

**Панов А. В.**

*доктор філософії, кандидат історичних наук,  
завідувач кафедри міжнародної політики  
ДВНЗ «Ужгородський національний університет»*

**Грамотник А. І.**

*магістр II курсу  
ДВНЗ «Ужгородський національний університет»*

**Panov Alen**

*PhD, CSc, Head of the International  
Politics Academic Department  
Uzhhorod National University*

**Hramotnyk Alina**

*Master of the 2nd year  
Uzhhorod National University*

## МІЖНАРОДНИЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИЙ БІЗНЕС В СИСТЕМІ МІЖНАРОДНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ

**Анотація.** У статті аналізуються сучасні тенденції міжнародного транспортно-логістичного бізнесу в системі міжнародної економічної безпеки. Розвиток інтеграції світової економіки та глобалізація бізнесу сприяють створенню міжнародних логістичних систем та глобальних ланцюгів постачання. У статті висвітлено основні напрями підвищення ефективності управління ланцюгами постачання та вказано джерела підвищення ефективності даного процесу. Здійснено огляд сучасних тенденцій міжнародного транспортно-логістичного бізнесу, зокрема: збільшення обороту при скороченні термінів доставки, збільшення інвестицій у логістичні стартапи з боку венчурних фондів, кастомізація, застосування мультимодальних транспортно-логістичних центрів, екологічна логістика тощо. Висунуто гіпотезу про появу нового терміну «логтех-компанії», яка включає не тільки створення нових технологій, а й нових логістичних бізнес-моделей, що базуються на спільному використанні (спільному використанні) перевезень.

**Ключові слова:** взаємодія, міжнародні перевезення, транспортно-логістична система, міжнародна логістична діяльність, логтех-компанія.

**Вступ і постановка проблеми.** Стійкий та динамічний розвиток національної економіки, її ефективність та конкурентоспроможність на внутрішніх та світових ринках тісно пов'язані з економічною безпекою країни.

В обстановці всесвітньої економічної кризи, що охопила планету останні кілька років, оголилися глобальні проблеми, серед яких заслуговує особливо пильної уваги проблема економічної безпеки з її найважливішими, тісно взаємопов'язаними, але відносно самостійними аспектами (безпека логістична), продовольча, фінансова, енергетична, екологічна і т.д.).

Актуальність цього дослідження полягає в тому, що в умовах глобалізації забезпечення економічної безпеки виступає одним із ключових завдань, що стоять як перед державою, так і перед приватними корпораціями, компаніями. Тематика логістичної безпеки – дуже широке поняття, яке включає питання безпеки в ланцюгу поставок, в системі управління запасами; транспортну безпеку; управління безпекою логістичних комплексів; безпека каналів розподілу та збуту; методи ризик-менеджменту.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питанням транспорту, міжнародної логістики та транспортно-логістичного обслуговування присвячені роботи багатьох зарубіжних та вітчизняних науковців: В. В. Брагінський, А. А. Вашило, В. Л. Дикань, В. І. Копитко, О. М. Кряжова, Н. В. Попова, В. Г. Шинкаренко [11] та інші.

**Постановка завдання.** Метою дослідження є формування на основі теоретико-методологічних підходів практичних рекомендацій щодо дотримання економічної безпеки у транспортно-логістичній сфері.

**Результати дослідження.** В умовах формування ринкової економіки сфера безпечного існування настільки звужилася, що постійне та масове незадоволення цієї потреби негативно впливає на розвиток суспільства, посилюючи кризовий стан усіх сфер його життєдіяльності.

Без забезпечення економічної безпеки неможливе вирішення завдань, як на національному, так і міжнародному рівні. Показники економічної безпеки – найбільш значущі параметри, що дають уявлення про стан економічної системи в цілому, її стійкість та мобільність. Основними показниками безпеки в економіці є: темпи зростання ВВП, рівень та якість життя більшості населення, темпи інфляції, норма безробіття, структура економіки, стан технічної бази господарства, витрати на НДР, конкурентоспроможність, імпортна залежність, відкритість економіки, внутрішній та зовнішній борг держави [2].

Таким чином, економічна безпека – це сукупність умов та факторів, що забезпечують незалежність національної економіки, її стабільність та стійкість, здатність до постійного оновлення та самовдосконалення.

Для того, щоб досягти успіху в конкурентній боротьбі, потрібна наявність безпеки учасників зовнішньоторговельної діяльності, під якою розуміють передусім конкретну сферу діяльності, пов'язану з виробництвом, розподілом, обміном та споживанням матеріальних благ. З огляду на різноманіття зовнішньоторговельної діяльності економічна безпека учасників включає виробництво, кредитно-фінансову сферу, будівництво тощо.

Особлива роль у процесі глобалізації належить ТНК, оскільки саме вони вкладають прями іноземні інвестиції в країни, що розвиваються. Якщо інтереси транснаціо-

нального капіталу об'єктивно збігаються з інтересами «приймаючих країн», то ТНК можуть забезпечити їм вирішальні переваги в конкуренції на світовому ринку. Сприяючи економічному розвитку багатьох, як правило, країн, що розвиваються, ТНК проте здійснюють на них і негативний вплив. Вони утворюють конкуренцію місцевим підприємствам, витісняючи їх на внутрішньому ринку; вільне переміщення транснаціонального капіталу може підірвати стабільність національних валют і створити загрозу національній безпеці [4].

Сучасні масштаби світової інтеграції раніше конкуруючих компаній викликані зниженням витрат на взаємодію, тенденціями щодо об'єднання ризиків. Ці фактори відіграють вирішальну роль в управлінні безпекою процесів у ТЛБ на основі методів ризик-менеджменту.

Серед факторів транспортної безпеки, крім антитерористичного, називаються також техніко-технологічний та організаційно-управлінський.

Техніко-технологічний фактор включає надійність системи людина-машина; технічний стан транспортної інфраструктури, транспортних засобів, шляхів сполучення, засобів контролю та моніторингу загроз. До організаційно-управлінського чинника належать: готовність органів державної влади та місцевого самоврядування до попередження, дій у ході транспортних пригод та кризових ситуацій, ліквідації (мінімізації) їх наслідків; моніторинг рівня транспортної безпеки, контроль та нагляд у галузі транспортної діяльності; організація державно-приватного партнерства при забезпеченні транспортної безпеки; профілактика через ліцензування та сертифікацію.

Нині активно розвивається законодавча база у сфері безпеки транспорту та полегшення світової торгівлі.

Також необхідно виділити вимоги до критерію безпеки ТЛБ. Застосування критерію безпеки здатне вплинути на кінцеві економічні результати взаємодії системи та її елементів.

Критерій безпеки – це комплексний показник, екстремальне значення якого характеризує найкращу взаємодію елементів транспортно-логістичної системи з позицій саморегулювання та захищеності від зовнішніх та внутрішніх загроз [5].

Логістична діяльність носить інтегрований характер і простягається з моменту виникнення потреби на товар або послугу і до моменту задоволення даної потреби.

Розробка комплексних проектів транспортно-логістичного обслуговування поставок товарів на умовах «від дверей до дверей», «все включено» та «точно в строк», а також їх реалізація на базі державно-приватного партнерства дозволить у зазначені терміни підвищити конкурентоспроможність обслуговування постачання товарів. Моніторинг та контроль реалізації зазначених проектів дозволять дати оцінку заходам їх державної підтримки.

Сьогодні, коли незмірно зросли швидкості матеріальних, фінансових та інформаційних потоків, у світовій економіці все більшого поширення набуває інтегрована логістика.

Підприємства, об'єднані в логістичний ланцюжок, отримують незаперечні переваги перед рештою: об'єднуються їхні незалежні ризики, знижуються витрати, покращується якість функціонування всієї системи. Це зрозуміло, адже до сфери компетенції логістики входять і управління запасами, і транспортування, і складське господарство, і вантажопереробка, і упаковка, і, звичайно, інформація та логістична інфраструктура.

Управління ризиком – це, по суті, економічний механізм процесу регулювання та прийняття рішень щодо зниження витрат, підвищення продуктивності та якості продукції та

послуг в інтегрованому логістичному ланцюжку. Він забезпечує прийнятний рівень стійкості системи та її розвиток.

Цілі та принципи «абсолютної безпеки», або «нульового ризику», які багато років використовувалися в економічних та технічних системах, сьогодні будуються на принципах «прийнятного ризику» (принцип ALARA – «настільки низько, наскільки це досяжно в межах розумного»). Слідом за світовою спільнотою такий підхід прийнятий і в Україні [9].

Індекс ефективності логістики розраховується за такими показниками: якість транспортної інфраструктури; митні процедури; якість та вартість послуг; можливість контролю просування товару протягом усього ланцюга поставок [10].

На зміну «класичним» логістичним центрам, приходять термінальні комплекси нового покоління, які мають у своєму складі не лише спеціалізовані автоматизовані складські приміщення для зберігання та переробки вантажів, контейнерні термінали, майданчики для відстою рухомого складу, а й широкий спектр об'єктів інфраструктури різного призначення. Філії банків, митних служб, страхових компаній, магазини, бізнес-центри, пункти відпочинку та харчування надають додаткові послуги та інтегруються в єдину інфраструктуру з метою підвищити рівень обслуговування потенційних клієнтів. Створення Системи забезпечення безпеки подібних об'єктів є складним комплексним завданням. І починати її треба з розробки Концепції безпеки [1].

Безпеку складського об'єкта можна поділити на зовнішню та внутрішню. Пожежі, стихійні лиха, терористичні акти, пограбування – це зовнішні загрози. Поширені ж порушення внутрішньої безпеки виходять частіше від персоналу, що працює на об'єкті. У тому числі – елементарні крадіжки, інколи скоєні сторонніми особами з змови з працівниками складу.

Організація серійного виробництва на замовлення не завжди можлива з різних причин, тому у світовій практиці набув поширення метод «відстрочення» або «відстроченої диференціації продукції», коли надходять або практично готові вироби або вироби в базовій комплектації системи збуту після отримання конкретного замовлення допрацьовуються до виконання всіх вимог. Використання цього значно знижує кількість товарних запасів. Організація логістики електронної комерції – другий важливий напрямок.

Онлайн-купівлі та очікування швидкої та безкоштовної доставки товарів чинять новий тиск на логістику: інтернет-торгівля чи електронна комерція зростає зі швидкістю 20% на рік. Електронна комерція стимулює попит на сучасні транспортно-логістичні послуги, а також на складські площі нового покоління. «Загальний обсяг роздрібного бізнесу становить близько 10%, у Китаї, Франції та Німеччині – близько 5%. Стрімке зростання трансформованої електронної комерції із середньорічним темпом близько 20% призводить до збільшення частки експрес-доставки та будівництва логістичних складів для митного зберігання сипких вантажів (а це в основному китайці) та потребує цифрової трансформації галузі (електронний документообіг, роботизація складів).

Третій напрямок сучасної транспортної логістики – контейнеризація, тобто. контейнеризація. Постійне зростання обсягу вантажів, що перевозяться у контейнерах. З 70-х років минулого століття почалося використання контейнерів – одного з найбільш досконалих способів доставки вантажів у міжнародних перевезеннях, що дозволяє досягти високого ступеня збереження вантажів, значно знизити витрати на транспортування та зберігання та збільшити швидкість доставки. Основні контейнерні

перевезення зосереджені в трикутнику Азія-ЄС-Північна Америка, на частку якого припадає понад 60 млн ДФЕ, з них близько 25 млн ДФЕ між Азією і Північною Америкою і близько 8 млн ДФЕ між ЄС і Північною Америкою. Більшість контейнерних перевезень здійснюється морем (близько 1,8 млрд тонн).

Наприклад, у морському транспорті понад 80% обсягу перевезених вантажів припадає на 20 найбільших судноплавних компаній, таких як Maersk Sealand, P&O Nedlloyd, Evergreen, CMA CGM, консолідації яких передували злиття та поглинання.

Злиттям та поглинанням транспортних та логістичних компаній сприяє необхідна інтеграція діяльності всіх учасників ланцюжка поставок для досягнення загальної кінцевої мети – якісного задоволення потреб споживачів, а не оптимізації локальної функції кожного залученого ланцюжка. Підвищити ефективність управління ланцюгами постачання можна за рахунок підвищення:

- точності планування за рахунок синхронізації бізнес-процесів, єдиних інформаційних каналів, що дозволяють, зокрема, прогнозувати попит;
- якість оперативного управління за рахунок постійного контролю всього ланцюжка поставок і оперативного реагування на відхилення (порушення процесів), що виникають;
- ефективність бізнес-процесів, що дозволяє зменшити витрати на логістику.

П'ята тенденція – підвищення вимог до якісних показників міжнародної транспортної логістики та кастомізації виробництва. Глобалізація світової економіки призвела до значного посилення конкуренції. У минулому компанії конкурували з компаніями, що працюють в одному місті, а тепер їх конкурентами є компанії, що знаходяться не тільки в одній країні, а й у всьому світі, навіть на інших континентах. Тепер компанія, яка виходить на міжнародний ринок, має за всіма параметрами відповідати світовому рівню. Це значно підвищило вимоги до міжнародної логістики, до функції якої входить як транспортування товарів між компаніями, що у різних країнах, зберігання товарів у дорозі, митні процедури, а й організація злагодженої роботи задіяних постачальників у доставці.

Основною сучасною тенденцією у виробництві є кастомізація, тобто надання продукції властивостей та параметрів відповідно до вимог конкретного споживача, що висуває нові вимоги до логістики, зокрема узгодження постачання з вимогами окремих товарів.

В даний час клієнти логістичних компаній все частіше віддають перевагу компаніям, які забезпечують не стільки низькі ціни, скільки якісніші послуги, надаючи ціні другорядне значення. Все частіше пріоритет надається таким показникам логістичної діяльності, як швидкість та своєчасність доставки, надійність, гнучкість, комплексність та індивідуалізація послуг. Конкурентні переваги компанії дає якісне керування всім комплексом транспортно-логістичних послуг при супроводі вантажів, включаючи інформування про стан та місцезнаходження вантажу у будь-який момент часу.

Важливим трендом якісної логістики є збільшення обороту при скороченні термінів доставки. Споживачі хочуть, щоб постачання здійснювалося якнайшвидше, щоб попит був негайно задоволений. Клієнти хочуть не тільки знати точну дату доставки, але й мати можливість коригувати час доставки. Сучасний парк транспортних засобів може забезпечити безпеку доставки вантажу, найскладніше завдання – оперативний процес та прозорість обробки даних, що скоротить час очікування вантажу.

Мультимодальні транспортно-логістичні центри (МТЛЦ) – світовий тренд. У МТЛК інтегровані потоки товарів, інформації, фінансів та різних видів транспорту (залізничний, автомобільний). Ефективне керування вантажопотоками з МТЛК із використанням цифрових технологій дає максимальний синергетичний ефект за рахунок координації різних видів транспорту. МТЛК прагне оптимізувати внутрішні та зовнішні матеріальні потоки, різні види транспорту та пов'язані з ними інформаційні, фінансові та сервісні потоки, щоб мінімізувати загальні витрати на логістику.

Сучасний МТЛК є синтезом цифрових і логістичних платформ, на яких працюють усі учасники процесу доставки товарів і товарів кінцевим споживачам. МТЛК є основними функціональними елементами міжнародних транспортно-логістичних систем, що забезпечують узгоджену взаємодію учасників щодо просування та обслуговування товарно-матеріальних потоків, що розглядаються як стратегічні точки економічного зростання.

Сьома тенденція – зростання ринку агротехніки. Частка сільськогосподарської продукції у світовій торгівлі становить близько 5,7% і постійно зростає за рахунок м'ясо-молочної революції в азіатських країнах, населення яких, крім рису, додає до раціону все більше м'ясних та молочних продуктів. В результаті зростає імпорт м'ясної та молочної продукції азіатськими країнами. Звичайно, агротехніка – це не так перевезення сільськогосподарської продукції, як транспортні послуги з виробництва, переробки та зберігання сільськогосподарської продукції. Агрологістика вважається найважливішим елементом сучасного агробізнесу.

Восьмий тренд – збільшення інвестицій у логістичні стартапи з боку венчурних фондів. Останні кілька років характерні різке зростання венчурного капіталу в перспективні логістичні стартапи, точніше нові технології зберігання та роботизації складських операцій, електро-транспорт, дрони та цифрові рішення.

Дев'ятий світовий тренд – екологічна логістика. Сектор логістики відповідає за вплив на довкілля. Екологічні вимоги до логістичних систем зростають з кожним роком. Вводяться заборони використання транспортних засобів, забруднюючих довкілля, створюють підвищення рівня звуку, не обладнаних спеціальними системами і знижують небезпеку під час руху і маневрах. Сектор логістики стає більш вуглецевим ефективним.

Таким чином, можна говорити не просто про доставку товарно-матеріальних цінностей (ТМЦ), пересування товарів, їх транспортування, а про професійний процес

Таблиця 1

**Ефективність управління ланцюгами постачання**

Напрями підвищення ефективності	Джерела підвищення ефективності
Збільшення кількості замовлень та підвищення стабільності попиту. Зниження страхових запасів. Зниження ризиків та підвищення надійності планів та поставок. Зниження непрямих та операційних витрат.	Підвищення точності планування з допомогою уніфікованих інформаційних каналів, синхронізації бізнес-процесів, спільного прогнозування попиту, скорочення часу виведення нових товарів ринку. Підвищити якість оперативного управління з допомогою постійного контролю всього ланцюга поставок, своєчасного виявлення відхилень і порушень ланцюга поставок. Скорочення частини витрат на маркетинг та логістику, усунення бізнес-процесів, пов'язаних з невизначеністю закупівель, складування та продажу.

супроводу, побудований на сучасних технологіях безпеки, що дозволяють здійснювати планування та моніторинг вантажів у оперативному режимі [3].

Економічна безпека в системі транспортно-логістичного бізнесу – це складна структура, що включає безліч елементів: безпека логістичних процесів та систем, з виробленими для кожного з яких власною концепцією безпеки; безпека вантажопотоків з використанням інформаційно-технічних засобів; безпека логістичних ланцюжків; страхування можливих втрат та ризиків.

На основі проведеного дослідження можуть бути запропоновані наступні практичні рекомендації для вдосконалення економічної безпеки у системі транспортно-логістичного бізнесу:

- удосконалення нормативно-правової бази у сфері безпеки транспорту та полегшення світової торгівлі;
- розробка системних принципів та механізмів інтеграції учасників транспортно-логістичного бізнесу;
- створення системи управління безпекою, що забезпечує ефективний контроль за матеріальними, фінансовими та інформаційними потоками;
- використання методів ризик-менеджменту для забезпечення безпеки: ухилення від ризиків, диверсифікація ризиків, компенсація ризиків та їх локалізація;
- проведення постійного моніторингу за процесами, щоб впливи на систему не були несподіваними та не призвели до небажаних наслідків, оцінки якісного функціонування, надійності елементів, достовірності та оперативності отримання інформації про стан ТЛБ;
- розробка та впровадження Концепції безпеки для логістичних комплексів, за допомогою якої формується оптимальний комплекс систем безпеки з урахуванням найімовірніших ризиків та загроз;
- необхідність запровадження інтегрованого критерію безпеки, використання сучасних технологій управління

ланцюжками поставок, планування діяльності для успішного управління форс-мажорними ризиками;

– страхування логістичною компанією вантажів задля забезпечення їх безпеки при переміщенні – один з найефективніших заходів безпеки.

**Висновки.** З посиленням процесів глобалізації з'явилася можливість розміщувати виробництво в країнах з дешевшою робочою силою та нижчими податковими ставками, а розвиток міжнародної торгівлі відкрив доступ до дешевших ресурсів. Використання глобальних ланцюжків постачання та каналів постачання у бізнесі потребує все більш кваліфікованого, інтегрованого та цифрового управління міжнародними транспортно-логістичними процесами. Основні тенденції міжнародного транспортно-логістичного бізнесу, зокрема: метод «відстрочення» або «відстроченої диференціації продукції», організація логістики електронної комерції, контейнеризація, збільшення частки прямих експрес-доставок від виробника до споживача, оминаючи посередників та проміжні склади, електронний обмін даними та різною інформацією, зростання ринку агротехніки, використання мультимодальних транспортно-логістичних центрів, чітке планування ланцюжків поставок, гнучкість, керування запасами та об'ємами, дали змогу виявити за рахунок чого можна збільшити ефективність міжнародної транспортно-логістичної мережі.

Таким чином, проведене дослідження дозволяє стверджувати, що глобалізація охопила всі сфери економіки, зокрема й сферу транспортно-логістичного бізнесу. У зв'язку з цим особливу значущість набуває проблема забезпечення економічної безпеки, як найважливішого показника функціонування та надійності ТЛБ. Дотримання економічної безпеки дозволяє більш ефективно діяти на ринку та дає можливість реалізовувати намічені цілі з найменшими економічними втратами, що дуже важливо в умовах інтернаціоналізації світогосподарських зв'язків.

#### Список використаних джерел:

1. Цифрова трансформація логістики: загрози та можливості. URL: <http://reports.weforum.org/digitaltransformation/the-digital-transformation-of-logistics-threat-and-opportunity/> (дата звернення: 07.09.2022).
2. 10 кращих тенденцій та інновацій у логістичній галузі у 2021 році за версією StartUs Insights. URL: <https://www.startus-insights.com/innovators-guide/top-10-logistics-industry-trends-innovations-in-2021/> (дата звернення: 10.09.2022).
3. Радар тенденцій логістики. Надання інформації сьогодні. Створення вартості завтра від DHL. URL: <https://www.dhl.com/global-en/home/insights-and-innovation/insights/logistics-trend-radar.html> (дата звернення: 13.09.2022).
4. Брагинський В.В. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України. URL: <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Braginskiy.pdf> (дата звернення: 15.09.2022).
5. Дикань В. Л., Обруч Г. В. Управління реалізацією спільних інвестиційних проектів за участю підприємств залізничного транспорту в умовах цифровізації. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2020. № 69. С. 9–21.
6. Копитко В. І., Копитко О. В. Сучасні тенденції розвитку логістики на ринку залізничних перевезень. *Держава та регіони. Серія : Економіка та підприємництво*. 2020. № 2 (113). С. 55–59. URL: [http://www.econom.stateandregions.zp.ua/journal/2020/2\\_2020/11.pdf](http://www.econom.stateandregions.zp.ua/journal/2020/2_2020/11.pdf) (дата звернення: 17.09.2022).
7. Устенко М. О. Актуальність формування транспортно-логістичних систем в умовах євроінтеграції. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2015. № 50. С. 207–210.
8. Корінь М. В. Інфраструктурні асиметрії розвитку залізничного транспорту України в умовах інтеграції в транспортно-логістичний простір ЄС. *Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії*. 2018. Вип. 6. С. 74–80.
9. Колодізева Т. О. Управління ланцюгами поставок : навчальний посібник. Харків : ХНЕУ ім. С. Кузнеця, 2016. 164 с.
10. Savin, S., Kravchuk, Y., Dzhereliuk, Y., Dyagileva O., & Naboka, R. Management of the Processes on the Quality Provision of the Logistic Activity in the Context of Socio-Economic Interaction of Their Participants. *IJCSNS International Journal of Computer Science and Network Security*. 2021. 21(12), 45–52. DOI: <https://doi.org/10.22937/IJCSNS.2021.21.12.7> (дата звернення: 19.09.2022).

#### References:

1. Tsyfrova transformatsiia lohistyky: zahrozy ta mozhlyvosti [Digital transformation of logistics: threats and opportunities]. Available at: <http://reports.weforum.org/digitaltransformation/the-digital-transformation-of-logistics-threat-and-opportunity/> (accessed September 7, 2022).
2. 10 krashchych tendentsii ta innovatsii u lohistychnii haluzi u 2021 rotsi za versiiu StartUs Insights [Top 10 trends and innovations in the logistics industry in 2021 according to StartUs Insights]. Available at: <https://www.startus-insights.com/innovators-guide/top-10-logistics-industry-trends-innovations-in-2021/> (accessed September 10, 2022).

3. Radar tendentsii lohistyky. Nadannia informatsii sohodni. Stvorennia vartosti zavtra vid DHL [Logistics trends radar. Providing information today. Creating value tomorrow from DHL]. Available at: <https://www.dhl.com/global-en/home/insights-and-innovation/insights/logistics-trend-radar.html> (accessed September 13, 2022).
4. Brahinskyi V. V. Rozvytok transportno-lohistychnoi systemy yak forma realizatsii tranzytynoho potentsialu Ukrainy [Development of the transport and logistics system as a form of realizing the transit potential of Ukraine]. Available at: <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Braginskiy.pdf> (accessed September 15, 2022).
5. Dykan V. L., Obruch H. V. (2020) Upravlinnia realizatsiieiu spilnykh investytsiinykh proektiv za uchastiu pidpriemstv zaliznychnoho transportu v umovakh tsyfrovizatsii [Management of the implementation of joint investment projects with the participation of railway transport enterprises in the conditions of digitalization]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti – Herald of the Economy of Transport and Industry*, no. 69, pp. 9–21.
6. Kopytko V. I., Kopytko O. V. (2020) Suchasni tendentsii rozvytku lohistyky na rynku zaliznychnykh perevezhen [Modern trends in the development of logistics in the rail transportation market]. *Derzhava ta rehiony. Seriya: Ekonomika ta pidpriemnytstvo – State and regions. Series: Economy and entrepreneurship*, no. 2(113), pp. 55–59. Available at: [http://www.econom.stateandregions.zp.ua/journal/2020/2\\_2020/11.pdf](http://www.econom.stateandregions.zp.ua/journal/2020/2_2020/11.pdf) (accessed September 17, 2022).
7. Ustenko M. O. (2015) Aktualnist formuvannya transportno-lohistychnykh system v umovakh yevrointehratsii [The relevance of the formation of transport and logistics systems in the conditions of European integration]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti – Herald of the economy of transport and industry*, no. 50, pp. 207–210.
8. Korin M. V. (2018) Infrastrukturni asyetrii rozvytku zaliznychnoho transportu Ukrainy v umovakh intehratsii v transportno-lohistychnyi prostir YeS [Infrastructural asymmetries in the development of railway transport of Ukraine under the conditions of integration into the transport and logistics space of the EU]. *Ekonomichnyi visnyk Zaporizkoi derzhavnoi inzhenernoi akademii – Herald of the economy of the Zaporizhzhya State Engineering Academy*, vol. 6, pp. 74–80.
9. Kolodizieva T. O. (2016) Upravlinnia lantsiuhamy postavok [Management of supply chains]. Kharkiv: KhNEU im. S. Kuznetsia, p. 164.
10. Savin, S., Kravchuk, Y., Dzhereliuk, Y., Dyagileva, O., & Naboka, R. (2021) Management of the Processes on the Quality Provision of the Logistic Activity in the Context of Socio-Economic Interaction of Their Participants. *IJCSNS International Journal of Computer Science and Network Security*, vol. 21(12), pp. 45–52. DOI: <https://doi.org/10.22937/IJCSNS.2021.21.12.7> (accessed September 19, 2022).

#### INTERNATIONAL TRANSPORT AND LOGISTICS BUSINESS IN THE SYSTEM OF INTERNATIONAL ECONOMIC SECURITY

**Summary.** The article analyzes the current trends of the international transport and logistics business in the system of international economic security. The development of the integration of the world economy and the globalization of business contribute to the creation of international logistics systems and global supply chains. The article highlights the main directions of increasing the efficiency of supply chain management and indicates the sources of increasing the efficiency of this process. The key negative aspects that prevent the effective functioning of international transport and logistics systems have been identified. A comparison is made between the traditional approach to production and the logistic approach, when the manufacturer starts production only when a specific order is received. The inventory management system of the seller is characterized. An overview of modern trends in the international transport and logistics business was carried out, in particular: increasing turnover while shortening delivery times, increasing investments in logistics startups by venture funds, customization, the use of multimodal transport and logistics centers, ecological logistics, etc. The main directions in which digital logistics centers can help logistics companies to achieve success are determined, in particular, it was determined that success will be achieved through the use of the method of «postponement» or «delayed product differentiation», the organization of e-commerce logistics, containerization, increasing the share of direct express deliveries from the producer to the consumer, bypassing intermediaries and intermediate warehouses, electronic exchange of data and various information, the growth of the agricultural machinery market, the use of multimodal transport and logistics centers, as well as clear planning of supply chains, flexibility, management of stocks and volumes. Also, a hypothesis was put forward about the emergence of a new term «logtech company», which includes not only the creation of new technologies, but also new logistics business models based on the joint use (shared use) of transportation.

**Key words:** interaction, international transportation, transport and logistics system, international logistics activity, logtech company.