

конфлікт, а з 2022 року — через повномасштабну війну, динаміка інвестування зазнала значного падіння. У 2023 році спостерігалось часткове відновлення: обсяг ПІІ сягнув 4,2 млрд дол. США, що в 7,6 рази більше, ніж у 2022 році, однак усе ще на 42% менше, ніж у 2021 році [5].

Інвестування у воєнних умовах здебільшого відбувається за рахунок реінвестицій компаній, які вже мали активи в Україні. Серед них — Nestlé, Carlsberg, Unilever, ArcelorMittal, Bayer, Phillip Morris, Cersanit, які вклали кошти в релокацію виробництва, ремонт, соціальні проекти [5]. При цьому понад 67% інвестицій припадають на статутний капітал підприємств, а 33% — на боргові інструменти. Основними країнами-інвесторами залишаються Кіпр, Нідерланди, Німеччина та Велика Британія — значна частина інвестицій надходить з офшорних юрисдикцій [5]. За галузевою структурою, іноземні інвестори найбільше зацікавлені у промисловості (понад 30%), сільському господарстві (12,6%) та транспортно-логістичному секторі (12,1%) [5].

Проведений SWOT-аналіз свідчить, що сильними сторонами України що сприяє інвестиційним умовам, є стратегічне розташування, потенціал ринку, кваліфікована робоча сила та наявність індустріальних зон. Слабкими сторонами є воєнний ризик, бюрократія та обмежений доступ до фінансування. Основні можливості пов'язані з повоєнною відбудовою, цифровізацією економіки, міжнародною допомогою та інфраструктурними проектами. Загрози включають подальший відтік інвесторів, ризик дефолту, зміни у зовнішньоекономічному середовищі [5].

За оцінками Світового банку, на повоєнне відновлення України до 2034 року знадобиться понад 486 млрд доларів США, що багаторазово перевищує обсяг внутрішніх фінансових ресурсів [5]. У цьому випадку залучення іноземного капіталу постає не лише як економічна потреба, а як основа стійкого відновлення держави після вторгнення і фінансового виснаження.

Іноземні інвестиції постають одним з найважливіших чинників для забезпечення економічного зростання України, особливо в контексті повоєнного відновлення та інтеграції у світову економіку. Вони є не лише джерелом фінансових ресурсів, але й чинником технологічного оновлення, зміцнення інституцій та підвищення конкурентоспроможності. Хоча нинішня інвестиційна активність зосереджена переважно в межах реінвестування вже присутніх компаній, позитивна динаміка останнього року свідчить про потенціал до відновлення довіри міжнародного бізнесу. Формування прозорого, стабільного та сприятливого інвестиційного клімату має стати одним із пріоритетів державної політики, адже саме залучення якісного іноземного капіталу здатне стати основою для стійкого економічного відновлення України у середньо- та довгостроковій перспективі.

Список використаних джерел:

1. Савченко М. В., Степанюк В. Л. Залучення іноземних інвестицій в економіку України: тенденції, проблеми та перспективи повоєнного відновлення // Актуальні проблеми економіки. 2024.
2. Значення іноземних інвестицій для економіки України [Електронний ресурс] // Матеріали конференції NEASMO.
3. Роль прямих зарубіжних інвестицій в економіці України [Електронний ресурс]
4. Міжнародна економіка: навч. посіб. / За ред. Ю. Г. Козака, О. І. Кріля. – К.: Розд. 8.5. Стан та проблеми іноземного інвестування в Україні
5. Іноземні інвестори вже повертаються? Як Україна отримала \$4,2 млрд у 2023 році [Електронний ресурс]

Таран А.О.,
студент ОПП «Маркетинг», 3 курс,
Національний університет «Києво-Могилянська академія»

**ГЛОБАЛЬНА ПЕРЕБУДОВА ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАВАННЯ: ЯК СВІТ АДАПТУЄТЬСЯ ДО
НОВОЇ ГЕОЕКОНОМІЧНОЇ РЕАЛЬНОСТІ**

Світова економіка вступила у фазу багатовимірної невизначеності. Пандемія COVID-19, повномасштабне вторгнення Росії в Україну, зростання геополітичної напруги між Китаєм і США, нестабільність енергетичних ринків та посилення торговельного протекціонізму — всі ці фактори поставили під сумнів ефективність класичної моделі глобалізації, зокрема, в частині організації ланцюгів постачання.

Те, що донедавна було основою глобального поділу праці — виробництво "там, де дешевше", — почало заміщуватись підходами, орієнтованими на безпеку, стійкість і геоекономічну лояльність. Усе це свідчить про початок системної трансформації глобальних ланцюгів постачання.

Глобальні виклики як каталізатор перебудови логістики. В останні кілька років відбулася низка подій, які серйозно підірвали функціонування міжнародних ланцюгів постачання. Вперше після 1990-х світ стикнувся із системною нестачею сировини, затримками в доставці, рекордним зростанням транспортних витрат. Геополітичні ризики, як-от збройні конфлікти, а також санкційна політика спричинили перегляд ролі глобальних хабів та надійності міжнародної співпраці [1].

Глобальні компанії почали зміщувати акценти з ефективності на стійкість. Якщо раніше оптимізація логістики означала здешевлення, то тепер — це про диверсифікацію, автономію, управління ризиками. Виробництво переноситься ближче до ринків збуту, або в країни-союзники, навіть якщо це економічно менш вигідно. Таким чином формується нова парадигма глобалізації — фрагментована, політично забарвлена і менш передбачувана [2].

Стратегічна відповідь компаній на геоекономічну невизначеність. На зміну централізованим логістичним системам приходять мультицентричний підхід. Компанії дедалі частіше інвестують у дублюючі виробничі потужності в різних регіонах. Приклад Apple показовий: до 2020 року понад 90% смартфонів iPhone вироблялись у Китаї, сьогодні компанія переорієнтовує частину виробництва в Індію та В'єтнам. Подібні тренди простежуються в автомобільній промисловості (Tesla, Volkswagen), а також у фармацевтиці та харчовій індустрії[3].

Ці зміни призводять до подорожчання логістики, проте знижують залежність від окремих країн і геополітичних ризиків. Замість моделі Just in time, яка була панівною в глобальній економіці останні 30 років, бізнес переходить до Just in case — створення страхових запасів і паралельних маршрутів постачання.

Наведений нижче графік ілюструє, як середня вартість глобальних морських контейнерних перевезень зросла з початку пандемії. Дані від Statista (2023) показують, що у 2021 році середня ставка фрахту 40-футового контейнера сягнула понад \$10 000, тоді як у 2019 році вона складала лише \$1 400. Це наочно демонструє, як шоки — медичні, політичні, торгові — безпосередньо впливають на економіку навіть розвинених країн [2].

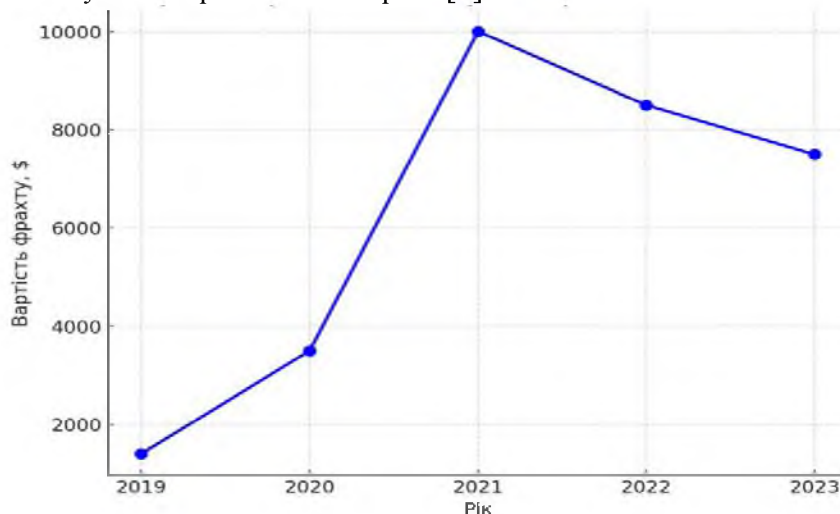


Рис. 1. Середня вартість контейнерних перевезень у 2019-2023 роках

Джерело: [2]

На тлі глобального переформатування логістичних маршрутів регіони отримують нове значення. ЄС запроваджує політику "відкритої стратегічної автономії", США — закон *CHIPS and Science Act* для стимулювання вітчизняного виробництва мікročіпів. На цьому фоні Україна може стати частиною нової інфраструктури постачань у Європі. Наприклад, розвиток прикордонних мультимодальних логістичних хабів (Львів, Ужгород) дозволяє інтегруватись у короткі ланцюги постачання, зокрема в агро- і машинобудівній галузі [4].

Список використаних джерел

1. McKinsey Global Institute (2023). *Risk, resilience, and rebalancing in global value chains*. <https://www.mckinsey.com/>
2. Statista (2023). *Global container freight rates 2019–2023*. <https://www.statista.com/>
3. Bloomberg (2023). *Apple Shifts Production Away from China*. <https://www.bloomberg.com/>
4. European Commission (2022). CEPS (2023). *Rebuilding Ukraine's Connectivity to the EU*. <https://www.ceps.eu/>

Токарєва П.А.,

студентка ОПП «Маркетинг», 3 курс,

Національний університет «Києво-Могилянська академія»

ЕКСПОРТ ТА ІМПОРТ ПАПЕРОВИХ КНИГ В УКРАЇНІ: ВИКЛИКИ ТА МОЖЛИВОСТІ

У сучасних умовах глобальних викликів, спричинених пандемією, війною та цифровою трансформацією, питання експорту та імпорту друкованої продукції набуває особливої актуальності. Український ринок книгопоширення переживає істотні трансформації, які відображаються як у внутрішньому споживанні, так і в участі національної продукції у світовому обігу. Аналіз зовнішньоторгівельної діяльності у сфері паперової книги дозволяє не лише виявити поточні тенденції, але й окреслити перспективи для розвитку галузі в умовах нестабільності.

Поняття експорту та імпорту в українській статистичній традиції тлумачаться як вивезення та ввезення товарів за межі митної території держави, відповідно, з метою реалізації або подальшого споживання.

У міжнародній практиці, зокрема згідно з визначеннями Євростату [4], експорт товарів і послуг складається з операцій з товарами та послугами (продаж, бартер та дарування) від резидентів нерезидентам. Імпорт товарів і послуг складається з операцій з товарами та послугами (купівля, бартер та дарування) від нерезидентів резидентам. Імпорт та експорт товарів відбувається тоді, коли право власності на товари переходить від резидентів до нерезидентів або навпаки, незалежно від відповідних фізичних переміщень товарів через кордони.

Для цілей цього дослідження облік експортно-імпортних операцій у сфері паперової книги здійснюватиметься на основі товарної позиції 49 "Друкована продукція" Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності (УКТЗЕД). Використання даного коду дозволяє охопити широкий спектр друкованих видань, включаючи книги, брошури, буклети та подібні матеріали, що є релевантним для аналізу ринку паперової книги в Україні.

Таким чином, аналіз експортно-імпортної діяльності у сфері паперової книги потребує врахування як національних особливостей статистики, так і загальноприйнятих міжнародних підходів, що забезпечить цілісне бачення проблеми та можливих шляхів її вирішення.

Дані Державної служби статистики [1] наведені у табл. 1 свідчать про системне скорочення як експорту, так і імпорту паперових книг та інших друкованих видань. Ця динаміка вказує не лише на економічні труднощі, а й на глибокі трансформації в культурній, інформаційній та технологічній сферах.