

УДК 339.5:005.932

## **СПРИЯННЯ ЕФЕКТИВНИХ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ В МІЖНАРОДНІЙ ТОРГІВЛІ**

## **THE PROMOTING EFFICIENT LOGISTICS SERVICES IN INTERNATIONAL TRADE**

## **СОДЕЙСТВИЕ ЭФФЕКТИВНЫМ ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ**

### **Заблоцька Р. О.**

Доктор економічних наук, професор кафедри світового господарства і міжнародних економічних відносин Інституту міжнародних відносин Київського національного університету Тараса Шевченка. E-mail: mev.zro@clouds.iir.edu.ua

### **Мамедов Кяннан Алескер огли**

Аспірант кафедри світового господарства і міжнародних економічних відносин Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка. E-mail: kenan43@mail.ru.

### **Zablotska R. O.**

Doctor of economic science, Professor of the Department of World Economy and International Economic Relations, Institute of International Relations of Kyiv National Taras Shevchenko University.

E-mail: mev.zro@clouds.iir.edu.ua.

### **Mammadov Kanan**

PhD student, Department of World Economy and International Economic Relations, Institute of International Relations of Kiev National Taras Shevchenko University. E-mail: kenan43@mail.ru.

### **Заблоцкая Р. А.**

Доктор экономических наук, профессор кафедры мирового хозяйства и международных экономических отношений Института международных отношений Киевского национального университета Тараса Шевченко.

E-mail: mev.zro@clouds.iir.edu.ua.

### **Мамедов Кяннан Алескер оглы**

Аспірант кафедри мирового хозяйства и международных экономических отношений Института международных отношений Киевского национального университета имени Тараса Шевченко.

E-mail: kenan43@mail.ru.

**Анотація.** Досліджено роль торговельної логістики в міжнародній торгівлі, а також те, наскільки неефективна логістика може становити перешкоди для торгівлі. Проаналізовано різний вплив якості логістики, інфраструктури та митних процедур на витрати транспортування товарів. Ідентифіковано значний вплив на торгівлю якості логістики, використовуючи такий показник, як Індекс ефективності логістики Світового банку. Покращення якості логістичних послуг пов'язано зі зростанням обсягів торгівлі та експорту. Нарощування потенціалу для підключення до глобальних мереж логістичних послуг фірм, постачальників і споживачів є ключовим в міжнародній торгівлі, де передбачуваність і надійність стають ще більш важливим, ніж витрати.

**Ключові слова:** логістика, міжнародна торгівля, Індекс ефективності логістики, інфраструктура, прикордонна адміністрація, слідкування за товаром, торговельна логі-

стика, прискорення торгівлі, торговельні витрати, транспортна інфраструктура, митні процедури, логістичні навички, логістичні послуги.

**Abstract.** *The role that trade logistics influence on volume and value of international trade and the extent to which poor quality logistics constitute a barrier to trade are determined. Analyzed various impacts of logistics quality, infrastructure and customs procedure on transportation costs. This study confirms strong impact of logistics quality on trade according the World Bank's Logistics Performance Index. Improvement the quality of logistics services is associated with trade growth and exports. Building capacity to connect to global logistic networks of firms, suppliers and consumers is a primary issue in development of international trade where predictability and reliability become even more important than costs.*

**Key words:** *Logistics, international trade, logistics performance index, infrastructure, border administration, tracking and tracing, trade logistics, trade facilitation, trading costs, transport infrastructure, customs procedures, logistics skills, logistics services.*

**Аннотация.** *Исследована роль торговой логистики в международной торговле, а также то, насколько неэффективна логистика может создавать препятствия для торговли. Проанализированы различные влияние качества логистики, инфраструктуры и таможенных процедур на расходы транспортировки товаров. Идентифицировано значительное влияние на торговлю качества логистики, используя такой показатель, как Индекс эффективности логистики Мирового банка. Улучшение качества логистических услуг связано с ростом объемов торговли и экспорта. Наращивание потенциала для подключения к глобальным сетям логистических услуг фирм, поставщиков и потребителей является ключевым в международной торговле, где предсказуемость и надежность становятся еще более важным, чем затраты.*

**Ключевые слова:** *логистика, международная торговля, Индекс эффективности логистики, инфраструктура, пограничная администрация, слежения за товаром, торговая логистика, ускорение торговли, торговые расходы, транспортная инфраструктура, таможенные процедуры, логистические навыки, логистические услуги.*

**Постановка проблеми.** Конкурентоспроможність експорту країн визначається, зокрема, їх виробничими потужностями, а також їх здатністю доставляти товари на зарубіжні ринки за найнижчою можливою ціною і на умовах, передбачених клієнтами. Для задоволення потреб сучасних ринків, традиційних транспортних послуг часто недостатньо. Те, що часто потрібно – це більш ефективні і повні логістичні послуги, які включають використання інформаційних і комунікаційних технологій (ІКТ), і мультимодальних транспортних операцій, які включають одного постачальника послуг, який бере на себе відповідальність за весь транспортний ланцюжок. Здатність країн до швидкого транспортувати товари до кінцевого пункту призначення залежить від доступності, якості та вартості її транспортних і логістичних послуг. Більшості компаніям потрібні логістичні послуги, які вони можуть або надати самі або залучити зовні. Їхні потреби будуть рости в міру їх масштабів виробництва. Транспортні послуги, отже, є хорошим індикатором загального стану економіки. Коли економіка зростає чи знижується, попит на логістичні послуги реагує на ці змінами.

Ефективність торгівлі між країнами визначається як здатність переміщувати природні, трудові і капітальні ресурси з метою збільшення продуктивності та економічного виграшу, які в свою чергу збільшують доходи і покращують рівень життя [1].

Якісні логістичні послуги відіграють важливу роль у сприянні міжнародних перевезень товарів, в той час як неякісні логістичні послуги створюють перешкоду для торгівлі

як через затримку в часі, так і через витрату зайвих коштів за перевезення. Логістика стимулює міжнародну торгівлю між країнами і регіонами. Потреба у ефективних логістичних послугах зростає, оскільки розвинуті нації відходять від традиційної моделі виробництва та ведення сільського господарства, і все частіше беруть участь у міжнародній вертикальній спеціалізації. Високоякісні логістичні послуги покращують конкурентну спроможність експорту країни шляхом зменшення витрат на транспортування товару – особливо в країнах, котрі знаходяться далеко від великих ринків. Дж. Девлін та П. Лі підкреслюють шкоду міжнародній конкурентоспроможності окремих держав Близького Сходу, яка була завдана високими логістичними витратами [2].

**Мета статті.** Стаття досліджує вплив торговельної логістики на обсяг та якість міжнародної торгівлі та межі до яких малоефективна логістика створює перешкоди для торгівлі.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Ґрунтовні дослідження щодо теоретико-методологічного базису та проблем і напрямів розвитку глобальної економіки, міжнародної торгівлі, глобальним ланцюгам створення доданої вартості в контексті ролі логістичних послуг в національних та міжнародних економічних системах відображені в роботах провідних західних вчених, таких як Дж. Довліна [2],

Дж. Арвіса [3], Дж. Вілсона [4], К. Кларка [8], Б. Шапера [9] та ін. Вплив якості логістики, транспортної інфраструктури та митних процедур на витрати транспортування товарів в міжнародній торгівлі досліджується на рівні міжнародних економічних організацій, а саме, Світового Банку [13], Світової організації торгівлі [14], Організації Економічного Співробітництва і розвитку (ОЕСР) [5, 6, 12].

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Торговельна логістика розглядається як обсяг послуг та процесів, котрі задіяні у перевезенні товарів з однієї країни до іншої. Вона включає митні та адміністративні процедури, організацію та управління операціями з міжнародних перевезень, відслідковування товару, якість транспортної та інформаційно-технологічної інфраструктури. Багато компонентів торговельної логістики взаємодіють між собою і разом впливають на торговельний потік та постачання товарів. Важливість торговельної логістики у визначенні обсягів міжнародної торгівлі досліджується в багатьох працях головною ідеєю яких є те, що ефективна логістика впливає на витрати в міжнародній торгівлі так само як і географічна відстань [3, 4].

У Докладі ОЕСР за 2011 р. вказано, що скорочення часу транспортування морським шляхом на один день сприяє зростанню торгівлі на 4,5% [5].

Нещодавнє дослідження ОЕСР встановило, що 10-процентне поліпшення якості транспортної і торгової інфраструктури може збільшити експорт сільськогосподарської продукції в країнах, що розвиваються, на 30% [6].

Основними компонентами торговельної логістики, які визначаються на рівні країн, зокрема, є якість транспортної інфраструктури та управління кордонами.

Транспорт є найдорожчим компонентом транспортної логістики і для пришвидшення транспортних перевезень необхідна відповідна інфраструктура. Незалежно від того, чи використовують постачальники логістичних послуг власний транспорт, чи транспорт, котрий вони орендують у третіх сторін, якість транспортної інфраструктури має визначальне значення. Сюди можна віднести такі елементи, як наявність піддонів, вантажних контейнерів, машин, коридорів та терміналів (клемів). Коридори – це те, чим користуються транспортні засоби. Зокрема, це такі засоби як дороги, колії, морські та повітряні коридори та засоби, котрі на них знаходяться – сигнали та контроль за рухом транспорту. Термінали здійснюють одно- та багатомодальні операції, тобто, обслуговують один чи декілька видів транспорту. Додаткові пов'язані засоби як сигнали та контроль за рухом транспорту га-

рантують функціонування системи. Сюди відносять порти та аеропорти. Для прикладу, інфраструктура аеропорту, котра включає довжину посадкової лінії та розмір терміналу, визначає розмір повітряних суден, котрі можуть там перебувати, частоту посадки та зльоту. Аналогічно, інфраструктура порту включає устаткування терміналу для завантаження та вивантаження контейнерів. Доступність добре пов'язаних, швидких доріг та колій після того, як товар покидає аеропорт чи порт до моменту прибуття до кінцевого місця призначення в межах континенту з найменшими затратами часу особливо важлива для товарів, котрі швидко псуються.

Важливим аспектом транспортної логістики є взаємозв'язок між різними видами перевезень. Для товарів, котрі прибувають морськими чи повітряними шляхами, зручний доступ до інших видів перевезень – залізничного чи автомобільного – в межах континенту є надзвичайно важливим, особливо, якщо йдеться про віддалене місце призначення чи країни, котрі не мають виходу до моря. І хоча один з видів перевезень може добре працювати, наприклад, морський чи повітряний, якість інфраструктури додаткового виду перевезень може стати на заваді вчасному транспортуванню. Якість торговельної логістики та її інфраструктури у країні призначення, таким чином, відіграватиме ключову роль.

Серед досліджень, котрі конкретно вивчають взаємозв'язок між інфраструктурою та торгівлею і транспортними коштами, слід виділити Лімао та Венаблеса (2001), котрі провели оцінку ведення морської торгівлі за допомогою емпіричних даних [7]. Їхнє дослідження оцінює роль транспортних витрат та якість інфраструктури в порту країн-імпортерів та країн-експортерів у визначенні обсягу торгівлі. Кларк та інші у своєму дослідженні прийшли до висновку, що неефективність роботи порту, котра призводить до зростання витрат на перевезення та додаткові транспортні витрати у морській торгівлі негативно впливають на обсяг торгових відносин [8].

Способи транспортування конкурують між собою на основі унікальної комбінації витрат на транспортування і транзитного часу, який вони передбачають. Залежність між вартістю транспортування і транзитним часом безпосередньо впливає на матеріальні витрати, пов'язані з рівнем запасів, витратами внаслідок затримки поставки товарів і витратами на утримання товарів в каналах товарообігу.

Таким чином, незважаючи на те, що низька вартість перевезення може здатися конкурентоспроможною на перший погляд, вона, швидше за все в результаті більш тривалого часу транзиту призведе до надмірних витрат на потоки матеріалів. Крім того, невиконані замовлення негативно впливають на рівень задоволеності споживачів. Результатом може стати втрата довіри і лояльності до компанії, яка є важливим аспектом ділових відносин між фірмою та її клієнтами, але яку важко оцінити простим фінансовим штрафом. Невиконання замовлень можна уникнути шляхом збільшення запасів, що свідчить про ще один аспект взаємозалежностей, які повинні бути ідентифіковані.

Звичайно, транспорт та логістики має більше значення для одних галузей економіки, ніж для інших. Участь у глобальних ланцюгах створення вартості у виробництві є однією з частин економіки, яка багато в чому залежить від транспорту і логістики. Товари, що переміщуються через глобальні ланцюги створення вартості, як правило, перетинають кілька кордонів до того, як стають кінцевим продуктом. Частини і компоненти можуть бути зібраними в різних країнах, до того, як будуть доставлені в країни для остаточного збирання. Замість того, щоб створювати великі склади, багато провідних компаній не зосереджують всі компоненти в одному місці, що означає, що збирання кінцевого продукту, складові компоненти можуть бути доставлені з різних місць. Такий підхід дозволяє контролювати ризиками, пов'язаними з тим, щоб виробництво одного компоненту залежало



тільки від одного виробника, у якого можуть виникнути певні проблеми, внаслідок зовнішніх факторів. А це, в свою чергу, може призупинити весь виробничий процес.

Найбільш важливим з комерційної точки зору є те, що така бізнес-модель є просто недоцільною без ефективних транспортно-логістичних послуг. У глобальних ланцюгах створення вартості (ГЛСВ) потрібно здійснювати управління витратами та ризиками на всіх етапах виробничого процесу. Це означає, що транспортні витрати повинні бути мінімізовані, витрати часу та рівень невпевненості має бути мінімізований. Останні дослідження підтверджують, що ефективність логістики має більше значення для торгівлі в рамках ГЛСВ, ніж для інших видів торгівлі [9]. За допомогою використання деталей і компонентів у загальному обсязі експорту у відсотковому відношенні щодо участі у виробничих ГЛСВ, країни з більш високим показником ефективності логістики, як правило, спеціалізуються на ГЛСВ, пов'язаних з експортом [10]. Важливість цього виду торгівлі для розвитку виражається в тому, що майже половина країн-партнерів, які брали участь в опитуванні ОЕСР/СОТ щодо програми сприяння торгівлі, визначили ланцюги створення вартості серед своїх пріоритетів в рамках програми сприяння торгівлі.

Важливим компонентом логістичних послуг є добре розвинута інформаційна система. Інформаційна система може бути електронною, паперовою або усною. Покращення якості та покриття інформаційно-комунікаційних технологій (ІКТ) протягом останніх років сприяє тому, що все більша кількість інформації зберігається та опрацьовується електронне. Потреба у високоякісних інформаційно-телекомунікаційних сервісах є необхідною для забезпечення вчасної та надійної передачі інформації. Телекомунікаційна та електронна інфраструктура, котра відповідає високим стандартам якості, необхідна для надійної роботи інформаційної системи. Якщо національна економіка, зокрема, у країнах, що розвиваються, хоче брати участь у світовій торговельній системі проміжних та готових товарів, то на їхню спроможність значно впливатиме якість ІКТ інфраструктури. Сюди будуть відноситись такі заходи, як автоматизація митних процедур, можливість відслідковувати рух транзитних товарів на кожній стадії, попереднє оформлення товару, аналіз ризиків, електронне подання митних формулярів та документів, інформаційний менеджмент, єдине електронне вікно та якісні операції під час прибуття товару до терміналів (портів, аеропортів). Імплементация цих заходів може допомогти зменшити кошти на транспортування. Для прикладу, введення Єдиного вікна для задоволення вимог для імпорту, експорту, транзиту та розпакування має на меті спростити інформаційні потоки між представниками торговельного бізнесу та урядом. Серед переваг – зменшення витрат через зменшення затримок, що досягається прискоренням процесу розпакування та пересилання товару, а також більш ефективним використанням ресурсів.

Якісна торговельна логістика тісно пов'язана з реформи щодо спрощення торгівлі – особливо, з огляду на митні операції та процедури та прикордонну адміністрацію. Осільки обсяги міжнародної торгівлі зростають, одночасно зростає і важливість глобальних ланцюгів постачання, вчасної доставки товару. Спрощення митних процедур набуває все більшого значення для уникнення небажаних затримок. Велика кількість та складність документів при проходженні митного контролю створюють додаткові витрати як часу, так і коштів для бізнесу.

Чим складніші, триваліші та дорожчі торговельні процедури, тим менш конкурентоспроможною є країна на міжнародному ринку. Дерегуляційна реформа у цій сфері особливо важлива для країн, що розвиваються, котрі також хочуть брати участь у світовому ринку.

Е. Моїсе (2009) зазначає, що введення електронної каталогізації та ідентифікації перевезень, котрі мають високий та низький рівень ризику у Перу зменшила показники ви-

користання фізичного огляду вантажу з 70–100% до максимум 15%, таким чином зменшивши тривалість процедури оформлення [11]. Електронні системи даних, котрі змінюють системи обробки експортної документації, та запровадження єдиного вікна для торговельних операцій відносять до способів, котрі можуть скоротити тривалість адміністративних процедур. Запровадження таких технологій може суттєво зменшити кількість документації, котра потрібна для обробки, і таким чином зменшити вартість процедур.

Таким чином, складні і непрозорі прикордонні процедури та нормативні акти, а також слабкий контроль правоохоронних органів на кордоні, є важливими факторами, які сприяють неофіційній транскордонній торгівлі, а також мають негативні економічні наслідки для відповідних країн.

Гармонізація і спрощення вимог до документації є процедурами, які найбільше впливають на коливання у торговельних потоках та витратах на торгівлю, зокрема для країн з низьким та нижчим за середній рівень доходу (3% і 2,7% відповідно). Впорядкування прикордонних процедур, які мають безпосередній вплив на час очікування, стає другим найбільш важливим фактором мінливості для торгових потоків і торгових витрат (2,2% для країни з нижчим за середній рівень доходу, і 2,8% для країн із вищим середнього рівнем доходу) [12].

Індекс ефективності логістики (LPI), якій розраховується Світовим Банком для більше ніж 150 країн світу, включає в себе різні показники, які демонструють рівень розвитку національних секторів логістичних послуг і ступень інтеграції країн до глобальних ланцюжків створення доданої вартості.

Індекс є зведеним і заснованим на репрезентативних даних для транспортної та інформаційної інфраструктури, можливостей та спрощенню процедур торгівлі та ланки постачання та збуту, які розраховуються на основі світового опитування міжнародних експедиторів і експрес перевізників. Індекс заснований на семи основних чинників ефективності логістики:

- (1) ефективність процесу оформлення митних та інших прикордонних органів;
- (2) якість транспортної та ІТ інфраструктури в галузі логістики;
- (3) легкість і доступність організації міжнародних перевезень;
- (4) компетенція місцевої галузі логістики;
- (5) здатність відстежувати міжнародні перевезення;
- (6) витрати внутрішньої логістики і

(7) своєчасність доставки вантажів до пункту доставки. Вибір показників був заснований на опитуванні фахівців в галузі міжнародної логістики вантажних перевезень.

Таблиця 1

Топ-10 економік за рейтингом LPI 2016

Країна	Рейтинг LPI 2016	Бал LPI 2016	Рейтинг LPI 2014	Бал LPI 2014
Німеччина	1	4,23	1	4,12
Люксембург	2	4,22	8	3,95
Швеція	3	04,2	6	3,96
Нідерланди	4	4,19	2	4,05
Сінгапур	5	4,14	5	4,00
Бельгія	6	4,11	3	4,04
Австрія	7	4,10	22	3,65
Велика Британія	8	4,07	4	4,01
Гонконг, Китай	9	4,07	15	3,83
США	10	3,99	9	3,92

Джерело: [13].

Рейтинги за індексом показують, що нарощування потенціалу для підключення до глобальних мереж логістичних послуг фірм, постачальників і споживачів є ключовим у світі, де передбачуваність і надійність стають ще більш важливим, ніж витрати. Країни ОЕСР з високим рівнем доходів лідирують в логістичних показниках. Вони користуються підвищенням ефективності за рахунок зростання виробництва та розширення асортименту, інновацій та НТР в логістичних послуг. В середньому, індекс є хорошим показником для участі кожної країни у ГЛСВ та існує значна узгодженість з розташуванням найбільших світових контейнерних портів. Згідно з індексом, Сінгапур є основним світовим транспортно-логістичним центром, згідно із своєю роллю в якості одного з найбільшого в світі контейнерного порту. Найменші показники демонструють країни з низьким рівнем доходу, особливо ті, що не мають виходу до моря в Африці та Центральній Азії.

Таблиця 2

## Топ-10 країн-аутсайдерів за LPI 2016

Країна	Рейтинг LPI 2016	Бал LPI 2016	Рейтинг LPI 2014	Бал LPI 2014
Зімбабве	151	2,08	137	2,34
Лаос	152	2,07	131	2,39
Таджикистан	153	2,06	114	2,53
Лесото	154	2,03	133	2,37
Сьєрра-Леоне	155	2,03	N/A	N/A
Екваторіальна Гвінея	156	1,88	136	2,35
Мавританія	157	1,87	148	2,23
Сомалі	158	1,75	160	1,77
Гаїті	159	1,72	144	2,27
Сирія	160	1,60	155	2,09

Джерело: [13].

Прийняття та вступ в силу багатосторонньої Угоди зі спрощення процедур торгівлі і яка була ратифікована 2/3 зі 164 країн-членів СОТ має на меті прискорення руху, випуску та оформлення товарів через митний кордон, і має стати новим етапом розвитку міжнародної торгівлі та створить значний імпульс для розвитку багатосторонньої торговельної системи.

За прогнозами експертів СОТ, повна реалізація норм Угоди скоротить торговельні витрати її учасників у середньому на 14,3%. Крім того, її реалізація може зменшити час, необхідний для імпорту товарів на 47% та 91% відповідно для експорту. Особливий ефект від дії Угоди очікується для країн, що розвиваються та найменш розвинутих країн [14].

Також слід відзначити і таку ініціативу глобального рівня, як «One Belt, One Road», що, ймовірно, матиме суттєві наслідки для логістичних операторів. На чолі донної ініціативи стоїть Китай, і вона націлена на об'єднання понад 60 країн. Ця амбітна програма спрямована на поліпшення торговельних зв'язків між країнами Шовкового шляху та країнами основних морських шляхів з Китаю. Вона буде спрямована на розвиток інфраструктуру в різних місцях, стимулювати фінансові та інвестиційні ресурси. Проте, розвиток тільки інфраструктури недостатньо. Повинен також бути так званий м'який компонент, що включає регуляторну реформу ринків послуг, таких як транспорт, логістика і телекомунікації. Витрати на торгівлю в Китаї та деяких інших ініціативних країнах є високими, особливо з країнами Центральної Азії. Таким чином, ініціатива може допомогти розробити широку, бізнес-орієнтовану програму, яка може працювати на декількох фрон-

тах і сприяти поліпшенню в області спрощення процедур торгівлі та логістики у країнах-учасницях.

Логістика не обмежується лише сприянням у сфері транспорту й торгівлі. Вона є частиною більш широкого порядку денного, який включає в себе послуги, розвиток об'єктів, інфраструктуру і територіальне планування. Країни все частіше стикаються з більш складним комплексом реформ і заходів, які необхідно реалізовувати. Розробка і впровадження відбуваються на рівні окремої країни або на регіональному рівні в рамках економічних угруповань. Країни з високим і середнім рівнями доходу все частіше розглядають логістику не тільки в перспективі скорочення торговельних витрат на кордоні, але як двигун великого сектора економіки з багатьма зовнішніми чинниками через її зв'язки з рештою сфер економіки та її значне соціальне середовище.

### **Список використаних джерел**

1. Wilhelm W, Liang D, Rao B, Warriier D, Zhu X, Bulusu S. Design of international assembly systems and their supply chains under NAFTA. *Transp Res Part E* 41(6), 2005. – P. 467–493.
2. Devlin J and Lee P. Trade Logistics in developing countries: the case of the middle east and north Africa / *World Economy*, № 28, 2005. – P. 417–450.
3. Arvis J.-F., Y. Duval, B. Shepherd, and C. Utoktham. Trade Costs in the Developing World: 1995–2010. Policy Research Working Paper 6309, World Bank, 2013. [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://elibrary.worldbank.org/docserver/download/6309.pdf>.
4. Helble, M., C. Mann, and J. Wilson. Aid-for-trade Facilitation / *Review of World Economics*, 148 (2). – 2012. P. 357–376.
5. OECD. To What Extent Are High-Quality Logistics Services Trade Facilitating? Trade Policy Working Paper 108, OECD. – 2011.
6. OECD. Estimating the Constraints to Agricultural Trade of Developing Countries. Trade Policy Paper 142, OECD. – 2013.
7. Limao, N. and Venables, A. J. Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport Costs, and Trade, *The World Economic Review*, Vol. 15, No. 3, 2001. – P. 451–479.
8. Clark, X., Dollar, D. and Micco A. Port efficiency, maritime transport Costs and bilateral trade, NBER Working paper 10353. – 2004.
9. Saslavsky, D., and B. Shepherd. Facilitating International Production Networks: The Role of Trade Logistics. Policy Research Working Paper 6224, World Bank, 2012.
10. Arvis, J.-F., M. Mustra, L. Ojala, B. Shepherd, and D. Saslavsky. Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy. Washington, D.C.: World Bank. 2012.
11. Moise, E. Trade facilitation reform in the Service of Development in Overcoming Border Bottlenecks: The costs and benefits of trade facilitation. OECD, Paris, 2009.– P.113–140.
12. OECD. Trade Facilitation Indicators: The Potential Impact of Trade Facilitation on Developing Countries' Trade. Trade Policy Paper 144, OECD, Paris, –2013.
13. Logistics Performance Index. [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://lpi.worldbank.org/international/global>.
14. World Trade Organisation.[Електронний ресурс]. – Режим доступу [https://www.wto.org/english/news\\_e/news17\\_e/fac\\_31jan17\\_e.htm](https://www.wto.org/english/news_e/news17_e/fac_31jan17_e.htm).
15. Gereffi G., and Fernandez-Stark K. The Offshore Services Value Chain: Developing Countries and the Crisis / *World Bank Policy Research Working Paper* 5262, 2010. – P. 335–372.



16. OECD-WTO-UNCTAD. Implications of Global Value Chains for Trade, Investment, Development and Jobs. – Report Prepared for the G-20 Leaders Summit, September 2013. – 29 p.– [Електронний ресурс]. – Режим доступу [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/unctad\\_oecd\\_wto\\_2013d1\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/unctad_oecd_wto_2013d1_en.pdf).
17. Fabbe-Costes, N., M. Jahre, and C. Roussat. Supply Chain Integration: The Role of Logistics Service Providers/International Journal of Productivity and Performance Management, (58 : 1), 2009. – P. 71–91.
18. Hertz, S. and M. Alfredsson. Strategic development of third party logistics providers / Industrial Marketing Management, (32), 2003, P. 139–149.
19. Mentzer, J. T., S. Min and M. L. Bobbitt. Toward a unified theory of logistics/ International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, (34:7/87), 2004. – P. 606–627.
20. Bowersox, D. J. et al. Estimation of global and national logistics expenditures 2002 dataupdate / Journal of Business Logistics, Vol. 26, No. 2, 2005. – P. 1–15.
21. Rodrigue, J-P. Transportation and the geographical and functional integration of global-production networks / Growth and Change, Vol. 37, No. 4, 2006. – P. 510–525.

### References

1. *Wilhelm W, Liang D, Rao B, Warriar D, Zhu X, Bulusu S.* Design of international assembly systems and their supply chains under NAFTA. *Transp Res Part E* 41(6), 2005. – P. 467–493.
2. *Devlin J and Lee P.* Trade Logistics in developing countries: the case of the middle east and north Africa / *World Economy*, № 28, 2005. – P. 417–450.
3. *Arvis J.-F., Y. Duval, B. Shepherd, and C. Utoktham.* Trade Costs in the Developing World: 1995–2010. Policy Research Working Paper 6309, World Bank, 2013. [Electronic resource]. – Rezhym dostupu: <http://elibrary.worldbank.org/docservers/download/6309.pdf>.
4. *Helble, M., C. Mann, and J. Wilson.* Aid-for-trade Facilitation / *Review of World Economics*, 148 (2). – 2012. P. 357–376.
5. OECD. To What Extent Are High-Quality Logistics Services Trade Facilitating? Trade Policy Working Paper 108, OECD. – 2011.
6. OECD. Estimating the Constraints to Agricultural Trade of Developing Countries. Trade Policy Paper 142, OECD. – 2013.
7. *Limao, N. and Venables, A. J.* Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport Costs, and Trade, *The World Economic Review*, Vol. 15, No. 3, 2001. – P. 451–479.
8. *Clark, X., Dollar, D. and Micco A.* Port efficiency, maritime transport Costs and bilateral trade, *NBER Working paper* 10353. – 2004.
9. *Saslavsky, D., and B. Shepherd.* Facilitating International Production Networks: The Role of Trade Logistics. Policy Research Working Paper 6224, World Bank, 2012.
10. *Arvis, J.-F., M. Mustra, L. Ojala, B. Shepherd, and D. Saslavsky.* Connecting to Compete: *Trade Logistics in the Global Economy*. Washington, D.C.: World Bank. 2012.
11. *Moise, E.* Trade facilitation reform in the Service of Development in Overcoming Border Bottlenecks: *The costs and benefits of trade facilitation*. OECD, Paris, 2009.– P.113–140.
12. OECD. Trade Facilitation Indicators: The Potential Impact of Trade Facilitation on Developing Countries' Trade. Trade Policy Paper 144, OECD, Paris, –2013.
13. Logistics Performance Index. [[Electronic resource]. – Rezhym dostupu: <http://lpi.worldbank.org/international/global>.
14. World Trade Organisation. [Electronic resource]. – Rezhym dostupu: [https://www.wto.org/english/news\\_e/news17\\_e/fac\\_31jan17\\_e.htm](https://www.wto.org/english/news_e/news17_e/fac_31jan17_e.htm).

15. Gereffi G., and Fernandez-Stark K. The Offshore Services Value Chain: Developing Countries and the Crisis / *World Bank Policy Research Working Paper* 5262, 2010. – P. 335–372.
16. OECD-WTO-UNCTAD. Implications of Global Value Chains for Trade, Investment, Development and Jobs. – Report Prepared for the G-20 Leaders Summit, September 2013. – 29 p. – [Electronic resource]. – Rezhym dostupu: [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/unctad\\_oecd\\_wto\\_2013d1\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/unctad_oecd_wto_2013d1_en.pdf).
17. Fabbe-Costes, N., M. Jahre, and C. Roussat. Supply Chain Integration: The Role of Logistics Service Providers / *International Journal of Productivity and Performance Management*, (58 : 1), 2009. – P. 71–91.
18. Hertz, S. and M. Alfredsson. Strategic development of third party logistics providers / *Industrial Marketing Management*, (32), 2003, P. 139–149.
19. Mentzer, J. T., S. Min and M. L. Bobbitt. Toward a unified theory of logistics / *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, (34:7/87), 2004. – P. 606–627.
20. Bowersox, D. J. et al. Estimation of global and national logistics expenditures 2002 data update / *Journal of Business Logistics*, Vol. 26, No. 2, 2005. – P. 1–15.
21. Rodrigue, J-P. Transportation and the geographical and functional integration of global-production networks / *Growth and Change*, Vol. 37, No. 4, 2006. – P. 510–525.

## ЗМІСТ

### ПОЛІТИЧНІ ПРОБЛЕМИ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН

<b>Shynkarenko T.</b> Russia and the Council of Europe: the crisis of relations in the context of inversion in democratic development .....	4
<b>Zaporozhets O.</b> Framing of Russian Federation's aggression in Ukraine by Russian media in early 2015 .....	15
<b>Крушинський В. Ю., Приймак Б. І.</b> Ставлення Німеччини до євроінтеграційних та євроатлантичних прагнень України .....	22
<b>Кривонос Р. А.</b> Мультилатералізм як зовнішньополітична стратегія ФРН у європейській системі міжнародних відносин .....	34

### СУЧАСНА СИСТЕМА МІЖНАРОДНОГО ПРАВА

<b>Holovchenko V. I.</b> The concept of genocide in international law .....	51
<b>Berezovska I.</b> Impact of the association agreement with the EU on the development of food law in Ukraine .....	60
<b>Колюх В. В.</b> Інститут суду присяжних в Україні в контексті зарубіжного досвіду .....	68
<b>Забара І. М.</b> Міжнародний правопорядок: сучасні тенденції у дослідженнях правового явища (теоретичні аспекти) .....	79

### ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ СВІТОВОГО ГОСПОДАРСТВА ТА МЕН

<b>Golovko A.</b> Endowment fund establishment as a respond to the challenges of the epoch .....	88
<b>Тарасюк М. В., Кошечев О. О.</b> Інновації в глобальній цифровій фінансовій сфері: оцінка трансформацій .....	94
<b>Шнирков О. О.</b> Інтеграція України з ЄС в сфері технічного регулювання .....	111
<b>Заблюцька Р. О., Мамедов Кянан Алескер огли</b> Сприяння ефективних логістичних послуг в міжнародній торгівлі .....	121

**АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ  
МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН**

**Збірник наукових праць**

**ВИПУСК 131**

Заснований в 1996 році.

Засновник: Інститут міжнародних відносин  
Київського національного університету імені Тараса Шевченка.

Свідоцтво про державну реєстрацію: К1 № 292 від 05. 11. 1998 р.

Науковий редактор: **Дорошко М. С.**, доктор історичних наук, професор.

**Рекомендовано до друку Вченою Радою Інституту міжнародних відносин  
Київського національного університету імені Тараса Шевченка.  
Протокол № 10 від 30 травня 2017 року.**

Підписано до друку 02. 06. 2017 року.  
Наклад 100 прим.

Інститут міжнародних відносин  
Київського національного університету імені Тараса Шевченка  
Тел. +380 44-483-11-25  
Сайт: <http://journals.iir.kiev.ua>