

## ІННОВАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ В ЛОГІСТИЦІ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ У ПЕРІОД ВІЙНИ ТА ПОВОЄННОЇ РОЗБУДОВИ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ: КОРПОРАТИВНІ ВІДНОСИНИ ТА ІНТЕЛЕКТУАЛЬНА ВЛАСНІСТЬ

©2023 БОНДАР-ПІДГУРСЬКА О. В., КОНОВАЛОВА Н. С., ХОМЕНКО І. І., БАКЛАНОВ С. О.

УДК 330.341.1:316.42  
JEL Classification: O32; Q55

Бондар-Підгурська О. В., Коновалова Н. С., Хоменко І. І., Бакланов С. О.

**Інноваційні технології в логістиці промислових підприємств у період війни та повоєнної розбудови економіки України:  
корпоративні відносини та інтелектуальна власність**

Метою статті є дослідження основних змін у логістиці під час війни, узагальнення інноваційних технологій у логістиці промисловості в ситуації війни та повоєнний період розбудови економіки України, а також розробка пропозицій щодо підвищення ефективності їх використання з позиції корпоративних відносин та інтелектуальної власності. Побудовано авторську структурно-логічну схему дослідження на тему «Інноваційні технології в логістиці промислових підприємств у період війни та повоєнної розбудови економіки України: корпоративні відносини та інтелектуальна власність» у загальному вигляді, відповідно до якої викладено матеріал статті. Виокремлено основні зміни у логістиці, які відбулися під час війни в Україні з РФ. Обґрунтовано значення «інноваційної технології в логістиці промислових підприємств» з позиції оцінки інтересів усіх стейкхолдерів. У процесі цього надано авторське тлумачення категорії як нових технологій, які створюються на основі використання прав інтелектуальної власності та здатні задовольнити життєво важливі інтереси усіх учасників корпоративних відносин шляхом застосування їх у в логістиці промислових підприємств. Узагальнено перспективні напрями застосування інноваційних технологій у логістиці промислових підприємств в умовах війни та повоєнної розбудови національної економіки. Зауважено, що нинішня економіка України функціонує в умовах трансформації ринкових відносин відповідно вимог ЄС, однією з яких є формування корпоративного сектора задля ефективного використання об'єднаного капіталу (фінансового та нефінансового). Проаналізовано показники надходження заявок на об'єкти права власності (ОПВ) та на винаходи за 9 місяців 2018–2022 рр., результати чого актуалізували питання мотивації створення та впровадження об'єктів інтелектуального права власності (ОПВ) як джерела інноваційних технологій у логістиці промислових підприємств у період війни та повоєнної розбудови економіки України. Візуалізовано концептуально-логічну схему створення і впровадження об'єктів права інтелектуальної власності як джерела інноваційних технологій у логістиці промислових підприємств на основі ситуаційного та комплексного підходів. Очікується, що надані рекомендації дозволять удосконалити процес менеджменту інноваційних технологій в логістиці промислових підприємств, прискорити відновлення, модернізацію та розвиток корпоративних відносин промисловості, підвищити рівень задоволення життєво важливих інтересів (ЖВІ) учасників корпоративних відносин та населення України загалом у період війни та післявоєнної розбудови національної економіки.

**Ключові слова:** інноваційні технології в логістиці, промислові підприємства, корпоративні відносини, інтелектуальна власність, розбудова національної економіки.

DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-0712-2023-3-59-70>

Рис.: 2. Табл.: 1. Бібл.: 30.

**Бондар-Підгурська Оксана Василівна** – доктор економічних наук, доцент, професор кафедри менеджменту, Полтавський університет економіки і торгівлі (вул. Ковалів, 3, Полтава, 36014, Україна)

E-mail: [Bondarpodgurskaa@gmail.com](mailto:Bondarpodgurskaa@gmail.com)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7792-4023>

Researcher ID: X-7587-2018

Scopus Author ID: <https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=56447096600>

**Коновалова Надія Сергіївна** – провідний фахівець відділу зовнішньоекономічної діяльності, Національний технічний університет України «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського» (просп. Берестейський, 37, Київ, 03056, Україна)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8637-8447>

Researcher ID: <https://www.webofscience.com/wos/author/record/920618>

**Хоменко Ірина Іванівна** – старший науковий співробітник, Центр досліджень інтелектуальної власності та трансферу технологій НАН України (вул. Володимирська, 54, Київ, 01601, Україна)

E-mail: [khomenko@nas.gov.ua](mailto:khomenko@nas.gov.ua)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8600-3848>

**Бакланов Станіслав Олексійович** – аспірант, Полтавський університет економіки і торгівлі (вул. Ковалів, 3, Полтава, 36014, Україна)

UDC 330.341.1:316.42  
JEL Classification: O32; Q55

**Bondar-Pidhurska O. V., Konovalova N. S., Khomenko I. I., Baklanov S. O. Innovative Technologies in the Logistics of Industrial Enterprises during the Wartime and in the Post-War Development of the Economy of Ukraine: Corporate Relations and Intellectual Property**

The article is aimed at studying the main changes in logistics during the wartime and, further on, generalizing innovative technologies in industrial logistics in the situation of wartime and concerning the post-war period of economic development of Ukraine, as well as developing proposals for improving the efficiency of their use from the standpoint of corporate relations and intellectual property. The authors' own structural and logical scheme of the study on the topic «Innovative technologies in the logistics of industrial enterprises during the wartime and in the post-war development of the economy of Ukraine: corporate relations and intellectual property» in a general form is built, the material of the article is presented accordingly. The main changes in logistics that took place during the war of Russian Federation on Ukraine are highlighted. The importance of «innovative technology in the logistics of industrial enterprises» is substantiated from the standpoint of valuating the interests of all stakeholders. In the course of the study, the authors' own interpretation of this category as new technologies that are created on the basis of the use of intellectual property rights and are able to satisfy the vital interests of all participants in corporate relations by means of applying them in the logistics of industrial enterprises is presented. The promising directions of application of innovative technologies in the logistics of industrial enterprises in the conditions of wartime and in the post-war development of the national economy are generalized. It is noted that the current economy of Ukraine operates in the context of transformation of market relations in accordance with the requirements of the EU, one of which is the formation of the corporate sector for the effective use of pooled capital (both financial and non-financial). The indicators of receipt of applications for objects of property rights (OPR) and for inventions during the period of 2018–2022 are analyzed, the results of the carried out analysis have actualized the issue of motivation for the creation and introduction of the objects of intellectual property rights (OIPR) as a source of innovative technologies in the logistics of industrial enterprises during the wartime and in the post-war development of the economy of Ukraine. The conceptual and logical scheme of creation and implementation of objects of intellectual property rights as a source of innovative technologies in the logistics of industrial corporate associations is visualized on the basis of situational and integrated approaches. It is expected that the recommendations provided will improve the process of management of innovative technologies in the logistics of industrial enterprises, accelerate the restoration, modernization and development of corporate industrial associations, increase the level of satisfaction of vital interests of participants in corporate relations and of the population of Ukraine as a whole concerning both during the wartime and in the post-war development of the national economy.

**Keywords:** innovative technologies in logistics, industrial enterprises, corporate relations, intellectual property, development of the national economy.

**Fig.:** 2. **Tabl.:** 1. **Bibl.:** 30.

**Bondar-Pidhurska Oksana V.** – Doctor of Sciences (Economics), Associate Professor, Professor of the Department of Management, Poltava University of Economics and Trade (3 Kovalia Str., Poltava, 36014, Ukraine)

**E-mail:** Bondarpodgurskaa@gmail.com

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0001-7792-4023>

**Researcher ID:** X-7587-2018

**Scopus Author ID:** <https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=56447096600>

**Konovalova Nadiia S.** – Leading Specialist of the Department of Foreign Economic Activity, National Technical University of Ukraine «Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute» (37 Beresteiskiy Ave., Kyiv, 03056, Ukraine)

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-8637-8447>

**Researcher ID:** <https://www.webofscience.com/wos/author/record/920618>

**Khomenko Iryna I.** – Senior Research Fellow, Intellectual Property and Technology Transfer Center of Ukraine NAS (54 Volodymyrska Str., Kyiv, 01601, Ukraine)

**E-mail:** khomenko@nas.gov.ua

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-8600-3848>

**Baklanov Stanislav O.** – Postgraduate Student, Poltava University of Economics and Trade (3 Kovalia Str., Poltava, 36014, Ukraine)

**Вступ.** Необхідність розв'язання протиріччя між потребою задоволення життєво важливих інтересів (ЖВІ) більшості населення України та руйнуванням інфраструктури економіки через бойові дії РФ проти України, ускладнення підтримки рівня розвитку та конкурентоспроможності бізнесу, а також зростання кількості нових викликів і загроз обумовили актуальність теми дослідження. Так, «лише на третій місяць повномасштабного вторгнення загальні збитки сягнули 100 млрд дол., що дорівнює 50 % від загальної суми ВВП 2021 року» [1]. Водночас нинішня економіка України функціонує в умовах трансформації ринкових відносин відповідно вимог ЄС, однією з яких є формування корпоративного сектора задля ефективного використання об'єднаного капіталу. При цьому за період війни відчутних змін зазнала і логістика, що вплинуло на імпорт і експорт товару, пригальмувало реалізацію цілей сталого розвитку XXI тисячоліття, виокремило питання розбудови національної економіки на засадах втілення інноваційних технологій у логістиці промисловості. Використання в логістиці авангардних технологій має забезпечити високу швидкість виконання необхідних операцій, скорочення фінансових і трудових витрат, що стане вирішальним чинником підвищення конкурентоспроможності підприємств і збільшення прибутку. «Інноваційна логістика розглядається як найбільш актуальна складова логістичної діяльності. Вона є науковим інструментом раціоналізації потокових процесів шляхом впровадження прогресивних інновацій у поточне та стратегічне управління об'єднаного капіталу. При цьому за період війни

не управління ринковими структурами, спрямованих на підвищення якості обслуговування споживачів, зростання ефективності потокових процесів і зниження сукупних витрат на їх реалізацію задля досягнення кінцевих результатів бізнесу» [2, с. 617].

Автори роблять висновок, що нині спостерігається тенденція поступових серйозних змін в індустрії логістики – впровадження автоматизації, безпілотних транспортних засобів і поява нових методів складування, що скорочують витрати підприємств, а на ринку праці виникає потреба в узгодженості дій бізнесу та держави через відкриття нових шляхів пошуку персоналу відповідної кваліфікації. Це потребує обов'язкового опрацювання на практиці виниклих інноваційних концепцій задля забезпечення успішної інтеграції впроваджуваної новачії та конкретних робочих процесів [2, с. 620].

**Виклад основного матеріалу.** Питання інновацій у логістиці перебуває в полі зору дослідників, які займаються проблемами логістики, серед них: Алькема В. Г. [3; 4], Бондар-Підгурська О. В. [5], Середницька Л. П. [2], Патерікіна А. К. [6], Черновська А. С. [7], Філатов С. А. [6; 7], Здреник В., Котис Н., Жемецке-Мілашауске А. [8], Нгуен Хоанг Тьєн [9] та ін.

Проте залишаються недостатньо дослідженими питання щодо можливостей застосування інноваційних тех-

нологій у логістиці промислових підприємств у ситуаціях воєнного часу та повоєнної розбудови економіки України, а також розробка пропозицій щодо підвищення ефективності їх використання.

Варто зауважити, що інноваційні процеси на промислових підприємствах є основним шляхом підвищення конкурентоспроможності, а також інструментом розвитку економіки країни в цілому.

А в процесі взаємодії учасників корпоративних відносин їх переважна більшість здійснюють внесок до діяльності (фінансовий і нефінансовий), вагомість якого визначає ступінь їхнього впливу на визначення шляхів розвитку підприємства [10].

**Метою** статті є дослідження основних змін у логістиці під час війни, узагальнення інноваційних технологій у логістиці промисловості в ситуації війни та повоєнний період розбудови економіки України, а також розробка пропозицій щодо підвищення ефективності їх використання з позиції корпоративних відносин та інтелектуальної власності.

Структурно-логічну схему дослідження на тему «Інноваційні технології в логістиці промислових підприємств у період війни та повоєнної розбудови економіки України: корпоративні відносини та інтелектуальна власність» у загальному вигляді наведено на рис. 1.

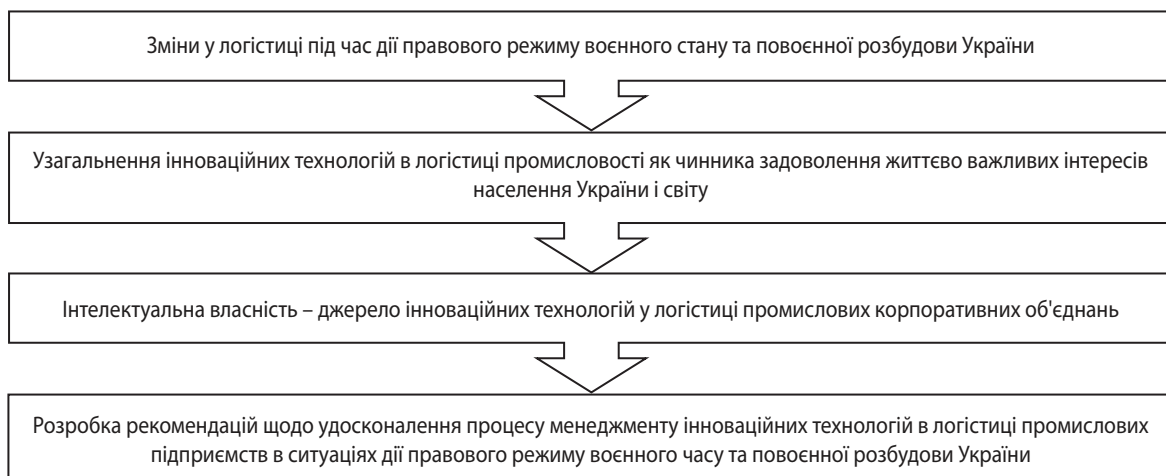


Рис. 1. Структурно-логічна схема дослідження «Інноваційні технології в логістиці промислових підприємств у період війни та повоєнної розбудови економіки України: корпоративні відносини та інтелектуальна власність»

Джерело: авторська розробка

У сучасній економіці логістичні послуги розглядаються як дуже важлива складова досягнення максимального прибутку підприємств промисловості. Тому в умовах нестабільної ринкової економіки, спричиненої пандемією Covid-19, що спалахнула, а зараз через війну між Росією та Україною зміни у потоках товарів стають найбільшою проблемою для організацій.

Пандемія суттєво змінила напрями, об'єкти та суб'єкти поставок, а війна, що супроводжувалася появою санкцій між країнами ЄС і Росією, суттєво вплинула на глобальні ланцюги поставок. Бойові дії РФ проти України викликали низку проблем в усіх сферах і галузях національ-

ної економіки, суттєві трансформації відбулися у логістиці, що пов'язано з новою реальністю та можливостями для її розвитку.

Президент Асоціації міжнародних експедиторів України виокремив 12 ключових особливостей національної логістики під час війни:

- 1) вразливість логістичної системи, наближеної до прифронтових регіонів;
- 2) нестабільність вартості доставки та подекуди її неможливість, коли йдеться про безпеку;
- 3) перебудова логістичних маршрутів, що відбувається з певною періодичністю (деякі маршрути

- залишаються більш усталеними, а інші, навпаки, змінюються під впливом динамічної ситуації);
- 4) більший попит на продукти тривалого зберігання, оскільки вони оптимальні для запасів їжі та не несуть великого ризику збитків, якщо трапилася вимушена затримка доставки;
  - 5) нестача водіїв, частина котрих поповнила ряди ЗСУ;
  - 6) підвищення витрат на експорт і зменшення цін на доставку імпорту (така глобальна тенденція пов'язана з тим, що багато вантажів, які йдуть через Україну, є гуманітарними);
  - 7) формування тренду на відмову від тривалого зберігання вантажів на складах, орієнтування українського ритейлу на роботу «з коліс», що допомагає звести залишки до мінімуму;
  - 8) підвищення рівня лояльності умов співпраці логістичних компаній і клієнтів: переважно більша частина суспільства уже усвідомлює ймовірність затримки, зумовлену об'єктивними причинами;
  - 9) підвищення попиту на доставку української продукції за кордон через евакуацію частини населення від наслідків війни;
  - 10) зростання потреби в автотранспорті у прифронтових регіонах, оскільки іноземний транспорт не в'їжджає до України, а вітчизняного не вистачає, аби повною мірою покривати потреби логістичної галузі;
  - 11) виникнення додаткового бар'єру – вимоги отримання депозитів контейнерними лініями за обладнання (від 5 до 25 тисяч доларів);
  - 12) недостатній рівень оперативності роботи іноземних партнерів – усіх без винятку (експедиторів, логістів, контейнерних ліній, терміналів, митників і контролерів) [11].

Як свідчать результати дослідження [9], економісти занепокоєні тим, що проблеми з ланцюгами поставок можуть сповільнити глобальне економічне зростання світової економіки та призвести до зростання інфляції в усіх країнах. За останні два роки торговий шлях між США та Азією найбільше постраждав від пандемії Covid-19. Проте нинішнє вузьке місце в глобальному ланцюгу поставок особливо сильно відчувається в Німеччині, яка сильно залежить від поставок енергоносіїв з Росії через Східну Європу. 2022 року війна Росії в Україні та розпорядження про блокаду для боротьби з пандемією Covid-19 через спалах штаму вірусу Омикрон в Китаї несподівано призвели до того, що ситуація знову була ускладнена. Криза між Росією та Україною створила додатковий тиск на напружений і без того глобальний ланцюг поставок. Ставки фрахту, особливо на морські та залізничні перевезення, вже дуже високі та можуть зрости ще більше через негативні наслідки конфлікту.

Вплив перебоїв у постачанні продовольства також неминучий, оскільки на Росію та Україну разом припадає 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, що зросли до найвищо-

го рівня за останні 10 років через перебої в ланцюгах поставок під час пандемії, ймовірно, продовжать підніматися ще вище. Ці ж дві країни лідирують у виробництві багатьох металів, таких як нікель, мідь та залізо, а також роблять значний внесок в експорт і виробництво інших важливих видів сировини – неон, титан, паладій і платина, що є важливими компонентами як для виробництва мікрочипів, так і для аерокосмічної промисловості.

Близько 90 % неону, що використовується в процесі літографії для виробництва мікросхем, має російське походження, а 60 % з них переробляється компанією в Одесі, Україна. Пошук альтернативних джерел сировини вимагає довгострокових інвестицій, перш ніж вони можуть бути поставлені на світовий ринок. Як наслідок, товари, що використовують глобальний ланцюг поставок зросли в ціні. Проте дослідники [9] роблять, на наш погляд, суперечливий висновок, що у нинішніх умовах немає необхідності розробляти середньо- та довгострокову політику на 2 чи 5 років, а політики та рішення мають бути практичними, прозорими та пов'язаними з вимогами реального життя. Це підкреслює необхідність застосування ситуаційного підходу.

З огляду на те, що військовий конфлікт посилив потребу організацій у створенні стійкості ланцюгів поставок; багато хто намагається зменшити свою залежність від російських партнерів і Східної Європи щодо сировини та натомість мігрує до більш локалізованих або регіональних стратегій постачання. На цьому тлі старший менеджер консалтингової компанії Еффісіо з глобальних закупівель та операцій вважає, що конфлікт в Україні, ймовірно, матиме триваючий інфляційний вплив на витрати, на сировину, енергію, логістику, цифрові послуги та ділитися п'ятьма ключовими чинниками впливу на організацію ланцюгів поставок [12]:

- 1) Світові ціни на товари зростають – ціни на паливо та сировину зазнали колосального стрибка як прямий вплив перебоїв у постачанні та швидкого зростання інфляції.
- 2) Організації, підприємства, корпорації шукають альтернативні джерела постачання – метали, сировина та продукти харчування тощо. Зокрема, група російських підприємств також є найбільшим у світі експортером усіх трьох основних груп добрив, що знову підштовхує до зростання витрат на виробництво. Це може призвести до потенційної продовольчої кризи в основних регіонах-імпортерах, у їх складі Близький Схід і Північна Африка, якщо альтернативи не будуть швидко знайдені. Перебої в постачанні металів, пластику та напівпровідникових мікросхем вплинуть на виробництво медичних пристроїв. При цьому сировина буде доступна в нових регіонах і на нових ринках за інших умов, з новими постачальниками та цінами, і її доступність може бути обмеженою.
- 3) Дефіцит робочої сили. З початку конфлікту у Східній Європі було обмежено пропозицію робочої сили, що знову призвело до збільшення витрат. За даними Міжнародної палати судноплавства (ICS), росіяни становлять 10,5 % (198 123) світо-



вої робочої сили в судноплаванні, а з України – 76 442 осіб (або 4 %). Багато компаній зараз вивчають варіанти пошуку працівників в Африці та Південній Америці, особливо для Східної Європи. Це особливо важливо для таких галузей, як сільське господарство та фермерство, котрі покладаються на великий відсоток іноземних сезонних робітників на короткостроковій основі для збирання врожаю.

- 4) Збій у виробництві й імпорті. Після зняття карантинних обмежень у країнах з розвинутою економікою спостерігається різке зростання попиту, особливо на споживчі товари, зокрема з Азії. Що стосується пропозиції – закриття китайських заводських портів і нестача робочої сили в портах країн-імпортерів призвели до значних затримок і малої кількості доступних суден. Тим часом великі західні порти повідомили про застряглі значні резерви товарів, що, своєю чергою, сприяло дефіциту контейнерів. Війна ще більше порушила всі сфери логістичного руху – а особливо авіації, морські та залізничні вантажні перевезення. Також можна очікувати зриву на останніх ділянках ланцюга постачання – сфери, що вже сильно постраждала від пандемії та нещодавньої нестачі пального та водіїв. Створення стратегічних відносин і приєднання до альянсів також матиме важливе значення для розвитку потенціалу виробництва.
- 5) Управління ризиками є обов'язковим. Поточна криза підкреслила потребу організацій у покращенні прозорості ланцюгів поставок, де ризик часто криється в постачальниках підривня. Менеджери ланцюгів постачання будуть зосереджені на створенні стійкості своїх операцій. Організації все частіше відмовляються від управління запасами Just-In-Time (JIT) на користь управління запасами Just-In-Case (JIC). Регіоналізація та постачання всередині країни також стають більш привабливими варіантами з точки зору безпеки та стабільності.

Погоджуючись із думкою автора [12], зауважимо, що багатьом підприємствам наразі не вистачає оглядності, зрілості планування, менеджменту персоналу та аналітики в реальному часі, щоб полегшити управління ризиками в ланцюзі поставок і підвищити стійкість, а також збалансувати витрати. Ретельна оцінка та підготовка дозволять їм бути проактивними, а не реактивними, щоб витримати подальші збої. Цьому сприятиме ситуаційний підхід до процесу управління підприємством.

У *Forbes* дописувач Сереніту Гіббонс на підставі аналізу думок підприємців називає лише окремі з рушійних сил, які штовхають логістичну галузь вперед [13]. Так, тенденціями в логістиці, котрі здатні змінити галузь, є такі:

1. Хмарні системи та інтеграції. Розробка та розповсюдження нових хмарних систем та інтеграцій, що дозволяє логістичним компаніям оптимізувати свої робочі процеси, зберігати та передавати інформацію швидше та безпечніше, і навіть мати кращий контроль над своїми фінансами. Зрештою

це означає, що компанії заощаджують час, гроші та отримують вигоду від налагодження внутрішніх процесів.

2. Автономні транспортні засоби. Автономні вантажівки вже починають працювати в режимі «контрольованої автономії», після проектування і тестування, автономні транспортні засоби можуть бути безпечнішими, дешевшими та простішими в управлінні, ніж транспортні засоби з ручним керуванням, що знижує експлуатаційні витрати, робить дороги безпечнішими і дозволяє операторам транспортних засобів знайти нові, більш високі посади у компаніях.
3. 3D-друк. Ця технологія не лише для виробників, і логістичні гіганти вже починають користуватися її перевагами. Навіщо витрачати тиждень на транспортування товару через всю країну, якщо ви можете доставити його миттєво за допомогою підключеного 3D-принтера? Завдяки 3D-друку ланцюжок поставок незабаром стане набагато швидшим і спровокує нові альянси.
4. Аналітика та відстеження в режимі реального часу. Завдяки RFID-чипам та іншим передовим технологіям менеджери та лідери галузі мають доступ до кращої аналітики та відстеження в режимі реального часу. Вони можуть точно повідомити клієнтам, де знаходиться їхня продукція і скільки часу знадобиться для її отримання, можуть виявляти та передбачати проблеми і вирішувати їх швидше, що дозволяє упередити перебої в логістиці.
5. Ефективність доставки «останньої милі» – складне завдання для логістичних компаній, оскільки пов'язано з високим ступенем складності та високими витратами (часто більше половини загальної вартості відправлення). Проте завдяки розгортанню технологій автономних дронів для доставки посилок окремим одержувачам і модернізації моделей ланцюгів поставок – можливий прорив.
6. Штучний інтелект і машинне навчання. Логістичні компанії також прагнуть інтегрувати більше штучного інтелекту (ШІ) і машинного навчання в системи управління, зменшуючи потребу в людських годинах і підвищуючи як ефективність, так і загальні можливості швидко оцінювати продуктивність, швидкість доставки, задоволеність клієнтів та інші важливі складники – і регулярно самовдосконалюватися, щоб підвищити прибутковість.
7. Блокчейн. Завдяки цій технології, що лежить в основі криптовалюти логістична галузь отримує вигоду від децентралізованих бухгалтерських книг і більш розумного управління запасами. Хоча в багатьох випадках її впровадження є складним і дорогим, технологія блокчейн здатна підвищити безпеку, ефективність і надійність усіх форм відстеження та управління даними. Оскільки технологія гнучка і продовжується розвиток, її майбутній потенціал здається майже необмеженим.

Зауважимо на велике число змінних у логістичній сфері та можливість появи «чорного лебедя» – чогось

раптового і несподіваного, що повністю змінює те, що вважається «нормальним» у певному сегменті суспільства. Наприклад, не передбачали у 2018 р. чи навіть на початку 2019 р. пандемію COVID-19, логісти навряд чи очікували повномасштабного вторгнення російських військ в Україну 2022 року, і так само логістична галузь може опинитися на зовсім іншому шляху у подальшому через будь-яку несподіванку.

Враховуючи адаптивні можливості логістичної галузі, її фахівці здатні інтегрувати нові технології, щоб зробити підприємства ще більш результативними, конкурентоспроможними, адже конкурентоспроможність економіки країни в цілому залежить від конкурентоспроможності галузі, підприємства та продукції, послуг [14; 15]. Наведемо узагальнення тенденцій інноваційних технологій у логістиці промисловості з прикладами:

- найпрогресивнішою логістичною інновацією можна вважати безпілотні транспортні засоби – на суші, у воді та в повітрі їх використання приводить до появи багатьох нових можливостей і створює значний потенціал економії, допомагає вирішити складну та значущу проблему «останньої милі» та терміново «дотягнутися» в місця доставки у найскладніших умовах;
- використання розроблених нейро-нечітких моделей для оцінки загрози банкрутства підприємств, що дозволяє значно підвищити ефективність функціонування як окремих підприємств, так і корпоративних утворень, надає можливість запобігти фінансовій кризі на підприємствах, і своєчасно розробити превентивні заходи [16, с. 59–67];
- конкурентоспроможність логістичних підприємств, їх дохід, прибуток до оподаткування та ступінь інтеграції в ланцюжок поставок залежать від секторальних ІТ-розробок, що здійснюються та впроваджуються певним підприємством [17];
- узагальнені дослідження автором огляду [18] свідчать, що понад 50 % організацій планують запровадити використання штучного інтелекту та технологій автоматизації у 2023 році, часом багато компаній використовують чат-ботів, оснащених штучним інтелектом і можливостями машинного навчання, щоб покращити взаємодію з клієнтами, зростає обсяг маркетингового вмісту, створеного штучним інтелектом, відбувається покращення того, як компанії співпрацюють із спеціалістами з обробки даних і DevOps, щоб поліпшити інтеграцію моделей штучного інтелекту в їхні програмні додатки, і застосування автоматизації до багатьох видів діяльності, розробки довгострокових планів із наскрізною автоматизацією процесів тощо;

Учасники 1-ї всеукраїнської конференції «Індустрія 5.0» погоджуються, що Україна має великий потенціал для переходу до Індустрії 5.0, в першу чергу, через такі чинники, як пасіонарне та креативне суспільство, науково-технічний та освітній потенціал, розвинуті стартап спільноти, тисячі кваліфікованих розробників та інтеграторів. Перехід до Індустрії 5.0 у багатьох напрямках можливий без

поступового, послідовного проходження через 3.0 (повна автоматизація виробництва) та 4.0 (цифрова трансформація як зміна бізнес-моделей шляхом використання сучасних технологій на кшталт штучного інтелекту та інтернету речей). Українські інноватори мають чимало пропозицій для вітчизняних секторів; мова радше за готовність замовників і стимулюванням ринкового попиту на нові технології та рішення» [19].

Враховуючи рівень збільшення викликів і загроз задоволенню ЖВІ населення України через війну, складність розвитку бізнесу як основного чинника їх задоволення, варто узагальнити напрями щодо його підтримки:

- 1) реорганізація галузей національної промисловості як економічного кластера в період кризи та проведення системних змін;
- 2) розробка стратегії розвитку промисловості України в контексті сталого інноваційного соціально орієнтованого вектору. Надважливо, щоб саме Україна була автором стратегії відбудови і розвитку, а не отримала готові рішення ззовні;
- 3) активізація електронної комерції;
- 4) розвиток компетентностей персоналу щодо оволодіння цифровими навичками, підтримка інформаційної гігієни, формування та реалізація цифрової культури, забезпечення інформаційної безпеки бізнесу;
- 5) підтримка становлення та розвитку бізнесу шляхом оптимізації податкових інструментів;
- 6) перенесення підприємств у більш безпечні регіони країни на період військових дій (релокація бізнесу), а також масштабування бізнесу через такий інструмент як франшиза;
- 7) зміна сировинної моделі економіки на виробничу, що орієнтована на інвестиції, інновації та знання.

Це дозволить максимально швидко повернутися до довоєнного рівня шляхом впровадження «плану Маршалла» як важеля та ресурсу нової моделі економіки, котрий сприятиме підтримці конкурентоспроможності бізнесу. При цьому майбутній «план Маршалла» повинен передбачати грантову підтримку з різними форматами та структурою, а принцип «грантовості» має застосовуватись щонайменше для 80 % допомоги;

- 8) вдалими рішенням для відновлення країни може бути інтеграція української економіки до економічної системи ЄС. «Допомогти в цьому можуть різноманітні європейські логістично-інфраструктурні проекти. Наприклад, включення українських логістичних шляхів (автомобільних, залізничних, повітряних і водних) до європейських логістичних мереж за програмою TEN-T (у липні 2022 року Європейська Комісія включила українські логістичні шляхи до індикативних мап проєкту)»;
- 9) впровадження «френдшорингу» – співробітництва з країнами, котрі поділяють норми й цінності сучасної глобальної економіки, що дозволить після припинення бойових дій відновити роботу в галузі логістики. При цьому не мають нехтуватися національні цінності;

- 10) дотримання принципів переформатування логістики: оптимізації, систематизації, цифровізації, комунікації, конкуренції, гнучкості [1];
- 11) розвиток цифрової грамотності та обізнаності в сучасних технологіях споживачів логістичних послуг. Отже, втілення у практику запропонованих заходів сприятиме задоволенню ЖВІ більшості населення України завдяки розвитку бізнесу та підтримці його конкурентоспроможності як основи реалізації цілей сталого розвитку в умовах воєнного стану та післявоєнної розбудови країни у новому форматі логістики.

Водночас постійно відбувається пошук нових способів роботи. Зокрема, економічна криза та конкуренція на ринку логістичних посередників порушує питання щодо оптимізації та підвищення ефективності управління логістичними каналами. Для організації, що займається логістикою, використання результатів інтелектуальної власності (нематеріальних активів організації) та їх бухгалтерський облік може означати необхідність використання перспективної науково-технічної продукції, що розширює стратегії виходу на ринок.

І. С. Луценко [20], розглянувши приклади впровадження ОПВ у логістичних компаніях, зауважила, що інновації у сфері логістики виділяються як самостійний напрямок і є одним із найбільш актуальних складових частин науки. «Інноваційна логістика – це певна система самостійної логістизації чинних і нових систем, науковий інструмент із раціоналізації потокових процесів, що заснований на знаннях, підходах, які розвиваються, шляхом впровадження прогресивних розробок у поточне та стра-

тегічне управління ринковими структурами з метою досягнення кінцевих результатів».

Науковці Філатови [21] наголошують, що «використання логістичних підходів до управління інноваційною діяльністю науково-дослідних установ, як мережею інвестиційних проектів, буде сприяти інтегруванню України у європейське високотехнологічне конкурентне середовище» та пропонують, що «ресурси і потенціал необхідно зосередити на логістичній підтримці наукових досліджень, які є однією з основ інноваційного потенціалу, а також створенні ефективної інфраструктури, що стане запорукою перетворення результатів досліджень у продукт, придатний до комерціалізації. За результатами дослідження зроблено аналіз різних поглядів на інноваційні наукові проекти з урахуванням рівнів їх готовності для оптимізації їх інвестування. Встановлено зв'язок фаз життєвого циклу інноваційного проекту з рівнями готовності технологій (TRL) та з урахуванням прогнозного часу залучення інвестицій. Визначено логістичне забезпечення на різних етапах розробки і провадження технологій, яке сприятиме забезпеченню мінімізації ризиків неповернення інвестицій».

Виходячи з вищевикладеного постає питання активізації мотивації щодо створення та впровадження ОПВ (об'єктів права інтелектуальної власності). За 9 місяців 2022 року порівняно з відповідним періодом 2021 року загальна кількість заявок зменшилася більш як на 40 %. Кількість заявок на винаходи, корисні моделі та промислові зразки зменшилася на 20,4 %, 44,9 % та 55,9 % відповідно. Кількість заявок на торговельні марки за національною процедурою зменшилася на 48,8 %, за міжнародною процедурою – на 7,8 % (табл. 1).

Таблиця 1

## Динаміка показників надходження заявок на ОПВ та на винаходи за 9 місяців 2018–2022 рр.

Об'єкти промислової власності	2018 р.	2019 р.	2020 р.	2021 р.	2022 р.	2022 р. у % до 2021 р.
<i>Надходження заявок на ОПВ</i>						
усього надійшло	40 639	45700	33 802	36 341	21 683	59,7
Винаходи	2932	3007	2276	2429	1933	79,6
Корисні моделі	6794	7059	4025	3095	1706	55,1
Промислові зразки	2355	1993	1503	1482	653	44,1
Торговельні марки	28558	33641	25998	29335	17391	59,3
Національна процедура	22868	27264	20290	23559	12063	51,2
Міжнародна процедура	5690	6377	5708	5776	5328	92,2
<i>Надходження заявок на винаходи</i>						
усього надійшло	2 932	3 007	2 276	2 429	1 933	79,6
За національною процедурою	1778	1897	1141	1115	673	60,4
від національних заявників	1589	1753	940	904	501	55,4
у т.ч. юридичних осіб	881	1003	511	492	299	60,8
від іноземних заявників	189	144	201	211	172	81,5
За процедурою РСТ,	1154	1110	1135	1314	1260	95,9
у т.ч. від національних заявників	1	1	1	5	3	60,0

Джерело: узагальнено авторами на основі [22, с. 3–5]

За 9 місяців 2022 року активність у поданні заявок на винаходи зменшилася на 20,4 % порівняно з аналогічним періодом попереднього року переважно за рахунок падіння активності національних заявників – 44,6 % (табл. 1) [22, с. 3–5].

Враховуючи вищевикладене, пропонуємо для збільшення кількості подання заявок в Україні на ОПВ, які у майбутньому сприятимуть розвитку індустрії логістики організацій *ввести зміни* до Порядку виконання повноважень Державною казначейською службою в особливому режимі в умовах воєнного стану, затвердженого постановою КМУ від 09.06.2021 р. № 590 у п. 19 підпункт 2 абзац 3:

- 1) «...за видатками спеціального фонду державного та місцевих бюджетів – сплата зборів за дії, пов'язані з охороною прав на об'єкти промислової власності»;
- 2) під час подання заявок бюджетними (неприбутковими) установами на винахід, корисну модель до Українського національного офісу інтелектуальної власності та інновацій (УКРНОІВІ), що стосуються зброї, медичних продуктів, необхідних фронту *рекомендовано* запровадити збори за подання заявок на ОПВ, за проведення їх кваліфікаційної експертизи та за публікацію про видачу патентів, а також державне мито за реєстрацію ОПВ, котрі *мають становити 10 відсотків* установленого розміру відповідно до «Порядку сплати зборів за дії, пов'язані з охороною прав на об'єкти інтелектуальної власності», затвердженого постановою № 1716 Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2004 року. При цьому, УКРНОІВІ пропонується проводити кваліфікаційну експертизу таких заявок упродовж 6 місяців від дати оплати відповідних зборів.

Для порівняння, відповідно до п. 3<sup>-1</sup> «Порядку сплати зборів за дії, пов'язані з охороною прав на об'єкти інтелектуальної власності», затвердженого постановою № 1716 Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2004 року (далі Порядок), – неприбуткові установи та організації, які є заявниками чи власниками патенту на винахід або корисну модель, сплачують кожен збір за дії, пов'язані з охороною прав на такі об'єкти, за винятком зборів згідно з кодами 13300, 13400, 13500 і 13700, у розмірі: 1) 20 відсотків установленого розміру у разі, коли зазначені особи є заявниками за заявкою на винахід чи власниками відповідного патенту; 2) 40 відсотків установленого розміру у разі, коли зазначені особи є заявниками за заявкою на корисну модель чи власниками відповідного патенту.

Відповідно до п. 3<sup>2</sup> даного Порядку, у разі коли заявником (заявниками) чи власником (власниками) патенту на винахід (корисну модель) є винахідник винаходу (корисної моделі) разом з неприбутковою установою та організацією, кожен збір за дії, пов'язані з охороною прав на такі об'єкти, за винятком зборів згідно з кодами 13300, 13400, 13500 і 13700, сплачується у розмірі:

- 1) 20 відсотків установленого розміру у разі, коли зазначені особи є заявниками за заявкою на винахід чи власниками відповідного патенту;

- 2) 40 відсотків установленого розміру у разі, коли зазначені особи є заявниками за заявкою на корисну модель чи власниками відповідного патенту.

На основі аналізу джерел [2–4; 23–27], інноваційні технології в логістиці промислових підприємств, на нашу думку, варто розглядати з точки зору комплексного та системного підходів, де усунення бар'єрів на шляху отримання права на ОІВ дозволить прискорити та законодавчо закріпити цей процес. Причому значення терміна «інноваційної технології в логістиці промислових підприємств» варто розглядати з позиції оцінки інтересів усіх стейкхолдерів як нових технологій, що створюються на основі використання нових об'єктів права інтелектуальної власності та спроможні задовольнити ЖВІ усіх учасників корпоративних відносин шляхом застосування їх у логістиці промислових підприємств.

Є сенс звернути увагу на взаємодію промислових підприємств щодо досягнення максимальних результатів і підвищення рівня задоволення ЖВІ учасників корпоративних відносин. Тому аналіз інформаційних джерел [28–30] дозволив сформулювати авторську думку, що економічна суть корпоративної взаємодії промислових підприємств, котрі втілюють інноваційні технології у логістиці, полягає в системно-структурному та ситуаційному узгодженні цілей учасників корпоративних відносин з метою концентрації капіталу в усіх формах, що дозволить забезпечити їх соціально-економічний розвиток, сприятиме упередженню викликів зовнішнього та внутрішнього середовища, підвищить рівень задоволення споживачів і поліпшення умов праці, підвищення рівня її продуктивності, раціоналізує використання ресурсів щодо авансування виробничо-господарської діяльності корпоративних утворень, зокрема й акціонерних товариств. Це дозволить отримати конкурентні переваги на ринку та задовільнити інтересів всіх учасників корпоративних відносин.

Базуючись на «інструментах та важелях корпоративного управління в сфері сприяння активізації процесів інноваційно-інвестиційного розвитку» та на «організаційних формах корпоративного регулювання інноваційно-інвестиційної діяльності», що запропоновані О. Є. Поповим [29, с. 215–218], сформуємо авторську концептуально-логічну схему створення та впровадження об'єктів права інтелектуальної власності (СіВОПІВ) як інструменту активізації процесів інноваційно-інвестиційного розвитку корпоративних утворень, зокрема, в галузі логістики (рис. 2).

Таким чином, одним із напрямів розвитку логістики промислового корпоративного утворення є реалізація стратегії інноваційно-інвестиційної діяльності щодо результативного використання нематеріальних активів і ефективного інноваційного інвестування в логістичну діяльність. Наразі узгодження інтересів в логістиці стає актуальним через бурхливий розвиток в Україні практики застосування перспективних технологій, глобальної цифровізації та глибшого проникнення концепцій Індустрій 4.0 та 5.0 у всі галузі.

Водночас нестабільність соціально-економічної ситуації викликає необхідність прийняття неординарних рішень і застосування проривних новітніх технологій, що за-



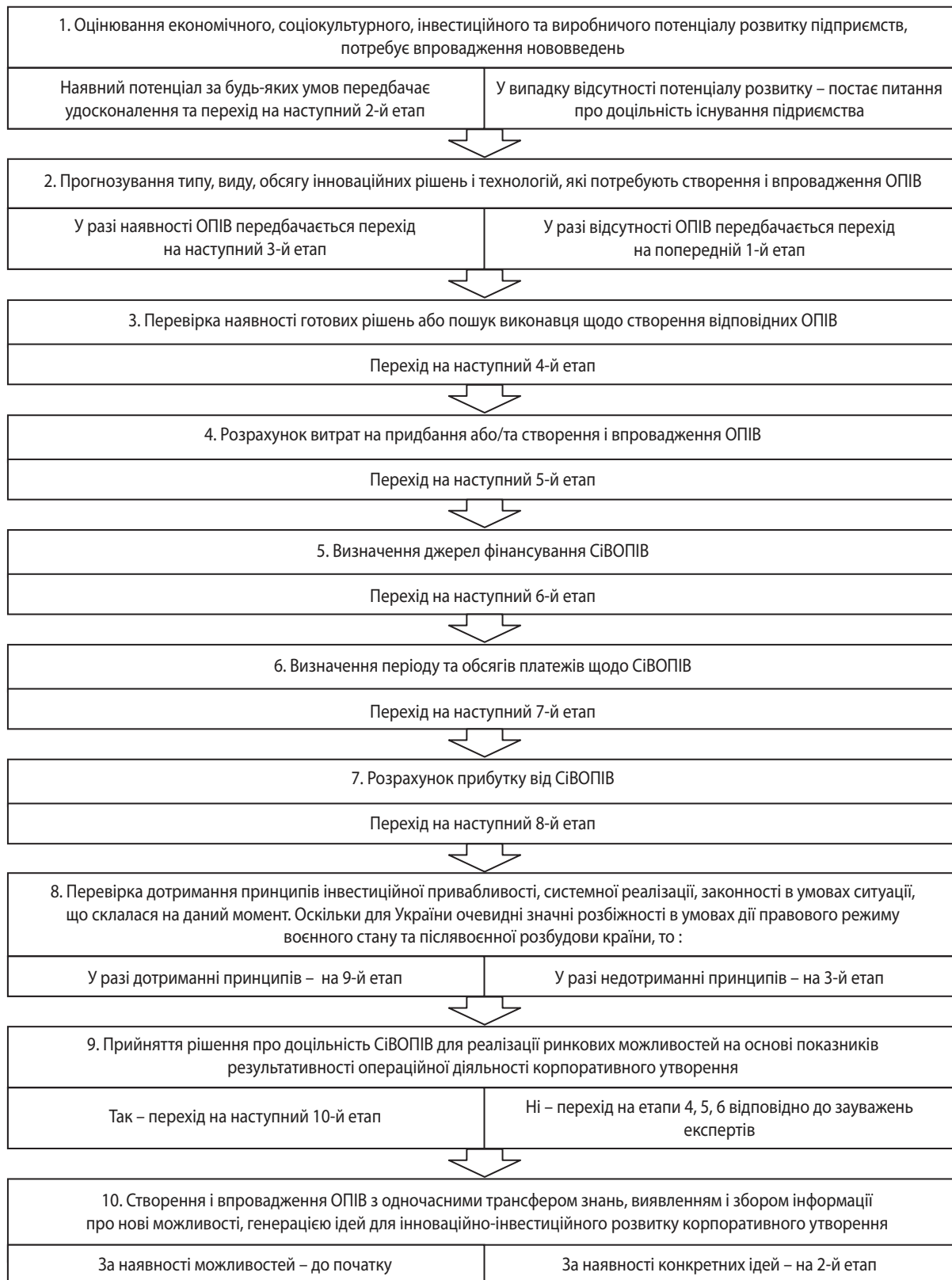


Рис. 2. Концептуально-логічна схема створення та впровадження об'єктів права інтелектуальної власності як джерела інноваційних технологій у логістиці промислових корпоративних об'єднань

Джерело: авторська розробка

безпечити активний розвиток підприємств промисловості за всіма видами діяльності.

**Висновки.** Побудовано авторську структурно-логічну схему дослідження на тему «Інноваційні технології в логістиці промислових підприємств у період війни та повоєнної розбудови економіки України: корпоративні відносини та інтелектуальна власність» у загальному вигляді, відповідно до якої викладено матеріал статті. Запропоновано значення «інноваційної технології в логістиці промислових підприємств» з позиції оцінки інтересів усіх стейкхолдерів. В процесі цього надано авторське тлумачення категорії як нових технологій, що створюються на основі використання прав інтелектуальної власності та здатні задовольнити ЖВІ усіх учасників корпоративних відносин шляхом застосування їх у логістиці промислових підприємств. Обґрунтовано важливість інноваційних технологій у логістиці промислових підприємств в умовах війни та повоєнної розбудови національної економіки.

Зауважено, що нинішня економіка України функціонує в умовах трансформації ринкових відносин відповідно вимог ЄС, однією з яких є формування корпоративного сектора задля ефективного використання об'єднаного капіталу. При цьому в процесі взаємодії учасників корпоративних утворень формуються корпоративні відносини, котрі мають певні риси, зокрема, переважна більшість учасників корпоративних відносин здійснюють внесок до діяльності промислових підприємств і корпорацій (фінансовий та нефінансовий), вагомий якого визначає ступінь їх впливу на визначення шляхів розвитку.

Проаналізовано показники надходження заявок на ОПВ та на винаходи за 9 місяців 2018–2022 рр., результати чого актуалізували питання мотивації створення та впровадження ОПВ як джерела інноваційних технологій у логістиці промислових підприємств у період війни та повоєнної розбудови економіки України.

На основі ситуаційного та комплексного підходів візуалізовано та обґрунтовано концептуально-логічну схему створення і впровадження об'єктів права інтелектуальної власності як джерела інноваційних технологій у логістиці промислових корпоративних об'єднань.

Таким чином, надані рекомендації дозволять удосконалити процес менеджменту інноваційних технологій в логістиці промислових підприємств, прискорити відновлення, модернізацію та розвиток корпоративних об'єднань промисловості, підвищити рівень задоволення ЖВІ учасників корпоративних відносин та населення України загалом у період війни та післявоєнної розбудови національної економіки.

## ЛІТЕРАТУРА

- Гринів Н. Т., Равліковська А. А. Перебудова логістики в умовах воєнного стану в Україні. *Академічні візії*. 2022. Вип. 13. DOI: 10.5281/zenodo.7411975
- Середницька Л. П., Волинець В. В. Інноваційні технології в логістичній системі. *Мукачівський державний університет*. 2018. № 19. С. 617–621. URL: [https://economyandsociety.in.ua/journals/19\\_ukr/96.pdf](https://economyandsociety.in.ua/journals/19_ukr/96.pdf)
- Alkema V., Melenchuk V. Logistics ensuring the performance of security and defense tasks in conditions of hybrid warfare. *Economics, Finance and Management Review*. 2022. No. 3 (11). P. 71–81. URL: [https://library.krok.edu.ua/media/library/category/statti/alkema\\_0033.pdf](https://library.krok.edu.ua/media/library/category/statti/alkema_0033.pdf)
- Алькема В. Парадигма управління логістичною діяльністю сучасних організацій. *Вчені записки Університету «КРОК»*. 2022. № 2 (66). С. 73–86. DOI: 10.31732/2663-2209-2022-66-73-86
- Бондар-Підгурська О. В. Підтримка розвитку та конкурентоспроможності бізнесу в ситуаціях війни та післявоєнної розбудови України: зміни у логістиці // *Мережевий бізнес: становлення, проблеми, інновації* : матеріали XIII Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (м. Полтава, 27–28 квіт. 2023 р.). Полтава : РВВ ПУЕТ, 2023. С. 183–186.
- Патерикіна А. К., Філатов С. А. Проектування логістичної системи у компанії ПАТ «Київхліб» // *Сучасний менеджмент організації: витоки, реалії та перспективи розвитку* : матеріали наук. конф. (м. Київ, 26 квіт. 2022 р.). Київ : Університет «КРОК», 2022. URL: <https://conf.krok.edu.ua/MMO/MMO-2022/paper/view/1158>
- Черновська А. С., Філатов С. А. Логістика військового часу: проблеми та можливості // *Сучасний менеджмент організації: витоки, реалії та перспективи розвитку* : матеріали наук. конф. (м. Київ, 26 квіт. 2022 р.). Київ : Університет «КРОК», 2022. URL: <https://conf.krok.edu.ua/MMO/MMO-2022/paper/view/1097>
- Zdrenyk V., Kotys N., Žemeckė-Milašauskė A. Logistic system: costs, tools and perspectives. *Public Policy and Accounting*. 2023. No. 1 (7). P. 3–8. DOI: 10.26642/ppa-2023-1(7)-3-8
- Nguyen Minh Ngoc, Dinh Thanh Viet, Nguyen Hoang Tien, Phuoc Minh Hiep, Nguyen Tuan Anh, Le Dinh Hue Anh, Nguyen The Truong, Nguyen Si Tuan Anh, Luu Quang Trung, Vu Thi Phuong Dung, Le Thi Huong Thao. Russia-Ukraine war and risks to global supply chains. *International Journal of Mechanical Engineering*. 2022. Vol. 7. No. 6. URL: [https://www.researchgate.net/publication/361701652\\_Russia-Ukraine\\_war\\_and\\_risks\\_to\\_global\\_supply\\_chains](https://www.researchgate.net/publication/361701652_Russia-Ukraine_war_and_risks_to_global_supply_chains)
- Савченко О. Ф. Мотиваційна природа корпоративних відносин в акціонерному товаристві. *Ефективна економіка*. 2010. № 4. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=187>
- Берестенко В. Як змінилася логістика за півроку війни та що буде з імпортом і експортом // *Центр Транспортних стратегій*. URL: [https://cfts.org.ua/blogs/yak\\_zminilasya\\_logistika\\_zapivroku\\_viyeni\\_ta\\_scho\\_bude\\_z\\_importom\\_i\\_eksportom\\_651](https://cfts.org.ua/blogs/yak_zminilasya_logistika_zapivroku_viyeni_ta_scho_bude_z_importom_i_eksportom_651)
- Ashray Lavsi. How the Russia-Ukraine conflict is impacting supply chains // *Consultancy.eu*. Online platform for the advisory and consulting industry. URL: <https://www.consultancy.eu/news/7993/how-the-russia-ukraine-conflict-is-impacting-supply-chains>
- Gibbons S. 7 Trends That Could Change The Logistics Industry Forever. // *FORBES*. 2023. URL: <https://www.forbes.com/sites/serenitygibbons/2022/05/17/7-trends-that-could-change-the-logistics-industry-forever>
- Кучинський В. П., Коновалова Н. С. Фактори конкурентоспроможності в XXI столітті // *Глобалізація напрямів формування промислового потенціалу в умовах постіндустріальних трансформацій* : матеріали I Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Київ, 19 квіт. 2016 р.). Київ : НТУУ «КПІ». 144 с. С. 118–120. URL: <http://ktpe-conf.kpi.ua/ktpe-conf/paper/view/3047>
- Підлісна О. А., Коновалова Н. С. Систематизація факторів сучасної міграції промислових підприємств. *Вчені записки Університету «КРОК»*. 2019. № 4 (56). С. 48–54. DOI: 10.31732/2663-2209-2019-56-48-54

16. Нейромережеві моделі оцінки фінансових криз на підприємствах корпоративного типу: монографія / Т. С. Клебанова, О. В. Димченко, О. О. Рудаченко, В. С. Гвоздицький ; Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2018. 171 с. URL: <http://repository.hneu.edu.ua/handle/123456789/21933/>

17. Oláh J., Karmazin G., Pető K., Popp J. Information technology developments of logistics service providers in Hungary. *International Journal of Logistics Research and Applications*. 2018. Vol. 21. No. 3. P. 332–344.

DOI: 10.1080/13675567.2017.1393506

18. Gibbons S. 2023 Business Predictions As AI And Automation Rise In Popularity // FORBES. 2023. URL: <https://www.forbes.com/ai-and-automation-rise-in-popularity/?sh=79058b33744b>

19. Ящук І. Резолюція 1-ої всеукраїнської конференції «Індустрія 5.0». // Український кластерний Альянс. 2023. URL: <https://www.clusters.org.ua/blog-single/resolution-of-the-ukrainian-conference-industry5-0>

20. Луценко І. С., Матіяш Д. О. Інноваційні технології в логістиці // Бізнес, Інновації, Менеджмент: Проблеми та перспективи : зб. тез доп. III Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 8 груд. 2022 р.). Київ : КПІ ім. Ігоря Сікорського, Вид-во «Політехніка», 2022. 292 с. С. 72–73.

21. Філатов С. А., Філатова В. С. Логістичний підхід до впровадження інновацій з урахуванням рівнів готовності технологій. *Вчені записки Університету «КРОК»*. 2021. № 1 (61). С. 233–241.

DOI: 10.31732/2663-2209-2021-61-233-241

22. Промислова власність у цифрах. Показники діяльності у сфері промислової власності за 9 місяців 2022 року. Київ : Державне підприємство «Український інститут інтелектуальної власності», 2022. С. 53. URL: <https://ukrpatent.org/atachs/promvlasnist-9m-2022.pdf>

23. Круш П. В., Мегедь Ю. В. Сучасні інноваційні технології в логістичній діяльності. *Східна Європа: Економіка, бізнес та управління*. 2018. № 2 (13). С. 103–106. URL: [http://www.eastern-europe-ebm.in.ua/journal/13\\_2018/19.pdf](http://www.eastern-europe-ebm.in.ua/journal/13_2018/19.pdf)

24. Бондар-Підгурська О. В., Хоменко І. І., Коновалова Н. С. Інноваційна привабливість організацій у ситуаціях війни та післявоєнної розбудови економіки України: корпоративні відносини й інтелектуальна власність. *Бізнес Інформ*. 2022. № 8. С. 36–46.

DOI: 10.32983/2222-4459-2022-8-36-46

25. Семенчук Т. Б., Ліченко В. Ю. Удосконалення бізнес-процесів підприємства в умовах диджиталізації. *Проблеми економіки*. 2023. № 2. С. 176–181.

DOI: 10.32983/2222-0712-2023-2-176-181

26. Касич А. О., Сидоренко А. М. Перспективи активізації інноваційної діяльності на логістичних підприємствах. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2017. Вип. 15. Ч. 1. С. 147–151.

27. Наконечна Т. В., Гринів Н. Т. Застосування новітніх технологій у логістичній діяльності підприємств. *Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія : Економіка і управління*. 2021. Т. 32 (71). № 5. С. 16–21.

28. Кудря Я. В. Економічна сутність управління корпораціями в машинобудівній галузі економіки України. *Економіка та держава*. 2009. № 2. С. 59–62.

29. Попов О. Є. Теоретико-методологічні та концептуальні засади формування організаційно-економічного механізму корпоративного управління : монографія. Харків : ФОП Александрова К. М. ; ВД «ІНЖЕК», 2009. 360 с.

30. Шмідт М. П., Кудря Я. В. Фінансово-економічна сутність управління корпораціями в машинобудуванні України. *Фінанси України*. 2008. № 8. С. 53–62.

## REFERENCES

Alkema, V. "Paradyhma upravlinnia lohystychnoi diialnistiu suchasnykh orhanizatsii" [The Paradigm of Managing Logistics Activities of Modern Organizations]. *Vcheni zapysky Universytetu «KROK»*, no. 2(66) (2022): 73-86.

DOI: 10.31732/2663-2209-2022-66-73-86

Alkema, V., and Melenchuk, V. "Logistics ensuring the performance of security and defense tasks in conditions of hybrid warfare". *Economics, Finance and Management Review*. 2022. [https://library.krok.edu.ua/media/library/category/statti/alkema\\_0033.pdf](https://library.krok.edu.ua/media/library/category/statti/alkema_0033.pdf)

Ashray, Lavsi. "How the Russia-Ukraine conflict is impacting supply chains". *Consultancy.eu*. Online platform for the advisory and consulting industry. <https://www.consultancy.eu/news/7993/how-the-russia-ukraine-conflict-is-impacting-supply-chains>

Berestenko, V. "Yak zminylasia lohistyka za pivroku viiny ta shcho bude z importom i eksportom" [How Logistics Changed during the Six Months of the War and What Will Happen to Imports and Exports]. *Tsentr Transportnykh stratehii*. [https://cfts.org.ua/blogs/yak\\_zminilasya\\_logistika\\_za\\_pivroku\\_viynta\\_scho\\_bude\\_z\\_importom\\_i\\_eksportom\\_651](https://cfts.org.ua/blogs/yak_zminilasya_logistika_za_pivroku_viynta_scho_bude_z_importom_i_eksportom_651)

Bondar-Pidhurska, O. V. "Pidtrymka rozvytku ta konkurentospromozhnosti biznesu v sytuatsiakh viiny ta pislivoiennoi rozbudovy Ukrainy: zminy u lohistytsi" [Supporting the Development and Competitiveness of Business in Situations of War and Post-war Development of Ukraine: Changes in Logistics]. *Merzhevyyi biznes: stanovlennia, problemy, innovatsii*. Poltava: RVV PUET, 2023. 183-186.

Bondar-Pidhurska, O. V., Khomenko, I. I., and Konovalova, N. S. "Innovatsiina pryvablyvist orhanizatsii u situatsiakh viiny ta pislivoiennoi rozbudovy ekonomiky Ukrainy: korporatyvni vidnosyny i intelektualna vlasnist" [Innovative Attractiveness of Organizations in Situations of Wartime and Post-War Economic Development of Ukraine: Corporate Relations and Intellectual Property]. *Biznes Inform*, no. 8 (2022): 36-46.

DOI: 10.32983/2222-4459-2022-8-36-46

Chernovska, A. S., and Filatov, S. A. "Lohistyka viiskovoho chasu: problemy ta mozhlyvosti" [Wartime Logistics: Problems and Opportunities]. *Suchasnyi menedzhment orhanizatsii: vytyky, realii ta perspektyvy rozvytku*. 2022. <https://conf.krok.edu.ua/MMO/MMO-2022/paper/view/1097>

Filatov, S. A., and Filatova, V. S. "Lohistychnyi pidkhid do vprovadzhenia innovatsii z urakhuvanniam rivniv hotovnosti tekhnolohii" [A Logistic Approach to the Implementation of Innovations Taking into Account the Levels of Technology Readiness]. *Vcheni zapysky Universytetu «KROK»*, no. 1(61) (2021): 233-241.

DOI: 10.31732/2663-2209-2021-61-233-241

Gibbons, S. "2023 Business Predictions As AI And Automation Rise In Popularity". *FORBES*. 2023. <https://www.forbes.com/sites/serenitygibbons/2023/02/02/2023-business-predictions-as-ai-and-automation-rise-in-popularity/?sh=79058b33744b>

Gibbons, S. "7 Trends That Could Change The Logistics Industry Forever". *FORBES*. 2023. <https://www.forbes.com/sites/serenitygibbons/2022/05/17/7-trends-that-could-change-the-logistics-industry-forever>

Hryniv, N. T., and Ravlikovska, A. A. "Perebudova lohistyky v umovakh voiennoho stanu v Ukraini" [Reconstruction of Logistics

in the Conditions of Martial Law in Ukraine]. *Akademichni vizii*, no. 13 (2022).

DOI: 10.5281/zenodo.7411975

Kasych, A. O., and Sydorenko, A. M. "Perspektyvy aktyvizatsii innovatsiinoi diialnosti na lohistychnykh pidpriemstvakh" [Prospects for Activation of Innovative Activities at Logistics Enterprises]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu*, vol. 1, no. 15 (2017): 147-151.

Klebanova, T. S. et al. "Neiromerezhevi modeli otsinky finansovykh kryz na pidpriemstvakh korporatyvnoho typu" [Neural Network Models for Assessing Financial Crises at Corporate-type Enterprises]. <http://repository.hneu.edu.ua/handle/123456789/21933/>

Krush, P. V., and Mehed, Yu. V. "Suchasni innovatsiini tekhnologii v lohistychnii diialnosti" [Modern Innovative Technologies in Logistics Activities]. *Skhidna Yevropa: Ekonomika, biznes ta upravlinnia*. 2018. [http://www.easterneurope-ebm.in.ua/journal/13\\_2018/19.pdf](http://www.easterneurope-ebm.in.ua/journal/13_2018/19.pdf)

Kuchynskyi, V. P., and Konovalova, N. S. "Faktory konkurentospromozhnosti v XXI stolitti" [Factors of Competitiveness in the 21st Century]. *Hlobalizatsiia napriamiv formuvannia promyslovoho potentsialu v umovakh postindustrialnykh transformatsii*. 2016. <http://ktpe-conf.kpi.ua/ktpe-conf/paper/view/3047>

Kudria, Ya. V. "Ekonomichna sutnist upravlinnia korporatsiiami v mashynobudivnii haluzi ekonomiky Ukrainy" [The Economic Essence of Corporate Management in the Machine-building Industry of the Ukrainian Economy]. *Ekonomika ta derzhava*, no. 2 (2009): 59-62.

Lutsenko, I. S., and Matiash, D. O. "Innovatsiini tekhnologii v lohistytsii" [Innovative Technologies in Logistics]. *Biznes, Innovatsii, Menedzhment: Problemy ta perspektyvy*. Kyiv: KPI im. Ihoria Sikorskoho, Vyd-vo «Politekhnik», 2022. 72-73.

Nakonechna, T. V., and Hryniv, N. T. "Zastosuvannia novitnikh tekhnologii u lohistychnii diialnosti pidpriemstv" [Application of the Latest Technologies in the Logistics Activities of Enterprises]. *Vcheni zapysky TNU imeni V. I. Vernadskoho. Seriia : Ekonomika i upravlinnia*, vol. 32 (71), no. 5 (2021): 16-21.

Nguyen, Minh Ngoc et al. "Russia-Ukraine war and risks to global supply chains". *International Journal of Mechanical Engineering*. 2022. [https://www.researchgate.net/publication/361701652\\_Russia-Ukraine\\_war\\_and\\_risks\\_to\\_global\\_supply\\_chains](https://www.researchgate.net/publication/361701652_Russia-Ukraine_war_and_risks_to_global_supply_chains)

Olah, J. et al. "Information technology developments of logistics service providers in Hungary". *International Journal of Logistics Research and Applications*, vol. 21, no. 3 (2018): 332-344.

DOI: 10.1080/13675567.2017.1393506

"Promyslova vlasnist u tsyfrakh. Pokaznyky diialnosti u sferi promyslovoi vlasnosti za 9 misiatsiv 2022 roku" [Industrial Property in Numbers. Indicators of Activity in the Field of Industrial Property

for 9 Months of 2022]. Kyiv : Derzhavne pidpriemstvo «Ukrainskyi instytut intelektualnoi vlasnosti», 2022. <https://ukrpatent.org/atachs/promvlasnist-9m-2022.pdf>

Paterykina, A. K., and Filatov, S. A. "Proektuvannia lohistychnoi systemy u kompanii PAT «Kyivkhlb»" [Logistics System Design at PJSC "Kyivkhlb"]. *Suchasnyi menedzhment orhanizatsii: vytoky, realii ta perspektyvy rozvytku*. 2022. <https://conf.krok.edu.ua/MMO/MMO-2022/paper/view/1158>

Pidlisna, O. A., and Konovalova, N. S. "Systematyzatsiia faktoriv suchasnoi mihratsii promyslovykh pidpriemstv" [Systematization of the Factors of Modern Migration of Industrial Enterprises]. *Vcheni zapysky Universytetu «KROK»*, no. 4(56) (2019): 48-54.

DOI: 10.31732/2663-2209-2019-56-48-54

Popov, O. Ye. *Teoretyko-metodolohichni ta kontseptualni zasady formuvannia orhanizatsiino-ekonomichnoho mekhanizmu korporatyvnoho upravlinnia* [Theoretical, Methodological and Conceptual Foundations of the Formation of the Organizational and Economic Mechanism of Corporate Management]. Kharkiv: FOP Aleksandrova K. M. ; VD «INZhEK», 2009.

Savchenko, O. F. "Motyvatsiina pryroda korporatyvnykh vidnosyn v aktsionernomu tovarystvi" [The Motivational Nature of Corporate Relations in a Joint-stock Company]. *Efektivna ekonomika*. 2010. <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=187>

Semenchuk, T. B., and Lichenko, V. Yu. "Udoskonalennia biznes-protsesiv pidpriemstva v umovakh dydzhytalizatsii" [Improving the Business Processes of Enterprise in the Conditions of Digitalization]. *Problemy ekonomiky*, no. 2 (2023): 176-181.

DOI: 10.32983/2222-0712-2023-2-176-181

Serednytska, L. P., and Volynets, V. V. "Innovatsiini tekhnologii v lohistychnii systemi" [Innovative Technologies in the Logistics System]. *Mukachivskyi derzhavnyi universytet*. 2018. [https://economyandsociety.in.ua/journals/19\\_ukr/96.pdf](https://economyandsociety.in.ua/journals/19_ukr/96.pdf)

Shmidt, M. P., and Kudria, Ya. V. "Finansovo-ekonomichna sutnist upravlinnia korporatsiiami v mashynobuduvanni Ukrainy" [Financial and Economic Essence of Management of Corporations in Machine Building of Ukraine]. *Finansy Ukrainy*, no. 8 (2008): 53-62.

Yashchuk, I. "Rezoliutsiia 1-oi vseukrainskoi konferentsii «Industriia 5.0»" [Resolution of the 1st All-Ukrainian Conference "Industry 5.0"]. *Ukrainskyi klasternyi Alians*. 2023. <https://www.clusters.org.ua/blog-single/resolution-of-the-ukrainian-conference-industry5-0>

Zdrenyk, V., Kotys, N., and Zemecke-Milasauske, A. "Logistic system: costs, tools and perspectives". *Public Policy and Accounting*, no. 1(7) (2023): 3-8.

DOI: 10.26642/ppa-2023-1(7)-3-8

Стаття надійшла до редакції 09.08.2023 р.