cgi_bin/laws/main.cgi?nreg=2755_17.

Електронне навчальне видання комбінованого використання
Можна використовувати в локальному та мережному режимі

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ СВІТОВОГО ГОСПОДАРСТВА І МІЖНАРОДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН

Матеріали
XX всеукраїнської науково-практичної конференції
28 лютого 2025 року, м. Харків, Україна

Українською та англійською мовами
Текст подається в авторській редакції

Відповідальний за випуск: *Анна Зайцева, Катерина Макарчук*
Оригінал-макет: *Катерина Макарчук*

Підписано до розміщення 28.02.2025. Формат 60x84/16.
Гарнітура Times New Roman. Ум. друк. 14,2
Обсяг 2,6 Мб. Зам. № 62/25.

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна
61022, Харків, майдан Свободи, 4.
Свідоцтво про державну реєстрацію ДК № 3367 від 13.01.2009