

## **Х. ТРУДОРЕСУРСНЕ Й ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПОСТВОЄННОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ**

УДК 339.7

**Беззубченко Ольга,**  
кандидат економічних наук, доцент,  
доцент кафедри економіки та міжнародних економічних відносин,  
Маріупольський державний університет  
o.bezzubchenko@mdu.in.ua  
<https://orcid.org/0000-0001-6791-3881>

### **ВПЛИВ ВІЙНИ В УКРАЇНІ НА ГЛОБАЛЬНІ ЛАНЦЮГИ ПОСТАВОК**

У сучасній економіці ланцюг постачання вважається дуже важливою складовою для досягнення найвищого прибутку виробників. Саме тому, потік товарів став найбільшою проблемою для компаній в контексті нестабільної ринкової економіки через пандемію Covid-19, яка спричинила безпрецедентний тиск на ланцюги постачань, а зараз, через війну між росією та Україною, оскільки ця війна супроводжується впровадженням санкцій між країнами світу і росією, які також деструктивно впливають на глобальні ланцюги постачань та на глобальні торгові моделі. Порушення в логістиці, дефіцит і стрімке зростання цін на енергоносії сприяли дефіциту постачань та зростанню транспортних витрат. На цьому тлі криза між росією та Україною створила додатковий тиск на і без того напружені глобальні ланцюги постачань.

Ставки на вантажні перевезення, особливо для морського та залізничного транспорту, вже дуже високі та можуть зрости ще більше через негативні наслідки конфлікту. Через недоступність моря в Україні, зупинки роботи морських портів в Одесі та Маріуполі, морські судна не можуть здійснювати перевезення через Керченську протоку. При цьому треба зауважити, що 70% українського експорту перевозилося саме морським транспортом. Через бойові дії зазнали аварії нафтові танкери, контейнеровози та вантажні судна з Японії, Туреччини, Молдови та Естонії. Товари, що транспортувалися, включали дизель, рідкоземельні елементи та зерно. Багато компаній у сфері постачання призупинили послуги з доставки в росію та Україну.

На ланцюги постачань впливають порушення у постачанні продовольства, оскільки росія та Україна разом складають понад чверть експорту пшениці, 19% експорту кукурудзи та 80% світового експорту соняшникової олії, причому лише на Україну припадає майже чверть експорту соняшникової олії. Ціни на продукти харчування, які зросли до найвищого рівня за понад 10 років через порушення в ланцюгах постачань під час пандемії, ймовірно, продовжуватимуть зростати ще вище. Україна та росія лідирують у виробництві багатьох металів, таких як нікель, мідь і залізо, а також роблять значний внесок в експорт і виробництво іншої важливої сировини, такої як титан, паладій і платина, які є важливими компонентами мікрочіпів та впливають на виробництво обробної та аерокосмічної промисловостей.

Крім того Україна була постачальником приблизно 50% газу неону та 40% газу криптону на світові ринки, це два незамінні продукти у виробництві електронних мікросхем. Через перебої з поставками ці продукти не потрапляють до виробників, що ускладнює їм ситуацію з дефіцитом компонентів, запізненням поставок та вищими цінами на сировину. Це означає, що компанії, які залежать від чіпів, наприклад автовиробники, також стикаються із затримками виробництва. Згідно з даними деяких компаній у Японії та Кореї, вони можуть

використовувати резерви, але необхідність швидкого пошуку постачальників за межами Східної Європи спричиняє дефіцит та підвищення цін не лише на неоновий газ, але й на інші промислові гази, такі як ксенон, повідомляє The Nikkei. Знайти постачальника неоновому газу, окрім України, наразі важко, оскільки газ має бути очищений до 99,99% чистоти, це складний процес, який можуть виконувати лише кілька компаній у світі, у тому числі українська компанія в Одесі. Зростаюча кількість перевізників припиняє роботу, за даними FreightWaves, на країну агресора припадає близько 62% загальної потужності міжнародних морських вантажів.

Міжнародна палата судноплавства (ICS) зазначила, що порушення в ланцюгах поставок можуть погіршитися через нестачу судноплавних екіпажів з росії та України, в результаті впливу військової ситуації. Згідно з даними ICS, українські та російські моряки складають 14,5 відсотків робочої сили світового судноплавства. Контейнерні перевезення наразі зупинилися, оскільки в цих портах застрягло багато вантажів. Кілька портів закрили через війну, що призвело до подорожчання океанських перевезень. Судна повинні були змінити маршрут, що спричинило затори та призвело до затримок у вантажних потоках, що також погіршило стан глобальних ланцюгів поставок. Крім того, санкції та обмеження призвели до переходу від залізничного транспорту до морського транспорту, створивши більший тиск та призвели до більшого дефіциту контейнерів. Ситуація з повітряним транспортом також стикається з багатьма подібними труднощами. Повітряний простір України закритий для цивільних польотів, авіакомпанії уникають польотів над повітряним простором росії, що спричиняє різке зростання тарифів на авіаперевезення, що значно зменшує кількість товарів, які переміщуються цим видом транспорту.

Пошук альтернативних джерел продовольства на відміну від сировини вимагає довгострокових інвестицій, перш ніж його можна буде постачати на світовий ринок. Хоча роль росії у світовій економіці не така, як роль Китаю, який є виробничою державою та відіграє важливу роль у глобальних ланцюжках поставок, виключення її із глобальних ланцюгів поставок завдає шкоди тим, хто від неї залежить, особливо Європі, яка імпортувала майже 40% природного газу та 25% нафти з росії. Залежно від того, як розгортатимуться події в Україні, найсуттєвіший вплив на світову торгівлю може бути довготривалим. Після більш ніж двох років деструктивного впливу пандемії, нові проблеми пов'язані з війною на Україні продовжують посилювати тиск на глобальні ланцюги поставок, викликаючи затримки в транспортуванні товарів і підвищення витрат на доставку. Наслідками такого тиску є зростання цін товари, що використовуються глобальними ланцюгами поставок. Вплив російсько-української напруженості на світову торгівлю є відчутним, оскільки порушення в ланцюзі поставок ставлять під загрозу потік товарів у всьому світі. Військовий конфлікт на території України та інші порушення, такі як пандемія COVID-19, змусили шукати компанії альтернативні стратегії до будови глобальних поставок, зокрема сьогодні зростає інтерес до ресхорингу – процесу розміщення постачальників поблизу місць складання та виробництва, що може зменшити дефіцит продукції. Кілька провідних організацій оголосили про плани налагодити постачання ближче до ринків, які вони обслуговують. Безумовно, вплив військової кризи в Україні на кожен світову галузь буде різним і залежатиме від тривалості стресу, але вже, безсумнівно, має значний вплив на глобальні торгові потоки та ланцюги поставок.

#### **Список літератури**

Russian and Ukrainian seafarers make up 14.5% of global shipping workforce, according to ICS. URL: <https://www.ics-shipping.org/press-release/russian-and-ukrainian-seafarers-make-up-14-5-of-global-shipping-workforce-according-to-ics/>

Global tech industry, supply chain disruptions continue amid recession fears. URL: <https://in.investing.com/news/global-tech-industry-supply-chain-disruptions-continue-amid-recession-fears-3529760>

The container logistics implications of war in Ukraine URL: <https://www.container-xchange.com/blog/the-container-logistics-implications-of-war-in-ukraine/>

Russia-ukraine war: global impact on logistics URL: <https://www.gep.com/blog/mind/russia-ukraine-war-logistics-impact>

**УДК 331.5 (477)**

**Воскобойник Дмитро,  
здобувач наукового ступеня доктора філософії,  
Маріупольський державний університет,  
d.voskoboinyk@mdu.in.ua,  
<https://orcid.org/0009-0002-7703-9360>**

## **ТРАНСФОРМАЦІЯ ЗАЙНЯТОСТІ ЯК ПЕРЕДУМОВА ПОСТВОЄННОГО ВІДНОВЛЕННЯ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ**

Формування дієвої стратегії післявоєнного відновлення економіки, яка забезпечуватиме поступовий вихід країни із кризи, є важливим завданням, яке сьогодні стоїть перед українською владою. Беззаперечно, важливим є врахування, в першу чергу, значних воєнних втрат, які складаються із матеріальних і людських, зокрема зруйнованої інфраструктури та виробничих потужностей, пошкодженого природного потенціалу, призупинених інвестиційних проєктів, зменшення чисельності населення та ємності національного ринку праці тощо. Критичними є показники еміграції населення України після 24 лютого 2023 року та ризики неповернення значної частини громадян, які виїхали за кордон в пошуках тимчасового притулку, а також характеристики структури людського капіталу, зайнятості та безробіття, зміни балансу робочої сили за регіонами. Також необхідно зважати на обмеженість джерел, що можуть бути використані для залучення фінансових ресурсів в контексті підтримки процесів відбудови економіки України, – як внутрішніх, так і зовнішніх.

В умовах реалізації прагнень щодо досягнення стабільності в економіці України та створення умов, що сприятимуть відновленню бізнес-активності, зростанню кількості господарюючих суб'єктів і рівня їх рентабельності, підвищенню рівня довіри до бізнесу та органів державного управління, а також загальному подоланню кризи, актуалізується важливість реалізації ряду реформ [Хмарська та ін, 2022]. В контексті поствоєнного етапу найбільшої значущості набувають зміни щодо регулювання ринку праці.

Мільйони працівників після війни будуть змушені змінити роботу (за оцінками Anastasia et al. 2022, це торкнеться щонайменше 10% робочої сили). Причини різні – від зміни місця проживання через зруйноване житло, психологічні та фізичні рубці війни до змін у структурі економіки України. (За опитуваннями, станом на вересень 2022 року 39% респондентів змінили місце проживання). Вже зараз спостерігається чітка регіональна невідповідність попиту та пропозиції на робочу силу (наприклад, у Запоріжжі мало вакансій і багато шукачів роботи порівняно зі Львовом). Ветерани потребуватимуть допомоги для реінтеграції в цивільне життя. Мільйони працівників, імовірно, повернуться в Україну, але їхні перспективи на ринку праці мають бути достатньо привабливими, щоб вони повернулися додому. Нестача робочої сили, ймовірно, буде гострою в перші повоєнні роки (довоєнний рівень економічної