

УДК 338.47

**ПАВЛОВА Галина Євгеніївна**

доктор економічних наук, професор, декан факультету обліку і фінансів  
Дніпровський державний аграрно-економічний університет  
<https://orcid.org/0000-0002-1400-7348>  
halynapavlova@ukr.net

**БАБІЙ Ірина Вікторівна**

старший викладач кафедри економіки, менеджменту та адміністрування  
Хмельницький національний університет  
<https://orcid.org/0000-0003-2275-6880>  
babiii@khmnu.edu.ua

**ВОЛОВИК Дмитро Володимирович**

кандидат економічних наук, доцент кафедри маркетингу  
Дніпровський державний аграрно-економічний університет  
<https://orcid.org/0000-0001-6585-3328>  
volovikdv@gmail.com

## **СТАНОВЛЕННЯ ЛОГІСТИКИ НА РІВНІ МІЖНАРОДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН**

*В роботі виокремлено основні етапи становлення світової логістики та їх вплив на формування світового ринку транспортно-логістичних послуг. Досліджено сучасні тенденції розвитку логістичної діяльності в провідних країнах світу. Використовуючи дані індексу продуктивності логістики, оцінено результативність логістичного управління в різних країнах. Розвиток транспортної мережі призвів до посилення торгових зв'язків між державами всього світу, а також прогресуючі процеси глобалізації, виводять на перший план такий напрямок у логістиці, як міжнародна логістика. Міжнародна логістика сприяє розвитку зовнішньоекономічної діяльності підприємств, оптимізує закупівельні, транспортні, складські та інші процеси. Одна з найбільш очевидних причин розвитку та зміни логістики полягає в зростанні попиту на вантажні перевезення завдяки розвитку світової торгівлі. Зокрема, глобалізація виробництва, яка включає планування, постачання, торгівлю, призвела до розподіленої торгівлі та розвитку транспортних мереж. Глобалізація промисловості та торгівлі надала не лише багато переваг, а й створило безліч завдань. Компанії, які колись обслуговували лише місцеві ринки, тепер працюють з клієнтами та споживачами, що знаходяться далеко від своїх основних місць базування. В той же час, їх постачання та виробничі можливості мають всесвітній масштаб. В результаті їх мережі постачання та розподілу стали складнішими і найчастіше невизначеними. Завдання управління та координації цієї глобальної мережі матеріальних та інформаційних потоків стала ключовим пріоритетом для підприємств, оскільки вони прагнуть залишитися конкурентоспроможними на ринку, що постійно змінюється. Логістика сьогодні стала невід'ємною частиною нової моделі конкуренції, оскільки враховує дії конкурентів у широкій сфері. Логістика в діяльності будь-якої компанії значно впливає на її конкурентоспроможність.*

**Ключові слова:** міжнародна логістика, матеріальні та логістичні потоки, міжнародні економічні відносини, світовий ринок.

JEL classification: M11, O32

DOI: <https://doi.org/10.31649/ins.2022.2.139.146>

## **1. ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ**

Сьогодні логістика є цілим просторовим системним середовищем з організації доставки різних вантажів від виробника до споживачів. Основне її призначення – координація різних стадій транспортного перевезення. Постійний розвиток існуючої транспортної мережі, товаропровідних мереж, що спричиняє посилення торговельних зв'язків між багатьма державами світу, а також постійна глобалізація, спеціалізація та кооперування вивели на перше місце міжнародну логістику. Тут відбувається організація, облік, контроль та управління всіма видами логістичних потоків: матеріальними, фінансовими, інформаційними, сервісними та всіма складовими елементами.

Головна особливість такої логістики у тому, що виробники і споживачі товару перебувають у різних держав. Безпосередньо процес доставки товару до споживача складається з подолання державних кордонів та митного контролю. Серед основних цілей слід виділити забезпечення вантажоперевезень різного товару з однієї держави до іншої, оптимізація ресурсних, тимчасових та фінансових витрат на доставку товару від виробника до конкретного споживача.

## **2. АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ПУБЛІКАЦІЙ**

Проблеми становлення та функціонування логістичних систем достатньо широко розглядаються у працях зарубіжних учених: Д. Дж. Бауерсокса, Д. Дж. Клосса, Р. Брейлі. Є. Крикавського, М. Окландера, М. Поста, О. Сумця, Н. Чухрай та інших. Окрім того, питанням розвитку логістики в різних країнах світу присвячено дослідження міжнародних організацій, серед яких – Всесвітній економічний форум, Світовий банк тощо.

## **3. ВИДІЛЕННЯ НЕВИРШЕНИХ РАНІШЕ ЧАСТИН ЗАГАЛЬНОЇ ПРОБЛЕМИ, КОТРИМ ПРИСВЯЧУЄТЬСЯ ОЗНАЧЕНА СТАТТЯ**

Водночас у більшості робіт не приділено уваги особливостям становлення міжнародної

логістики, що і зумовило вибір теми дослідження.

## **4. ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ**

Метою статті є систематизація теоретичних засад становлення логістики на рівні міжнародних економічних відносин.

## **5. ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ З ПОВНИМ ОБҐРУНТУВАННЯМ ОТРИМАНИХ НАУКОВИХ РЕЗУЛЬТАТІВ**

Глобалізація світової економіки призводить до скорочення розривів між національними економічними системами. Це створює основу виникнення та розвитку міжнародних економічних відносин. Міжнародні економічні відносини – система господарських зв'язків між економіками різних країн світу та їх представниками – громадянами, організаціями, урядами.

Більшість міжнародних економічних відносин складається в тих сферах господарювання, що й у національних економіках. Однією з таких сфер є логістична діяльність підприємств, яка є концепцією управління економічними ресурсами, що розглядаються в рамках поточкових процесів. Логістика лише на рівні міжнародних економічних відносин нині сприймається як стратегічне управління міжнародним ланцюгом поставок. Вона являє собою об'єднання логістичної діяльності кількох підприємств, які виступають як ланки ланцюга поставок, що тягнеться через державні кордони.

Становленню логістики на рівні міжнародних економічних відносин сприяє актуальна нині тенденція глобалізації. Їй піддаються ринки постачання матеріальними ресурсами, робочої сили в, капіталу, виробництва, збуту готової продукції, характерні великих транснаціональних корпорацій і фінансово-промислових груп. Крім того, на цьому фоні створюються та активно розвиваються міждержавні транспортно-логістичні, телекомунікаційні, дистрибутивні та інші макрологістичні системи.

Організація міжнародних логістичних систем та створення логістичних ланцюгів у всьому світі стали інструментами максимізації експорту готової продукції та

більш результативного проникнення на міжнародні ринки. Багато компаній розраховують, що після впровадження глобальних логістичних концепцій будуть отримані конкурентні переваги за рахунок очікуваних підвищення продуктивності праці, зростання ефективності виробництва та диференціації продукції, що виробляється.

Як основні рушійні сили глобалізації бізнесу в логістиці визнаються такі явища:

- Забезпечення сталого економічного зростання у багатьох країнах світу
- Наявність перспектив розвитку глобальних ринків
- Посилення глобальної конкуренції
- Регіоналізація економіки
- Експансія технологій
- Дерегулювання транспорту та розвиток логічної інфраструктури

Основна тенденція сучасного розвитку міжнародної логістики лежить в електронній логістиці, основні процеси якої запускаються через on-line транзакції. Темпи еволюційного розвитку міжнародної логістики, постановка логістичних завдань, а також рівень ефективності їх вирішення безпосередньо залежить від світових ринкових тенденцій. Розвиток світової економіки відбувається відповідно до прогресуючої глобалізації та збільшення виробничих витрат за умови жорсткої конкуренції між виробниками.

Розглянемо основні етапи становлення та розвитку логістики

Перший етап: XIV ст. до н. е. – I ст. н. е. Його головним чином визначає використання логістичного підходу для просування товарів усередині держави та між державами, тобто на мікро- та макрорівнях (розробляються методи розрахунку доставки товарів сухопутним та морським транспортом).

Другий етап: перше тисячоліття н.е. – кінець XIX ст. У цей тривалий період логістика розвивалася як військова наука. Основні принципи логістики застосовувалися для доставки, розповсюдження військових споряджень та управління військами.

Третій етап: початок 1900-х рр. та середина XX ст. Початок XX ст. ознаменовано тим специфічним фактором, що зібрана та напрацьована загальнотеоретична і частково практична навичка логістики у військовій справі з часом став адаптуватися до бізнес процесів поступово, поступально і

еволюційно почав використовуватися в усіх секторах економіки та народного господарства, підприємницькі організації різних держав, досліджуючи та трансформуючи рухи та дії, пов'язані з просторово-часовим рухом усіх видів ресурсів, а вірніше, товарно-матеріальних ресурсів та споживчих цінностей.

Експерти, вчені та практики бізнесу мали знайти ту корисну «соломинку», яка зможе допомогти не потонути, триматися на плаву в «океані» криз і накопичити необхідний потенціал для зростання. Такого роду «соломинкою» стала логістика. Як наука та сфера практичної діяльності вона почала просочуватися у різноманітні сфери економіки. Логістичний підхід ефективно застосовується при управлінні матеріальними потоками у сфері обігу та всіма логістичними потоками у комплексі.

Четвертий етап: 50-ті та початок 80-х рр. XX ст. Починаючи з 1980-х рр. однією з основ фінансової підтримки зовнішньоекономічної діяльності підприємств стало відокремлення логістичної діяльності, тобто. використання логістичного аутсорсингу, під яким розуміють передачу виконання деяких логістичних операцій спеціалізованим компаніям. Щоб зміцнити свої позиції світових ринках, великі корпорації стали укладати союзи з постачальниками світового рівня. Їм гарантувалися розумні витрати та якісне надання таких логістичних послуг, як консолідація партій товару, експедирування та транспортування вантажів. Ведення транспортної та іншої документації, управління об'єктами логістичної інфраструктури та ін.

Більшість великих компаній та фірм починають формувати логістичні відділи, використовувати принципи логістики. Східна Європа на сьогоднішній день також може бути приписана до континентів, де логістизація є найважливішим аспектом у формуванні стабільного та стійкого становища над ринком. Не можна забувати і про сучасні логістичні системи та технології, які були розроблені в США та Японії, що набули широкого поширення в Західній та Східній Європі, а саме:

1) система планування потреби в матеріалах, деталях та вузлах (Materials Requirements Planning);

2) система планування розподілу ресурсів (Distribution Requirements

Planning);

3) оптимізовані виробничі технології (Optimized Production Technologies);

4) точно вчасно (Just-in-time);

5) канбан (Kanban).

П'ятий етап: розпочався із середини 1980-х років і триває досі. У цей час активно формувалися і набули широкого поширення методи управління матеріальними потоками в інтегрованому комплексі зі всіма логістичними потоками: інформаційним, фінансовим, сервісним, які з тих, що забезпечують і супроводжують матеріальні потоки, згодом перетворилися на самостійні потокові функції. Цей етап можна назвати всевітнім, оскільки логістизація економічних процесів стає проблемою Європи, США та Азії. Країни, що розвиваються, і країни з перехідною економікою активно включилися в процес логістизації і відбувається поступальний еволюційний розвиток логістики, стали розвиватися та ефективно функціонувати митні спілки.

За останні 15 років міжнародна торгівля зазнала кардинальних змін. Зміни стосувалися, з одного боку, скороченням торгових бар'єрів і лібералізації торговельних режимів всередині країн. З іншого боку, зміни були пов'язані з динамічним розвитком експортно-орієнтованих секторів економіки країн Азіатсько-Тихоокеанського регіону. Важливим стимулом для розвитку світового ринку транспортних і логістичних послуг став інтенсивний перенесення виробництва (в тому числі великотоннажного) із Західної Європи і США в країни Південно-Східної Азії (головним чином Китай, Індія, В'єтнам, Індонезія) та формування зворотного потоку готової продукції в умовах зростаючого споживання в розвинених країнах. Саме цей процес більш за все вплинув на обсяги світового транспортного ринку [1].

Розвиток європейської логістики історично пов'язаний з процесами європейської інтеграції та формування структур Європейського Союзу, а також поділ Європи після Другої світової війни на Західну, Центральну та країни Східної Європи призвели до створення постійного кордону для передачі концепцій і технологій, що використовуються в логістиці. Країни

Західної Європи взяли на озброєння американський досвід і розробили власні логістичні рішення, а національні кордони швидко стали справжніми бар'єрами для потоків товарів у європейському просторі.

Одним з таких рішень було створення і функціонування мультимодальних транспортно-логістичних центрів в ЄС. У Західній Європі розвиток центрів транспортної логістики почався на початку 80-х років, що було обумовлено високою динамікою зростання вантажних перевезень в умовах глобалізації світових товарних ринків. За даними Секретаріату Європейської конференції міністрів транспорту, в 42 країнах-членах цієї організації в період з 1970 по 2001 рр. вантажообіг автомобільного транспорту виріс з 513,9 млрд. т-км до 1848,3 млрд. т-км, тобто майже втричі. Зростаюча конкуренція між товаровиробниками змушувала їх шукати додаткові можливості для зниження частки транспортних витрат в кінцевій ціні товару. Це потребувало розробки нової техніки, розвитку транспортної інфраструктури, впровадження сучасних транспортно-логістичних технологій, які Латинська Америка, Північна Америка, АТР, Європа дозволили в підсумку знизити частку транспортних витрат у кінцевій ціні товару до 10-12%, а сумарні витрати товаровиробників на транспортно-логістичні послуги на 10-30%. Саме з розвитком транс'європейської мережі логістичних центрів розробляються проекти у сфері логістики в європейському масштабі. Сучасний ринок логістичних послуг країн ЄС має позитивну динаміку розвитку. Так, лише за 2019 рік сукупний дохід від наданих логістичних послуг, у країнах ЄС склав 700 млрд. євро. Приблизно 30% логістичних функцій у всіх галузях економіки щорічно передається логістичним компаніям. Попит на послуги логістичних операторів формують промисловість і торгівля, які витрачають на логістику в Європі 120-140 млрд. євро щорічно. Частка сектора перевезень і експедирування вантажів всіма видами транспорту становить 55%, сектора складських послуг - 13% і сектора послуг по інтеграції і управління ланцюгами поставок - 32% [2].

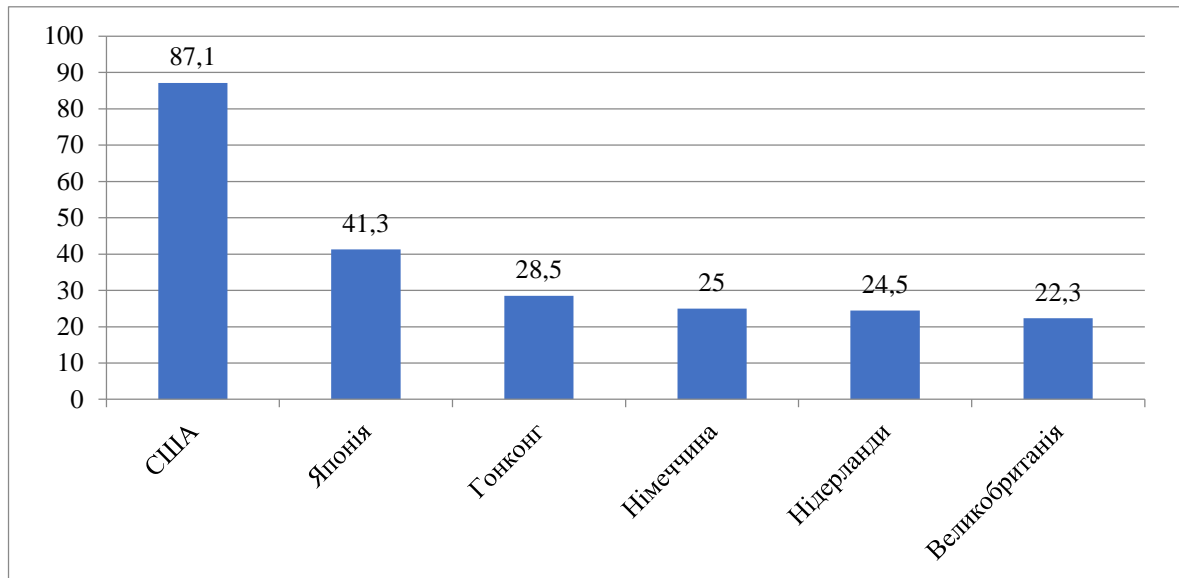


Рис. 1. Найбільші експортери транспортних послуг у світі, млрд дол. США, 2020 р. [3]

У науковій літературі розвиток транспортно-логістичних систем розглядається на макро- та мікрорівнях. В основному проблеми функціонування транспорту та логістики на міжнародному та національному рівнях досліджуються через вивчення динаміки індексу продуктивності логістики (ІПЛ), розробленого у 2007 році Світовим банком [4].

Якщо ж звернути увагу щодо росту продуктивності логістики в усьому світі можна зазначити що загалом за 2007-2018 рр.

вона зросла на 0,126 (табл. 1) [5]. У різних регіонах світу спостерігалася різна динаміка: найбільш прогресивний розвиток логістики мали місце в Північній Америці (індекс 3,8), Євразоні (3,5) та Європейському Союзі (3,5). Проте середній показник логістики становить 2866 (2018) і демонструє значний розрив між розвиненими країнами, країнами, що розвиваються, і найменш розвиненими країнами, де ІПЛ (індекс продуктивності логістики) становить 2,388.

Таблиця 1

Регіон	Індекс продуктивності логістики *						Зростання +/-
	2007	2010	2012	2014	2016	2018	
Центр Європа та Прибалтика	2,965	3,094	3,093	3,317	3,303	3,215	0,250
Східна Азія	3,024	3,112	3,139	3,184	3,137	3,148	0,124
Європа та Центр Азія	3,081	3,192	3,187	3,257	3,226	3,240	0,160
Євразона	3,491	3,508	3,483	3,578	3,658	3,531	0,040
Європейський Союз	3,407	3,443	3,450	3,543	3,593	3,519	0,112
Латинська Америка	2,570	2,741	2,708	2,769	2,664	2,664	0,095
Найменш розвинені країни(класифікація ООН)	2,250	2,379	2,363	2,402	2,385	2,388	0,138
Близький Схід і Північна Африка	2,686	2,849	2,798	2,814	2,887	2,784	0,098
Північна Америка	3,880	3,865	3,890	3,887	3,961	3,810	-0,070
Південна Америка	2,296	2,488	2,581	2,607	2,623	2,510	0,214
Африка (південніше Сахари))	2,347	2,422	2,456	2,461	2,470	2,450	0,102
Світ	2,740	2,866	2,871	2,894	2,884	2,866	0,126

\*(від 1-низький до 5-високий)

Динаміка ІПЛ залежить від різних факторів. Компетентність у наданні логістичних послуг і якість послуг впливають

на міжнародний логістичний сектор як єдине ціле, визначаючи сильні та слабкі сторони. Країни Північної Америки, Євразоні та

Європейського Союзу, Європи та Центральної Азії характеризуються високим значенням субіндексу «Компетентність та якість логістичних послуг». Серед факторів впливу на динаміку ІПЛ: економічне зростання, розвиток транспортних послуг

Останнім часом зросла роль логістичної складової в кінцевій ціні товару (тобто логістичних витрат) при прийнятті підприємством рішення про вихід на зовнішній ринок. Крім того, свій внесок у розвиток міжнародної логістики зробили такі фактори, як інтеграція систем постачання товарів, усунення торгових бар'єрів, підвищення вимог до постачальників, зміни у практиці забезпечення логістичних операцій.

Динаміка експортно-імпортних операцій в Україні останні роки має постійну тенденцію до змін. В Україні зовнішньоторговельний оборот товарів і послуг у 2020 році в порівнянні з 2019 роком зменшився на 10,2 % (на 13,5 млрд дол.) і становив 118,3 млрд дол. Сальдо торговельного балансу товарів і послуг склалося від'ємним у сумі 255,5 млн дол., але покращилось у порівнянні з 2019 роком на 3,4 млрд дол. Сальдо зовнішньоторговельного балансу товарів склалося від'ємним у сумі 4,9 млрд дол., але покращилось у порівнянні з 2019 роком на 5,9 млрд дол. [6].

Вступ України до міжнародних транспортних організацій і структур, ратифікація низки міжнародних угод, конвенцій та інших документів із питань організації транспортних систем і перевезень стали першими кроками, з яких почалася інтеграція українського транспортно-дорожнього комплексу в Європейську транспортну систему.

Серед документів, які посприяли інтеграції України до Європейської транспортно-логістичної системи є такі, як наприклад, Програма створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні (1998 р.); Комплексна програма затвердження України як транзитної держави в 2001–2010 рр. (2001 р.); Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 р. (2001 р.); План дій Україна – Європейський Союз, Політика сусідства (2005 р.); Програма формування Союзу, Політика сусідства

(2006 р.); Програма формування мережі логістичних центрів у системі міжнародних транспортних коридорів України та ін.

Внаслідок включення до Транс'європейської опорної транспортної мережі (TEN-T) у 2018 році, Україна стала важливим учасником розбудови стратегічного транспортного коридору у сполученні Європа – Азія. Співпраця спеціально спрямована на: покращення потоку пасажирів та вантажів; збільшення неперервності руху транспортних потоків між Україною, ЄС та третіми країнами; усунення адміністративних, технічних, транскордонних та інших перешкод; покращення транспортних мереж та модернізація інфраструктури.

Важливим кроком уряду у питанні інтеграції до транспортно-логістичної системи ЄС можна вважати приєднання України до спільних проєктів транскордонної інфраструктури «З'єднання Європи». Так, з березня 2019 р. Україна отримала можливість брати участь у спільних з державами-членами ЄС проєктах, що стосуються транскордонної інфраструктури.

Найважливіший вплив на транспортно-логістичні відносини між Україною та ЄС має Угода про Асоціацію, ратифікована Україною у вересні 2014 р. Вона підняла нові питання для уряду України щодо впровадження системних реформ у транспортному секторі та наближення до директив та положень ЄС. До основних питань, яких торкається угода, належать умови співпраці у сферах торгівлі, встановлення нормативної бази щодо транспортних послуг, міжнародного морського транспорту, автомобільного, залізничного та внутрішніх водних шляхів, повітряного транспорту. Крім цього важливим аспектом є наближення українського законодавства до законодавства ЄС, координація процедур закупівель, що мають відношення до транспортної діяльності та сприяння екологізації та розвитку стійких транспортних систем. [7]

Виконання зобов'язань у межах Угоди про Асоціацію Міністерством інфраструктури знайшло своє відображення і у розрізі актуальних подій сьогодення. Так, у жовтні 2020 року Мінінфраструктури розробило проєкти базових законів та підзаконних актів у сфері транспорту на виконання Угоди.

Серед фундаментальних, по яких вже очікуються зрушення – законопроекти «Про внутрішній водний транспорт», «Про залізничний транспорт» і «Про мультимодальні перевезення» [8].

Крім цього Міністерство наразі працює над приведенням до відповідності європейському законодавству законодавчих актів у сфері перевезення небезпечних вантажів і врегулювання ринку послуг автотранспорту.

Слід зазначити, що урядом України вже були зроблені деякі кроки для посилення інтеграції України до європейського транспортно-логістичного комплексу. Подальший розвиток транспортної інфраструктури України значною мірою визначається здатністю влади здійснювати системні інституційні зміни, спрямовані на проведення реформ у рамках Асоціації з ЄС та угоди DCFTA. Для посилення взаємодії України з ЄС у транспортно-логістичному секторі необхідним є створення сприятливих умов для розвитку підприємництва, здійснення децентралізації влади та завершення адміністративно-територіальної реформи, забезпечення подальшої лібералізації зовнішньоекономічної діяльності та підвищення ефективності використання фінансових ресурсів, виділених ЄС для підтримки економічних реформ у нашій країні.

Таким чином, інтерес до проблем розвитку логістики у промислово розвинених країнах історично був пов'язаний з причинами економічного характеру. В умовах, коли зростання обсягів виробництва та розширення внутрішньонаціональних та світогосподарських зв'язків призвели до збільшення витрат сфери звернення, увага підприємців сконцентрувалася на пошуку нових форм оптимізації ринкової діяльності та скорочення витрат у цій сфері.

Розвиток логістики окрім прагнення фірм до скорочення тимчасових і грошових витрат, пов'язаних з товарорухом, визначили такі два фактори:

1) ускладнення системи ринкових відносин та підвищення вимог до якісних характеристик процесу розподілу;

2) створення гнучких виробничих систем.

Значний вплив на розвиток логістики надав перехід від ринку продавця до ринку покупців, що супроводжувався суттєвими змінами у стратегії виробництва та системах руху товару. Якщо у доперехідний період рішення про випуск продукції передувало розробці збутової політики (стратегії), що фактично передбачало «підстроювання» організації збуту під виробництво, то в умовах перенасичення ринку імперативом стала вимога про формування виробничих програм залежно від обсягів та структури ринкового попиту.

## **6. ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМКУ**

Проникнення логістики на рівень міжнародних економічних відносин та її розвиток не лише дозволяє учасникам ринку отримати певні позитивні ефекти, а й пов'язане з виникненням низки проблем, які доводиться вирішувати. Насамперед підприємства змушені працювати з обсягами замовлень, які багаторазово перевищують обсяги поставок на внутрішні ринки.

Має місце різноманітність міжнародних ринків, наслідком чого є варіативність доставки товарів та необхідність встановлення контактів із великою кількістю посередників. У тому числі через це на ринку з'являються нові логістичні посередники під час доставки товарів (наприклад, митні брокерські компанії, фрахтові агенти).

## **Література**

1. Глобальні логістичні системи Америки, Європи, Азії. URL: <http://contrast54.ru>
2. Статистичне управління Європейського союзу (Eurostat). URL: <http://eurostat.com/services/product/ua-eu-prod.php>
3. Лобовко В. Анализ рынка логистических услуг Украины. Тренды, сложности и возможности. URL: <https://trademaster.ua/articles/312595>.
4. Roedel van W. S. Improving international logistics performance measurement. URL: <http://resolver.tudelft.nl/uuid:bbec46b9-c6bc-475f-ba61-2f3404bc7178>
5. World Bank. Logistics performance index: Overall (1=low to 5=high). URL: <https://data.worldbank.org/indicator/LP.LPI.OVRL.XQ>

6. Updated National Transport Strategy of Ukraine 2030. URL: <https://mtu.gov.ua/files/Zakypivli/Ukraine%20Transport%20Strategy%20Part%201%20-%20POLICY%20NOTE.pdf>
7. Харсун Л. Логістичне обслуговування товаропотоків між Україною та країнами ЄС. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/EkUk\\_2016\\_4\\_12](http://nbuv.gov.ua/UJRN/EkUk_2016_4_12)
8. У Мінінфраструктури розробили 11 законопроектів на виконання Угоди про асоціацію. URL: <https://cutt.ly/wLQTcQL>
9. Savin S., Kravchuk Y., Dzhereliuk Y., Dyagileva O., Naboka, R. (2021). Management of the Processes on the Quality Provision of the Logistic Activity in the Context of Socio-Economic Interaction of Their Participants. 2021. *IJCSNS International Journal of Computer Science and Network Security*, 21(12), 45-52.

### References

1. Hlobalni lohystychni systemy Ameryky, Yevropy, Azii (2022) URL: <http://contrast54.ru>
2. Statystychnе upravlinnia Yevropeiskoho soiuzu (Eurostat) (2022) URL: <http://eurostat.com/services/product/ua-eu-prod.php>
3. Lobovko V. (2022) Analiz rinka lohystycheskykh usluh Ukraini. Trendi, slozhnomy y vozmozhnomy. URL: <https://trademaster.ua/articles/312595>.
4. Roekel van W. S. Improving international logistics performance measurement. URL: <http://resolver.tudelft.nl/uuid:bbec46b9-c6bc-475f-ba61-2f3404bc7178>
5. World Bank. Logistics performance index: Overall (1=low to 5=high). URL: <https://data.worldbank.org/indicator/LP.LPI.OVRL.XQ>
6. Updated National Transport Strategy of Ukraine 2030. URL: <https://mtu.gov.ua/files/Zakypivli/Ukraine%20Transport%20Strategy%20Part%201%20-%20POLICY%20NOTE.pdf>
7. L. Kharsun «Lohystychnе obsluhovuvannia tovaropotokiv mizh Ukrainoiu ta krainamy YeS». URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/EkUk\\_2016\\_4\\_12](http://nbuv.gov.ua/UJRN/EkUk_2016_4_12)
8. U Mininfrastruktury rozroblyly 11 zakonoproiektiv na vykonannia Uhody pro asotsiatsiiu. URL: <https://cutt.ly/wLQTcQL>
9. Savin, S., Kravchuk, Y., Dzhereliuk, Y., Dyagileva O., & Naboka, R. (2021). Management of the Processes on the Quality Provision of the Logistic Activity in the Context of Socio-Economic Interaction of Their Participants. *IJCSNS International Journal of Computer Science and Network Security*, 21(12), 45-52.

### Abstract

**PAVLOVA Halyna, BABII Iryna, VOLOVIK Dmytro. Establishment of logistics at the level of international economic relations**

*The main stages of the development of world logistics and their influence on the formation of the world market of transport and logistics services are highlighted in the work. Modern trends in the development of logistics activities in the world's leading countries have been studied. Using the data of the logistics productivity index, the effectiveness of logistics management in different countries was evaluated. The development of the transport network has led to the strengthening of trade relations between the countries of the world, as well as the progressive processes of globalization, bring such a direction in logistics as international logistics to the fore. International logistics promotes the development of foreign economic activity of enterprises, optimizes purchasing, transport, warehouse and other processes. One of the most obvious reasons for the development and change of logistics is the growing demand for freight transportation due to the development of world trade. In particular, the globalization of production, which includes planning, supply, and trade, has led to distributed trade and the development of transportation networks. Globalization of industry and trade has not only provided many benefits, but also created many challenges. Companies that once served only local markets are now working with customers and consumers far from their main locations. At the same time, their supply and production capabilities are worldwide. As a result, their supply and distribution networks have become more complex and often uncertain. The task of managing and coordinating this global network of material and information flows has become a key priority for businesses as they strive to remain competitive in a constantly changing market. Logistics today has become an integral part of a new model of competition, as it takes into account the actions of competitors in a wide area. Logistics in the activity of any company significantly affects its competitiveness.*

**Keywords:** international logistics, material and logistic flows, international economic relations, world market.

Стаття надійшла до редакції 01.06.2022 р.

### Бібліографічний опис статті:

Павлова Г. Є, Бабій І. В., Воловик Д. В. Становлення логістики на рівні міжнародних економічних відносин. *Innovation and Sustainability*. 2022. № 2. С. 139-146.

Pavlova H., Babii I., Volovik D. (2022) Establishment of logistics at the level of international economic relations. *Innovation and Sustainability*, № 2, pp. 139-146.