

Список використаних джерел:

1. Постанова Кабінет Міністрів України «Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на 2021-2027 роки»/ офіційний сайт ВРУ - <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/695-2020-%D0%BF#Text> .
2. Портал оперативних даних/статистичні дані ООН/Ситуація з біженцями в Україні - <https://data.unhcr.org/en/situations/ukraine> .
3. Указ Президента України «Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року»/офіційний сайт ВРУ - <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/722/2019#Text> .
4. Указ Президента України «Про невідкладні заходи щодо забезпечення економічного зростання, стимулювання розвитку регіонів та запобігання корупції»/офіційний сайт ВРУ - <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/713/2019#Text>.

## **ЗБІЛЬШЕННЯ ЦІН НА АВТОМОБІЛЬНІ ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВНАСЛІДОК ПОВНОМАСШТАБНОГО ВТОРГНЕННЯ**

*СОБОЛЄВА Ганна Григорівна,*

*канд. екон. наук, доцент*

*ПОЛУМИСНА Анастасія Євгенівна,*

*здобувач першого (бакалаврського) рівня вищої освіти*

*Харківський національний університет*

*міського господарства імені О. М. Бекетова*

Події лютого 2022 року призвели до великих змін у житті кожного українця. Транспортна система України не стала виключенням. У результаті повномасштабного вторгнення економіка України значно постраждала, оскільки тимчасово було припинено імпорт та експорт. Припинення функціонування авіатранспорту, ускладнення перевезення морським та річковим транспортом, перевантаженість залізниці внаслідок евакуації людей – ці чинники спричинили зменшення товарообігу. У перші місяці Україна втратила можливість здійснювати вантажні перевезення північним, східним та південним напрямками, що призвело до логістичного колапсу у транспортній системі країни.

Перевезення вантажів автомобільним транспортом є найбільш адаптованим до вимог споживачів та умов здійснення перевезень, що дозволяє швидко та якісно виконати логістичну послугу. Саме перевага у гнучкості такого виду перевезень надала можливість українцям відновити роботу підприємств та налаштувати внутрішню і зовнішню торгівлю.

На ціноутворення у галузі автомобільних вантажних перевезень впливає ряд факторів, а саме витрати на: техобслуговування та ремонт; амортизація транспортного засобу; адміністративні витрати (оренда, заробітна плата, податки); тарифи на оплату доріг; страховки та сертифікати тощо. Проте

найбільша частка витрат, яка у подальшому впливає на формування ціни на перевезення, припадає саме на паливно-мастильні матеріали. Військова агресія росії унеможливила доставку пального найдешевшим способом (морем), що призвело до пошуку інших альтернативних способів транспортування і, відповідно, підвищення кінцевої вартості заправки. Наприклад, ціна на дизельне паливо в січні 2022 року становила 32,35 грн/л, а у листопаді 2023 року виросла на понад 80% , тобто до 58,50 грн/л.

Порівняємо вартість перевезення умовного вантажу у січні 2022 року та листопаді 2023 року. Вантаж вагою 20 тон прямує за маршрутом «Харків-Київ», довжина шляху становить 550 км. Середня вартість перевезень в січні 2022 року становила близько 17 500 гривень, у листопаді 2023 року доведеться заплатити близько 31 500 грн. Отже, різниця становить 14 000 гривень на перевезенні однакового вантажу за аналогічним маршрутом. Така різниця у вартості спричинена підвищенням цін на обслуговування вантажівок, яке, відповідно, подорожчало у результаті зміни вантажопотоків.

На ціну перевезень також впливає маршрут. Він має бути найкоротшим, найлегшим та найдешевшим з можливих. Порівняємо вартість доставки авто з порту Одеси(Україна) та порту Клайпеда (Литва). Через повномасштабне вторгнення звичний шлях авто з США в український порт Одеси на сьогодні неможливе, тому доводиться шукати альтернативні маршрути доставки. Одним з таких маршрутів є порт Клайпеда в Литві. Вартість доставки авто з Одеси до міста Харків станом на січень 2022 року була в межах ~250-300 доларів США. У листопаді 2023 року вартість на доставку авто з порту Клайпеда в Литві до Харкова становить вже ~1400-1500 доларів США. Збільшення вартості в п'ять разів спричинено декількома факторами, а саме: збільшення вартості паливно-мастильних матеріалів та використання неоптимального маршруту. В даному випадку маршрут є невдалим, оскільки порт Одеси не може функціонувати у таких масштабах, які були до війни. Окрім Клайпеда є й інші порти, з яких можна здійснити доставку авто в Україну. Вони розташовані у Польщі та Німеччині. Проте такий маршрут також призводить до підвищення тарифів на перевезення для кінцевого споживача. Отже, порушення у функціонуванні однієї з складових в логістичному процесі неминуче спричинить додаткові витрати, які відображаються у ціноутворенні товарів та послуг.

Як висновок можна зазначити, що зовнішні фактори мають безпосередній вплив на роботу логістичного ланцюга, що призводить до збільшення вартості товарів та послуг. Така взаємозалежність підкреслює важливість управління та адаптації до змін зовнішнього середовища для забезпечення ефективності логістичних процесів.

Список використаних джерел:

1. Піддубний І. О. Управління міжнародною конкурентоспроможністю підприємства. Харків : ВД «ІНЖЕК», 2018. 264 с.
2. Хацер М.В. Стратегія розвитку підприємства в умовах нестабільності економіки держави /М.В. Хацер //Збірник наукових праць Таврійського

## **ЗБІЛЬШЕННЯ КРЕДИТНОГО РИЗИКУ ЯК ОСНОВНА ЗАГРОЗА ФІНАНСОВІЙ БЕЗПЕЦІ БАНКІВСЬКОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

**ТРОЙНІКОВА Олена**

*канд. екон. наук, доцент*

**ПІУНОВ Володимир,**

*здобувач вищої освіти*

*Український державний університет*

*залізничного транспорту*

В умовах військової агресії кількість зовнішніх та внутрішніх загроз фінансовій безпеці банківської системи України значно зросла та масштабувалася. Звісно, центральний банк робить все можливе для мінімізації цих загроз. Так, НБУ запровадив мораторій на скорочення мережі відділень державних банків під час війни, розробив проект з безперервності надання фінансових послуг, підтримує державні програми підтримки кредитування, регулює заходи щодо забезпечення рівноваги на валютному ринку і т. ін.

Однак, незважаючи на суттєву підтримку НБУ, вітчизняна банківська система й надалі перебуватиме під загрозою кредитних ризиків, що може впливати на ефективність банківських операцій в умовах воєнного стану.

А в умовах війни ділова активність суб'єктів господарювання йде на спад, а це в свою чергу може призвести до ще більшого скорочення кредитного портфелю.

Не виключено й подальше скорочення портфелю кредитування фізичних осіб як в національній, так і іноземній валюті. В результаті нове кредитування не компенсуватиме погашення старих позик, тому банки будуть вимушені піднімати процентні ставки, щоб компенсувати збитки [1].

Банками було прийнято рішення про збільшення кредитних лімітів по картковим кредитам в середньому на 10–20% порівняно з довоєнним рівнем, що сприяло пожвавленню даного сегменту банківського кредитування. Головним рушієм роздрібного кредитування залишаються кредитні картки. Карткові позики клієнти беруть переважно для фінансування поточних базових витрат.

Кеш-кредитування, яке до повномасштабної війни розвивало все більше банків, майже не відновлюється після стрімкого падіння з початку вторгнення. Кредити переважно отримували для придбання коштовних товарів. Війна змінила споживчий попит: клієнти переорієнтувалися з купівлі в кредит предметів розкоші на задоволення базових потреб.

Кредити готівкою, які багато банків розгорнули ще до початку війни, різко скоротилися з початком вторгнення і майже не відновилися. кредити