



УДК: 338.47:62.02

DOI <https://doi.org/10.5281/zenodo.14060005>

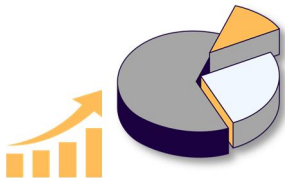
Вплив кризових ситуацій та випадків на регуляторне забезпечення процесу функціонування логістичних ринків

Самойленко Богдан Віталійович

Кандидат економічних наук, докторант, Волинський національний університет імені Лесі українки, 45601, Волинська область, село Липини, вул. Роксолани, 7, <https://orcid.org/0009-0006-2380-314X>

Прийнято: 03.11.2024 | Опубліковано: 19.11.2024

Анотація. Статтю присвячено дослідженню впливу кризових явищ та випадків на регуляторне забезпечення процесу функціонування логістичних ринків. Мета дослідження полягає в здійсненні оцінки можливого впливу кризових явищ на регулювання процесу функціонування ринку логістичних послуг. Виявлено, що сучасний світ характеризується високою динамічністю та нестабільністю, що часто призводить до виникнення кризових ситуацій. Логістична галузь, як одна з найважливіших складових економіки, є особливо вразливою до таких потрясінь. Кризи суттєво впливають на обсяги перевезень, вартість послуг, ефективність логістичних ланцюгів та, відповідно, на необхідність коригування державної політики в цій сфері. Запропоновано кризові явища доцільно визначити як зовнішні або внутрішні шоки, що призводять до дестабілізації ринкових умов та функціонування підприємств. У контексті регулювання ринку логістичних послуг виокремимо основні типи кризових явищ: економічні кризи, соціальні та політичні кризи, екологічні кризи, технологічні кризи. В основу дослідження було покладено системний та



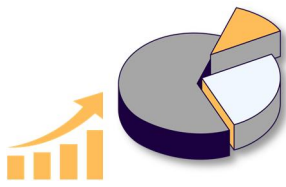
статистичний методи дослідження. Системний метод за змістом своїм передбачає комплексний підхід до реалізації аналізу, де складові логістичної системи розглядаються як взаємопов'язані і взаємозалежні елементи. В свою ж чергу статистичний метод забезпечує реальними даними, що відображено в часі та дозволяє формувати вірні рішення базуючись на основі реальної статистики. Об'єднання зазначених методів створює умови для досягнення максимально збалансованого та ефективного оцінювання стану логістичної сфери. Зазначений підхід включає в себе усі можливі аспекти та чинники, що впливають на розвиток логістичної сфери, дозволяє знаходити оптимальні рішення в умовах ситуативної невизначеності та різного роду кризових явищ. Дослідження дозволило виявити кризи різного типу, зокрема економічні, політичні, екологічні та технологічні, суттєво впливають на регулювання логістичних послуг, викликаючи адаптацію ринку до нових реалій. Зростання попиту на логістичні послуги в регіонах, які не зачеплені конфліктами, вказує на важливість забезпечення стабільності поставок товарів і послуг. Це підкреслює забезпечення ефективного регулювання логістичної інфраструктури та забезпечення безпеки перевезень. Крім того, коли знижується активність в інших секторах економіки, логістика залишається ключовим фактором стійкості для бізнесу, що акцентує увагу на важливості державної підтримки та розвитку цієї сфери.

Ключові слова: криза, кризові явища, регулювання ринку, ринок логістичних послуг, логістичний ринок, логістика, оцінка логістичного ринку.

Impact of crisis situations and incidents on the regulatory support of the functioning of logistics markets

Samoilenko Bohdan Vitaliyovych

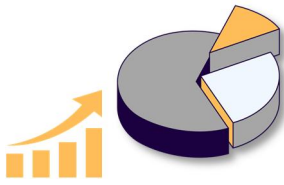
PhD in Economics, Doctoral Student Volyn National University named after Lesya Ukrainka, 45601, Volyn Region, Lipyny village, Roksolany Street, 7,



<https://orcid.org/0009-0006-2380-314X>



Abstract. This article is dedicated to the study of the impact of crisis phenomena and events on the regulatory support of the functioning of logistics markets. The aim of the study is to assess the potential impact of crisis phenomena on the regulation of the logistics services market. It is revealed that the modern world is characterized by high dynamics and instability, often leading to the emergence of crisis situations. The logistics industry, as one of the key components of the economy, is particularly vulnerable to such shocks. Crises significantly affect transportation volumes, service costs, the efficiency of logistics chains, and consequently the need for adjustments in government policies in this area. Crisis phenomena are proposed to be defined as external or internal shocks that lead to the destabilization of market conditions and the functioning of enterprises. In the context of regulating the logistics services market, the main types of crisis phenomena are distinguished: economic crises, social and political crises, ecological crises, and technological crises. The research is based on system and statistical methods. The system method implies a comprehensive approach to analysis, where the components of the logistics system are considered as interrelated and interdependent elements. The statistical method provides real data, reflected in time, and allows for making correct decisions based on real statistics. The combination of these methods creates the conditions for achieving the most balanced and effective assessment of the logistics sector. This approach includes all possible aspects and factors affecting the development of the logistics sector and allows for finding optimal solutions under conditions of situational uncertainty and various types of crises. The study identified that crises of various types, including economic, political, ecological, and technological, significantly affect the regulation of logistics services, leading to the adaptation of the market to new realities. The growing demand for logistics services in regions unaffected by conflicts indicates the importance of ensuring the stability of goods and services supplies. This emphasizes the need for effective regulation of logistics



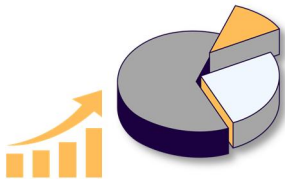
infrastructure and the security of transportation. Furthermore, when activity decreases in other sectors of the economy, logistics remains a key factor in the stability of business, highlighting the importance of state support and development of this sector.

Keywords: crisis, crisis phenomena, market regulation, logistics services market, logistics market, logistics, logistics market evaluation.

Постановка проблеми. Сучасний світ характеризується високою динамічністю та нестабільністю, що часто призводить до виникнення кризових ситуацій. Логістична галузь, як одна з найважливіших складових економіки, є особливо вразливою до таких потрясінь. Кризи суттєво впливають на обсяги перевезень, вартість послуг, ефективність логістичних ланцюгів та, відповідно, на необхідність коригування державної політики в цій сфері.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Історію виникнення логістики було досліджено великою кількістю як вітчизняних так і зарубіжних вчених вітчизняні; деякі з них: І.В. Бабій [8], Д.В. Воловик [8], Г.Є Павлова [8], А. Пінчук [13]. В цей же час, саме питанням інституціоналізму, а також регуляторних процесів в логістичній сфері було присвячено праці: О.В. Новосад [11], К.В. Павлова [10, 12], О.М. Павлової [9-12], А.П. Пінчука [13], Л. Хрсун [15].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Незважаючи на численні дослідження та широке висвітлення питань, пов'язаних із забезпеченням ефективного функціонування логістичних ринків, залишаються аспекти, які потребують більш глибокого аналізу та ретельного дослідження. Одним із таких аспектів є вплив кризових ситуацій різного масштабу та характеру, а також непередбачуваних подій, на регуляторні механізми, що забезпечують стабільну роботу логістичних ринків. Недостатньо вивчені питання адаптації регуляторних норм в умовах криз, стійкості логістичних систем до зовнішніх загроз, а також заходів, які повинні бути запроваджені для мінімізації негативних наслідків таких ситуацій. У цьому



аспекті важливо дослідити як економічні, організаційно-політичні, екологічні та технологічні фактори впливають на регулювання ринку логістичних послуг.

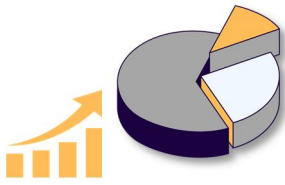
Формулювання цілей статті (постановка завдання). Мета статті – аналіз, систематизація, узагальнення та удосконалення наявного теоретико-методичних засад процесу функціонування логістичних ринків та дослідження впливу кризових явищ та випадків регулювання функціонування логістичних послуг

Виклад основного матеріалу дослідження. Кризові явища доцільно визначити як зовнішні або внутрішні шоки, що призводять до дестабілізації ринкових умов та функціонування підприємств.

Світовий досвід свідчить про те, що різні країни використовують різноманітні підходи до регулювання логістичного ринку в умовах кризи. Так, деякі країни надають перевагу лібералізації ринку, інші – посиленню державного контролю. Проте, загальною тенденцією є прагнення до створення гнучких і адаптивних систем регулювання, які дозволяють оперативно реагувати на зміни зовнішнього середовища.

Український ринок логістичних послуг зазнав значного впливу різних кризових явищ, зокрема, економічної кризи 2008-2009 років, політичної кризи 2013-2014 років та військового вторгнення, що призвело до зниження обсягів перевезень, зростання тарифів, погіршення якості послуг та інших негативних наслідків.

Важливо проаналізувати як вплинули кризові явища на Індекс ефективності логістики (LPI), який пропонує Світовий банк, який є інтерактивним інструментом, призначеним для порівняльного аналізу логістичних показників різних країн. Він допомагає країнам оцінювати проблеми та можливості, які виникають у сфері торговельної логістики, і визначати шляхи для покращення ефективності їхньої логістичної діяльності. LPI формується на основі глобального опитування операторів логістики, таких



як міжнародні експедитори та кур'єрські служби, а також кількісних даних, що відображають результати ключових компонентів логістичних ланцюгів [18].

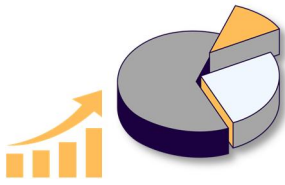
Важливо зазначити, що вплив кризових явищ на індекс логістичної ефективності може бути різноспрямованим. Так, глобальні економічні кризи або регіональні політичні конфлікти можуть негативно впливати на інвестиційний клімат, що в свою чергу гальмує розвиток логістичної інфраструктури та знижує ефективність логістичних процесів. Проте стабільна державна політика з підтримки сектору логістики, навіть у кризові періоди, може значно пом'якшити негативний вплив, як це відбувалося у Польщі та Румунії, де державна підтримка та євроінтеграційні процеси дозволили мінімізувати негативні наслідки криз.

Аби всебічно оцінити стан логістики в Україні, потрібно проаналізувати кожен з показників, що входять до Індексу ефективності логістики (табл. 1).

Таблиця 1 - Компоненти Індексу ефективності логістики України

Роки	Компоненти													
	Індекс ефективності логістики		Митниця		Інфраструктур ^a		Міжнародні перевезення		Якість логістичних послуг		Відстеження і контроль		Своєчасність доставки	
	Індекс	Місце в рейтингу	Індекс	Місце в рейтингу	Індекс	Місце в рейтингу	Індекс	Місце в рейтингу	Індекс	Місце в рейтингу	Індекс	Місце в рейтингу	Індекс	Місце в рейтингу
2007	2,55	97	2,35	74	2,53	83	2,41	90	2,53	80	3,25	21	3,31	55
2010	2,77	102	2,02	135	2,44	79	2,79	84	2,59	77	2,49	112	3,06	114
2012	2,85	84	2,41	88	2,69	70	2,72	83	2,85	61	3,15	50	3,31	68
2014	2,98	61	2,69	69	2,65	71	2,95	67	2,84	72	3,20	45	3,51	52
2016	2,74	95	2,30	116	2,49	84	2,59	95	2,55	95	2,96	61	3,51	54
2018	2,83	91	2,49	89	2,22	119	2,83	68	2,84	61	3,11	52	3,42	56
2023	2,70	79	2,40	90	2,40	89	2,80	75	2,60	92	3,10	76	2,60	94
Середнє значення	2,77	x	2,38	x	2,49	x	2,73	x	2,69	x	3,04	x	3,25	x

Джерело: складено автором на основі [18]



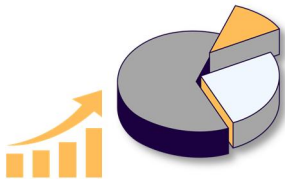
Дані табл. 1. показують, що найнижчий рівень ефективності в логістичній мережі України мають митні органи та інфраструктурні об'єкти. Щодо митних органів, така ситуація виглядає досить закономірною, оскільки, як вказують численні дослідники, основною проблемою їх функціонування є наявність контрабандних потоків товарів через державний кордон [3, 6].

Така ситуація свідчить не лише про недостатню ефективність роботи митниці, але й про слабкі місця у державній політиці, як у сфері фіскального адміністрування, так і в митній логістиці. Це вказує на необхідність більш ефективного державного регулювання, покращення контролю над митними процесами та зміцнення заходів, спрямованих на запобігання нелегальному обігу товарів.

Крім того, необхідно підкреслити, що інфраструктурні об'єкти пунктів пропуску та митних постів часто перебувають у незадовільному стані, а кількість цих пунктів є недостатньою для забезпечення комфортного та швидкого перетину кордону. Через це існуючі пункти пропуску працюють на межі своїх можливостей, що призводить до перевантаження. У випадках, коли виникають затримки під час митного оформлення вантажів, черги транспортних засобів, особливо вантажних, значно збільшуються [7, с. 186].

Таким чином, як у довоєнний період, так і після повномасштабного вторгнення росії, а також в умовах політичних та економічних криз, не вдалося досягти суттєвого покращення роботи митних органів і пунктів пропуску. Ці кризи спричинили не лише погіршення загального стану логістики, але й створили загрози для державної безпеки, зокрема через високий рівень контрабанди та обмежену пропускну спроможність пунктів на в'їзд в Україну. Недостатність ефективних рішень у цьому напрямі підсилює сумніви щодо здатності держави забезпечити надійну логістичну інфраструктуру, що, своєю чергою, негативно впливає на економічні показники країни.

Стосовно логістичної інфраструктури, яка є важливою складовою Індексу ефективності логістики, слід звернути увагу на той факт, що ключовим



елементом цієї системи виступає залізничний транспорт. Саме залізниця відіграє провідну роль у перевезенні вантажів, оскільки на неї припадає найбільша частка загального обсягу вантажних перевезень (табл. 2).

Таблиця 2 - Вантажообіг за видами транспорту

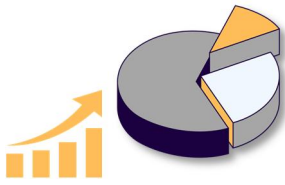
Показник	2018 р.	2019 р.	2020 р.	2021 р.	2022 р.
Залізничний, млн т	322,2	312,9	305,5	314,3	150,6
у % до попереднього року	94,9	97,1	97,6	102,9	-52,1
Автомобільний, млн т	187,2	244,2	191,4	224,0	175,0
у % до попереднього року	106,1	130,5	78,4	117,0	-21,9
Водний, млн т	5,6	6,1	5,6	5,3	н/д
у % до попереднього року	94,9	109,0	91,9	95,2	н/д
Трубопровідний, млн т	109,4	112,7	97,5	77,6	н/д
у % до попереднього року	95,3	103,0	86,5	79,6	н/д

Джерело: складено автором на основі [2]

Залізнична мережа не лише забезпечує високу пропускну здатність і стабільність доставки товарів, але й має стратегічне значення для економіки країни, дозволяючи ефективно транспортувати значні обсяги вантажів на великі відстані.

Згідно з даними табл. 2., перевезення вантажів залізничним транспортом значно перевищує обсяги перевезень, здійснюваних іншими видами транспорту. Проте, важливо звернути увагу на те, що представлені показники стосуються лише внутрішніх перевезень вантажів. Що стосується зовнішніх перевезень, то наразі відсутні повні та актуальні дані у державній статистиці, що, ймовірно, пояснюється обмеженнями, пов'язаними з воєнним станом у країні. Це створює інформаційні прогалини у комплексній оцінці ситуації з міжнародною логістикою, що ускладнює формування стратегії розвитку транспортного сектору в умовах війни.

Незважаючи на важливу роль залізничного транспорту у вантажних перевезеннях, держава, навіть у довоєнний період, не здійснила належної модернізації залізничної інфраструктури. Відсутність системних інвестицій у будівництво нових колій, а також оновлення рухомого складу локомотивів та

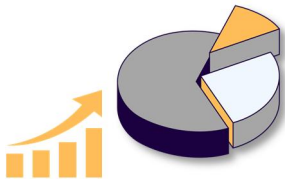


вагонів призвели до погіршення умов для ефективного транспортування вантажів. Більше того, за роки незалежності значна частина колій європейської ширини, що функціонували на ключових станціях, таких як Ковель, Ягодин, Черкаси-Волинські, була демонтована. Це негативно вплинуло на можливості інтеграції України в європейську логістичну систему та зменшило потенціал залізничного сполучення з країнами ЄС [4, С.157].

Кризові явища лише посилили ці проблеми, оскільки відсутність належного планування та інвестицій до початку війни ускладнила адаптацію до нових реалій. Логістична інфраструктура на західних кордонах країни також виявилася недостатньо розвиненою: на кордоні з Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією та Молдовою функціонує лише 13 залізничних переходів. Через низьку пропускну спроможність, частина яких обмежена потребою змінювати колісні пари на локомотивах, можливості вантажоперевезень значно знижуються. Поточний обсяг вантажообігу становить лише 3,8 млн тонн на місяць, що значно менше від максимальної пропускну здатності, яка складає 6,6 млн тонн [1].

В умовах кризи, викликаній повномасштабною війною, ця недостатня пропускну спроможність та відсутність ключових логістичних хабів на західному кордоні ще більше ускладнює процеси регулювання ринку логістичних послуг. Кризові явища підсилили виклики в сфері логістики, зокрема, зростання витрат на транспортування, затримки у доставці товарів, а також зменшення конкурентоспроможності української економіки на міжнародному ринку через неефективність логістичної інфраструктури.

З подальшою блокадою й окупацією ключових морських портів України, ринок логістичних послуг зазнав суттєвих негативних змін. Однією з основних причин погіршення логістичних процесів стало зменшення обсягів виробництва масових вантажів, зумовлене окупацією частини виробничих потужностей та знищенням інфраструктури. Це різко скоротило можливості для здійснення перевезень. Крім того, майже повна зупинка експортно-



імпортних операцій через морські порти на кілька місяців паралізувала традиційні транспортні коридори.

Внаслідок цього, у 2022 році обсяги залізничних перевезень знизилися на 52,1%, оскільки значна частина залізничної логістики була орієнтована на порти. Крім того, вантажопотік автомобільним транспортом скоротився на 21,9%.

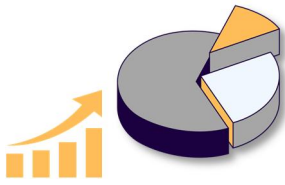
Зовнішні вантажні перевезення залізничним транспортом, хоч і поступаються за обсягами морським перевезенням, займають значну частку на ринку. Це підкреслює важливість залізничної логістики в умовах кризових явищ, зокрема блокади морських портів та руйнувань портової інфраструктури внаслідок ракетних ударів. Такі події суттєво обмежили можливості морського транспорту, що змусило переорієнтувати значну частину вантажопотоків на залізницю (табл. 3).

Таблиця 3 - Структура експорту України за каналами транспортування товарів, 2022 р.

<i>Вид транспорту</i>	<i>Вартість, млрд грн</i>	<i>Частка у загальному обсязі, %</i>	<i>Обсяг, млн тонн</i>	<i>Частка у загальному обсязі, %</i>
Залізничний	9,05	20,5	33,73	33,8
Автомобільний	16,23	36,5	12,00	12,0
Морський	17,86	40,5	53,86	54,0
Інше	1,03	2,3	0,16	0,2

Джерело: складено автором на основі [14]

Як бачимо, залізнична інфраструктура виявилася неспроможною повною мірою задовольнити потреби експортерів, які прагнуть вивезти свої товари на світові ринки. Це викликає серйозні ускладнення, оскільки через різницю в ширині залізничних колій між українськими залізницями та залізничними системами західних сусідів виникають затримки та додаткові витрати на перевантаження товарів на кордонах.



Внаслідок цього регулювання ринку логістичних послуг потребує термінових заходів, спрямованих на модернізацію та розвиток залізничної інфраструктури для забезпечення безперервного експорту та імпорту.

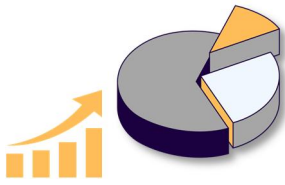
Фахівці підкреслюють важливість продовження залізничних шляхів з м. Ковеля до м. Луцька, з м. Чоп до м. Ужгород, з станції Мостиська до м. Львова, а також з румунського кордону до м. Чернівці [1, с. 5-6].

Проте, незважаючи на актуальність цих проектів, вони потребують значних фінансових ресурсів, що ускладнює їх реалізацію в умовах економічної нестабільності та військових дій. Крім того, розширення колій європейського стандарту не є єдиним рішенням для збільшення пропускної спроможності залізниць на західному кордоні. Для досягнення цієї мети необхідне будівництво контейнерних терміналів, зерносховищ та перевантажувальних станцій, що дозволить підвищити ефективність обробки вантажів і скоротити час простоїв.

Погіршення фінансового стану держави та обмеженість інвестицій у критичні інфраструктурні проекти сповільнюють їх реалізацію. Водночас, значний рівень залежності від зовнішніх ринків змушує Україну прискорювати процеси модернізації, використовуючи доступні інструменти державної політики, такі як бюджетне фінансування та заходи монетарного регулювання.

Безсумнівно, що продукцію українського виробництва, яка перестала виготовлятися через кризові явища, доводиться замінювати імпортом. Проте, найбільший приріст імпорتنих обсягів було зафіксовано лише в перші місяці війни; далі індекс поступово почав знижуватися. Мокряков А., старший консультант Pro-Consulting, зазначає, що наразі існують всі підстави для того, щоб імпорт у 2023 році перевищив показники 2022 року. Однак варто зазначити, що загальний індекс все ще залишиться на рівні 60-65% від показників 2021 року [5].

Таке становище можна пояснити декількома факторами. По-перше, мільйони кінцевих споживачів були змушені виїхати за межі України, що



суттєво зменшило внутрішній попит. По-друге, зупинка підприємств, що залежали від імпорتنих сировин та комплектуючих, також негативно вплинула на виробничі процеси. Лише зараз спостерігається повільне зростання показників, однак воно все ще не досягає довоєнних рівнів.

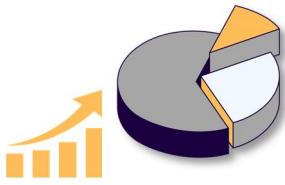
Отже, вплив кризових явищ в економіці та зовнішньоторговельних операціях спричиняє нестабільність у вантажообігу та ускладнює регулювання логістичного ринку, що вимагає нових підходів до адаптації логістичних компаній за мінливих умов ринку.

На нашу думку, необхідно виокремити таке кризове явище як «кадровий голод» як найбільш важливе, таке, що створює чи не найгостріші проблеми у галузі. Є нестача як професійних кадрів, так і робочого персоналу. Частково через мобілізацію, частково через міграцію. Саме кадрові проблеми зараз є ключовим викликом, і не тільки для логістики. Адже нестача фахівців у сфері логістики, таких як менеджери з логістики, експедитори, спеціалісти з митного оформлення, призводить до зниження якості обслуговування клієнтів. Недостатня підготовка кадрів викликає затримки в обробці замовлень, помилки у документообігу, що, в свою чергу, негативно позначається на репутації компаній та довірі споживачів.

Кадровий голод змушує підприємства підвищувати зарплати та пропонувати додаткові пільги для залучення та утримання працівників. Це може призвести до збільшення витрат на персонал, що, в свою чергу, вплине на ціни логістичних послуг. Високі витрати можуть ускладнити регулювання цін на ринку, оскільки постачальники намагаються зберегти конкурентоспроможність.

Попри активні бойові дії на території України та порушення багатьох логістичних ланцюжків, сфера транспорту та логістики є однією з найбільш активних на у ринку праці.

З моменту початку військових дій попит на водіїв та логістів залишається стабільно високим серед українських компаній. У серпні 2023 року вакансії в



сфері транспорту та логістики становили 5,7 % від загальної кількості актуальних пропозицій на ринку праці.

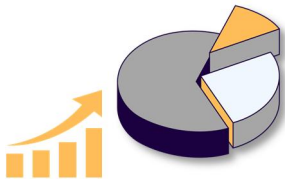
Слід відмітити, що нестача кваліфікованих кадрів призводить до того, що менеджменту важче ефективно організувати логістичні процеси. Це проявляється в збільшенні часу на виконання замовлень, неефективному управлінні запасами та нераціональному використанні ресурсів [17].

Відсутність спеціалістів із сучасними знаннями та навичками обмежує здатність компаній впроваджувати інноваційні технології та автоматизацію в процеси логістики. Без належної підтримки з боку кваліфікованих кадрів, підприємства не можуть адаптуватися до нових технологічних тенденцій, що знижує їх конкурентоспроможність.

Отже, кадровий голод є серйозною перешкодою для регулювання ринку логістичних послуг. Він не лише впливає на ефективність операцій компаній, але й на загальний стан галузі, знижуючи її конкурентоспроможність і здатність до адаптації в умовах швидко змінюваного економічного середовища. Для подолання цієї проблеми необхідні зусилля з боку держави і бізнесу, спрямовані на підвищення рівня професійної підготовки, поліпшення умов праці та залучення молодих спеціалістів у галузь логістики.

Щодо екологічних криз, такі як забруднення повітря, води та ґрунтів, зміна клімату, погіршення стану природних екосистем, то вони спричиняють збільшення вимог до екологічної стійкості та енергоефективності транспортних і логістичних процесів. Наприклад, потреба у зменшенні викидів вуглекислого газу стимулює підприємства переходити на використання екологічно чистих видів транспорту, таких як електромобілі або залізничні перевезення, які мають нижчий рівень впливу на довкілля.

Крім того, екологічні кризи впливають на інвестиції в логістичну інфраструктуру. Держава та бізнес змушені спрямовувати фінансові ресурси на модернізацію та адаптацію існуючих транспортних засобів і систем зберігання для зменшення їх впливу на довкілля. Тобто, виникає необхідність у



будівництві екологічно безпечних логістичних центрів і впровадженні інноваційних технологій, які мінімізують екологічні ризики.

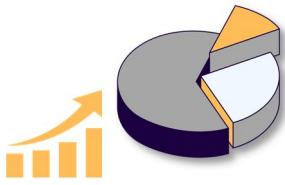
Окрім цього, вплив екологічних криз на регулювання ринку логістичних послуг також проявляється через зміну законодавчої бази. Україна прагне гармонізувати своє законодавство з європейськими екологічними стандартами, що призводить до введення нових норм і обмежень щодо транспортування товарів. Це впливає на витрати логістичних операторів та стимулює розвиток екологічно чистих логістичних послуг, а також зумовлює збільшення витрат на дотримання екологічних стандартів.

Технологічні кризи, які включають масштабні збої в інформаційних системах, кібератаки, або вихід з ладу критичної інфраструктури, суттєво впливають на функціонування логістичного сектора. Зокрема, такі кризи ускладнюють координацію транспортних потоків, контроль за пересуванням вантажів, та ведення міжнародних операцій, що у свою чергу призводить до порушення ланцюгів поставок, зниження конкурентоспроможності національної економіки та додаткових витрат для бізнесу.

Як приклад, збої в роботі електронних систем митного оформлення вантажів, що сталися в Україні під час хвилі кібератак у 2017 році. Через це підприємства були змушені затримувати свої поставки, що призвело до перебоїв у постачанні товарів, особливо на зовнішні ринки. Такі технологічні кризи показали вразливість логістичної інфраструктури та підкреслили необхідність модернізації системи регулювання і захисту інформаційних технологій для забезпечення безперебійної роботи ринку логістичних послуг.

В результаті, державні органи та приватний сектор повинні приділяти особливу увагу розвитку кібербезпеки, автоматизації процесів та вдосконаленню нормативно-правового регулювання, що дозволить підвищити стійкість логістичних систем в умовах технологічних криз.

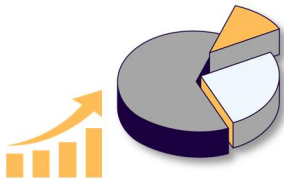
Висновки. Отже, кризові явища, такі як економічні, організаційно-політичні, екологічні та технологічні, суттєво впливають на регулювання ринку



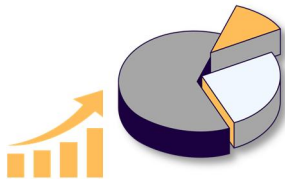
логістичних послуг, змусивши компанії адаптуватися до нових умов. Підвищення попиту на логістичні послуги в регіонах, віддалених від конфліктів, свідчить про необхідність забезпечення безперебійного постачання товарів та послуг. Це, у свою чергу, підкреслює важливість ефективного регулювання логістичної інфраструктури та забезпечення безпеки перевезень. В умовах, коли інші сектори економіки можуть переживати зниження активності, логістика виявляється ключовим елементом для стабільності бізнесу, що демонструє важливість відповідних державних заходів для підтримки та розвитку цієї сфери в умовах кризи.

Список використаних джерел

1. Белашов Є. В. Модернізація залізничної інфраструктури як чинник підтримки національної економіки в умовах війни на виснаження. *Національний інститут стратегічних досліджень*. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/modernizatsiya-zaliznychnoyi-infrastruktury-yak-chynnyk-pidtrymky> (дата звернення 6 жовтня 2024 р.)
2. Державна служба статистики України. *Ukrstat.gov.ua*. 2020. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tr.htm (дата звернення 6 жовтня 2024 р.)
3. Дерманська, Л. (2022). Оцінка фіскальної ефективності митної політики України. *Економіка та суспільство*, 2022. № 38. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-38-25>
4. Малюта Л., Рудан В., Балусhevський К. Проблеми та перспективи розвитку транспортної логістики України в умовах воєнного стану. *Економічний аналіз*. 2023. Том 33. № 3. С. 153-164. DOI: <https://doi.org/10.35774/econa2023.03.153>
5. Мокряков А. Основні виклики логістичного ринку України 2023 року. *Logist.FM*. 2024. URL: <https://logist.fm/publications/osnovni-vikliki-logistichnogo-rinku-ukrayini-2023-roku> (дата звернення 6 жовтня 2024 р.)



6. Олійник Д. О. Запобігання корупційним злочинам, що вчиняються при здійсненні митних процедур : монографія. Харків : Право, 2018. 200 с.
7. Оцінка функціонування мережі пунктів пропуску через державний кордон у Закарпатській області : науково-аналітична доповідь / наук. ред. Притула Х.М. Львів, ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долишнього НАН України». 2019. 195 с.
8. Павлова Г. Є, Бабій І. В., Воловик Д. В. Становлення логістики на рівні міжнародних економічних відносин. *Innovation and Sustainability*. 2022. № 2. С. 139-146.
9. Павлова О. М. Розвиток людського капіталу за умов євроінтеграційних змін та економічних викликів. *Міжнародний науковий журнал "Інтернаука"*. Серія: "Економічні науки". 2024. №6. <https://doi.org/10.25313/2520-2294-2024-6-9998>
10. Павлова О., Павлов К., Бортнік А., Волошин А., Мельник О. Методичні підходи до оцінки проєктів у підприємстві, логістиці та торгівлі. *Успіхи досягнення у науці. Серія «Соціальні та поведінкові науки»*. № 4(4) (2024). С. 803-817. [https://doi.org/10.52058/3041-1254-2024-4\(4\)-803-817](https://doi.org/10.52058/3041-1254-2024-4(4)-803-817).
11. Павлова О.М., Новосад О.В., Мурзіна А.В., Опашнюк Ю.В., Ширшиков Н.О., Мельник О. О. Розвиток підприємництва у сфері ІТ-бізнесу за умов змін та комунікацій. *Актуальні проблеми інноваційної економіки та права*. 2024. № 2. С. 124-130. <https://doi.org/10.36887/2524-0455-2024-2-23>
12. Павлова О.М., Павлов К.В. Логістична взаємодія між суб'єктами газотранспортної галузі: механізм реалізації та перспективи. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука»*. Серія «Економічні науки». №3(35). Т.2. 2020. С.46-51. <https://doi.org/10.25313/2520-2294-2020-3-5737>.
13. Самойленко Б. В., Павлова О. М., Пінчук А. П. Концептуалізація механізму регулювання ринку логістичних послуг. *Міжнародний науковий журнал "Інтернаука"*. Серія: "Економічні науки". 2024. №6. <https://doi.org/10.25313/2520-2294-2024-6-9996>.



14. Торгівля 2022 року за видами транспортних перевезень. Запорізька торгово-промислова палата. 2023. URL: <https://www.cci.zp.ua/torgivlya-2022-roku-za-vydamy-transportnyh-perevezen/> (дата звернення 6 жовтня 2024 р.)

15. Харсун Л. Г. Логістичне обслуговування товаропотоків між Україною та країнами ЄС. *Економіка України*. 2016. № 4. С. 112-121.