

УДК 338.439.02:631.57

## МІСЦЕ УКРАЇНИ В СИСТЕМІ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ЛОГІСТИКИ

*Калініченко Л.Л., д.е.н., професор (ХНУ ім. Каразіна В.Н.),  
Кондратюк М.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ),  
Багмут Л.С., к.е.н., доцент (ХНУБА)*

*Українська економіка повністю залежить від міжнародної торгівлі та міжнародних перевезень. В розвитку українського бізнесу останні десятиріччя чітко фіксується європеїзація логістичної системи та приєднання її до континентальних макрологістичних систем. Вихід українського бізнесу на європейські ринки збуту готової продукції, напівфабрикатів, виробництва та фінансування обумовив повне включення економіки у виробничі та збутові ланцюги європейських транснаціональних компаній. Конкурентоспроможність української економіки залежить від чіткого виконання функцій стабільної частини європейських логістичних коридорів, що пов'язують ринки ЄС з ринками Китаю. Останнім десятиліттям українська економіка займає місце значного постачальника харчової продукції та програмного забезпечення, що зменшує вагу традиційних логістичних систем.*

*Ключові слова: транзитний коридор, європейська логістична система, логістична конкурентоспроможність, газотранспортна система*

## A PLACE OF UKRAINE IS IN SYSTEM OF EUROPEAN LOGISTIC

*Kalinichenko L. L., Doctor of Economics, Professor (V. N. Karazin  
Kharkiv National University),  
Kondratyuk M.V. Candidate of Economic Sciences, associate professor (USURT),  
Bagmut L.S., Candidate of Economic Sciences, associate professor, (Kharkiv  
National University of Civil Engineering and Architecture)*

*The Ukrainian economy is completely dependent on international trade and international transportation. In the development of Ukrainian business in recent decades, the Europeanization of the logistics system and its joining to the continental macro-logistics systems is clearly recorded. The entry of Ukrainian business into the European markets for the sale of finished products, semi-finished products, production and financing caused the full inclusion of the economy in the production and sales chains of European multinational companies.*

*The place of Ukrainian business in the logistics systems of the European Union is determined by two factors: geographical location and export specialization. Ukraine's natural location on the road between Asia and Europe provides an opportunity to include it in an effective system of international transport corridors. It is obvious that in order to fully use the advantages of Ukraine's geographical location, it is necessary to include the railway and automobile complex.*

*Joining the Baltic-Black Sea and China-European ITCs is an urgent need to increase the competitiveness of the Ukrainian economy. The competitiveness of Ukraine depends on the clear performance of the functions of a stable part of the European logistics corridors connecting the EU markets with the markets of the Asian continent.*

*One of the key links in the development of the domestic economy is the improvement of the transport system of Ukraine and the realization of its transit potential. Foreign trade activity forces business to form and develop MTK on the territory of Ukraine. Ukrainian railway facilities are gradually becoming an important element of the international and European transport infrastructure*

*The connection of rail and road routes to international connections provides favorable conditions for integration into the markets of the EU on the one hand and the Asian continent on the other. Ukrainian business should be almost completely and irreversibly connected to European logistics systems.*

*Such a strategy for the development of national logistics provides more favorable conditions for the integration of Ukraine into the world economic system.*

**Keywords:** *transit corridor, European logistics system, logistics competitiveness, gas transport system*

**Постановка проблеми.** Одним з важливих феноменів останніх десятиліть є глобалізація бізнесу. Вона торкнулася усіх сторін нашого життя, вплинула не лише на бізнес, але і на культурні, соціальні, політичні аспекти в кожній країні світу. Національна логістика не могла залишитися в стороні від цього процесу. Міжнародний розподіл праці і кооперація привели до створення великої кількості транснаціональних компаній і фінансово-промислових груп, що використовують у бізнесі міжнародні логістичні ланцюги. Фрагментація виробництва в межах цих структур надзвичайно висока: середня міжнародна компанія закупає проміжних товарів на суму більш ніж три мільярди доларів на рік у кількох тисяч малих та середніх виробників, які розташовані в багатьох країнах світу [1].

Розвиток і відновлення економіки України, що невідмінно відбудеться після перемоги над рашистською навалою, вимагає пошуку нових можливостей сталого зростання. Однією з таких можливостей є «вбудування» національного бізнесу в логістичні системи Європи на макроекономічному рівні. До 80% світової торгівлі проходить через виробничі ланцюги великого бізнесу [2]. Українська економіка є ресурсодефіцитною, а міжнародні логістичні системи є потужним засобом економії національних ресурсів. Активне впровадження міжнародної логістики є

одним із стратегічних шляхів підвищення конкурентоспроможності народного господарства. Цей процес потребує зламу традиційних національних торговельних, фінансових, митних, транспортних та інших бар'єрів на шляху пересування товарної маси та капіталу. Треба відмітити, що до цього часу участь українського бізнесу в світових логістичних системах обмежується участю в транспортних коридорах, що об'єднують російських постачальників сировини з європейськими споживачами. Хоча і це є досить значною позицією, адже транспортні витрати займають до 15% витрат на виконання міжнародних замовлень [3]. Головним активом залишається потужна газотранспортна мережа континентальних трубопроводів, вартість якої залишається під питанням через будівництво балтійських та чорноморських газогонів.

Конкурентоспроможність економіки України в значній мірі залежить від того, чи вдасться стати надійною ланкою в нових логістичних системах, що поєднують Китай з Європейським союзом та країни Балтійського регіону – з країнами Чорноморського регіону.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Тенденції розвитку глобальної логістики визначаються у працях Васильців Н.М. [4], Глушенка Т.М. [13]. Можливості інтеграції української промисловості до глобальних ланцюгів

поставок України з вимогами ЄС викладено у працях Кушніренко О.М. [7], Зарудної О.С. [7], Яцюта О. [11], Резнікова Н.В. [1], Івашенко О.А. [1], Леонова С.В. [2], Шевченко І.В. [5], Негоди А.В. [6]. та інших науковців.

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Однак залишається ще чимала кількість актуальних питань методичного та теоретичного характеру, які потребують істотного дослідження. Серед них найважливішими є визначення стратегічних шляхів розвитку національної логістики і забезпечення умов впровадження міжнародної логістики та інтеграції України у світову економічну систему.

**Метою статті** є аналіз тенденцій глобалізації українського бізнесу до європейських макрологістичних систем та визначення шляхів розвитку національної логістики в умовах інтеграції України у світову економічну систему.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Розвиток української економіки, постановка стратегічних завдань і ефективність їх рішення безпосередньо залежать від тенденцій світового ринку. Глобалізація світової економіки розвивається неупинно, безмежно і охоплює майже всі сторони життя кожної країни. А це приводить до постійного зростання виробничих витрат при жорсткій конкуренції між виробниками. Тенденції глобалізації українського бізнесу простежуються у приєднанні його до європейських макрологістичних систем. Українські виробники підключаються до глобальних ринків збуту готової продукції, виробництва, постачання матеріальними ресурсами, робочої сили, капіталу. Це дає можливість скоротити запаси не менш як на 50%, зменшити терміни доставки товару до 45%, а тривалість замовлення скорочується до 70% [3]. Таке явище характерне для великих транснаціональних корпорацій (ТНК) і фінансово-промислових груп (ФПГ),

відносно яких український бізнес виступає в ролі молодшого партнера. Разом вони поступово створюють і розвивають європейські міждержавні транспортно-логістичні, телекомунікаційні, дистрибутивні та макрологістичні системи. Це не простий процес, тому що існують досить значні бар'єри на шляху розвитку міжнародних логістичних систем. За оцінками експертів, 41% - це митні бар'єри, 32% - законодавчі і 27% - інформаційні бар'єри [4]. Існує декілька факторів, які спонукають навіть невеликі українські компанії будь-що проходити всі перешкоди до виходу на світовий логістичний ринок.

По-перше, це прагнення до зростання і виживання в конкурентній боротьбі як найважливіший стимул для розвитку міжнародних стосунків. По-друге, вихід на європейські ринки дає поштовх до розвитку технологій і виробничих потужностей, що полегшує їм підвищення конкурентноспроможності господарської діяльності. В останні десятиліття власники українських фінансово-промислових груп усвідомили необхідність дослідження можливостей, які надають зв'язки з європейським та глобальним ринком. У процесі організації експорту сировини та готової продукції українського походження і ефективного проникнення на закордонні ринки стала очевидною потреба організації європейських логістичних систем і мереж. Адже питома вага логістичних витрат перевищують наприклад, німецькі, в 2,3 рази, а японські – в 2,8 рази. Має місце гострий дефіцит складських приміщень, при тому що серед наявних тільки 10% являють собою сучасні складські комплекси. Фахівці ставлять українську логістику на 66 місце в рейтингу країн, тоді як Польща займає в ньому 30 місце. Українська логістика, незважаючи на те, що вона почала розвиватися на початку ХХІ століття, на фоні інших пострадянських країн виглядає досить репрезентативно [5,6].

Український бізнес раптово потрапив з лав державного патерналізму до ринкової економіки з наявністю вкрай жорсткого конкурентного середовища. 30 років тому українська економіка була досить закритою і не конкурентною. Зараз же експортна квота коливається біля 30% ВВП, а імпортна – біля 40% [7]. Для такої невеликої економіки це зовсім недостатньо, але все ж таки більше, чим нічого. Конкуренція підштовхнула підприємства, що функціонують в ній, до необхідності управляти не лише власним бізнесом, але і всім ланцюгом постачань. Стратегія звичайного виживання примушує брати участь в управлінні мережею виробництв, що розташованих на всіх ланках виробничо-збутового ланцюгу. Ланки, що розташовані вище по ланцюгу, забезпечують логістичну систему підприємства матеріальними потоками - сировина, матеріали, комплектуючі та ін. Ланки, що розташовані нижче по ланцюгу відповідають за доставку товару до споживача, а також післязбутове обслуговування.

Місце, яке займає країна в системі міжнародної логістики цілком залежить від її стану у міжнародному розподілу праці. Україна – країна з великою територією, значним населенням і незначним валовим внутрішнім продуктом. Якщо по населенню вона більша за Польщу, за територією – більша за Францію, то за ВВП вона вдвічі менша ніж Румунія. Низький платоспроможний попит населення помножується на компрадорський характер бізнесу, не зацікавленого в довгострокових інвестиціях. Це системні фактори, що суттєво гальмують розвиток економіки і створюють труднощі у приєднанні українського бізнесу до європейських логістичних систем.

Спеціалізація українського народного господарства за 30 років незалежності значно змінилася. Наприкінці 1980-х років Україна займала

позицію середньої ланки індустріального виробництва. Її спеціалізацією були виробниці машинобудування, призначені для використання по всій території СРСР: станки, обладнання, важкі автомобілі, електротехнічні вироби, продукція основної хімії, і безліч комплектуючих та вузлів для збирання готової продукції. Чільне місце посідав воєнно-промисловий комплекс: виробництво танків, ракет, гелікоптерів та бойових кораблів всіх класів. Дикунська приватизація, що прокотилася по всім територіям колишньої радянської імперії призвела до деградації промислового комплексу і змінила статус України з індустріального на аграрно-індустріальний.

Підключення українських виробників до європейського ринку виявило повну неконкурентноспроможність майже всіх підприємств, що спеціалізуються на складних виробках: європейський ринок потребує сировину та напівфабрикати. В перші 20 років незалежності Україна зайняла місце постачальника металопрокату, залізних, марганцевих та титанових руд, продукції важкої хімії, зерна та олії. З початком війни на Донбасі ситуація значно погіршилася: за даними Держкомстату в 2014-2020 роках частка металевих та хімічних виробів скоротилася в півтора рази, а частка сільськогосподарської сировини збільшилась вдвічі. В структурі доданої вартості чільне місце (22%) посіла торгівля, а в структурі доданої вартості виробничого комплексу 29% прийшлося на харчову промисловість і 21% - на металургію [8]. Таким чином, станом на 2021 рік українська економіка зайняла місце постачальника зернових культур та олії з невеликою часткою виробів важкої промисловості. В структурі експорту промислової продукції постійно скорочується доля проміжних та готових товарів [7].

Спеціалізація української економіки на експорті сировини та продукції

первинного переділу співпадає з потребами європейських компаній. Протягом XXI століття товарні потоки поступово наповнювали логістичні ланцюги Європейського союзу. Розвивалась торгівля з Євросоюзом: пікових значень експорт з України досяг у 2011-2014 роках, коливаючись біля 17-18 мільярдів доларів. Але, європейський бізнес розвивав поставки головним чином металопрокату, руди чорних металів та продукції важкої хімії – кислоти, луги, полімерні смоли тощо. Таким чином, в європейських логістичних ланцюгах доданої вартості український бізнес займав місце постачальника напівфабрикатів, а в середньоазіатських – постачальника майже всієї номенклатури проміжної продукції машинобудування – комплектуючі, агрегати, блоки, що потрапляли до збиральних конвеєрів російських підприємств.

З початком гібридної війни 2014 року товаропотоки до Європи досягають пікових значень у 26 мільярдів доларів. Товарний експорт за Захід перевищив 50% загального, а на Схід скоротився до 15% [9]. Український бізнес майже повністю та безповоротно був приєднаний до європейських логістичних систем. При чому географічне розташування України разом із специфікою її економіки наклали свій відбиток на розподіл товаропотоків між окремими країнами. Польща – найзначніші сусіди України і крім того доповнюють її економіку: Польща є індустріальною країною і потребує промислової продукції середньої ланки. В 2019 році Польща імпортувала з України товарів понад 3,2 мільярди доларів. Туреччина – величезна нова індустріальна країна, яка імпортує майже всю номенклатуру промислової і сільськогосподарської продукції на суму 2,6 мільярди, що робить її вельми перспективним торговельним партнером. П'яте – шосте місці в українському експорті займають Італія та Німеччина, які імпортують близько 2,4 мільярди доларів

кожна[9]. В логістичних ланцюгах з цими та іншими постіндустріальними країнами Україна займає найнижчу позицію постачальника аграрної сировини, металобрухту, важкої хімії тощо.

Перше місце з 7% в 2019 році в українському експорті займає Китай. Транспортно-логістичні коридори, створені китайським бізнесом та державою, охопили весь світ, і хоча від Києва до Шанхаю більше ніж 10 тисяч кілометрів, ефективність їх дозволяє здійснювати будь-які товаропотоки. Слід зазначити, що Китай, як індустріальна держава, здатна поглинути майже необмежені обсяги поставок будь-яких товарів. Але рівень розвитку української економіки не досягає китайських потреб, і тому експорт в Китай носить головним чином аграрний характер.

Структура зовнішньої торгівлі України показує: в експорті абсолютно переважають великотонажні вантажі залізничного та корабельного транспортування. В 2018 році було вивезено більше ніж 40 мільйонів тон зернових культур – головним чином пшениці та кукурудзи. На другому місці опинились залізничні концентрати – близько 37 мільйонів тон. Металопрокат, сталь, чавун, феросплави та труби становили більш ніж 12 мільйонів тон. Нарешті олія та насіння олійних культур експортовано близько 6 мільйонів тон [9]. Під такі масштабні перевезення в Україні було створено досить розвинену систему транспортної логістики, яка цілком включена до транспортно-логістичних систем Європи та Китаю. В Україні використовуються 22 тисячі кілометрів залізничних колій, 170 тисяч кілометрів автомобільних доріг, 30 аеропортів, 42 тисячі кілометрів нафтопроводів. Щодо українська транспортна система перевозить 2,2 мільйони тон вантажів [10,11].

У довоєнні часи, до 24 лютого, найбільш досконалою ланкою української транспортної логістики була портова

інфраструктура. Україна має 13 морських портів, з яких 4, що входять у Одеський експортний кластер, перероблюють більше 80% всього об'єму товаропотоку. В цілому останніми роками перевалка вантажів портами становить 150-130 мільйонів тон щорічно, з яких понад 100 мільйонів тон – експортні відправлення [12].

Протягом останнього десятиліття інтенсивно формуються міжнародні транспортні коридори (МТК), що забезпечують логістичну інфраструктуру міжнародної торгівлі в азіатсько-європейському просторі. Очевидно, що для повного використання переваг географічного положення України необхідно включення до них залізничного та автомобільного комплексу. Зростаючі обсяги зовнішньоторговельної діяльності примушують бізнес до формування і розвитку МТК на території України. Поступово українські залізничні потужності стають важливим елементом міжнародної та європейської транспортної інфраструктури. Слід відзначити, що міжнародний ринок логістичних послуг оцінюється більше ніж 1 трильйон доларів на рік і продовжує зростання. В Європейському Союзі одна Німеччина має щорічний дефіцит логістичних послуг в 25-26 мільярдів доларів, що відкриває для нових гравців ринку широкі можливості [14].

В стадії формування знаходяться 2 міжнародних транспортних коридори: Балтійсько-чорноморський та Великий шовковий шлях. Перший з них – це сучасна інкарнація стародавнього «шляху з варяг у греки». Ідея зв'язати ринки країн Балтії з країнами Чорного моря існує вже більше тисячі років. Це маршрути від Риги до Херсону, від Клайпеди до Одеси і від Гданська до Одеси [3]. Для створення таких маршрутів потрібна політична воля керівництва кількох країн і суттєвий інтерес транснаціональних компаній. З технічної сторони потрібні значні інвестиції в розбудову залізничної та

автомобільної інфраструктури, повна модернізація портів Одеського краєкраю.

Великий шовковий шлях, який поєднує Шахай і Лондон, вже існує у випробувальному режимі і проходить через Китай, Казахстан, Азербайджан, Грузію і виходить на Чорне море. Тобто приєднання його до української транспортно-логістичної системи – це питання знов-таки істотної модернізації портів і реформа митної системи і умов транзиту до Європи.

В цих умовах однією з ключових ланок розвитку вітчизняної економіки стає вдосконалення транспортної системи України та реалізація її транзитного потенціалу. Формування міжнародних транспортних коридорів на території України виходить далеко за рамки національного транспортного комплексу. Щільне приєднання залізничних та автомобільних маршрутів до міжнародних сполучень забезпечує сприятливі умови інтеграції на ринки ЄС з одного боку і Китаю – з іншого [14]. Така стратегія розвитку національної логістики забезпечує більш вигідні умови інтеграції України у світову економічну систему.

**Висновки.** Місце українського бізнесу в логістичних системах Європейського союзу визначається двома факторами: географічним становищем та експортною спеціалізацією. Статус української економіки у міжнародному розподілі праці низький: вона експортує товари з мінімальною доданою вартістю. Але займаючи третє в світі місце як постачальник сільськогосподарської сировини, вона стане важливою ланкою в логістичних ланцюгах торговців продовольчими товарами. Природне місце України на шляху між Азією та Європою надає можливість включити її до ефективної системи міжнародних транспортних коридорів. Приєднання до Балтійсько-Чорноморського та Китайсько-Європейського МТК є нагальною потребою підвищення

конкурентноспроможності української економіки.

#### ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Резнікова Н.В., Иващенко О.А. Перспективи участі України в глобальних ланцюгах створення вартості як засіб підвищення конкурентноспроможності в умовах транснаціоналізації виробничих відносин. // Інвестиції: практика та досвід. 2015. №16. С.22-26.

2. Леонова С.В. та інші. Особливості гармонізації стандартів ланцюгів поставок України з вимогами ЄС. // Східна Європа: економіка, бізнес та управління. 2018. Випуск 4 (15). С.213-220.

3. Олійник Я.Б., Смирнов І.Г. Міжнародна логістика. Навчальний посібник. К.: Обрії, 2011. 540 с.

4. Васильців Н.М. Передумови та тенденції розвитку глобальної логістики. // Вісник НУ «Лівіська політехніка» 2010. №669. С.267-275.

5. Шевченко І.В. Світовий досвід ефективного здійснення логістичних процесів на підприємствах. // Глобальні та національні проблеми економіки. 2017. Випуск 16. С.520-524.

6. Негода А.В. Рынок логистики в Украине: тенденции и перспективы развития. // Актуальні проблеми міжнародних економічних відносин. 2013. Випуск 116 (частина II). С.44-53.

7. Кушніренко О.М., Зарудна О.С. Можливості інтеграції української промисловості до глобальних ланцюгів доданої вартості. // Економічний вісник університету. 2018. Випуск №39. С.65-74.

8. Бортнікова Л.П. Можливості глобальних ланцюгів створення вартості для малого і середнього бізнесу. // Економічний аналіз. Тернопіль, 2018. Том 28, №4 С.173-178.

9. Державна служба статистики України. [Електронний ресурс]. Режим доступу: [//www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua).

10. Охота В. Підвищення ефективності управління міжнародними

перевезеннями. // Галицький економічний вісник. ТНТУ, 2014. Т.44, №1 С.35-41.

11. Яцюта О. Транспортно-логістична система України в умовах європейської інтеграції. // Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. 2016. №3. С.89-99.

12. Стратегія сталої логістики та План дій для України. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.mtu.gov.ua>. 2017.

13. Глушенко Т.М. Аналіз розвитку логістичних послуг на сучасному світовому ринку. // Науковий вісник Херсонського державного університету. 2014. Випуск 6, частина 1. С.169-171.

14. Кіщак І.Т., Шевчук С.П. Транспортні коридори в системі транскордонного співробітництва України. // Актуальні проблеми міжнародних відносин. 2014. Випуск 119. (частина II) С.23-30.

#### REFERENCES

1. Reznikova N.V., Ivashhenko O.A. Perspektvyvy uchasti Ukrajinyy v ghhlobalnykh lancjughakh stvorennja vartosti jak zasib pidvyshhennja konkurentnospromozhnosti v umovakh transnacionalizaciji vyrobnychikh vidnosyn. // Investyciji: praktyka ta dosvid. 2015. #16. S.22-26.

2. Leonova S.V. ta inshi. Osoblyvosti gharmonizaciji standartiv lancjughiv postavok Ukrajinyy z vymoghamy JeS. // Skhidna Jevropa: ekonomika, biznes ta upravlinnja. 2018. Vypusk 4 (15). S.213-220.

3. Olijnyk Ja.B., Smyrnov I.Gh. Mizhnarodna loghistryka. Navchalnyj posibnyk. K.: Obriji, 2011. 540 s.

4. Vasyljcv N.M. Peredumovy ta tendenciji rozvytku ghhlobalnoji loghistryky. // Visnyk NU «Livisjka politekhnika» 2010. #669. S.267-275.

5. Shevchenko I.V. Svitovyy dosvid efektyvnogho zdijsnennja loghistrychnykh procesiv na pidpryjemstvakh. // Ghhlobalni ta nacionalni problemy ekonomiky. 2017. Vypusk 16. S.520-524.

6. Neghoda A.V. Рынок loghystyky v Ukrayne: tendencyu y perspektvy razvytyja. // Aktualjni problemy mizhnarodnykh ekonomichnykh vidnosyn. 2013. Vypusk 116 (chastyna II). S.44-53.
7. Kushnirenko O.M., Zarudna O.S. Mozhlyvosti interghraciji ukrajinskoji promyslovosti do ghlobilnykh lancjughiv dodanoji vartosti. // Ekonomichnyj visnyk universytetu. 2018. Vypusk #39. S.65-74.
8. Bortnikova L.P. Mozhlyvosti ghllobalnykh lancjughiv stvorennya vartosti dlja malogho i serednjogho biznesu. // Ekonomichnyj analiz. Ternopilj, 2018. Tom 28, #4 S.173-178.
9. Derzhavna sluzhba statystryky Ukrainy. [Elektronij resurs]. Rezhym dostupu: [//www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua).
10. Okhota V. Pidvyshhennja efektyvnosti upravlinnja mizhnarodnyj perevezennjamy. // Ghalycjkyj ekonomichnyj visnyk. TNTU, 2014. T.44, #1 S.35-41.
11. Jacyuta O. Transportno-loghistrychna systema Ukrainy v umovakh jevropejskijji integraciji. // Zovnishnja torghivlja: ekonomika, finansy, pravo. 2016. #3. S.89-99.
12. Strateghija staloji loghistryky ta Plan dij dlja Ukrainy. [Elektronij resurs]. Rezhym dostupu: <https://www.mtu.gov.ua>. 2017.
13. Ghlushenko T.M. Analiz rozvytku loghistrychnykh poslugh na suchasnomu svitovomu rynku. // Naukovyj visnyk Khersonskogho derzhavnogho universytetu. 2014. Vypusk 6, chastyna 1. S.169-171.
14. Kishhak I.T., Shevchuk S.P. Transportni korydory v systemi transkordonnogho spivrobotnyctva Ukrainy. // Aktualjni problemy mizhnarodnykh vidnosyn. 2014. Vypusk 119. (chastyna II) S.23-30.

УДК 338.45

## ВПЛИВ ІНДУСТРІЇ 4.0 НА РІВЕНЬ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ КРАЇН СВІТУ

*Косич М.В., к.е.н., доцент,  
Александрова О.Ю., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

*Для України нагальною необхідністю є посилення процесів пошуку чинників підвищення національної конкурентоспроможності. Сьогодні у світі ми спостерігаємо процеси переходу до четвертої промислової революції, яка пропонує не тільки поєднання інформаційно-комунікаційних технологій з промисловим виробництвом, а використання кіберфізичних систем, штучного інтелекту, 3D-друк і т.д*

*Найбільшою перепорою у впровадженні досягнень Індустрії 4.0 в Україні є недостатнє фінансування наукових досліджень та розробок, скорочення кількості дослідницьких організацій та самих дослідників. В Україні на розвиток Індустрії 4.0 має вплив державна політика у галузі інновацій й науково-технологічного розвитку, поточний рівень розвитку освіти, науки та технологій.*

*Ключові слова: конкурентоспроможність, індустрія 4.0, індекс глобальної конкурентоспроможності, індекс інновацій.*