

Центральноукраїнський національний технічний університет
ЦЗДО
Кафедра «Міжнародних економічних відносин»

«Допущено до захисту»
Зав. кафедрою МЕВ
д.е.н., професор

_____ Іван МИЦЕНКО
« ____ » _____ 2024 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
за першим (бакалаврським) рівнем вищої
освіти
на тему:
«Розвиток транспортно-логістичних систем як фактор
активізації зовнішньоекономічних зв'язків України»

Виконав здобувач вищої освіти
3 курсу, групи МЕВ-21скз
ОПП «Міжнародні економічні
відносини»
спеціальності 292 «Міжнародні
економічні відносини»
_____ Єрмаков І.О.
« ____ » _____ 2024 р.

Керівник роботи
к.е.н., доцент
_____ Дар'я НАСИПАЙКО
« ____ » _____ 2024 р.

Рецензент _____

м. Кропивницький

АНОТАЦІЯ

Розвиток транспортно-логістичних систем як фактор активізації зовнішньоекономічних зв'язків України. – Рукопис.

Кваліфікаційна робота на здобуття вищої освіти ступеня “бакалавр” за освітньо-професійною програмою “Міжнародні економічні відносини” зі спеціальності “Міжнародні економічні відносини”. – Центральноукраїнський національний технічний університет. Кропивницький. 2024.

У роботі розглянуто тенденції та проблеми розвитку українського експорту транспортних послуг. Виявлено позитивний вплив розвитку міжнародної транспортної інфраструктури на активізацію міжнародних транспортних перевезень українських контрагентів. Систематизовано методичні підходи до оцінки ефективності експорту транспортних послуг. Проаналізовано ефективність міжнародної економічної діяльності у сфері міжнародного транспортування на рівні держави та окремого підприємства (ТОВ «Trans Level Logistic»). Узагальнено тенденції та проблеми розвитку світового ринку транспортних послуг. Систематизовано досвід високо-розвинутих країн у сфері транспортного забезпечення ЗЕД в умовах глобальної економіки. Проаналізовано головні чинники розвитку зовнішньої торгівлі України транспортними послугами. На прикладі діяльності ТОВ «Trans Level Logistic» здійснено оцінку ефективності послуг з міжнародних вантажних перевезень. Запропоновано механізми підвищення ефективності експорту транспортних послуг у контексті поглиблення євроінтеграції України. Обґрунтовано перспективи реалізації транспортної стратегії України з огляду на зовнішні виклики та загрози. Проаналізовано сильні та слабкі сторони розвитку міжнародної транспортної інфраструктури України.

Ключові слова: ЗЕД, експорт транспортних послуг, міжнародна транспортна інфраструктура, міжнародні транспортні коридори, ефективність експортних операцій, конкурентоспроможність, транспортно-логістична система.

ANNOTATION

The Development of Transport and Logistics Systems as a Factor in the Activation of Ukraine's Foreign Economic Relations. – Manuscript.

Qualification Work for Obtaining a Higher Education Degree "Master" in the Educational-Professional Program "International Economic Relations" in the Specialty "International Economic Relations". – Central Ukrainian National Technical University. Kropyvnytskyi. 2024.

The tendencies and problems of development of ukrainian export of transport services are considered in the thesis. The positive influence of the development of international transport infrastructure on the intensification of international transport of ukrainian contractors was revealed. Methodological approaches to assessing the efficiency of exports of transport services are systematized. The efficiency of international economic activity in the field of international transportation at the level of the state and individual enterprise (Trans Service 1 LLC) is analyzed. The tendencies and problems of development of the world market of transport services are generalized. The experience of highly developed countries in the field of transport support of foreign economic activity in the conditions of global economy is systematized. The main factors of development of foreign trade of ukraine in transport services are analyzed. On the example of Trans Service 1 LLC, the efficiency of international freight services was assessed. Mechanisms for improving the efficiency of exports of transport services in the context of deepening Ukraine's European integration are proposed. Prospects for the implementation of Ukraine's transport strategy in view of external challenges and threats are substantiated. The strengths and weaknesses of the development of Ukraine's international transport infrastructure are analyzed.

Key words: FEA, export of transport services, international transport infrastructure, international transport corridors, efficiency of export transactions, competitiveness, transport and logistics system.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	7
РОЗДІЛ І. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ.....	10
1.1. Сутність та значення міжнародних транспортно-логістичних послуг в умовах глобальної економіки.....	10
1.2. Теоретико-методичні засади регулювання ринку міжнародних транспортних послуг.....	16
1.3. Фактори формування транспортно-логістичної інфраструктури у сфері ЗЕД.....	24
Висновки до розділу 1.....	30
РОЗДІЛ ІІ. ЕФЕКТИВНІСТЬ ВІТЧИЗНЯНОГО ЕКСПОРТУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ.....	32
2.1. Тенденції розвитку вітчизняної зовнішньої торгівлі транспортно-логістичними послугами.....	32
2.2. Оцінка розвитку транспортно-логістичної зовнішньоекономічної інфраструктури України.....	39
2.3. Оцінка ефективності діяльності ТОВ «Trans Level Logistic» на ринку міжнародних транспортно-логістичних послуг.....	47
Висновки до розділу 2.....	51
РОЗДІЛ ІІІ. НАПРЯМИ АКТИВІЗАЦІЇ ДІЯЛЬНОСТІ ВІТЧИЗНЯНИХ СУБ'ЄКТІВ ЗЕД НА СВІТОВОМУ РИНКУ ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ	53
3.1. Механізми активізації та підтримки ЗЕД вітчизняної транспортної галузі.....	53
3.2. Напрями використання зарубіжного досвіду розвитку транспортно-логістичних систем.....	58
Висновки до розділу 3.....	63
ВИСНОВКИ.....	64
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	68
ДОДАТКИ.....	81

ВСТУП

Актуальність теми. Повномасштабна війна в Україні усвідомила проблему розвитку транспортного і транспортно-логістичного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків. Останні десятиліття розвитку міжнародних торговельних відносин пов'язані з поглибленням процесів глобалізації та інтеграції, посиленням конкуренції, розширенням масштабів і ролі зовнішньоекономічної діяльності. У цих умовах ефективні транспортно-логістичні послуги є необхідною передумовою для виходу України з фінансово-економічної кризи у світовій економіці, посилення конкурентоспроможності національної економіки та її інтеграції з європейською та світовими ринками. У зв'язку з цим у роботах українських економістів розглядається багато сфер світових економічних відносин, їх сутність, закономірності та динаміку глобалізації, характер участі в ній основних секторів економіки, зокрема, транспортно-логістичної галузі. Водночас вплив глобальної економіки на міжнародні перевезення суттєво відрізняється від її впливу на інші сфери міждержавного економічного співробітництва з ряду об'єктивних причин.

Багато вчених-економістів звернули увагу на проблему міжнародних перевезень. Зокрема, питання оцінки ефективності та результативності державного регулювання міжнародних перевезень розглядали Заблоцька Р. А., Донченко А. А., Плужников К. І., Анцелевич Г. А., Голубєва В. А., Злуніцина Т.А., Авчинкін Д. В., Алахвердов М. А., Гречуха В. Н. та Дягтяренко В. Н., Романович А.Е., Прийомов К. І., Дозорець А.І. та інші. Однак для оцінки ефективності зовнішньої торгівлі у сфері транспортних послуг на макро- і мікрорівні недостатньо вивчити питання інтеграції транспортної інфраструктури зовнішньоекономічної діяльності в Україні.

Актуальність і важливе практичне значення цих проблем визначили вибір, мету і завдання кваліфікаційної роботи.

Мета і завдання дослідження. Метою кваліфікаційної роботи є на основі всебічного аналізу теоретичних й методичних засад розвитку

міжнародних транспортно-логістичних послуг в умовах глобалізації, обґрунтування прикладних рекомендацій щодо посилення зовнішньоекономічної ефективності діяльності транспортно-логістичних підприємств України.

Поставлена мета визначила низку **завдань** дослідження, головні з яких передбачають:

- з'ясувати сутність і значення міжнародних транспортно-логістичних послуг в умовах глобальної економіки;
- узагальнити теоретико-методичні аспекти регулювання ринку міжнародних транспортно-логістичних послуг;
- систематизувати фактори розвитку і формування транспортно-логістичної інфраструктури у сфері ЗЕД;
- проаналізувати тренди розвитку зовнішньої торгівлі України транспортними послугами;
- здійснити оцінку стану розвитку транспортно-логістичної зовнішньоекономічної інфраструктури України;
- провести оцінювання ефективності діяльності ТОВ «Trans Level Logistic» на ринку міжнародних транспортно-логістичних послуг;
- обґрунтувати інструменти та механізми активізації й підтримки ЗЕД вітчизняної транспортної галузі;
- визначити напрямки використання зарубіжного досвіду розвитку транспортно-логістичних систем.

Об'єктом дослідження є процеси розвитку і трансформації міжнародної транспортно-логістичної системи України в контексті глобальної економіки.

Предметом дослідження є механізми активізації діяльності українських суб'єктів ЗЕД на міжнародному ринку транспортно-логістичних послуг.

Інформаційною базою дослідження є нормативно-правові і законодавчі акти України щодо регулювання зовнішньої торгівлі послугами,

інформація Містерства інфраструктури України, Державної служби статистики України, інформаційні матеріали СОТ, ЄС, Групи Світового банку, МВФ, а також дані фінансової й бухгалтерської звітності ТОВ «Trans Level Logistic». При написанні кваліфікаційної роботи були використані різноманітні літературні джерела (підручники, посібники, статті у періодичних виданнях, аналітичні записки, монографії та дані з мережі Інтернет).

Методи дослідження. Теоретико-методологічною основою дослідження є основні положення науково-теоретичної розробки з теорії міжнародної торгівлі, загальнонаукові методи пізнання, моделі і концепції зовнішньоекономічної інтеграції, МЕВ, економічних систем, міжнародний маркетинг і конкуренція, концепції поточного економічного сервісу, а також регулювання зовнішньої торгівлі та інших видів господарської діяльності.

У кваліфікаційному дослідженні використовується широкий спектр методів наукового аналізу і синтезу в процесі дослідження світових економічних відносин, порівняльний аналіз, історичні та логічні методи; методи системного аналізу, багатовимірний статистичний аналіз (BSA), кореляційний аналіз, групування та кластерний аналіз, методи економічного прогнозування та моделювання.

Практичне значення одержаних результатів кваліфікаційної роботи полягає в розробці і впровадженні у практичну діяльність стратегічних засад та пріоритетів посилення рівня ефективності міжнародної діяльності суб'єктів вітчизняної транспортно-логістичної системи.

Обсяг і структура дослідження. Кваліфікаційна робота складається з вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел, додатків. Загальний обсяг роботи становить 82 сторінок, з них основного тексту – 65 сторінок. Робота проілюстрована 7 таблицями, 9 рисунками та має 3 додатки, які розміщені на 4 сторінках. Список використаних джерел включає 115 найменувань і розміщений на 13 сторінках.

РОЗДІЛ І ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

1.1. Сутність та значення міжнародних транспортно-логістичних послуг в умовах глобальної економіки

В умовах воєнного часу успішне функціонування українських суб'єктів ринку транспортних послуг багато в чому залежить від перспектив виходу на міжнародний ринок. У ХХІ столітті гостро постали питання розвитку та активізації відносин у сфері континентального транспортного сполучення Європа–Україна–Азія, яке було розширено в новому форматі. Аналізуючи тенденції розвитку перевезень по території України, можна зробити висновок, що їх обсяг у довоєнний період швидко зростав, оскільки посилюються зовнішньоторговельні зв'язки, формуються нові маршрути і т.д. Однак, якщо державна політика спрямована на задоволення корисливих інтересів влади, розвиток транспорту переривається, ринок товарів фактично закривається, а географія перевезень посилюється і перекладається на інші країни [56, с.19-25]. А останнім часом транспортні послуги зіткнулись з серйозними проблемами через глобальну пандемію нового коронавірусу (COVID-19), яка зупинила потік товарів і туристів, та повномасштабну війну в Україні.

Поняття надання міжнародних транспортно-логістичних послуг (при експорті й імпорті) в науковій літературі не має усталеного однозначного визначення. Транспортно-логістичні послуги є загалом вторинними щодо самої зовнішньоторговельної операції, але останні неможливі без переміщення товарів через кордон. Вектори реалізації експорту транспортних послуг представлені на рис. 1.1.

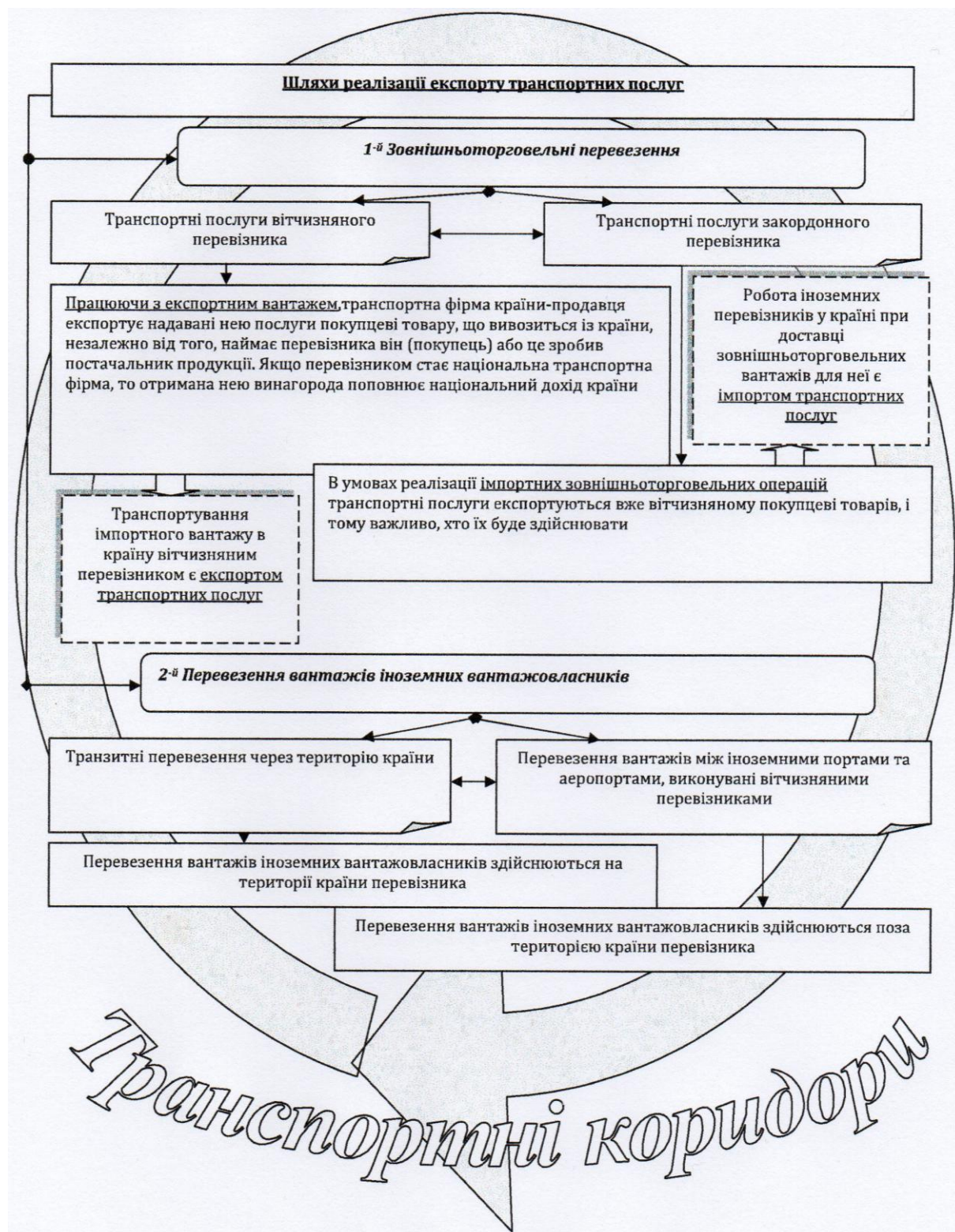


Рис. 1.1. Напрями реалізації експорту транспортно-логістичних послуг
За: [49, с. 126]

У зв'язку з цим можна погодитись з точкою зору Микитюка В. [49], який с тверджує, що розвиток міжнародних перевезень тісно пов'язаний з національною політикою в цьому напрямку, іншими словами, з

національною транспортною політикою. Державна транспортна політика реалізується за кількома напрямками: податкова політика, митна політика, забезпечення безпеки перевезень, розробка законів, організація формування транспортно-логістичної інфраструктури, забезпечення безпеки при транспортуванні. Залежно від того, як всі ці складові співвідносяться між собою, визначається рівень ефективності регулюючого впливу державної транспортної політики.

Вважаємо найбільш вдалим визначення Маловичка А. [49, с. 125-126], який інтерпретує експорт транспортно-логістичних послуг як надання транспортних міжнародних послуг національними перевізниками у процесі перетинання державного кордону країни вантажем або під час перевезення вантажу іноземних вантажовласників.

Відповідно до своїх критеріїв МВФ класифікує послуги за такими видами: морські перевезення; подорожі; інші види транспортних послуг; інші приватні послуги і інші офіційні послуги [111].

Як зазначає Крикавський Є. В. [42], масштабний розвиток міжнародної торгівлі послугами протягом останніх десятиліть зумовлений такими факторами:

- значний вплив науково-технічного прогресу на різноманітність і масштаби надання послуг;
- посилення національних зусиль, спрямованих на лібералізацію міжнародної торгівлі послугами та створення конкурентного середовища в більшості сфер послуг;
- підвищення рівня відкритості національної економіки і, як наслідок, внутрішнього ринку;
- перехід країн з високим ступенем розвитку на стадію "нового інформаційного суспільства", заснованого на збільшенні споживання різних видів послуг, в першу чергу інформаційних;
- зміни в структурі споживання населенням (зокрема, зростання попиту на послуги), які безпосередньо пов'язані з підвищенням рівня життя

населення, особливо в промислово розвинених країнах;

- розвиток Інтернету як важливого чинника поліпшення електронної комерції, а також надання різних фінансових послуг з використанням телекомунікаційних технологій;

- неподільність багатьох послуг і товарів один від одного і, отже, зростання міжнародної торгівлі товарами призводять до аналогічного зростання послуг;

- відносини міжнародної торгівлі в різних видах послуг, багато з яких реалізуються в комплексах, зростають.

Усі види транспорту один з одним взаємодіють, функціонують як єдиний механізм і формують єдину транспортну систему. Відповідно до ст. 21 Закону України «Про транспорт» [26] до складу транспортно-логістичної системи входять:

- промисловий залізничний транспорт;
- транспорт загального користування;
- трубопровідний транспорт;
- відомчий транспорт;
- шляхи сполучення загального користування.

Відповідно до підходу української державної статистики [86], в поняття транспортних послуг входить досить численна сукупність послуг різних типів транспорту, які поділені відповідно до їх класифікації на 4 розділи:

- послуги авіаційного транспорту (29 видів послуг);
- послуги наземного транспорту і послуги транспортування трубопроводами (99 видів послуг);
- послуги водного транспорту (51 вид послуг);
- допоміжні транспортні послуги (152 видів послуг).

Усього чисельність транспортних послуг формується з 331 позицій, причому найбільш представницькою є 4-та група, яка складається з послуг туристичних агентств (64 видів послуг) та послуг транспортної

інфраструктури (59 видів).

Укрупнена класифікація усіх транспортних послуг відповідно до розділів 60-63 подана у табл. 1.1.

Таблиця 1.1

Види транспортних послуг відповідно до класифікації Державної служби статистики України

Основні розділи класифікації	Зміст кожного підрозділу класифікації	Кількість послуг в кожному розділі
60. Послуги наземного транспорту і послуги транспортування трубопроводами Всього	60.1 Послуги залізничного транспорту	34
	60.2 Послуги іншого наземного транспорту	58
	60.3. Послуги транспортування трубопроводами	7
		99
61. Послуги водного транспорту Всього	61.1. Послуги морського транспорту закордонного та каботажного плавання.	27
	61.2. Послуги річкового транспорту	24
		51
62. Послуги авіаційного транспорту Всього	62.1. Послуги авіаційного транспорту які здійснюються по розкладу	13
	62.2. Послуги авіаційного транспорту які здійснюються не по розкладу	12
	62.3. Послуги космічного транспорту	4
		29
63. Допоміжні транспортні послуги Всього	63.1 Транспортна обробка та складування вантажів	20
	63.2 Послуги транспортної інфраструктури	59
	63.3. Послуги туристичних агентств та тур операторів	64
	63.4. Організація вантажних перевезень	9
		152
РАЗОМ	Транспортних послуг	331

За: побудовано автором за [86].

Класифікацію міжнародних транспортних послуг також можна сформулювати за об'єктами, на які скеровується державна політика у цій сфері. У найбільш загальному випадку можна виділити такі види міжнародних транспортних послуг (табл. 1.2): пасажироперевезення; вантажоперевезення; оренда перевізника з екіпажем; забезпечувальні та допоміжні транспортні послуги.

Важливість транспортних послуг для будь-якої держави дуже висока. Вони виконують важливі економічні, соціально-політичні, оборонні та культурні функції в державі. Економічна роль транспортних послуг полягає, перш за все, в тому, що вони є важливою ланкою у всьому виробництві,

забезпечуючи широку і безперервну доставку всіх видів сировини, продуктів і палива з місця виробництва на місце споживання, здійснюючи поділ праці, співробітництво і спеціалізацію виробництва. Без транспорту неможливо раціонально організувати виробництво, освоювати нові території і природні ресурси.

Таблиця 1.2

Класифікація міжнародних транспортно-логістичних послуг, які є об'єктом державного й міждержавного регулювання

Види транспортних послуг	Зміст	Не є об'єктом регулювання
Пасажиро-перевезення	Послуги з перевезення нерезидентів (іноземних суб'єктів) перевізниками-резидентами (національними суб'єктами) (експорт) та резидентів перевізниками-нерезидентами (імпорт)	Перевезення нерезидентів транспортними компаніями-резидентами всередині країни (відносять до поїздок)
Вантажо-перевезення	Усі послуги з доставки експортного або імпортного товару перевізником; вантажно-розвантажувальні послуги перевізника	Вантажно-розвантажувальні роботи, які здійснюються не перевізником, а іншими транспортними компаніями (включають до торгового балансу)
Оренда перевізника з екіпажем	Послуги з орендування нерезидентом у резидента суден, літаків, автомобілів з екіпажами на певний термін для перевезення пасажирів та вантажів	Оренда перевізника без екіпажу (відноситься до бізнес-послуг)
Забезпечувальні та допоміжні послуги	Портові послуги з обробки вантажів, зберігання, упакування, навігації, буксиру; комісійні та агентські платежі	Товари, які придбані в порту перевізником-нерезидентом, ремонт транспортного обладнання (включають до торгового балансу); ремонт залізничних доріг, причалів, аеропортів (будівничі послуги)

За: систематизовано автором

Таким чином, відзначимо, що зовнішньоекономічна діяльність, особливо зовнішня торгівля, тісно пов'язана з транспортними послугами. Грунтуючись на наших дослідженнях великої транспортної системи, ми вважаємо, що транспортно-логістична галузь є більш важливою, оскільки її стабільна функція ефективно забезпечує умови, необхідні для підвищення рівня життя населення, національної безпеки, обороноздатності, національної цілісності, участі в міжнародному секторі та трудового співробітництва. Це виявилось важливою частиною економіки країни. Найважливішими факторами, що впливають на транспортний комплекс країни, є плановані темпи розвитку всієї транспортної системи і окремих її філій, рівень науково-

технічного прогресу, зміцнення позицій країни на світовому ринку, участь у міжнародному поділі праці, підвищення матеріального добробуту, наявність і культурний рівень працівників, соціально-історичні умови, спеціалізація, концентрація, виробнича кооперація.

1.2. Теоретико-методичні засади регулювання ринку міжнародних транспортних послуг

Як свідчить закордонний досвід, процес посилення імпорту та експорту транспортних послуг значною мірою залежить від міжнародної (міждержавної) та внутрішньої політики регулювання у цій сфері. Для прикладу, під час війни в Україні почав порушуватись міжнародних принцип безпечності щодо транспортних перевезень, і тому завдяки іноземним партнерам Україні вдалось організувати «зерновий коридор» для організації безпечного і безперешкодного експорту продукції АПК.

Міщук І. П. [57, с. 238-240] робить висновок, що ключові особливості правового регулювання міжнародних транспортних послуг, зокрема вантажних (логістичних), такі:

1) Найбільш важливі умови міжнародних перевезень визначені в транспортних договорах (міжнародних угодах). Зокрема, правила перевезень включають:

- єдині матеріально-правові норми (що регулюють вимоги до транспортних документів, порядок прийому вантажів до перевезення і видачі їх у пункті призначення, порядок пред'явлення претензій і судових розглядів, умови дотримання вимог перевізника);

- Стійкість правових норм (правил, що визначають, який з 2-х законів (внутрішній або іноземний) слід використовувати в конкретному випадку), які при відсутності єдиної правової норми називаються, в основному, колізійними нормами про контракти, що відносяться до внутрішнього права;

2) Норми Конвенції про міжнародні перевезення є обов'язковими (тобто імперативними) для всіх учасників;

3) Відображення норм міжнародних договорів у національному законодавстві без попереднього підписання, ратифікації або приєднання до них.

Слід зазначити, що регулювання міжнародних перевезень пов'язане зі значними труднощами не тільки через важливість цих перевезень, а й через стрімкий науково-технічний прогрес і структурні зміни в транспортному секторі, посилення монополізації і конкуренції в галузі, а також значних розбіжностей у потенціалі і витрати на інвестиції в певні транспортні сектори, а також інші фактори, включаючи деталі здійснення та організації перевезень.

Н. Чухрай [101, с. [144] зазначає, що міжнародні організації, що спеціалізуються в галузі транспорту, відіграють найважливішу роль у регулюванні міжнародних перевезень. Багатосторонні організації в галузі транспорту або ті, які пов'язані зі сферою транспорту і сприяють її розвитку, вперше почали виникати в світі в кінці 19-го і початку 20-го століть. Зі збільшенням обсягу міжнародних перевезень вантажів і пасажирів, які в той час були найважливішою сферою зовнішньоекономічних послуг. Зокрема, в 1874 р. був утворений Міжнародний союз морського страхування з штаб-квартирою в Цюріху, пізніше в 1884 р. виникла Міжнародна асоціація залізничних конгресів у Лондоні, в 1897 р. – було створено Міжнародний морський комітет у Антверпені, в 1900 р. – розпочала діяльність Постійна міжнародна асоціація конгресів з судноплавства в Брюсселі, в 1905 р. – Балтійська і міжнародна морська конференція (у м. Копенгаген), в 1919 р. – Міжнародна асоціація повітряних перевізників (у м. Гаага), а в 1934 р. заснований Міжнародний союз авіаційних страховиків (у м. Лондон) (табл. 1.3).

Таблиця 1.3

Головні міжнародні організації, які займаються регулюванням міжнародних транспортних перевезень

№ з/п	Найменування	Абревіатура	Рік заснування	Місто створення штаб-квартири
1.	Міжнародна організація цивільної авіації	ІКАО	1944	м. Монреаль
2.	Міжнародна авіатransпортна організація	IATA	1945	м. Монреаль
3.	Міжнародний союз авто-мобільного транспорту	МСАТ	1947	м. Женева
4.	Міжнародна палата судноплавства	МПС	1948	м. Лондон
5.	Міжнародний союз річного судноплавства	ІОІН	1952	м. Антверпен
6.	Центральна організація автодорожнього холдингового транспорту	ЦОАХТ	1955	м. Женева
7.	Міжнародна асоціація портів і гаваней	МАПГ	1955	м. Токіо
8.	Міжнародна морська організація	ІМО	1959	м. Лондон
9.	Міжнародна асоціація цивільних авіапортів	ІКАА	1962	м. Париж
10.	Міжнародна асоціація незалежних власників танкерів	Інтертанко	1971	м. Осло

За: [101, с. 145]

За даними аналізу діяльності інституцій, найбільшого числа міжнародних організацій досягла сфера водного транспорту. З 16 великих організацій 9 займаються водним транспортом, у тому числі від 4 до 6 організацій до другої світової війни та від 5 до 10 організацій після війни. Це пов'язано з історією розвитку міжнародних перевезень у зв'язку з розвитком великого зовнішньоторговельного вантажообігу морських шляхів, який досі здійснюється водним транспортом, і з глобалізацією торгового обороту. Як зазначає Джонсон Дж. [85, с. 45], морський транспорт "...це найважливіший для міжнародних відносин і найбільш інтернаціональний з напрямків його діяльності".

Серед міжнародних транспортних агентств, які займаються різними питаннями, особливо важливу роль відіграють Міжнародна морська організація і міжнародна організація цивільної авіації. Вони входять до

складу спеціалізованих установ системи організації Об'єднаних Націй, функціонують протягом десятиліть і являють собою основний інституційний інструмент регулювання транспортування зовнішньоторговельних товарів і тому є практично корисними.

Крім багатосторонніх транспортних агентств, важливу роль в регулюванні глобального ринку транспортних послуг також відіграють регіональні транспортні агентства, деякі з яких в комплексі поширюють свою діяльність на кілька видів транспорту. Однією з цих найважливіших організацій є Європейська Конференція міністрів транспорту (ЄКМТ), заснована в Парижі в 1953 році групою Міністрів цього континенту. В даний час повноправними членами конференції є представники більш ніж 30 країн, а Канада, Сполучені Штати, Японія та інші країни є асоційованими членами. У сферу її діяльності входять автомобільний, залізничний і річковий транспорт [28].

Отже, роль і місце транспортних систем у суспільному виробництві вимагають державного регулювання, підтримки та пріоритетного розвитку з точки зору задоволення потреб у транспортних засобах, паливі, енергії та логістичних ресурсах.

Пономарьова Ю. В. [72, с. 112] як в Україні, так і в більшості розвинених країн державне регулювання транспортної діяльності включає в себе надання субсидій на пасажирські перевезення, адміністративно-правове регулювання, фінансово-кредитну, податкову, митну, соціальну, інвестиційну політику та інші заходи. У процесі управління реалізуються різні за своїм характером і призначенням функції, що формуються на основі обміну економічними, організаційними і технічними потребами транспортного процесу та управління ним, відповідно до можливостей чинного законодавства та органів управління (рис. 1.3.).

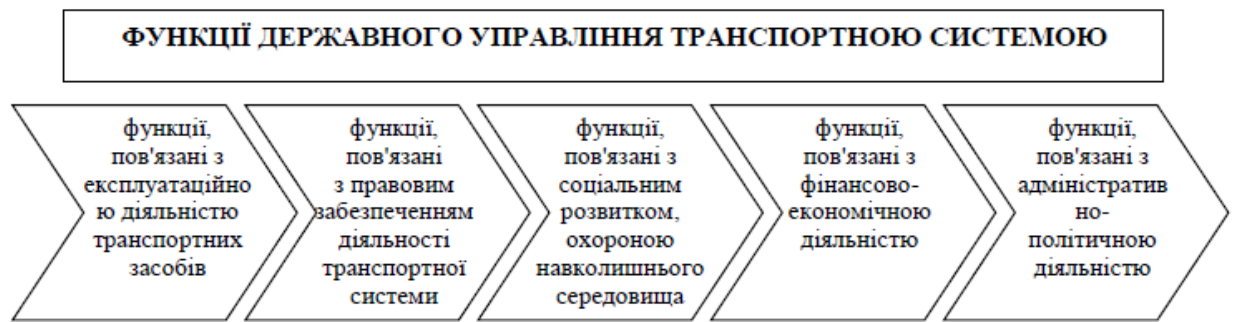


Рис. 1.3. Головні функції державного управління транспортно-логістичною системою

За: побудовано автором

Чухрай Н. та Гірна О. [101, с. 48-50] здійснили узагальнення найважливіших функцій державного управління в галузі транспорту, а саме до них відносяться:

- своєчасне, повне та якісне задоволення потреб суспільного виробництва та населення в перевезеннях та потреб обороноздатності країни;
- захист прав підприємств й громадян в процесі їх транспортного обслуговування;
- охорона навколишнього природного середовища від різних шкідливих впливів транспорту;
- координація роботи стосовно різних видів транспорту;
- ліцензування окремих напрямків й видів діяльності в галузі транспорту;
- обмеження монополізму і розвиток конкуренції;
- формування рівних умов стосовно розвитку господарської діяльності транспортних компаній;
- захист економічних інтересів держави і законних інтересів транспортних компаній та організацій, а також кінцевих споживачів транспортних послуг;
- забезпечення необхідних пропорцій темпів зростання та розвитку національної транспортної системи;
- високий рівень безпеки діяльності сфери транспорту та логістики.

Українським компаніям стає важливим вивчення європейського досвіду в розвитку і регулюванні транспортного сектора, що пов'язано з поглибленням європейської інтеграції нашої країни. Регулювання транспортної системи в ЄС здійснюється в рамках спільної транспортної політики [88].

Сьогодні основні положення спільної транспортної політики закріплені в Конвенції про функціонування ЄС та Конвенції про створення ЄС. Наприклад, стаття 4 ДФЕС закріплює за транс'європейськими мережами і транспортом загальні повноваження для ЄС і держав-членів; розділ VI ДФЕС закріплює за Європейською радою і парламентом питання розвитку транспорту на територіях держав-членів; заходи щодо підвищення транспортної безпеки та інші аналогічні заходи. Водночас спільна транспортна політика ЄС охоплює автомобільні та внутрішні водні шляхи, залізниці та транспорт, але діє відповідно до звичайних законодавчих процедур, і після спільних консультацій з економічною та соціальною комісією та регіональною комісією Європейська рада та парламент можуть запровадити необхідні положення про повітряний та морський транспорт [38].

Європейський процес регулювання та співробітництва також включає розробку стійкої Національної транспортної політики, а також мультимодальних перевезень, пов'язаних з Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T). У 2017 році Європейська комісія прийняла рішення про географічне розширення TEN-T на країни Східної Європи і, в рамках в її рамках було прийнято рішення надати Україні можливість брати участь в цій мережі [16].

Одним з важливих напрямків розвитку транспортної стратегії Європейського Союзу в галузі зміцнення співпраці з Україною є реалізація підсумкового документа загальноєвропейської транспортної конференції та положень Державної програми "Розвиток національної мережі міжнародних транспортних коридорів". Ця концепція наближає транспортну

інфраструктуру до стандартів і норм ЄС, зокрема, шляхом вдосконалення правової підтримки створення транспортних коридорів в Україні, беручи до уваги принципи міжнародної транспортної політики, прийняті ЄС, які забезпечують соціальний прогрес, політичні аспекти, комерційні аспекти, транспортні агентства, митну політику, транскордонні перевезення, розвиток інфраструктури та послуг, лібералізація та гармонізація транспортних ринків, технічні питання, екологічні вимоги та безпека [94].

Сьогодні розробляються нові ініціативи та проекти в галузі регулювання функціонування європейського транспортного комплексу, що вельми очікувано, оскільки повністю відповідає цілям спільної європейської транспортної політики та сприяє реалізації детальної та всеосяжної зони вільної торгівлі в рамках союзної угоди між Україною та Європейським союзом.

Важливі принципи регулювання міжнародних транспортних послуг викладені в Білій книзі Європейської комісії "План розвитку єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи". У документі підкреслюється міжнародний характер транспортної системи (оскільки більшість дій ЄС у транспортній галузі пов'язані зі складними проблемами, викликаними розвитком транспорту за межами кордонів Європейського Союзу) і розробкою планів подальшого розвитку єдиного європейського транспортного простору, а також зосередження зусиль на відкритті ринків третіх країн в області транспортних послуг, інвестицій і продуктів [7].

На сьогоднішній день Регламент ЄС №1315/2013 "Керівництво з розвитку транс'європейських транспортних мереж" має велике значення в області регулювання, створення і функціонування транс'європейських транспортних мереж. Мережа повинна бути побудована на технологічних інноваціях і сучасних прогресивних технологіях, мета яких визначена статтею 33 [7] регламенту.

У 2009 році, на додаток до "Білої книги", було прийнято Послання Європейської Комісії про напрямок створення інтегрованої технічної системи, орієнтованої на споживача. Основні висновки цього документу про Європейський транспортний сектор полягають у наступному [7]:

1) обмежені природні паливні ресурси, екологічна стійкість, міграція, глобалізація та урбанізація є важливими тенденціями в суспільстві, які створюють проблеми для транспортних систем;

2) Європейська транспортна політика сприяє забезпеченню ефективної системи пересування для жителів ЄС і комерційних структур. На сьогоднішній день її завданням є забезпечення високого рівня стабільності системи пересування в майбутньому;

3) швидке впровадження інноваційних технологій і повна інтеграція різних видів транспорту є особливо важливим завданням в контексті подолання існуючих проблем.

Можна стверджувати, що це ситуація, коли люди, які користуються транспортом, і працівники різних галузей промисловості мають права і потреби.

Таким чином, економічне і правове регулювання глобального ринку транспортних послуг дозволяє знаходити рішення для забезпечення функціонування транспортного комплексу в умовах глобалізації. Міжнародні транспортні організації відіграють важливу роль у цьому складному процесі та сприяють розвитку глобального транспортно-логістичного комплексу. Сучасне регулювання світового ринку транспортних послуг являє собою постійний пошук взаємоприйнятних рішень в дуже складному комплексі торгових, політичних, організаційних, технічних і юридичних питань для забезпечення безпеки та економічної ефективності функціонування цієї галузі відповідно до сучасних потреб продуктивних сил і розвитком світової економіки у процесі глобалізації.

1.3. Фактори формування транспортно-логістичної інфраструктури у сфері ЗЕД

Важливим фактором розвитку зовнішньої торгівлі транспортними послугами є наявність відповідної транспортно-логістичної інфраструктури. Транспортно-логістична інфраструктура є невід'ємним і важливим елементом загальної інфраструктури держави. Васильців Т.Г. [12, с. 44] зазначає, що ринкова інфраструктура є одним з важливих факторів соціально-економічного розвитку суспільства, без якого важко уявити здійснення повсякденної економічної діяльності, що грає важливу роль у формуванні всіх галузей економіки і підвищенні якості життя. "якість життя та стандарти всіх людей". На думку деяких дослідників [1;25; 56; 83], інфраструктура є важливим фактором, що впливає на обороноздатність країни та економічну безпеку. Таким чином, безумовно, інфраструктура є необхідним елементом для забезпечення високого рівня життя в країні, дотримання економічної безпеки та розвитку в різних аспектах. Транспорт є важливою частиною ринкової інфраструктури. По суті, транспорт – це підсистема, що забезпечує ефективне здійснення економічних зв'язків в процесі товарного виробництва і торгівлі. У той же час сама транспортно-логістична галузь також є системою, що вимагає певної інфраструктури, що забезпечує здійснення перевезень (доставку, транспортування), що є основним призначенням транспорту. В результаті транспорт, виступаючи в якості елемента інфраструктури, пов'язаного з торгівлею і виробництвом, має власну допоміжну інфраструктуру. Крім того, транспортна галузь об'єднує різні види транспорту, тому транспортна інфраструктура являє собою комбінацію відповідної підсистеми інфраструктури.

На думку Гриценка С. І. [17, с. 29], сфера транспортно-логістичних послуг в сучасних умовах по-суті є найпотужнішою й найважливішою галуззю у будь-якій країні світу. Структура національного транспортно-логістичного комплексу держави формується під впливом значної кількості факторів, найважливіші з яких представлені на рис. 1.4.



Рис. 1.2. Фактори впливу на транспортну систему країни

За: побудовано автором

В даний час чинне законодавство України не містить чіткого тлумачення поняття "транспортно-логістична інфраструктура зовнішньоекономічної діяльності". Так, у Законі України "Про транспорт" [26] йдеться лише про інженерно-транспортну інфраструктуру як комплекс транспортних інженерних споруд та комунікацій. Водночас цей же закон також передбачає визначення поняття "єдина транспортна система". Це передбачає сукупність усіх видів транспорту та шляхів зв'язку, заявляючи, що "єдина транспортна система" повинна відповідати чітким вимогам національної безпеки та суспільного виробництва та мати власну розгалужену інфраструктуру для надання повного спектру транспортних послуг, включаючи технічну підготовку та зберігання вантажів до транспортування, зокрема для забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України [26].

Слід зазначити, що наведений вище підхід до трактування поняття транспортно-логістичної інфраструктури, як правило, не проводить чіткої відмінності між внутрішньою і транспортною інфраструктурою в сфері

зовнішньоекономічної діяльності, ці поняття тісно взаємопов'язані. Узагальнений підхід до визначення категорії транспортної інфраструктури представлений в таблиці 1.4.

Таблиця 1.4

Підходи до трактування категорії «транспортна інфраструктура» різних авторів

№ з/п	Підхід до визначення	Особливість	Зміст визначення
1.	Безпеко-орієнтований підхід	Розглядається транспортна інфраструктура з точки зору джерел та можливостей зміцнення рівня економічної безпеки та інструментів нейтралізації загроз.	Транспортна інфраструктура – складова частина єдиного транспортного комплексу, яка покликана забезпечити умови її ефективного функціонування, завдяки чому створюються можливості щодо зміцнення економічної безпеки держави (через забезпечення реалізації національних економічних інтересів) і гарантує можливості держави до попереджувального захисту від загроз та ризиків у транспортній сфері на міжнародному та національному рівні
2.	Комплексний підхід	Транспортна інфраструктура як економічна категорія розглядається через подвійність її сутності: як певних економічних відносин та як певного виду діяльності.	Транспортна інфраструктура відображає сукупність економічних відносин в національній економіці, що забезпечують формування й використання транспортно-економічних зв'язків між суб'єктами господарювання для безперервного руху пасажирів і вантажопотоків, а також надання комплексу супровідних послуг, що в сукупності сприяє відтворенню елементів національної економіки
3.	Логістичний підхід	Функціонування транспортної інфраструктури розглядається як адаптивна система зі зворотним зв'язком.	Транспортна інфраструктура – адаптивна система із зворотним зв'язком, що організує та формує транспортні потоки товарів і послуг на базі транспортної моделі та оптимально формує і управляє транспортною інфраструктурою
4.	Інституціональний підхід	Виявлені загальні закономірності розвитку транспортної інфраструктури, які існують за умов розвинутої національної економіки та в період формування посткризових (нових) відносин.	Транспортна інфраструктура - комплекс інститутів (суб'єктів економіки), які забезпечують безперервне, нормальне функціонування транспортних об'єднань виробників
5.	Функціональний підхід	Розглядається з точки зору специфіки діяльності.	Транспортна інфраструктура – специфічна діяльність у сфері виробництва транспортних послуг
6.	Організаційно-правовий підхід	Підкреслюється основне призначення транспортної інфраструктури – формування ефективних взаємозв'язків між суб'єктами виробничих відносин	Транспортна інфраструктура - система організацій, які забезпечують взаємні зв'язки між структурними складовими товарних ринків та сприяють безперервному відтворювальному процесу, вільному руху товарів і безперебійному функціонуванню сфери кінцевого споживання

Складено автором за: [7; 12; 26; 42; 72; 103]

Розвинена транспортно-логістична інфраструктура зовнішньоекономічної діяльності є одним з найважливіших факторів підвищення рівня

життя населення і є важливою передумовою динамічного і стабільного зростання національної економіки, а також підвищення ефективності економічної системи країни і успішної інтеграції в світову економіку та глобальне економічне середовище. Сучасна транспортно-логістична інфраструктура зовнішньоекономічної діяльності сприяє формуванню економічного простору, здійсненню просторового поділу праці, забезпечуючи освоєння нових регіонів, розширюючи межі експлуатації природних ресурсів, забезпечуючи важливий імпульс для залучення людей в ці регіони, активізуючи розвиток експорту та імпорту.

При недостатній міжрегіональної або галузевої координації розвитку транспортної зовнішньоекономічної інфраструктури відбувається збільшення витрат, неефективне використання ресурсів, що призводить до зниження рівня конкурентоспроможності та ефективності всієї національної економіки.

У сучасній економічній літературі трактування терміна "транспортно-логістична інфраструктура зовнішньоекономічної діяльності" можна простежити в 3 аспектах. По-перше, транспортно-логістична інфраструктура зовнішньоекономічної діяльності має на увазі сукупність видів діяльності і галузей, основним завданням яких є доставка товарів від виробників (експортерів) до споживачів (імпортерів). По-друге, транспортна інфраструктура розглядається як система підприємств, організацій та установ, що обслуговують процес міжнародного переміщення та обміну товарами. Третій аспект – транспортна інфраструктура зовнішньоекономічної діяльності визначається як сукупність технічних засобів і оснащення, що забезпечують транспортний процес при здійсненні імпортних і експортних операцій [101]. Тому на сьогоднішній день в вітчизняній науковій літературі немає єдності поглядів на зміст поняття "транспортно-логістична інфраструктура зовнішньоекономічної діяльності".

Отже, об'єкти транспортно-логістичної інфраструктури ЗЕД складаються з таких стаціонарних елементів (об'єктів, споруд і терміналів):

- залізниці;

- дороги;
- канали;
- дистанційні шляхи;
- трубопроводи;
- водні шляхи;
- аеропорти;
- залізничні вокзали;
- склади;
- автовокзали;
- автозаправні станції (АЗС та паливні заправні станції);
- термінали вантажних перевезень;
- морські порти.

Транспортно-логістична інфраструктура зовнішньоекономічної діяльності, по суті, відображає рівень розвитку виробництва і зовнішньої торгівлі країни на кожному етапі розвитку економіки. Сучасна зовнішня торгівля вимагає наявності сучасних потужних транспортних й складських комплексів, високоефективних механізмів і засобів транспортної інфраструктури.

Порівняти стан зовнішньоекономічної транспортно-логістичної інфраструктури різних країн світу можна на основі індексу глобальної конкурентоспроможності, який має у своїй структурі ще один підіндекс "інфраструктура" та "транспортна інфраструктура". Зокрема, сектор транспортної інфраструктури включає в себе наступні компоненти (таблиця 1.5) [380]:

- загальна якість транспортної інфраструктури в цілому;
- якість автомобільних доріг;
- якість залізничної інфраструктури;
- якість інфраструктури повітряного транспорту;
- якість портової інфраструктури.

Таблиця 1.5

Складові розділу «Інфраструктура»
Індексу глобальної конкурентоспроможності

№ з/п	Показник	Лідер світового рейтингу у 2023 р.
2.	Загальна якість інфраструктури	Сінгапур
	Загальна якість транспортної інфраструктури	Сінгапур
2.01.	Індекс дорожньої сітки	3 країни
2.02.	Якість дорожньої інфраструктури	Сінгапур
2.03.	Щільність покриття залізничними шляхами	24 країни
2.04.	Ефективність залізничних послуг	Японія
2.05.	Охопленість аеропортами	8 країн
2.06.	Ефективність авіаційного транспортного сервісу	Сінгапур
2.07.	Індекс обслуговування лінійним судноплавством	5 країн
2.08.	Ефективність сервісу у морських портах	Сінгапур

За: побудовано автором за: [112]

Одним з найважливіших показників, що дозволяє аналізувати рівень розвитку транспортно-логістичної інфраструктури ЗЕД країни, є Індекс ефективності логістики (LPI), що розраховується Всесвітнім банком [113]. LPI використовується на практиці для оцінки рівня ефективності міжнародних ланцюгів постачання в країні і дає можливість отримати оцінку з 2-ох позицій: міжнародної і національної. Міжнародний LPI дозволяє одержати якісну оцінку країни за 6-ти компонентами на підставі думок експертів-торговельних партнерів в галузі логістики, які працюють за межами країни.

Індекс LPI оприлюднюється кожні 2 роки, і в даний час останні актуальні дані подані за 2022 р. Перше місце в даному рейтингу вже вчетверте займає Німеччина. За нею слідують Швеція, Австрія, Бельгія, Японія, Сінгапур, Нідерланди, Данія, Фінляндія та Великобританія. Індекс LPI розраховують на основі таких складових:

- якість торгівлі і транспортної інфраструктури (Infrastructure);
- рівень ефективності митного й прикордонного управління (Customs);

- рівень компетентності і якість логістичних послуг (Logistics competence);
- рівень простоти організації доставки за конкурентоспроможними цінами (International shipments);
- частота, за якої вантаж досягає вантажоодержувачів протягом запланованих або ж очікуваних термінів відправлення (Timeliness);
- можливість відстеження руху вантажів на протязі усього ланцюга поставок (Tracking & Tracing).

Підводячи підсумок, відзначимо, що високий рівень розвитку транспортно-логістичної інфраструктури зовнішньоекономічної діяльності є важливою передумовою інтеграції України у світову економічну систему, що вимагає значних капітальних вкладень в модернізацію старих і будівництво нових великих транспортних магістралей міжнародного значення, формування сучасного автопарку створення конкурентоспроможних транспортних засобів, розвиток логістики і транспортних систем на європейському рівні. А цього неможливо досягти без розробки і реалізації державної транспортної політики, спрямованої не тільки на створення сприятливих бізнес-умов для транспортного сектора, а й на підвищення якості транспортних послуг, підвищення безпеки сфери транспорту і встановлення ряду вимог щодо захисту навколишнього середовища від шкідливих викидів транспортних засобів.

Висновки до розділу

1. Транспортно-логістичні послуги є незамінним і важливим елементом здійснення зовнішньоторговельних операцій. У будь-якій країні зовнішньоекономічна діяльність, зокрема зовнішня торгівля, тісно пов'язана з транспортними послугами, оскільки вона не тільки запускає і завершує процес реалізації зовнішньоторговельних угод, тим самим визначаючи практичну реалізацію операцій купівлі-продажу, а й робить істотний вплив на контрактну ціну товару. Транспортно-логістична галузь є важливим

сегментом для економіки держави, оскільки її стабільне функціонування забезпечує необхідні умови для підвищення рівня життя населення, обороноздатності, національної безпеки, цілісності держави, участі в міжнародних галузевих обмінах і трудовій кооперації. Найважливішими факторами, що впливають на транспортний комплекс країни, є: соціально-історичні умови, рівень науково-технічного прогресу, плановані темпи розвитку всієї транспортної системи і окремих її галузей, участь у міжнародному поділі праці, зміцнення статусу країни на світовому ринку, спеціалізація розвитку виробництва, концентрації і кооперації.

2. На сьогоднішній день в світі склалася ефективна система економічного і правового регулювання глобального ринку транспортно-логістичних послуг. Це складний багатосторонній процес пошуку рішень для забезпечення функціонування транспортного комплексу у світовій економіці. Сучасне регулювання світового ринку транспортних послуг являє собою постійний пошук взаємоприйнятних рішень в дуже складному комплексі торгових, політичних, організаційних, технічних і юридичних питань для забезпечення безпеки та економічної ефективності функціонування цієї галузі відповідно до сучасних потреб продуктивних сил і розвитком світової економіки. Найважливішу роль в цьому складному процесі відіграє міжнародні транспортні інституції.

3. Важливою передумовою для поглиблення інтеграції України у світову економіку є високий рівень розвитку транспортно-логістичної інфраструктури ЗЕД, що потребує значних інвестицій у розвиток логістики та транспортних систем європейського рівня, модернізацію старих та будівництво нових великих транспортних маршрутів міжнародного значення, формування сучасного парку конкурентоспроможних транспортних засобів. У той же час транспортна політика держави повинна бути спрямована на створення сприятливих бізнес-умов для транспортного сектора.

РОЗДІЛ II ЕФЕКТИВНІСТЬ ВІТЧИЗНЯНОГО ЕКСПОРТУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ

2.1. Тенденції розвитку вітчизняної зовнішньої торгівлі транспортно-логістичними послугами

Важливим фактором, який визначає розвиток українських транспортно-логістичних систем, є їх участь в обслуговуванні зовнішньоторговельної діяльності України за допомогою міжнародних каналів розподілу продукції. Експорт й імпорт транспортних послуг в Україні перебуває у тісному зв'язку із динамікою розвитку зовнішньої та міжнародної торгівлі. Розглядаючи динаміку міжнародної торгівлі в останні десятиліття, слід відзначити, що її масштаби негативно реагують на кризові події у світовій економіці, і світова пандемія коронавірусу і війна в Україні є тому підтвердженням (рис. 2.1).

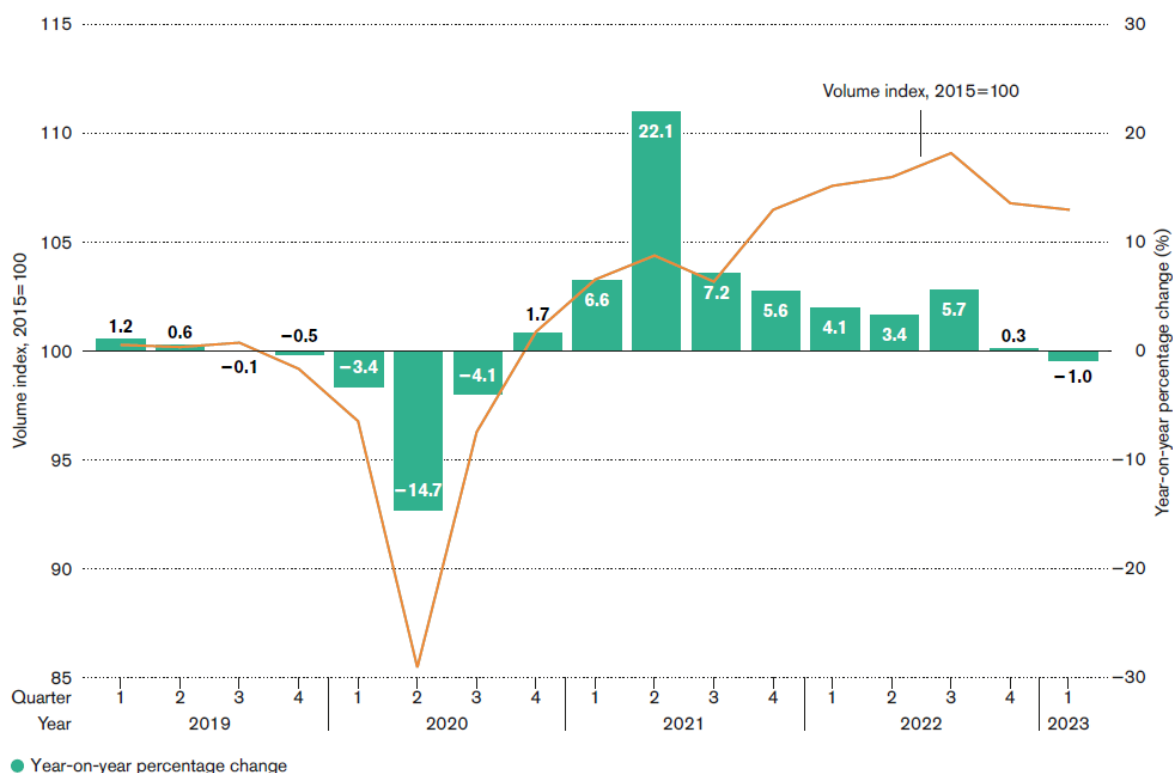


Рис. 2.1. Динаміка зростання світового експорту у 2019-2020 рр., у % до минулого року

За: [115]

У 2019 р. зростання світового експорту й імпорту товарів призупинилось (склало 0,0%), а їх обсяги становили відповідно 18,372 трлн

дол. США та 18,798 трлн дол. США. У 2020 р. у ході світової пандемії світовий експорт й імпорт значно знизились – відповідно на 5,0% та 5,6%. А це вплинуло, безперечно, на світові масштаби надання транспортних послуг суб'єктами ЗЕД. У I кварталі 2023 р. почала простежуватись тенденція до падіння обсягів міжнародної торгівлі, що викликано військовими подіями в Україні.

Дані рис. 2.2 доводять, що масштаби світового експорту транспортних послуг змінюються синхронно з масштабами світової торгівлі товарами та послугами. Деталізовані дані стосовно розвитку міжнародної торгівлі транспортними послугами подані у додатку А.

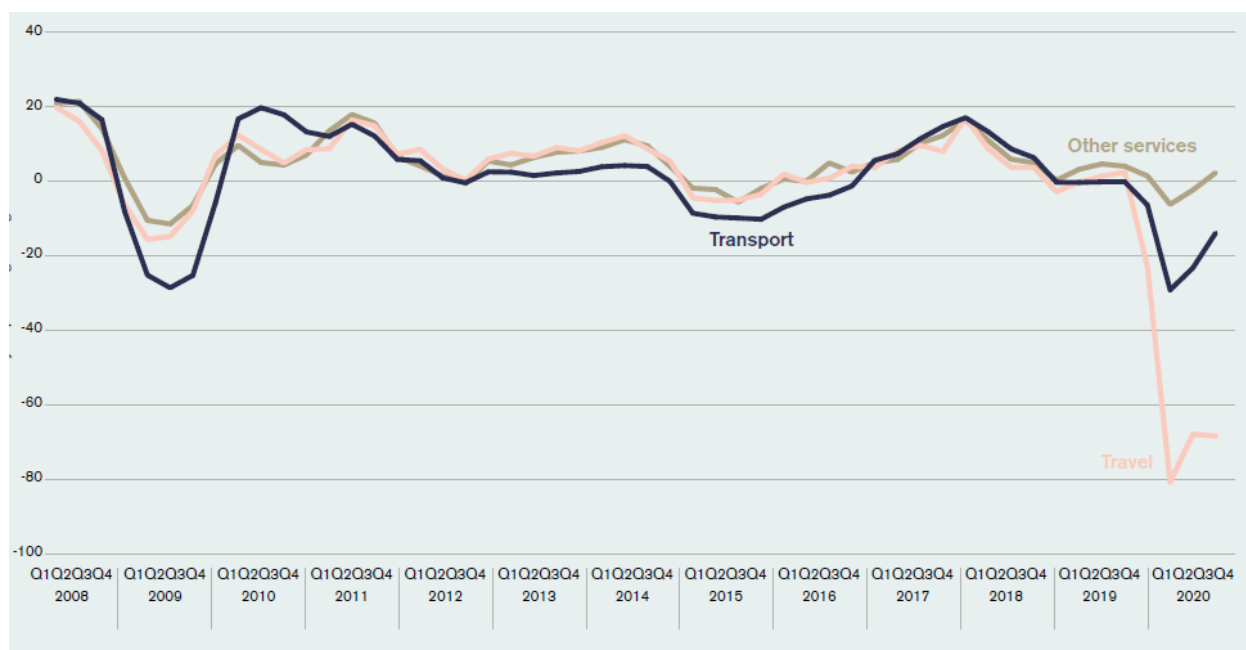


Рис. 2.2. Квартальні темпи зростання світового експорту транспортних послуг у період 2008-2020 рр., у % до попереднього кварталу

За: [115]

Якщо аналізувати зовнішню торгівлі України, то ще у 2019 р. обсяги торгівлі товарами в Україні зростали. Загальна вартість українського експорту товарів у 2019 р. становила 50,1 млрд дол. США, що на 5,8% вище попереднього року. Імпорт товарів у 2019 р. зріс на 6,3%, що становило 60,8 млрд дол. США (рис. 2.3), і це позитивно впливало на вітчизняний експорт та імпорт транспортних послуг. Внаслідок повномасштабної війни український

експорт та імпорт почали стрімко скорочуватись у 2022 р., що одразу ж негативно позначилось на відповідних показниках зовнішньої торгівлі України транспортними послугами. На темпи розвитку української зовнішньої торгівлі товарами у 2020 р. значний вплив вже мали карантинні заходи, які вживалися урядами зарубіжних країн з метою запобігання поширенню коронавірусу. Цей чинник призвів до суттєвого скорочення обсягів зовнішньої торгівлі товарами як в Україні, так і в головного зовнішньоторговельного партнера України – Євросоюзі.

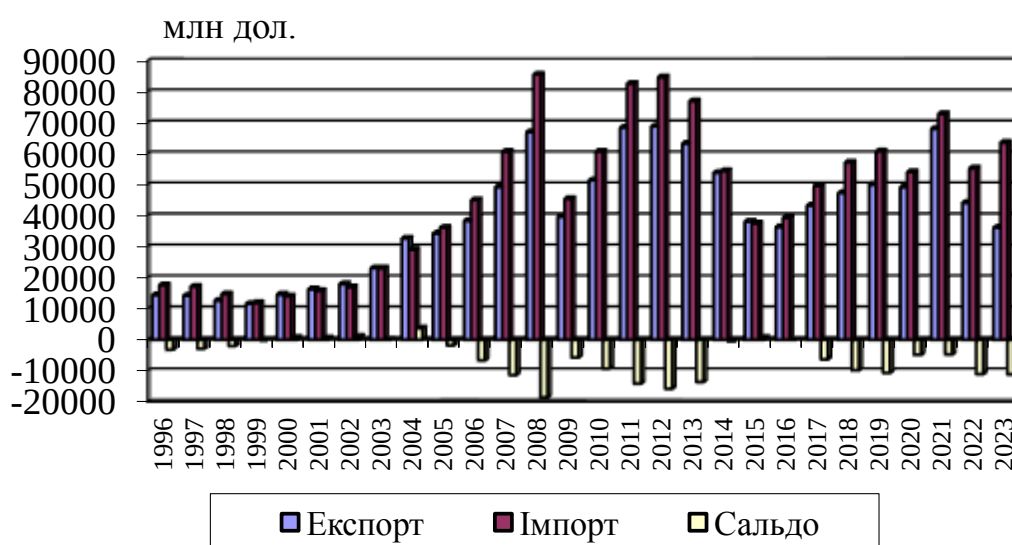


Рис. 2.3. Динаміка розвитку вітчизняної зовнішньої торгівлі у 1996-2023 рр.

За: [86].

За 2023р. експорт товарів становив 36186,2 млн.дол. США, або 82,0% порівняно із 2022р., імпорт – 63562,4 млн.дол., або 114,9%. Негативне сальдо склало 27376,2 млн.дол. США (за 2022р. також негативне – 11160,1 млн.дол.). Коефіцієнт покриття експортом імпорту становив 0,57 (за 2022р. – 0,80).

Отже, у 2022 р. відбулось значне падіння зовнішньої торгівлі України внаслідок повномасштабної війни. Це мало наслідком скорочення

міжнародних транспортних послуг, які надаються вітчизняними транспортними підприємствами, внаслідок утруднення транспортно-логістичного обслуговування експорту та імпорту.

У довоєнному 2021 р. найбільші обсяги експорту товарів у розрізі основних видів транспортування розподілялись таким чином (табл. 2.1): морськими суднами перевезено 51,50 % від загального обсягу експорту товарів, залізничними вагонами – 11,70%, вантажними автомобілями – 23,50%. Серед головних видів транспорту, яким імпортувались товари в Україну, значна частка припадає на вантажні автомобілі – 43,60%, залізничні вагони – 14,10%, трубопровідний транспорт – 5,40 % [86].

Таблиця 2.1

Розподіл українського експорту-імпорту товарів за видами транспортних засобів у 2021 р.

Види транспорту	Експорт		Імпорт	
	млн. дол. США	у % до загального обсягу	млн. дол. США	у % до загального обсягу
Усього	50054,6	100,0	60800,2	100,0
у тому числі:				
морське судно	25756,4	51,5	3981,5	6,5
контейнер на морському судні	3748,8	7,5	8781,8	14,4
залізничний вагон на морському судні	249,7	0,5	25,1	0,0
вантажний автомобіль на морському судні	731,3	1,5	487,7	0,8
залізничний вагон	5861,8	11,7	8557,7	14,1
контейнер на залізничному вагоні	155,7	0,3	240,2	0,4
вантажний автомобіль	11749,3	23,5	26516,8	43,6
контейнер на вантажному автомобілі	189,5	0,4	247,4	0,4
повітряне судно	913,2	1,8	2271,0	3,7
трубопровідний транспорт	4,5	0,0	3295,8	5,4
лінії електропередачі	149,7	30,8	0,4	84,8
транспортний засіб, що переміщується своїм ходом як товар	197,6	128,1	0,5	497,5

За: [86]

Таким чином, автомобільний вид транспорту через його переваги над іншими видами транспорту (помірний рівень цін на послуги, можливість безпосередньої доставки товарів практично в будь-який населений пункт материкової частини країн Європи або Азії, широкий перелік пропозицій послуг перевізників тощо) відіграє важливу роль у перевезеннях вантажів на

зовнішньому та внутрішньому ринках, зокрема при імпорті товарів на територію України. Тому це формує позитивний вплив для привабливості бізнесу сфери міжнародних транспортних перевезень в контексті важливості активізації експортно-імпортних операцій.

Зокрема, у 2021 р. питома вага морських контейнерних вантажних перевезень становила при виконанні імпортних поставок 9,80%, а експортних операцій – лише 5,20%. Експортні операції через вантажні перевезення з використанням авіаційного транспорту становили 1,70%, а імпортні – відповідно 2,70%. Вантажні перевезення автомобільним транспортом становили у 2021 р. при виконання експортних операцій 24,30% та при виконанні імпортних операцій 41,70%.

Аналізуючи зовнішню торгівлю України транспортними послугами, можна виокремити наступні тенденції. Провідну роль у вітчизняному експорті транспортних послуг відіграє трубопровідний транспорт (49,10% від загального обсягу експорту транспортних послуг) (табл. 2.2).

Таблиця 2.2

Структура зовнішньої торгівлі транспортними послугами у 2021 р.

Найменування послуги згідно із КЗЕП	Код послуги згідно із КЗЕП	Експорт			Імпорт		
		млн дол. США	у % до 2019 р.	у % до загального обсягу, розділу	млн дол. США	у % до 2019 р.	у % до загального обсягу, розділу
Транспортні послуги	03.	4880,30	53,60	100,00	1013,60	65,00	100,00
Послуги морського транспорту	03.01	601,40	100,90	12,30	290,50	106,10	28,70
Послуги річкового транспорту	03.02	25,50	К	0,50	К	К	К
Послуги повітряного транспорту	03.03	796,10	56,10	16,30	313,90	41,40	31,00
Послуги залізничного транспорту	03.05	379,70	75,70	7,80	183,50	69,80	18,10
Послуги автомобільного транспорту	03.06	325,20	96,00	6,70	169,10	107,70	16,70
Послуги трубопровідного транспорту	03.07	2396,10	40,60	49,10	К	К	К
Інші допоміжні та додаткові транспортні послуги	03.09	311,70	119,90	6,40	27,30	93,90	2,70
Послуги поштової та кур'єрської служби	03.10	44,60	83,30	0,90	28,50	153,40	2,80

За: [86]

Динаміка українського експорту й імпорту транспортних послуг починаючи з 2000 р. свідчить, що найбільший негативний вплив на

зовнішньоторговельні операції в останні роки мали військова агресія на Сході країни (починаючи з 2014 р.), початок світової пандемії COVID-19 (починаючи з 2020 р.) та повномасштабна війна (починаючи з 2022 р.) (рис. 2.4). Характерною рисою зовнішньої торгівлі транспортними послугами є позитивне сальдо – експорт в останні десятиліття суттєво перевищував імпорт. Високе позитивне сальдо зовнішньої торгівлі транспортними послугами насамперед формується за рахунок значних масштабів експорту послуг трубопровідного транспорту. Проте ця перевага втрачається внаслідок будівництва рф трубопроводів в обхід України, що впливає на зменшення бюджетних надходжень і втрат переваг як транзитної держави.

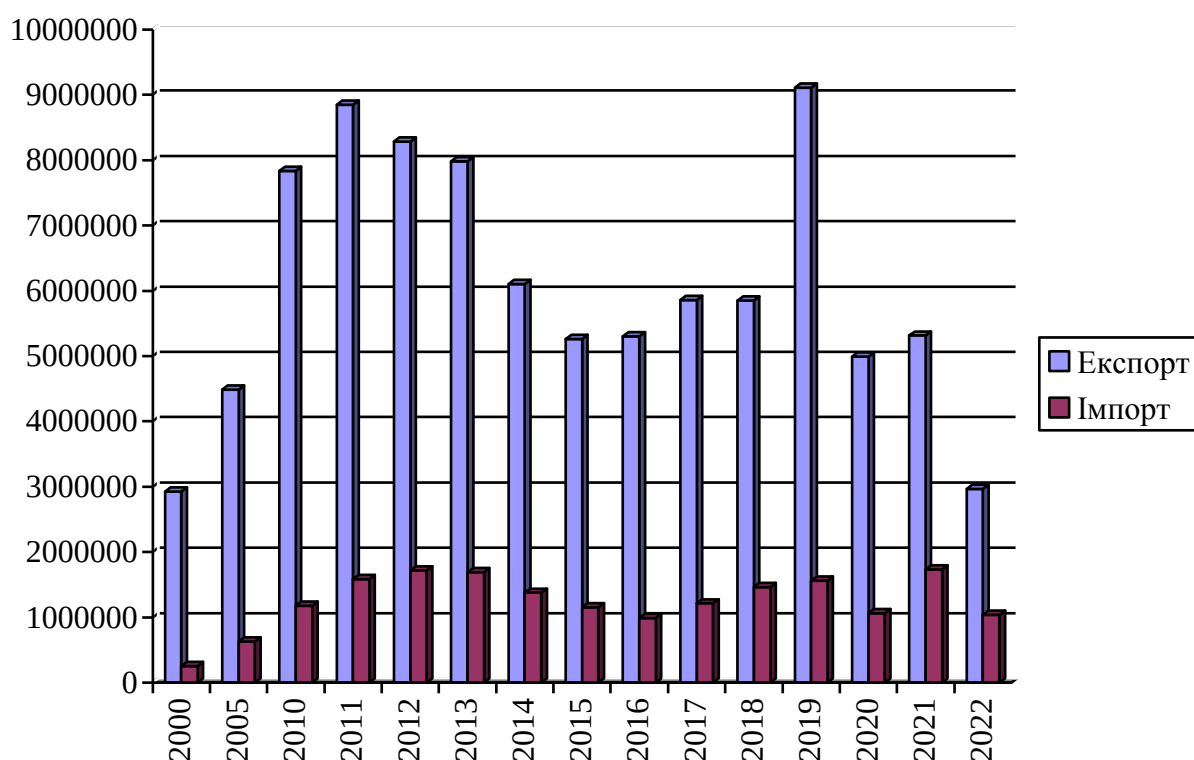


Рис. 2.4. Динаміка вітчизняного експорту та імпорту транспортних послуг у 2000-2020 рр., тис. дол. США

За: [86]

На основі даних за період 2000-2022 рр. (Додаток Б) було побудовано рівняння регресії для експорту різних видів транспортних послуг (Y). У якості незалежних змінних в усіх моделях виступають: кількість

відправлених вантажів (x_1); кількість відправлених пасажирів (x_2); вантажообіг (x_3); пасажирообіг (x_4); для морського транспорту було розглянуто ще одну незалежну змінну – переробку в морських портах експортних вантажів (x_5).

Отже, у результаті розрахунків були отримані наступні регресійні моделі, які можна використати для прогнозних оцінок експорту транспортних послуг:

1) усі види транспорту:

$$Y = -4189,40 - 0,1750x_1 - 1,8990x_2 + 53,830x_3 + 50,470x_4$$

$$R^2 = 0,999$$

2) залізничний транспорт:

$$Y = -747,40 + 1,690x_1 - 1,330x_2 - 6,170x_3 + 72,780x_4$$

$$R^2 = 0,993$$

3) морський транспорт:

$$Y = 3125,90 - 98,80 x_1 - 214,40 x_2 - 9,10x_3 + 140,50x_4 - 3981,30x_5$$

$$R^2 = 0,985$$

4) авіаційний транспорт:

$$Y = 95,30 - 1671,50x_1 + 365,20x_2 + 84,50x_3 + 30,50x_4$$

$$R^2 = 0,996$$

5) трубопровідний транспорт:

$$Y = -349,450 - 5,60x_1 + 13,90x_2 + 609,810x_3$$

$$R^2 = 0,904$$

6) інші види транспорту:

$$Y = 1070,30 - 0,5770x_1 - 23,0160x_2 - 0,6940x_3 + 65,3450x_4$$

$$R^2 = 0,989$$

Таким чином, в останні років відбуваються структурні зміни у галузевій структурі експорту й імпорту транспортних послуг: до війни відбувались зростання частки послуг, що пов'язані з діяльністю морського і

повітряного транспорту, відбувається скорочення частки послуг трубопровідного транспорту. В експорті послуг трубопровідний транспорт скорочує свою частку внаслідок ворожої політики РФ, яка розбудовувала альтернативні шляхи транспортування нафти до Європи. Це потребує диверсифікації послуг української транспортної системи на міжнародному ринку і пошуку нових географічних векторів її розвитку.

2.2. Оцінка розвитку транспортно-логістичної зовнішньоекономічної інфраструктури України

Транспортна інфраструктура відіграє важливу роль у внутрішній й зовнішній торгівлі. Очевидно, що цей процес ще далекий від завершення, але Національна концепція розвитку транспортних коридорів в Україні стала більш відкритою по відношенню до транспортно-комунікаційної системи ЄС.

Порівнюючи стан транспортної інфраструктури зовнішньоекономічної діяльності в Україні та інших країнах світу, можна стверджувати, що її розвиток знаходиться на низькому рівні. Згідно з нещодавно розрахованим глобальним індексом конкурентоспроможності в довоєнному 2021 році (коли інфраструктура України ще не зазнавала масових руйнувань), Україна посіла 141-е місце серед 57 країн за якістю інфраструктури, включаючи компоненти: загальна якість транспортної інфраструктури в цілому – 57-е місце; якість автомобільних доріг – 114-е місце; залізнична інфраструктура, якість інфраструктури повітряного транспорту – 34-е місце; якість інфраструктури повітряного транспорту – 101-е місце, якість портової інфраструктури – 78-е місце (таблиця 2.3) [112].

Як згадувалося в підрозділі 1.3, важливим показником при порівнянні позицій України з точки зору рівня розвитку інфраструктури зовнішньоекономічної діяльності є індекс ефективності логістики (LPI). Як можна бачити, Міжнародний звіт про ефективність логістики LPI [113] містить оцінки міжнародного LPI для України, але в ньому відсутні національні виміри цього показника. Показників для державного LPI України

немає, оскільки їх зібрано недостатньо. Враховуючи позицію України як логістичного і торгового центру, а також високий потенціал конкурентоспроможності країни на міжнародних ринках, це проблема, яка вказує на недосконалість ланцюжка поставок і відсутність прозорості в економічних транзакціях, перешкоджаючи її подальшому розвитку та участі в глобальній логістичній системі. Згідно з індексом LPI, Україна в 2020 році посіла 66-е місце серед 167 країн. У порівнянні з 2019 роком Україна піднялася з 80-го на 69-е місце.

Таблиця 2.3

Позиції України у рейтингу глобальної конкурентоспроможності у розділі
«Інфраструктура» у 2019-2020 рр.

№ з/п	Показник	Значення індексу у 2019 р.	Місце у світовому рейтингу		Лідер світового рейтингу у 2019 р.
			2018	2019	
2.	Загальна якість інфраструктури	70,3	57	57	Сінгапур
	Загальна якість транспортної інфраструктури	55,5	-	59	Сінгапур
2.01.	Індекс дорожньої сітки	78,2	51	58	3 країни
2.02.	Якість дорожньої інфраструктури	33,7	123	114	Сінгапур
2.03.	Щільність покриття залізничними шляхами	93,3	23	25	24 країни
2.04.	Ефективність залізничних послуг	52,9	37	34	Японія
2.05.	Охопленість аеропортами	56,6	53	53	8 країн
2.06	Ефективність авіаційного транспортного сервісу	50,0	94	101	Сінгапур
2.07.	Індекс обслуговування лінійним судноплавством	30,1	43	57	5 країн
2.08.	Ефективність сервісу у морських портах	48,8	77	78	Сінгапур

За: побудовано автором за: [112]

У розрізі окремих складових індексу LPI Україна посідає такі місця:

- якість й транспортної інфраструктури (Infrastructure) – 119 місце у світі;
- рівень ефективності митного й прикордонного управління (Customs) – 89 місце;

- рівень компетентності і якість логістичних послуг (Logistics competence) – 61 місце;
- простота організації доставки за конкурентоспроможними цінами (International shipments) – 68 місце;
- частота за якої відправлення досягає вантажоодержувачів протягом запланованих або ж очікуваних термінів (Timeliness) – 56 місце;
- можливість відстежити рух вантажів напротязі усього ланцюга поставок (Tracking & tracing) – 52 місце.

Порівняння з іншими країнами світу місця України у даному рейтингу наступні (табл. 2.4). Можна стверджувати, що за останні 10 років позиції України за даним індексом логістичної ефективності значно покращилися. Якщо у 2012 р. Україна займала 102-е місце, то вже у 2014 р. – 66-е, у 2016 – 61-е місце. Хоча у 2020 р. позиції України (69-е місце) дещо погіршилися порівняно з 2016 р., проте покращилися у порівнянні з 2018 р. (80-е місце).

Таблиця 2.4

Позиції України за величиною індексу LPI у 2012-2020 рр.

Ранг	Країна	LPI	Ранг	Країна	LPI	Ранг	Країна	LPI	Ранг	Країна	LPI	Ранг	Країна	LPI
2012			2014			2016			2018			2020		
1	Німеччина	4,11	1	Сінгапур	4,13	1	Німеччина	4,12	1	Німеччина	4,23	1	Німеччина	4,20
2	Сінгапур	4,09	2	Гонконг САР, Китай	4,12	2	Нідерланди	4,05	2	Люксембург	4,22	2	Швеція	4,05
3	Швеція	4,08	3	Фінляндія	4,05	3	Бельгія	4,04	3	Швеція	4,20	3	Бельгія	4,04
4	Нідерланди	4,07	4	Німеччина	4,03	4	Велика Британія	4,01	4	Нідерланди	4,19	4	Австрія	4,03
5	Люксембург	3,98	5	Нідерланди	4,02	5	Сінгапур	4,00	5	Сінгапур	4,14	5	Японія	4,03
6	Швейцарія	3,97	6	Данія	4,02	6	Швеція	3,96	6	Бельгія	4,11	6	Нідерланди	4,02
7	Японія	3,97	7	Бельгія	3,98	7	Норвегія	3,96	7	Австрія	4,10	7	Сінгапур	4,00
8	Велика Британія	3,95	8	Японія	3,93	8	Люксембург	3,95	8	Велика Британія	4,07	8	Данія	3,99
9	Бельгія	3,94	9	США	3,93	9	США	3,92	9	Гонконг САР, Китай	4,07	9	Велика Британія	3,99
10	Норвегія	3,93	10	Велика Британія	3,90	10	Японія	3,91	10	США	3,99	10	Фінляндія	3,97
102	Україна	2,57	66	Україна	2,85	61	Україна	2,98	80	Україна	2,74	69	Україна	2,83

За: [113]

Аналізуючи індекс LPI за окремим компонентами, можна звернути увагу на не завжди однозначний характер ситуації. Так, наприклад, Україна за субіндексом "Митниця" займає 66-е місце, за показником "Своєчасність" – 52-е, проте за субіндексом "Міжнародні перевезення" – 119 (табл. 2.5).

Таблиця 2.5

Порівняння позицій України з лідерами за індексом LPI у 2020 р.

Країна	Митниця		Інфра-структура		Міжнародні перевезення		Якість логістики та комп-ність		Відстеження та відслідковування		Своєчасність	
	CI	P	CI	P	CI	P	CI	P	CI	P	CI	P
Німеччина	4,09	1	4,37	1	3,86	4	4,31	1	4,24	2	4,39	3
Швеція	4,05	2	4,24	3	3,92	2	3,98	10	3,88	17	4,28	7
Бельгія	3,66	14	3,98	14	3,99	1	4,13	2	4,05	9	4,41	1
Австрія	3,71	12	4,18	5	3,88	3	4,08	6	4,09	7	4,25	12
Японія	3,99	3	4,25	2	3,59	14	4,09	4	4,05	10	4,25	10
Нідерланди	3,92	5	4,21	4	3,68	11	4,09	5	4,02	11	4,25	11
Сінгапур	3,89	6	4,06	6	3,58	15	4,10	3	4,08	8	4,32	6
Данія	3,92	4	3,96	17	3,53	19	4,01	9	4,18	3	4,41	2
Велика Британія	3,77	11	4,03	8	3,67	13	4,05	7	4,11	4	4,33	5
Фінляндія	3,82	8	4,00	11	3,56	16	3,89	15	4,32	1	4,28	8
Україна	2,83	66	2,49	89	2,22	119	2,83	68	2,84	61	3,11	52

За: [113]

За роки незалежності транспортно-логістична інфраструктура ЗЕД в Україні отримала якісно нові стимули для зростання і подальшого розвитку. Загалом транспортна інфраструктура формує створення 13% ВВП, а вартість основних засобів виробництва в цій сфері (за первинною оцінкою) становить 35,0% від загальної вартості виробничого потенціалу країни [77].

Для визначення впливу транспортних послуг на розвиток зовнішньоторговельної діяльності в регіонах України за допомогою математичних методів ми використовуємо метод кореляційного аналізу. Як відомо, коефіцієнт кореляції відображає тісноту зв'язків між досліджуваними явищами, підтверджуючи або спростовуючи різні припущення щодо тієї чи іншої проблеми.

Аналітичний список факторів, розбитих по регіонах України, що відображає взаємний вплив розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, зовнішньоекономічної активності регіону та інвестиційної привабливості, представлений наступними показниками:

- вантажооборот автотранспорту (X 1);
- обсяги перевезення вантажів автомобільним транспортом (X 2);

- загальний обсяг прямих іноземних інвестицій (X 3);
- обсяг загального експорту та імпорту товарів (X 4) і (X 5);
- чисельність зайнятого населення (X 6);
- кадри, які підвищили кваліфікацію (X 7);
- підготовка кваліфікованих робітників (X 8);
- роздрібний товарооборот (X 9);
- роздрібний товарооборот продовольчих та непродовольчих товарів (X 10) і (X 11);
- оптовий товарооборот (X 12);
- кількість зареєстрованих злочинів (X 13).

В ході кореляційного аналізу ми отримали наступні результати, які представлені у вигляді матриці у табл. 2.6.

Таблиця 2.6

Матриця кореляції між показниками розвитку економіки, транспортної інфраструктури та ЗЕД регіонів у 2021 р.

	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10
X1	1,000	0,510	0,760	0,760	0,790	0,460	0,640	-0,370	0,620	0,290
X2	0,510	1,000	0,190	0,760	0,270	0,010	0,100	-0,330	-0,020	0,380
X3	0,760	0,190	1,000	0,560	0,980	0,760	0,960	-0,200	0,950	0,150
X4	0,760	0,760	0,560	1,000	0,650	0,380	0,480	-0,240	0,390	0,360
X5	0,790	0,270	0,980	0,650	1,000	0,760	0,940	-0,210	0,940	0,190
X6	0,460	0,010	0,760	0,380	0,760	1,000	0,740	-0,160	0,760	0,100
X7	0,640	0,100	0,960	0,480	0,940	0,740	1,000	-0,230	0,950	0,080
X8	-0,370	-0,330	-0,200	-0,240	-0,210	-0,160	-0,230	1,000	-0,160	-0,190
X9	0,620	-0,020	0,950	0,390	0,940	0,760	0,950	-0,160	1,000	0,060
X10	0,290	0,380	0,150	0,360	0,190	0,100	0,080	-0,190	0,060	1,000

За: розраховано автором

Таким чином, виходячи з результатів розрахунків, можна зробити висновок, що взаємозв'язок на рівні 0,76 та 0,79 є значно тісним між показниками розвитку транспортної інфраструктури та загальним обсягом прямих іноземних інвестицій, загальним обсягом експорту та загальним обсягом імпорту. Таким чином, використовуючи математичний метод кореляційного аналізу, ми довели на практиці вищенаведені припущення про

взаємозалежність і вплив розвитку транспортно-логістичної інфраструктури на розвиток зовнішньоекономічної діяльності.

Україна відіграє вкрай важливу роль у міжнародному транзиті товарів. На території України коефіцієнт транзитності (за методикою англійського інституту РЕНДЕЛ), становить 3,75 і є найвищий у Європі). В Україні формуються провідні європейські транспортні коридори № 3, 5, 9, територією України проходять низка важливих міжнародних торговельних шляхів. Європейською Транспортною Комісією визначено транспортні коридори, які проходять територією України: №3 Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів-Київ; №5 Трієст – Любляна - Будапешт (Братислава) - Львів; №7 Дунайський (водний); №9 Гельсінкі-Мінськ-Кишинів/Одеса-Димитровград-Александруполіс.

З метою групування регіонів України за показниками розвитку транспортно-логістичної інфраструктури ЗЕД, доцільним є проведення кластерного аналізу з використанням методу k-means (k-середніх) [33, с. 25].

Рівень розвитку транспортно-логістичної інфраструктури ЗЕД за кластерами оцінений з врахуванням розвитку окремих видів транспорту в обласному розрізі, а саме у розрізі 10-ти показників:

- вантажообіг автомобільного, морського, залізничного, річкового видів транспорту (X1-X5);
- довжина автомобільних шляхів в регіоні (X 6);
- довжина залізничних шляхів в регіоні (X 7);
- чисельність морських і річкових портів, аеропортів (X8-X10).

Проведення процедури кластеризації з використанням пакету прикладних програм Statistika дозволило одержати наступні групи 4-ьох кластерів (рис. 2.5).

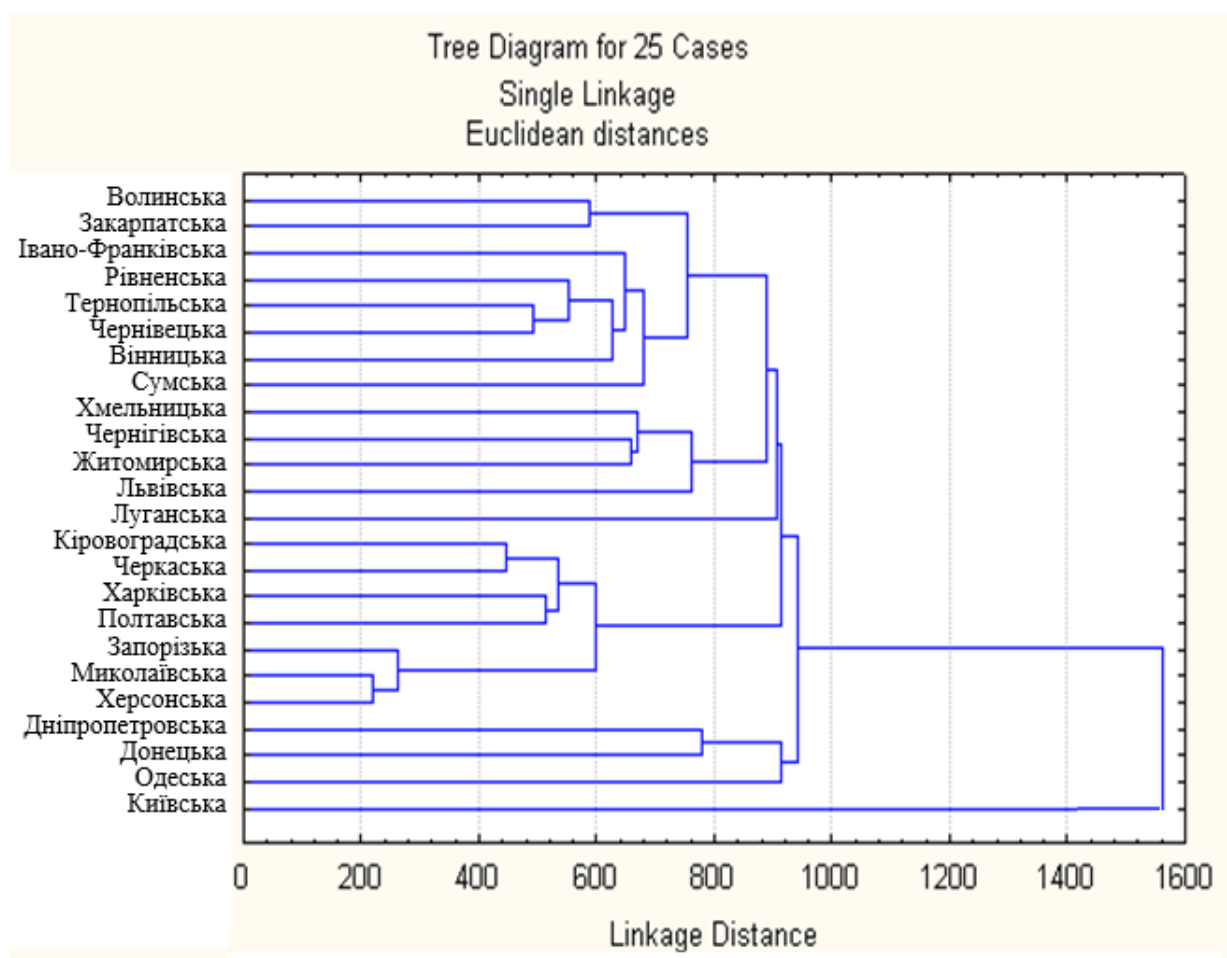


Рис. 2.5. Кластерне поєднання областей України за головними показниками розвитку транспортно-логістичної інфраструктури ЗЕД у 2021 р.

За: побудовано автором

До першого кластеру регіонів за рівнем розвитку зовнішньоекономічної транспортно-логістичної інфраструктури віднесено Донецьку і Дніпропетровську області (табл. 2.7), які володіють найвищим рівнем розвитку транспортної інфраструктури. У даних областях потужні залізничні магістралі формують зв'язки вугільно-металургійного комплексу Донбасу з іншими областями України. Розвинуті автомобільні та річкові шляхи Дніпропетровської обл. доповнюють розвинутий високий потенціал Донецької обл., яка володіє виходом до моря і є дорожньою розв'язкою для транснаціональних транспортних коридорів, володіла до війни потужними розвинутими повітряними шляхами.

Таблиця 2.7

Склад кластерів України за показниками розвитку транспортно-логістичної інфраструктури ЗЕД у 2021 р.

№ клас-тера	Області, що належать до кластера	Характеристика кластера
I	Дніпропетровська, Донецька, Одеська, Київська,	Найвищий рівень розвитку транспортної інфраструктури ЗЕД
II	Запорізька, Миколаївська, Херсонська	Високий рівень розвитку транспортної інфраструктури ЗЕД
III	Вінницька, Сумська, Хмельницька, Чернігівська, Житомирська, Львівська, Луганська, Кіровоградська, Черкаська, Харківська, Полтавська	Середній рівень розвитку транспортної інфраструктури ЗЕД
IV	Волинська, Закарпатська, Івано-Франківська, Рівненська, Тернопільська, Чернівецька	Низький рівень розвитку транспортної інфраструктури ЗЕД

За: побудовано автором

Можна також стверджувати, що окремим очевидним лідером є Київська, а також Одеська обл. Зокрема, в Одеській обл. діють потужні транспортно-логістичні центри на базі Одеського, Іллічівського та Кенійського морських портів. Одеса має вкарй вигідне розташування на головних транспортних магістралях: тут сходяться 3 міжнародні магістралі – МТК №9, МТК «Балтика – Чорне море» та коридор Чорноморського економічного співробітництва.

До третього кластеру відносяться Кіровоградська, а також Вінницька, Полтавська, Львівська, Сумська, Хмельницька, Харківська, Черкаська, Чернігівська області, які є "транспортними артеріями", що об'єднують індустріальний урбанізований Схід із аграрним, з переважно сільським населенням, Заходом. Територіально області третього кластера розташовані на найбільших автомобільних та залізничних шляхах.

Таким чином, проведений аналіз є підставою для висновку, що в Україні висока увага до міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури обумовлена рядом причин:

- важливість розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, від якої залежить розвиток економіки країни в цілому, особливо в контексті післявоєнної відбудови;
- світова економічна криза, яка призвела до спаду державного фінансування цієї важливої для економіки транспортної інфраструктури;
- доцільність залучення приватного сектору до процесів фінансування міжнародної логістичної інфраструктури.

2.3. Оцінка ефективності діяльності ТОВ «Trans Level Logistic» на ринку міжнародних транспортно-логістичних послуг

Для проведення всебічного аналізу, необхідно провести дослідження діяльності й ефективності транспортних компаній, що надають міжнародні транспортно-логістичні послуги. Товариство з обмеженою відповідальністю «Trans Level Logistic» (м. Кропивницький, головний офіс в м. Київ) розпочало діяльність у 2015 р. Завдяки наполегливій та динамічній роботі компанія досягнула довіри до якості власних міжнародних транспортно-логістичних послуг в багатьох партнерів в Україні та за її межами. На початку діяльності на ринку міжнародних транспортно-логістичних послуг компанія визначила для себе стратегічну мету – забезпечення повного комплексу послуг для клієнтів.

Перелік транспортно-логістичних послуг, який був розвинутий з початком діяльності ТОВ «Trans Level Logistic», складається з таких модулів:

- перевезення вантажів залізничним та авто- транспортом;
- портове внутрішньо експедиціювання вантажів;
- послуги митного брокера та сертифікація вантажів;
- сприяння в організації перевезень вантажів з допомогою морського транспорту;
- консолідація вантажів в портах на територіях, прилеглих до ЄС;
- консалтинг щодо організації логістичних процесів на рівні підприємств.

Товариство «Trans Level Logistic» надає такі транспортно-логістичні послуги:

- 1) оформлення митних вантажних декларацій (ВМД);
- 2) консультації з різноманітних питань ЗЕД;
- 3) оформлення допоміжних митних документів (Carnet-TIR, CMR, залізничні накладні, авіа-накладні тощо);
- 4) допомога в отриманні сертифікатів, дозволів, висновків та інших дозволів відповідно до вимог нетарифного регулювання, а саме: сертифікат відповідності; сертифікат походження; фітосанітарний сертифікат; карантинний сертифікат; санітарно-гігієнічні висновки; висновки гемології; ветеринарні сертифікати; висновки Укрчастот; висновки Мінприроди; висновки Енергозбереження; висновки й дозволи державної служби експортного контролю; дозволи Мінекології (озоноруйнування), хлібна інспекція тощо;
- 5) акредитація на митниці.

ТОВ "Транс Левел Логістик" здійснює перевезення вантажів транспортними засобами всіх типів у Східній Європі, Європейському Союзі та окремих країнах СНД. Фахівці компанії проводять щоденний оперативний моніторинг ситуації на ринку пропозицій автомобільних перевезень. Це гарантує, що клієнт отримає своєчасну доставку транспортного засобу до місця розвантаження і навантаження. Залежно від особливостей умов транспортування і типу вантажу, компанія пропонує транспортні засоби з тентами і ізотермічними напівпричепами. При необхідності ТОВ "Транс Левел Логістик" пропонує самоскиди та автоцистерни, що відповідають вимогам Європейських стандартів для перевезення сипучих вантажів. За бажанням клієнта можливе страхування вантажу на суму до 500 тис. дол. США. Фахівці компанії пропонують оптимальний варіант доставки товарів на склади покупців і постачальників різних компаній.

Завдяки розгалуженій мережі агентів в багатьох міжнародних портах світу, ТОВ «Trans Level Logistic» має можливості організувати сервіс з

оформленню документів, а також налагодження моніторингу відправки й завантаження кожного контейнера з наданням сюрвейерського звіту. ТОВ «Trans Level Logistic» також надає послуги з страхування вантажів на вигідних умовах.

З метою оцінки ефективності діяльності ТОВ «Trans Level Logistic» у кваліфікаційній роботі використано метод економетричного моделювання, яке складається з таких етапів:

- розрахунок характеристик й параметрів регресійної моделі;
- оцінка надійності, статистичної значущості, адекватності моделі з обов'язковою перевіркою усіх ознак гетероскедастичності;
- оцінка поліноміальної залежності параметрів і прогнозування функціональної змінної одержаної регресійної моделі.

Побудова прогнозної моделі в контексті аналізу ефективності діяльності ТОВ «Trans Level Logistic» проведена за допомогою інформаційної бази про господарську і фінансову діяльність за 2020-2021 рр. та розробку алгоритму розрахунків значень лінгвістичних змінних оцінки рівнів конкурентоспроможності цього транспортно-логістичного підприємства (додаток).

Слід зауважити, що при виборі факторних й результативного параметрів регресійної моделі був використаний ресурсний підхід, який обумовили наступні змінні (вектори):

- змінні (вектор) оборотних коштів (фінансові інструменти) (x_1);
- змінні (вектор) фонду робочого часу (трудові інструменти) (x_2);
- змінні (вектор) основних засобів (матеріальні інструменти) (x_3);
- змінні (вектор) прибутку від ЗЕД (результат діяльності) (y).

Економетричні розрахунки були проведені відносно лінійної функції алгебраїчної форми зв'язків і статистичної інформації. З використанням методу найменших квадратів було здійснено розв'язок матричної системи лінійних рівнянь, у результаті чого отримано економетричну модель ефективності діяльності компанії «Trans Level Logistic» (формула (2.2)):

$$y = -134,99150 - 0,00290x_1 + 0,00710x_2 + 0,20490x_3 \quad (2.2)$$

Отже, на основі моделі тренду (формула (2.3)) було побудовано відносно фактору часу параболічні криві зростання параметрів оцінки. Матричні розрахунки побудови багатофакторної трендової моделі при цьому здійснено відносно таблиці допоміжних значень.

Враховуючи одержані результати поліноміальної оцінки проаналізованої економетричної моделі економічного і організаційного забезпечення діяльності ТОВ «Trans Level Logistic», було сформовано багатофакторну модель з врахуванням фактору часу (формула (2.3)).

$$y = 134,9910 + 0,00290 \cdot (-4,43720x_2 + 100,830x + 213,77) - 0,20490 \cdot (-0,61340x_2 + 9,99010x + 110,270) + 0,00710 \cdot (0,82260x_3 - 15,9250x_2 + 85,8780x + 174310) \quad (2.3)$$

Для розрахунку прогнозних значень параметрів оцінки (включно з функціональної змінної) ми використали отриману багатофакторну модель (табл. 2.8).

Таблиця 2.8

Прогнозні значення параметрів моделі ефективності діяльності ТОВ «Trans Level Logistic» на 2024-2025 pp.

Рік, квартал	Чистий прибуток (y)	Оборотні кошти (x_1)	Основні засоби (x_2)	Фонд робочого часу (x_3)
2024,1	9,360	774,760	136,340	17664,330
2024,2	10,470	727,850	119,810	17768,190
2024,3	12,310	691,250	111,180	17913,320
2024,4	14,520	667,170	104,870	18218,580
2025,1	17,640	640,150	98,160	18597,610
2025,2	19,870	629,440	93,630	18973,790
2025,3	22,750	618,520	88,860	19479,230
2025,4	26,020	607,190	85,320	20015,750

За: розраховано автором

Отже, отримана економетрична модель повністю узгоджується з

емпіричною інформацією, часовим трендом, вибіркою сукупності спостережень та адекватною чисельністю характеристик кореляційного зв'язку. Середньоквадратичні залишки нормально розподілені з нульовою середньою й дисперсією суми квадратів відносно розподілу випадкових факторів ступеня свободи n . А це підтверджує гіпотезу про істотність економетричних зв'язків між обраними параметрами й залежною змінною. Отримані значення параметрів моделі прогнозних змін ефективності міжнародної транспортно-логістичної діяльності ТОВ «Trans Level Logistic» доводять важливість економетричних розрахунків для визначення інформаційної бази стратегічного управління господарською системою підприємства. Варто наголосити, що розроблений прогноз можна використовувати в процесі складання програм розвитку міжнародної господарської і фінансової діяльності ТОВ «Trans Level Logistic».

Висновки до розділу 2

1. Українська зовнішня торгівля транспортно-логістичними послугами багато в чому залежить від загального стану економічного розвитку в Україні та світі, а також структурних змін у зовнішньоекономічній діяльності. В Україні в останні роки відбулися структурні зміни в галузевій структурі імпорту та експорту транспортних послуг, змінилися частки послуг, пов'язаних з послугами морського і повітряного транспорту, а частка послуг трубопровідного транспорту скоротилася. Трубопровідний транспорт скоротив свою частку в експорті послуг через ворожу політику РФ, яка розвивала альтернативні способи транспортування нафти до Європи. Це вимагає диверсифікації послуг вітчизняної транспортно-логістичної системи на зовнішніх ринках і пошуку нових географічних векторів її розвитку.

2. Проведені емпіричні дослідження дають підставу стверджувати, що зростаюча увага до міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури в Україні обумовлена важливістю розвитку транспортної інфраструктури, від якої залежить розвиток всієї економіки країни. Кризові тенденції у світовій

економіці призвели до скорочення державних коштів у сферах, що мають важливе значення для суспільства в цілому, таких як транспортно-логістична інфраструктура. У цьому контексті існує гостра необхідність у розвитку національних транспортно-логістичних систем і пошуку інноваційних способів залучення приватного сектора до фінансування міжнародної логістичної інфраструктури.

3. Оцінка ефективності зовнішньоекономічної діяльності вітчизняної транспортної системи повинна проводитися як на державному рівні, так і на рівні окремих регіонів і підприємств. Отримані значення параметрів моделі прогнозних змін ефективності міжнародної транспортно-логістичної діяльності ТОВ "Транс Левел Логістик" доводять доцільність економетричних розрахунків для визначення інформаційної бази стратегічного управління економічною системою підприємства. Розроблений прогноз може бути використаний в процесі створення програми розвитку міжнародної економічної та фінансової діяльності ТОВ "Транс Левел Логістик".

РОЗДІЛ 3 НАПРЯМИ АКТИВІЗАЦІЇ ДІЯЛЬНОСТІ ВІТЧИЗНЯНИХ СУБ'ЄКТІВ ЗЕД НА СВІТОВОМУ РИНКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ

3.1. Механізми активізації та підтримки ЗЕД вітчизняної транспортної галузі

Як зазначається у Посланні Президента України до Верховної Ради у [1, с. 60-61], нераціональна організація і застарілість транспортної інфраструктури накладає значні обмеження на інноваційний розвиток національної економіки, і, як наслідок, ускладнює і здорожчує пасажирські й вантажні перевезення, знижує рівень їх безпеки, зменшує доступність територій і населених пунктів, погіршує перспективи їх розвитку. Основною причиною такої ситуації є дуже повільні темпи інноваційних перетворень і низька інвестиційна активність в транспортно-логістичному секторі. В результаті високого рівня зносу основних фондів втрачається здатність ефективно і результативно перевозити широкий асортимент і велику кількість зовнішньоекономічних товарів, що підвищує ймовірність техногенних катастроф.

Таким чином, беручи до уваги значний транспортний потенціал України, на сьогодні найбільш актуальні питання розвитку міжнародних вантажних перевезень є: підвищення рівня синхронізації в контексті розвитку, регулювання та технічної підтримки єдиної пан'європейської транспортної системи; прискорення розвитку міжнародної транспортної інфраструктури; створення національної мережі транспортних коридорів відповідно до міжнародних стандартів; поглиблення інтеграції в транспортні системи Європи і Азії, Чорноморського і Балтійського регіонів. Ключові напрями розвитку міжнародного транспортно-логістичного сектору в Україні представлені на рисунку 3.1.

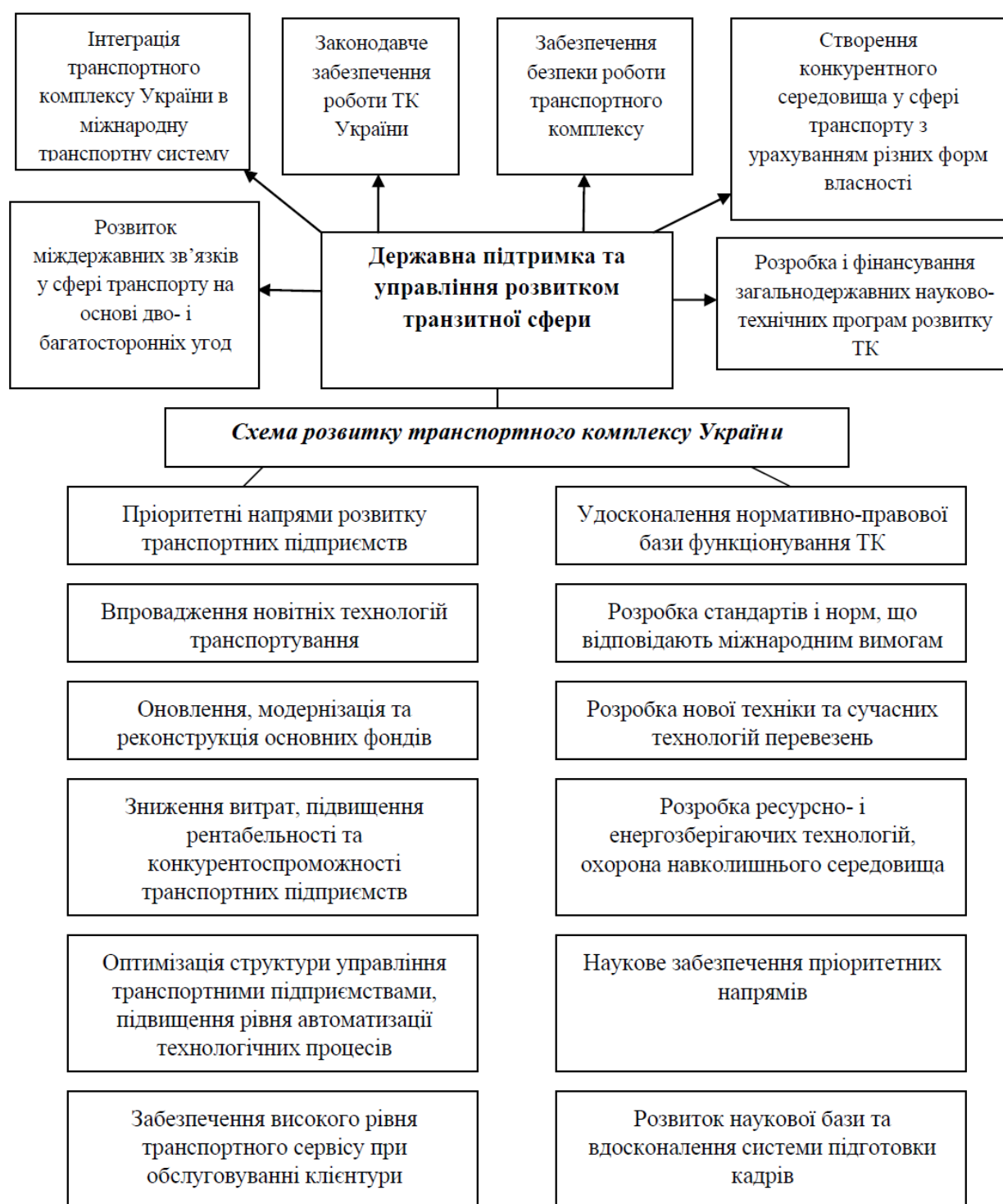


Рис. 3.1. Ключові напрями розвитку міжнародної транзитної транспортно-логістичної системи України

За: побудовано автором за: [1; 17; 49; 77]

У процесі розробки рекомендацій бажано зосередитися на обґрунтуванні механізмів активізації зовнішньоекономічної діяльності на рівні окремих транспортних компаній. Аналіз діяльності ТОВ "Транс Левел

Логістик", проведений в підрозділі 2.3, дозволяє нам розробити рекомендації на рівні транспортно-логістичної системи цієї компанії з урахуванням основних напрямків державної політики в цій області. Наведені вище рекомендації щодо державної політики в галузі транспорту слід використовувати при створенні таких систем на регіональному рівні та рівні підприємств. Це не тільки значно підвищує рівень ефективності всієї транспортної системи країни, але і позитивно позначається на стані життя в регіоні, особливо на економічному зростанні. Для того щоб визначити основний напрямок підвищення ефективності, необхідно достовірно знати переваги і недоліки транспортного комплексу на рівні окремих підприємств, тобто його переваги і недоліки, а також потенційні можливості і загрози. Найрозумніше використовувати SWOT-аналіз, необхідно кількісно і якісно порівняти відносні слабкі і сильні сторони внутрішніх і зовнішніх факторів. Такий аналіз можна представити у вигляді таблиці 3.1.

Ефективними заходами можна вважати проведення вмілої, чіткої і послідовної маркетингової політики на підприємстві. Перш за все, розміщення реклами про компанію в різних засобах масової інформації. Позитивним моментом є те, що інформація про компанію вже опублікована на території Київської митниці, а також на великому табло управління митниці та вантажних перевезень (м. Кропивницький), а також в західних регіонах. Ще одним важливим аспектом розвитку є прийняття раціональних рішень в області міжнародного маркетингу, тобто на які міжнародні ринки бажано розширювати свою діяльність, як і яким чином виходити на ці ринки, і це за умови детального вивчення міжнародного маркетингового середовища. Можна стверджувати, що розширення матеріально-технічної бази дозволяє компанії значно посилити свою зовнішньоекономічну діяльність. Відповідно до запропонованого напрямку, краще вибирати придбання екологічно чистих автомобілів, що відповідають стандарту Євро-5. У той же час розширити паркінги для автомобілів.

Таблиця 3.1

SWOT-аналіз сфери зовнішньоекономічної діяльності

ТОВ «Trans Level Logistic»

Внутрішні фактори	Сильні сторони	Слабкі сторони
Маркетинг	• значна частка ринку в своєму регіоні; • позитивний імідж підприємства; • висока якість послуг	• нетривалий досвід роботи на ринку; • наявність конкурентів, які працюють в даному ціновому сегменті; • незначний рівень ідентифікації підприємства
Надання послуг	• дещо нижчі ціни порівняно з конкурентами; • сучасний парк ТЗ; • усі ТЗ підтримують «ЄВРО-5»	• недостатні матеріально-технічна база
Фінанси	• достатні кількість ресурсів; • загальна рентабельність галузі 40-45%; • пільговий режим	• дещо високий рівень витрат
Організація	• досвідчений керівний персонал; • ефективна організаційна структура управління; • багатий досвід водіїв ТЗ	• невеликий штат працівників
Кадри	• високий професійний рівень підготовки працівників; • багатий досвід практичної роботи працівників у даній сфері; • прогресивна система стимулювання праці	• не всі працівники вільно володіють іноземною мовою
Зовнішні фактори	Можливості	Загрози
Споживачі послуг	• високий рівень знання споживачами послуг підприємства; • надання прогресивних знижок постійним клієнтам	• підвищена чутливість до цін
Конкуренти	• незначна кількість небезпечних конкурентів	• підвищення рівня конкуренції; • потенційна конкуренція з боку іноземних операторів
Економічна ситуація	• розширення географії надання послуг	• підвищення цін на паливе та паливно-мастильні матеріали; • запровадження різноманітних обмежень країнами-імпортерами послуг у зв'язку із розширенням ЄС
Технологія	• надання експедиційних та інших супутніх послуг;	• значне зростання рівня витрат, пов'язане із розширенням

За: складено автором

Необхідно впровадити на підприємстві систему супутникового моніторингу транспортного процесу. Для цього інвестиції слід здійснювати на ранній стадії, що, безумовно, виправдає себе в подальшому. Ми вважаємо, що європейський ринок є кращим ринком для транспортно-логістичних послуг підприємства. Водночас існують певні фактори, що знижують рівень конкурентоспроможності ТОВ "Трансlevel Логістик" на європейському рівні. Ці проблеми та шляхи їх вирішення узагальнені в таблиці 3.2.

Таблиця 3.2

Проблемні питання забезпечення конкурентоспроможності ТОВ «Trans Level Logistic» на європейському ринку та напрями їх вирішення

№ з/п	Проблема	Напрями вирішення
1.	Високі законодавчі вимоги ЄС щодо екологічності автопарку	Врахування у процесі стратегічного планування діяльності компанії необхідності періодичних оновлень рухомого складу та формування спеціального фінансового резерву.
2.	Затримки на митного пунктах контролю	Оптимізація роботи митниць через усунення неточностей у законодавчій базі, зменшення чисельності апарату працівників митниць.
3.	Зростання дебіторської заборгованості	Нарахування штрафів, пені за прострочені терміни сплати; подання судових позовів; нагадування дебіторам поштою, факсом, телефоном; впровадження попередньої оплати за послуги; своєчасне надання розрахункових документів; періодичні інвентаризації та моніторинг заборгованості; виявлення потенційної сумнівної заборгованості.
4.	Падіння рівня фондовіддачі	Розробка управлінських рішень щодо підвищення чистого доходу від реалізації послуг із збереженням сталої собівартості, оптимізація шляхів зменшення собівартості.
5.	Недостатня кількість вантажних автомобілів	Розширення автомобільного парку з використанням лізингових послуг; використання поряд з новими вантажівок, що були у використанні.
6.	Низький рівень експлуатаційної швидкості вантажівок	Закріплення в договорі часових меж щодо обслуговування автомобілів у пунктах призначення (завантаження, розвантаження, митне обслуговування).
7.	Низький рівень дисципліни персоналу	Підвищення контролю за виконанням обов'язків персоналу – встановлення системи контролю за витратами пального; встановлення покарань внаслідок невиконання службових обов'язків.
8.	Високий рівень плинності кадрів	Покращення доброзичливого клімату на підприємстві, вдосконалення позитивної корпоративної культури, організація літніх і зимових корпоративів; використання індивідуальних підходів до мотивації працівників.
9.	Низький рівень кваліфікації працівників	Організація курсів підвищення кваліфікації особистісного та професійного спрямування, матеріальне та моральне заохочення розвитку, стимулювання та підтримка нових ідей.
10.	Високий рівень навантаження на керуючу систему	Створення додаткових нових посад із делегуванням обов'язків, для прикладу, завгосп, HR-менеджер у транспортному відділі тощо.
11.	Форс-мажорні обставини у процесі надання транспортних послуг	Проведення навчання та семінарів для працівників (логістів, водіїв, менеджерів) щодо антикризового менеджменту, що забезпечить якісне та швидке реагування у разі появи викликів зовнішнього середовища.
12.	Корумпованість у процесі видачі дозвільних документів	Розробка нових ефективних інструментів щодо розподілу дефіцитної дозвільної документації на рівні профільного міністерства інфраструктури, посилення контролю на місцях.

За: узагальнено автором

Таким чином, усі запропоновані вище заходи допоможуть не лише підвищити рівень ефективності надання міжнародних транспортних послуг на рівні окремих підприємств, але і на рівні регіону, створюватимуть сприятливі умови для розвитку міжнародної транспортної діяльності та її активізації, а також сприятимуть розбудові більш досконалої конкурентоспроможної транспортно-логістичної системи та всієї транспортної інфраструктури України. Проблеми кадрової політики, а також цифровізації операційної діяльності є дуже важливими у процесі експансії на зовнішні ринки, адже вони негативно впливають на рівень конкурентоспроможності вітчизняних автотранспортних підприємств у контексті впливу факторів внутрішнього середовища. Вирішенню цих проблемних питань сприятиме ефективна та раціональна державна інноваційна політика розвитку транспортної галузі та реалізація заходів із оптимізації умов праці фахівців та її рівня оплати, а також підвищення їх кваліфікації, перепідготовки та подальшого навчання.

3.2. Напрями використання зарубіжного досвіду розвитку транспортно-логістичних систем

Розвиток зовнішньоекономічної транспортно-логістичної інфраструктури України вимагає використання та адаптації зарубіжного досвіду розвитку в цій сфері, особливо розвинених західних країн. Транспортно-логістичні системи іноземних держав є складовою частиною глобальної (світової) транспортної системи, яка є важливим елементом формування та розвитку національної транспортної системи.

В Україні важливо використати та об'єднати найкращі практики у розвитку різних транспортно-логістичних систем у світі, які можуть бути класифіковані в контексті [64, с. 178-179]:

- 1) Транспортно-логістична система північноамериканського типу – характеризується високим рівнем розвитку всіх видів транспорту. До цього типу відноситься транспортна система Північноамериканського континенту

(США, Канада), яка включає в себе всі види транспорту і його технічне обслуговування (власне виробництво обладнання, транспортних засобів), високоякісний інжиніринг.

2) Європейський тип транспортно-логістичних систем – характеризується найширшою транспортною мережею, високим розвитком всіх видів транспорту, в основному пасажирських перевезень залізничним транспортом, в основному вантажних перевезень автомобільним транспортом, тобто мова йде про транспортну систему ЄС і країнах Західної Європи, які не є її частиною. Сюди ж відноситься транспортна система Японії, побудована за європейським зразком. Європейська транспортна система майже не поступається транспортній системі США і Канади за основними параметрами діяльності та рівнем обслуговування. У той же час в деяких європейських країнах існують окремі види транспорту (наприклад, в Японії немає трубопроводів і річкового транспорту, в Австралії, Новій Зеландії і Південній Африці роль транспортної системи в економічному житті і міжнародних відносинах також дуже важлива, але в той же час в Японії немає річкового транспорту). Функціонування більшості видів транспорту знаходиться на високому рівні.

3) Євразійський тип транспортно-логістичної системи – характеризується низькою якістю і недостатнім рівнем розвитку автомобільних доріг. Сюди відносяться транспортні системи країн з перехідною економікою (Центральна і Східна Європа, країни СНД і Балтії), а також "нові індустріальні держави". У той же час, на нинішньому етапі розвитку ці транспортні системи готові адаптувати економіку до нових умов співпраці із Західною Європою та іншими країнами і регіонами. В даний час східноєвропейські країни інтегрують власні транспортно-логістичні системи із західноєвропейськими системами. Однак країни ЄС висувають ряд вимог до функціонування автомобільного та залізничного транспорту. Процес інтеграції всіх країн Центральної та Східної Європи і Балтії в Європейський економічний простір відбувається на тлі модернізації всіх об'єктів

транспортної інфраструктури цих країн. Транспортні системи країн Африки, Азії та Латинської Америки в даний час активно трансформуються з метою адаптації до умов розвитку глобальної транспортної системи. Частка транспорту в економіці цих країн як і раніше відносно невелика, але транспортна галузь розвивається швидкими темпами при наявності сучасної інфраструктури. Цей тип транспортно-логістичної системи характеризується переважанням одного виду транспорту (наприклад, в Індії, Аргентині і Марокко, залізничний транспорт є домінуючим, в Афганістані, Пакистані, Ефіопії і Саудівської Аравії переважають автомобілі (дороги), річкове сполучення домінує в Судані, Конго і Парагваї)

4) Транспортно-логістична система азіатського типу, що характеризується розгалуженням залізничних і автомобільних транспортних мереж, розвинула каботажне судноплавство в прибережних районах. Ці транспортні системи характеризуються певним складом зовнішньоекономічної транспортної мережі (з країни в країну), в якій відсутні (або недостатня кількість) автомобільні дороги національного та міждержавного значення.

Транспортно-логістичні системи зарубіжних країн постійно розвиваються, у них відбуваються адекватні до глобальних трендів кількісні та якісні зміни. Це проявляється у покращенні технічного забезпечення транспортних операцій, змінах у географії найголовніших транспортних пасажиро- та вантажопотоків, структурного співвідношення значення та ролі у світовому господарстві різних видів транспорту.

Таким чином, для України найбільш доцільним для впровадження є досвід розвитку транспортно-логістичних систем таких зарубіжних країн:

- 1) Транспортно-логістична система Китаю [68, с. 125].
- 2) Транспортно-логістична система Німеччини, яка є однією із найрозвинутіших серед всіх країн світу [113, с. 11].
- 3) Британська модель розвитку транспортно-логістичних систем, яка пов'язана насамперед із будівництвом тунелю під протокою Ла-Манш і

передбачала створення 10-ти інтермодальних терміналів та логістичних центрів з метою обслуговування промислових районів країни [10, с. 32].

4) Транспортно-логістична система Франції, що у сучасному вигляді сформувалася фактично в межах проекту з вдосконалення транспортної системи Парижу і концентрації логістичних послуг на периферії країни [44, с. 10].

5) Транспортно-логістична система Італії, в якій країні одним із найбільших транспортно-логістичних центрів, що розташований на перетині 4-ьох автомобільних і 5-ти залізничних шляхів, є Bologna Freight Village [76].

Аналіз зарубіжного досвіду дозволяє виявити загальні риси успішних транспортно-логістичних систем. Більшість транспортно-логістичних систем функціонують в рамках сформованих транспортних кластерів, але в виробничих, транспортних і споживчих вузлах поряд з термінальними є мультимодальні комплекси. Зарубіжний досвід показує, що кластерний підхід до формування транспортно-логістичних систем дозволяє підвищити ефективність взаємодії держави, приватного сектора, торгових і професійних асоціацій, освітніх і науково-дослідних установ в інноваційному процесі. Світовий досвід формування глобального процесу кластеризації свідчить про високий рівень ефективності кластерних об'єднань, їх виключно значний вплив на активізацію економічного розвитку. Досвід формування кластерів в зарубіжних країнах, який рекомендується використовувати при формуванні сучасних моделей розвитку транспортно-логістичних систем в Україні, узагальнено в таблиці 3.2.

Перспективний сегмент ринку для розвитку транспортно-логістичних комплексів в Україні, це ринок екстреної доставки до призначеного терміну (just-in-time delivery), що був особливо активний у світі під час глобальної пандемії і в постпандемічний період. При організації таких транспортно-логістичних послуг створюється максимальна додана вартість [13, с. 228]. У період розвитку глобального ринку електронної комерції українським транспортно-логістичним компаніям активно рекомендується

використовувати досвід провідних світових логістичних операторів.

Таблиця 3.2

Сильні й слабкі сторони діяльності транспортно-логістичних кластерів в окремих зарубіжних країнах

Модель кластеру	Сильні сторони	Слабкі сторони
Австрійська	- кластер забезпечує компанії оптимальними партнерськими відносинами, що дозволяє приймати вірні стратегічні рішення, визначати, на які послуги буде попит у майбутньому	- не сформовано єдиного підходу до організації діяльності технопарків
Італійська	- здатність до експансії у процесі підвищення рівня технологічного розвитку кластера	- великі банки недостатньо пристосовані до взаємодії із кластерами
Іспанська	- наявність технопарків, що підвищує конкурентоспроможність та технологічний рівень компаній кластеру	- застосування кластерної концепції обмежується окремими регіонами або галузями промисловості
Фінська	- об'єднання у кластери компаній різних галузей, формування нових кластерів через взаємопроникнення існуючих; - високий розвиток систем пов'язаних галузей та інститутів	- дисбаланс у рівнях розвитку регіонів
Американська	- кластери дозволяють забезпечити постійні зв'язки між підприємництвом, урядом та громадськістю; - кластери дозволяють формувати нові ідеї та шляхи щодо покращення та вдосконалення економічного середовища	- відсутня єдина модель, яка дозволяє визначити усі необхідні характеристики кластера із високим ступенем точності
Японська	- наявність високопрофесійних фахівців світового рівня; - наявність компанії-лідера, яка зможе скоординувати інші організації навколо себе у період формування кластера; - значне бюджетне фінансування, що спрямовується на розвиток кластеру	- малі фірми абсолютно не конкурентоспроможні за рахунок значної віддачі від масштабів виробництва; - зосередженість дослідницької інфраструктури у декількох великих мегаполісах, що стримує активний розвиток кластера

За: побудовано за: [17; 33; 44; 50; 68; 70]

Отже, враховуючи досвід зарубіжних країн у формуванні та розвитку транспортно-логістичних комплексів, в Україні рекомендується створювати систему логістичних та економічних комплексів на базі міжнародних транспортних коридорів і активно використовувати унікальні виробничі, ресурсні, торговельні, транспортні можливості країни. Це перетворює транспортну логістику в галузь української економіки, яка, за аналогією з найбільшими європейськими країнами, може стати експортно-орієнтованою і бюджетно-утворюючою.

Висновки до розділу

1. Запропоновані заходи щодо розвитку вітчизняної транспортно-логістичної інфраструктури зовнішньоекономічної діяльності не тільки підвищать рівень ефективності надання міжнародних транспортних послуг на рівні окремих підприємств, а й на регіональному рівні створять сприятливі умови для розвитку міжнародної транспортної діяльності та її активізації, а й сприятимуть створення більш конкурентоспроможних транспортно-логістичних систем і розвитку всієї транспортної інфраструктури України. Цифровізація питань операційної діяльності має велике значення в процесі експансії на зарубіжні ринки, оскільки її відсутність негативно позначається на рівні конкурентоспроможності вітчизняних підприємств автомобільного транспорту.

2. Аналіз світової практики реалізації кластерних стратегій розвитку транспортно-логістичних систем дозволяє зробити безліч висновків. Застосування кластерного підходу є природним етапом розвитку економіки. Особливість кластерного механізму полягає в отриманні синергії між організаціями, що виражається в підвищенні конкурентоспроможності всієї системи в порівнянні з окремими господарюючими суб'єктами. Реалізація кластерної політики заснована на організації взаємодії між державними інститутами та органами місцевого самоврядування, бізнесом, науковими та освітніми установами, сервісними підрозділами, що сприяють взаємному вдосконаленню та підвищенню ефективності роботи. Активізація міжнародних зв'язків у транспортно-логістичній сфері має стати важливим напрямком кластерної політики і передбачає розробку та реалізацію спільних програм розвитку.

ВИСНОВКИ

1. У кваліфікаційній роботі доведено, що транспортні послуги є невід'ємною і важливою складовою здійснення зовнішньоторговельних операцій. У будь-якій країні зовнішньоекономічна діяльність, зокрема зовнішня торгівля, тісно пов'язана з транспортно-логістичними послугами, оскільки вона не тільки запускає і завершує процес реалізації зовнішньоторговельних угод, тим самим визначаючи практичну реалізацію операцій купівлі-продажу, а й робить істотний вплив на контрактну ціну товару. Грунтуючись на наших дослідженнях транспортно-логістичних систем, ми довели, що транспортна галузь є важливим сегментом для економіки держави, оскільки її стабільне функціонування забезпечує необхідні умови для підвищення рівня життя населення, обороноздатності, національної безпеки, цілісності держави, участі в міжнародній галузевій кооперації. Найважливішими факторами, що впливають на транспортний комплекс країни, є: соціально-історичні умови, рівень науково-технічного прогресу, плановані темпи розвитку всієї транспортної системи і окремих її галузей, участь у міжнародному поділі праці, зміцнення статусу країни на світовому ринку, спеціалізація розвитку виробництва, концентрації і кооперації, підвищення рівня матеріального добробуту і культури працівників.

2. На основі вивчення зарубіжного досвіду доведено, що на сьогоднішній день в світі існує ефективна система економічного і правового регулювання глобального ринку транспортно-логістичних послуг. Це складний багатосторонній процес пошуку рішень для забезпечення функціонування транспортного комплексу у світовій економіці. Сучасне регулювання світового ринку транспортних послуг являє собою постійний пошук взаємоприйнятних рішень в дуже складному комплексі торгових, політичних, організаційних, технічних і юридичних питань для забезпечення безпеки та економічної ефективності функціонування цієї галузі відповідно до сучасних потреб продуктивних сил і розвитком світової економіки в

процесі глобалізації. Найважливішу роль в цьому складному процесі відіграє міжнародна транспортно-логістична інфраструктура, яка вносить все більший внесок у розвиток глобального транспортного комплексу.

3. Важливою передумовою для поглиблення інтеграції України у світову економіку є високий рівень розвитку транспортно-логістичної інфраструктури зовнішньоекономічної діяльності, що потребує значних інвестицій у розвиток логістики та транспортних систем європейського рівня, модернізацію старих та будівництво нових транспортних магістралей міжнародного значення, формування сучасного парку конкурентоспроможних автомобілів. А цього неможливо досягти без розробки і реалізації державної транспортної політики, спрямованої не тільки на створення сприятливих бізнес-умов для транспортного сектора, а й на підвищення якості транспортних послуг, підвищення безпеки дорожнього руху і встановлення ряду вимог щодо захисту навколишнього середовища від шкідливих викидів транспортних засобів.

4. У ході кваліфікаційної роботи був проведений системний аналіз тенденцій розвитку вітчизняної торгівлі транспортно-логістичними послугами, на підставі якого були зроблені висновки про те, що вона суттєво залежить від загального стану економічного розвитку в Україні і світі, а також від структурних змін у сфері ЗЕД України. В останні роки відбуваються структурні зміни в галузевій структурі імпорту і експорту транспортних послуг, збільшилася питома вага послуг, пов'язаних з морським та повітряним транспортом, знизилася частка послуг трубопровідного транспорту. Трубопровідний транспорт скорочує свою частку у експорті послуг через ворожу політику РФ, яка розвиває альтернативні напрями транспортування нафти до Європи. Це вимагає диверсифікації системи послуг вітчизняної транспортної системи на міжнародних ринках та пошуку нових географічних напрямів її розвитку. Проведені емпіричні дослідження є підставою для ствердження, що посилена увага до міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури України

обумовлюється її важливістю розвитку, від якого залежить розвиток економіки країни у цілому. Кризові тренди в світовій економіці призводять до зниження досягів державного фінансування цієї важливої для всього суспільства сфери – транспортно-логістичної інфраструктури. У цьому контексті зростає необхідність системного пошуку інноваційних шляхів розвитку вітчизняної транспортно-логістичної системи і залучення приватного сектору до процесів фінансування міжнародної логістичної інфраструктури.

6. Оцінку ефективності ЗЕД транспортної системи України доцільно здійснювати як на рівні країни, так і окремих регіонів і підприємств. Розраховані значення параметрів моделі прогнозних змін рівня ефективності для міжнародної транспортно-логістичної діяльності ТОВ «Trans Level Logistic1» демонструють доцільність проведення економетричних розрахунків для визначення інформаційної бази стратегічного управління господарською системою підприємства. Розроблені прогнози можна використовувати при складанні програми розвитку міжнародної господарської і фінансової діяльності ТОВ «Trans Level Logistic». Отримана прогнозна модель ефективності міжнародної транспортно-логістичної активності ТОВ «Trans Level Logistic» характеризується такими взаємозв'язками параметрів: зростання чистого прибутку зумовлено зменшенням рівня витрат на використання основних засобів при відносному рівні економії власних оборотних коштів; зростання фонду робочого часу не перевищує відносних змін чистого прибутку, що свідчить про економічно обґрунтовану кадрову політику логістичного підприємства; зменшення оборотних коштів свідчить про доцільність впровадження системної економії з метою збільшення своєї фінансової стабільності.

7. Обґрунтовані в роботі заходи щодо розвитку внутрішньої транспортно-логістичної інфраструктури ЗЕД дозволять не тільки підвищити ефективність надання міжнародних транспортних послуг на рівні окремих підприємств, а й створити сприятливі умови для розвитку та активізації

міжнародної транспортної діяльності на регіональному рівні, а також сприятимуть розвитку більш конкурентоспроможних транспортно-логістичних систем і розвитку всієї транспортної інфраструктури України. Цифровізація питань кадрової політики та операційної діяльності має велике значення в процесі експансії на зарубіжні країни, оскільки позитивно вплине на рівень конкурентоспроможності вітчизняних автомобільних перевезень. Вирішенню цих завдань сприяє ефективна та раціональна національна інноваційна політика розвитку транспортної галузі, а також реалізація заходів щодо оптимізації умов праці та рівня оплати праці фахівців, а також підвищення кваліфікації та перепідготовка. У зв'язку з цим набуває актуальності всебічне вивчення зарубіжного досвіду функціонування транспортно-логістичних систем та їх адаптація до внутрішніх умов ведення бізнесу.

8. Аналіз світової практики реалізації кластерних стратегій розвитку транспортно-логістичних систем дозволяє зробити висновок про те, що впровадження кластерного підходу є закономірним етапом розвитку економіки, а реалізація кластерної політики базується на організації взаємодії між державними органами влади, підприємствами та науковими установами, а освітні установи та сфера послуг сприяють взаємному розвитку та підвищенню ефективності бізнесу. Серед конкретних заходів щодо реалізації Концепції розвитку міжнародних транспортних послуг в Україні доцільно запропонувати такі: будівництво доріг, транспортних розв'язок, мостів та автомагістралей. План дій з реалізації концепції передбачає розробку організаційних структур управління системами, створення засобів підтримки територіального планування земельних ділянок для об'єктів системи – сучасних мультимодальних логістичних і транспортних розподільних центрів, а також створення єдиного інформаційного центру координації розвитку галузі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Альошинський Є. С. Аналіз передумов формування прикордонних транспортно-логістичних кластерів для вдосконалення міжнародних залізничних вантажних перевезень / Є. С. Альошинський, Г. Г. Замбрибор // Збірник наукових праць Української державної академії залізничного транспорту. – 2022. – Вип. 150. – С. 11-17.
2. Аналітична доповідь до щорічного Послання Президента України до Верховної Ради України «Про внутрішнє та зовнішнє становище України» у 2022 році [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.niss.gov.ua.
3. Бажан Л.І. Концептуальні засади ідентифікації проблемних ситуацій функціонування транспортно-логістичної системи в умовах невизначеності та ризику / Л.І. Бажан // Економіко-математичне моделювання соціально-економічних систем. – 2019. – Вип. 18. – С. 15-42.
4. Баланов В.О. Огляд раціональних шляхів розвитку залізничних перевезень міжнародними транспортними коридорами / В.О. Баланов // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Транспортні системи та технології перевезень. – 2019. – Вип. 5. – С. 5-11.
5. Бандоріна Л.М. Аналіз механізму функціонування транспортно-логістичних систем / Л.М. Бандоріна, Л.І. Лозовська // Держава та регіони. Серія : Економіка та підприємництво. – 2021. – № 4. – С. 55-64.
6. Бережна Г.В. Особливості експорту та імпорту послуг України [Електронний ресурс] / Г.В. Бережна // Держава та регіони. Серія : Економіка та підприємництво. – 2019. – № 1. – С. 35-40.
7. Біла Книга Європейської Комісії «План розвитку Єдиного Європейського Транспортного Простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи (2011) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.eur-lex.europa.eu/legal-content.
8. Біловодська О. А. Логістика : [курс лекцій] / О. А. Біловодська, О. О. Суярова. – Суми : Вид-во СумДУ, 2018. – 147 с.

9. Боняр С.М. Міжнародний досвід створення мульти-модальних транспортно-логістичних центрів / С.М. Боняр, Я.Р. Корнійко // Економіка та держава. – 2020. – № 3. – С. 32-35.

10. Божанова В.Ю. Динаміка та перспективи розвитку транспортної логістичної системи України / В.Ю. Божанова, В.Ф. Яременко, О.М. Басок, Ю.Г. Чепурко // Економічний простір. – 2020. – № 86. – С. 73-82.

11. Божок А. Міжнародний досвід розвитку логістичних транспортно-експедиційних послуг на залізничному транспорті / А. Божок // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія : Економіка і управління. – 2020. – Вип. 31. – С. 48-53.

12. Васильців Т.Г. Економічна безпека підприємництва України: стратегія та механізми зміцнення : монографія / Т.Г. Васильців. – Львів : Арал, 2008. – 386 с.

13. Волковицька О.М. Методика камеральної перевірки експортних послуг [Електронний ресурс] / О.М. Волковицька, С.В. Початкова // Інвестиції: практика та досвід. – 2019. – № 24. – С. 91-95.

14. Глущенко Я.І. Особливості експорту та імпорту транспортних послуг України / Я.І. Глущенко // Вісник Бердянського університету менеджменту і бізнесу. – 2020. – № 4. – С. 9-12.

15. Гоблик В.В. Формування транскордонних транспортно-логістичних кластерів як пріоритетний напрям розвитку прикордонних регіонів України / В.В. Гоблик, В.В. Папп // Економічний форум. – 2018. – № 4. – С. 55-63.

16. Гриньов А.В. Управління ризиками міжнародної інвестиційної діяльності на підприємствах автомобільного транспорту [Текст] : монографія / А.В. Гриньов [та ін.] ; Харківський національний автомобільно-дорожній університет. – Х. : ХНАДУ, 2009. – 152 с.

17. Гриценко С.І. Транспортно-логістичні кластери в Україні : шляхи становлення і розвитку : [монографія] / С. І. Гриценко. – Х. : Вид-во ХДУЕФ, 2019. – 218 с.

18. Гриценко С.І. Моделювання стійкого розвитку економіки регіонів

на основі транспортно-логістичних систем / Гриценко С.І. // Економічний вісник Донбасу. – 2014. – № 2. – С. 69-74.

19. Давтян К.В. Теоретичні основи функціонування міжнародних транспортних коридорів та їх роль в економіці України / К.В. Давтян // Бізнес Інформ. – 2018. – № 12. – С. 151-155.

20. Данько М.І. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів [Текст] : [монографія] / М.І. Данько [та ін.] ; Українська державна академія залізничного транспорту. – Х. : [УкрДАЗТ], 2009. – 169 с.

21. Дашкуєв М.А. Сучасний стан процесу інтеграції транспортно-логістичної системи України в європейський субрегіональний простір / М.А. Дашкуєв // Бізнес-Інформ. – 2018. – № 5. – С. 133-140.

22. Дашченко Н.М. Методичні аспекти щодо визначення ефективності розвитку та функціонування транспортно-логістичних центрів в Україні / Н.М. Дашченко // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія. – 2020. – Вип. 8. – С. 278-282.

23. Дикань О.В. Шляхи підвищення експорту транспортних послуг / О.В. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2020. – № 34. – С. 79-80.

24. Дороховський О.М. Необхідність розвитку регіональної транспортно-логістичної системи України / О.М. Дороховський // Бізнес-Інформ. – 2020. – № 10. – С. 136-139.

25. Економіка логістичних систем: Монографія / М.Васелевський, І.Білик, О.Дейнега, М.Довба, О.Костюк, Є.Крикавський, С.Кубів, С.Леонова, П.Малолєпші, О.Мних, С.Нікшич та ін. / За наук. ред. Є.Крикавського та С. Кубіва. – Львів: Видавництво Національного університету “Львівська політехніка”, 2018. – 596 с.

26. Закон України Про транспорт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.zakon.rada.gov.ua/laws/show.

27. Закон України від 04.07.1996 №273/96-ВР «Про залізничний

транспорт» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.zakon.rada.gov.ua/laws/show.

28. Захаров В. Державне управління міжнародними транспортними коридорами України / В.Захаров // Актуальні проблеми державного управління. – 2020. – Вип. 1. – С. 70-72.

29. Іванов Є.І. Вміст імпортової складової в експорті товарів і послуг України / Є.І. Іванов // Формування ринкових відносин в Україні. – 2021. – № 2. – С. 25-33.

30. Ігнатенко О.С. Глобальна логістика у регулюванні транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України / О.С. Ігнатенко, А.М. Дмитриченко // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія. – 2022. – Вип. 8. – С. 79-83.

31. Кальченко А. Логістика : Підручник. – Вид. 2-ге, без змін / А.Г. Кальченко. – К. : КНЕУ, 2020. – 284 с.

32. Каспрук О.С. Особливості міжнародно-правового регулювання міжнародних транспортних коридорів [Текст] : монографія / О. С. Каспрук ; Ін-т міжнар. відносин Київ. нац. ун-ту ім. Тараса Шевченка. – Київ ; Одеса : Фенікс, 2021. – 179 с.

33. Князевич А.О. Кластерний підхід до створення інноваційної інфраструктури країни / А.О. Князевич, І.Г.Брітченко // Науковий вісник Мукачівського державного університету. Серія Економіка. – 2019. – Вип. 2(4). – Ч. I. – С. 24-29.

34. Ковбатюк М.В. Алгоритм створення транспортно-логістичних центрів на базі морських торговельних портів / М.В. Ковбатюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2021. – Вип. 42. – С. 303-308.

35. Козак Л.С. Розробка зовнішньоекономічної стратегії в Україні у сфері експорту транспортних послуг / Л.С. Козак, О.І. Фоменко // Економіка та управління на транспорті. – 2018. – Вип. 4. – С. 58-65.

36. Комерційна дипломатія: торговельна політика і право: Навчальний посібник / Л. Р. Доусон, М. З. Мальський, Е. Ван Дузер, М. Микієвич, Р.

Чайту / Львівський національний університет ім. І.Франка, Центр торгової політики та права, Оттава. – Львів: Астролябія, 2008. – 520 с.

37. Кондратюк М.В. Використання досвіду ЄС у створенні транспортно-логістичних центрів в Україні / М.В. Кондратюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. – Вип. 47. – С. 31-33.

38. Консолідовані версії Договору про Європейський Союз та Договору про функціонування Європейського Союзу з протоколами та деклараціями [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.zakon2.rada.gov.ua/laws>.

39. Корінь М.В. Розвиток інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва [Текст] : монографія / Корінь М.В. ; Український державний ун-т залізн. транспорту. – Харків : УкрДУЗТ, 2022. – 401 с.

40. Костенніков О.М. Перспективи розвитку контейнерних поїздів у напрямку міжнародних транспортних коридорів та територією України / О.М. Костенніков // Збірник наукових праць Української державної академії залізничного транспорту. – 2023. – Вип. 140. – С. 102-104.

41. Костюченко Л. Розвиток транспортно-логістичного обслуговування в умовах глобалізації / Л. Костюченко, М. Матвієнко // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління. – 2022. – Вип. 29. – С. 22-28.

42. Крикавський Є. Логістичне управління : підруч. [для студ. вищ. навчальних закл.] / Є. Крикавський. – Львів : Вид-во Нац. ун-ту «Львівська політехніка», 2016. – 684 с.

43. Кристофер М. Логістика і управління ланцюгами постачань / М. Кристофер / Під заг. ред. В. С. Лукінського. – Х.: ХГУ, 2010. – 316 с.

44. Кузьменко А.В. Досвід та закономірності формування світової транспортно-логістичної інфраструктури / А.В. Кузьменко // Науковий огляд. – 2015. – № 7 (17). – С.5-18.

45. Лановий О.Т. До питання оцінки функціонування та розвитку

автомобільних міжнародних транспортних коридорів України / О.Т. Лановий, І.А. Дзівалтовська // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – 2022. – Вип. 13(1). – С.114-119.

46. Лебідь В.В. Нечітко-множинна модель оцінки ефективності виконання міжнародних перевезень вантажів у проектах розвитку міжнародних транспортних коридорів / В.В. Лебідь // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія. – 2022. – Вип. 12. – С. 80-90.

47. Лошенюк О.В. Зарубіжний досвід застосування інструментів стимулювання експорту послуг / О.В. Лошенюк // Інвестиції: практика та досвід. – 2019. – № 21. – С.49-52.

48. Лушай Ю.В. Інтеграція в європейську транспортно-логістичну систему як стратегічний вибір України / Ю.В. Лушай // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія. – 2021. – Вип. 7. – С. 308-310.

49. Маловичко А. Експорт транспортних послуг у міжнародній та зовнішній торгівлі / А. Маловичко // Економічний аналіз. – 2019. – Випуск 8. – С. 125-128.

50. Мандра В. В. Аналіз світового досвіду управління транспортно-логістичним центром / В. В. Мандра // Економічний аналіз : зб. наук. праць. – Тернопіль : Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», 2018. – Том 24. – № 2. – С. 92-97.

51. Матвєєва А. Учасники міжнародного транспортного коридору: проблеми класифікації та окремі питання правового регулювання / А. Матвєєва // Вісник Академії правових наук України. – 2020. – № 3. – С. 196-204

52. Медведєв Є.П. Системний аналіз функціонування транспортно-логістичної системи регіонів / Є.П. Медведєв // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія. – 2018. – Вип. 11. – С. 63-68.

53. Медведєв Є.П. Використання методів та моделей математичної

статистики при дослідженні функціонування регіональних транспортно-логістичних систем / Є.П. Медведєв // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – 2022. – Вип. 14(1). – С. 115-119.

54. Мешко Н.П. Оцінка факторів впливу на експортний потенціал ринку високотехнологічних послуг країн європейського союзу / Н.П. Мешко, Д.М. Щитов // Економічний простір. – 2023. – №84. – С. 28-36.

55. Микитюк М.В. Єврологістика та Україна / М.В. Микитюк, В.В. Кузьміна [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.intkonf.org/>.

56. Міщенко А.В. Історичне місце і функції перевезень в структурі економіки України / А.В. Міщенко // Проблеми законності : міжвідомчий науковий збірник. – К., 2019. – Вип. 84. – С. 19-25.

57. Міщук І.П. Логістика як інструмент інтеграції підприємств України в системі транскордонного співробітництва / І.П. Міщук // Бюлетень міжнародного Нобелівського економічного форуму. – 2019. – № 1 (5). – Т. 2. – С. 234-243.

58. Найш Н.М. Аналіз міжнародних транспортних коридорів, як засіб економічної інтеграції України / Н.М. Найш, М.В. Аксьонов, Ж.М. Івченко // Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. – 2020. – № 1. – С.293-296.

59. Неліпович О.В. Сучасні світові тенденції створення та функціонування транспортно-логістичних центрів / О.В. Неліпович, С.А. Попель, К.Д. Мотюк // Митна безпека. – 2022. – № 2. – С. 76-82.

60. Ніколаєв Ю.О. Структура транспортно-логістичного кластера та процес його формування / Ю.О. Ніколаєв // Вісник соціально-економічних досліджень. – 2021. – Вип. 1. – С. 345-350.

61. Озерська Г.В. Розбудова мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів в умовах інтеграції до світової транспортної системи / Г.В. Озерська // Наука й економіка. – 2022. – Вип. 4. – С. 134-140.

62. Озерська Г.В. Транспортно-логістичне обслуговування міжнародних вантажних перевезень / Г.В. Озерська // Вісник економіки

транспорту і промисловості. – 2021. – Вип. 47. – С. 34-38.

63. Окландер М.А. Логістика : [підручник] / М.А. Окландер. – К. : Центр учбової літератури, 2018. – 346 с.

64. Остапенко Т.Г. Транспортна система України як елемент глобальної транспортної системи / Т.Г. Остапенко, І.С. Гращенко, Н.П. Прищепа // Економіка і суспільство. – 2022. – № 15. – С. 177-185.

65. Павліха Н.В. Модернізація транспортних коридорів в умовах економічної нестабільності / Н.В. Павліха, П.В. Кузьмін // Збірник наукових праць Національного університету державної податкової служби України. – 2019. – № 1. – С.404-417.

66. Парубець О.М. Дослідження проблем і перспектив розвитку експорту транспортних послуг України / О.М. Парубець // Наукові записки Національного університету "Острозька академія". Серія : Економіка. – 2019. – № 9. – С. 21-24.

67. Пасічник А.М. Транспортно-митні логістичні центри в Україні: проблеми і перспективи розвитку / А.М. Пасічник, В.В. Кутирєв // Вісник Академії митної служби України. Серія : Технічні науки. – 2022. – № 2. – С. 27-35.

68. Пасічник А. М. Світовий досвід створення транспортно-логістичної інфраструктури: стан та перспективи застосування в Україні / А. М. Пасічник, В. В. Кутирєв // Вісті Автомобільно-дорожнього інституту: науково-виробничий збірник. – 2021. – № 2(13). – С.121-128.

69. Пащенко Ю.Є. Транспортно-дорожній комплекс України в процесах міжнародної інтеграції [Текст] : монографія / Ю.Є. Пащенко, О.І. Никифорок ; НАН України, Рада по вивченню продуктивних сил України. – Ніжин : Аспект-Поліграф, 2008. – 192 с.

70. Питуляк Н.С. Зарубіжний досвід функціонування логістичних центрів / Н.С. Питуляк // Маркетинг інновацій і інновації в маркетингу: збірник тез доповідей Четвертої міжнародної науково-практичної конференції (29 вересня – 1 жовтня 2020 року). – Суми: Сумський державний

університет, 2021. – С. 175-177.

71. Полякова О.М. Світовий досвід формування транспортно-логістичних кластерів / О.М. Полякова // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія : Економіка і управління. – 2021. – Вип. 28. – С. 14-21.

72. Пономарьова Ю.В. Логістика : [навч. посібник] / Ю.В. Пономарьова. – [2-е вид., перероб. та доп.]. – К. : Центр навчальної літератури, 2021. – 328 с.

73. Попова Н.В. Особливості проектного підходу до організації транспортно-торговельно-логістичного кластера / Н.В. Попова // Бізнес-Інформ. – 2021. – № 6. – С. 43-48.

74. Пунько Б.М. Аналітична оцінка вартісних обсягів експорту та імпорту послуг України у динаміці [Електронний ресурс] / Б.М. Пунько, Н.М. Кошарська // Наукові записки Національного університету "Острозька академія". Серія : Економіка. – 2019. – Вип. 24. – С. 286-290.

75. Рахман М.С. Дослідження транспортно-логістичних послуг як експортного потенціалу України / М.С. Рахман, В.А. Євтушенко // Бізнес-Інформ. – 2019. – № 5. – С. 42-49.

76. Савенко С.В. Развитие транспортно-логистических центров в европейском регионе [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.transportinform.com/logistika/315-razvite-transportno-logisticheskikhcentrov.html.

77. Сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://mtu.gov.ua/>.

78. Сайт української логістичної асоціації [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ula-online.org>.

79. Сич Є.М. Логістично-кластерний підхід до розвитку транспортного ринку / Є.М. Сич, О.В. Бойко // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія : Економічні науки. – 2017. – № 1. – С. 91-103.

80. Сергеев В. І. Менеджмент у бізнес-логістиці / В. І. Сергеев. – Київ : Центр учбової літератури, 2017. – 772 с.
81. Смирнов І.Г. Процеси транспортно-логістичної кластеризації в Європейському Союзі / І.Г. Смирнов // Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. – 2021. – № 6. – С. 15-21.
82. Смирнов І.Г. Транспортно-логістична основа Євразійської дуги спільного процвітання (Східна та Південна Азія) / І.Г. Смирнов // Східний світ. – 2022. – № 3. – С. 39-46.
83. Смірнов І.Г. Логістика: просторово-територіальний вимір: Монографія / І. Г. Смірнов. – К.: Обрії, 2023. – 335 с.
84. Смолін І.В. Стратегія розвитку торговельного підприємства в ринкових умовах / І.В. Смолін, Н.М. Лещук. – К. : Київ. держ. торг.-екон. університет, 2021. – 73 с.
85. Сучасна логістика : пер. з англ. / Джонсон Дж., Вуд Д., Вордлоу Д., Мерфі П. – Київ : Генеза, 2016. – 624 с.
86. Статистична інформація Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Спосіб доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
87. Степанов В.В. Оновлення рухомого складу залізничного транспорту як фактор нарощування експорту транспортних послуг [Електронний ресурс] / В.В. Степанов // Формування ринкових відносин в Україні. – 2021. – № 8. – С. 167-171.
88. Сурілова О.О. Спільна транспортна політика Європейського Союзу та розвиток транспортної системи України / О.О. Сурілова // Наукові праці Національного університету «Одеська юридична академія». Т. 27 / головний редвктор Ю. В. Цуркан-Сайфуліна ; МОН України, НУ «ОЮА». – Одеса : Гельветика, 2021. – С. 122-133.
89. Сток Дж Р. Стратегічне управління логістикою: [пер. з 4-го англ. видання] / Дж. Р. Сток, Д. М. Ламберт. – К.: Генеза, 2015. – 797 с.
90. Тарнавська Н.П. Організаційні і інфраструктурні передумови створення міжнародного логістичного центру / Н.П. Тарнавська, Р.Б. Сивак //

Бізнес–Інформ. – 2019. – № 13. – С.29-35.

91. Тези доповідей за матеріалами дев'ятої науково-практичної міжнародної конференції "Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України" (5-7 червня 2021 р., м. Харків) // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2021. – Вип. 42. – С. 3-143 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/UJRN/Vetp_2021_42_2.

92. Ткач О.В. Транспортно-логістичні системи: теоретичні основи формування та напрями розвитку / О.В. Ткач, І.А. Волощук // Наука й економіка. – 2021. – Вип. 3. – С. 221-226.

93. Ткаченко А.М. Науково-теоретичні підходи у сфері розвитку міжнародних транспортних коридорів / А.М. Ткаченко, М.Г. Іщенко // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія. – 2021. – Вип. 7. – С. 192.

94. Угода про Асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.zakon.rada.gov.ua/laws/show.

95. Устенко М.О. Актуальність формування транспортно-логістичних систем в умовах євроінтеграції / М.О. Устенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2021. – Вип. 50. – С. 207-210.

96. Федорко І.П. Європейські орієнтири забезпечення якості транспортно-логістичних послуг / І.П. Федорко // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – 2023. – Вип. 1. – С. 49-62.

97. Хромчак І. Концепція створення Міжнародного транспортно-логістичного центру / І. Хромчак // Українські залізниці. – 2023. – № 9. – С. 17-21.

98. Чечет А.М. Проблеми та перспективи розвитку транспортних коридорів України / А.М. Чечет // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія. – 2022. – Вип.9. – С.237-241.

99. Чупайленко О.А. Розвиток транспортно-логістичних кластерів в Україні / О.А. Чупайленко // Вісник Національного транспортного університету. – 2020. – № 28. – С. 535-544.

100. Чупайленко О.А. Транскордонні транспортно-логістичні кластери та транскордонні об'єднання в Україні / О.А. Чупайленко // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – 2021. – Вип. 14(1). – С.266-274.

101. Чухрай Н. Формування ланцюга поставок: питання теорії та практики : [монографія] / Н. Чухрай, О. Гірна. – Львів : «Інтелект-Захід», 2021. – 232 с.

102. Шевчук В.О. Структурні проблеми української зовнішньої торгівлі / В.О. Шевчук [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.lute.lviv.ua.

103. Шемаєв В. В. Теоретико-методологічні засади та пріоритети розвитку транспортної інфраструктури в системі економічної безпеки України: монографія. – Київ: Видавництво НУОУ, 2019. – 368 с.

104. Шеремета М.Я. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / М.Я. Шеремета // Регіональна економіка. – 2021. – № 1. – С. 219-226.

105. Щербина Р.С. Пріоритетні напрямки розвитку транспортної логістики / Р.С. Щербина // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія : Транспортні системи і технології. – 2018. – Вип. 25. – С. 183-188 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbuu.gov.ua/UJRN/Znpdetut_tsit_2014_25_25

106. Яблоков І.В. Механізми функціонування транспортно-логістичної системи в умовах невизначеності / І.В. Яблоков, Л. І. Бажан // Економіко-математичне моделювання соціально-економічних систем. – 2019. – Вип. 18. – С. 307-313.

107. Якименко Н.В. Умови розвитку європейських та вітчизняних вантажних транспортних коридорів / Н.В. Якименко // Економічний вісник Національного гірничого університету. – 2021. – № 4. – С. 36-41.

108. Янишин Я. Оцінка перспектив розвитку експорту послуг з України

/ Я. Янишин, І.Лаврів // Аграрна економіка. – 2022. – Т. 8, № 3-4. – С.23-29.

109. Яновицька А.В. Договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом [Текст] : монографія / А.В. Яновицька. – Львів : Растр-7, 2019. – 179 с.

110. Яремко Л.А. Глобалізований регіон та зовнішньоекономічна безпека України: теоретико-методологічний аспект: монографія / Л.А. Яремко / Національний інститут стратегічних досліджень; Львівська комерційна академія. – Л. : Видавництво Львівської комерційної академії, 2007. – 524 с.

111. International Monetary Fund [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.imf.org.

112. The Global Competitiveness Report [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.weforum.org/reports>.

113. The World Bank [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.worldbank.org/>.

114. Top-50-Global-Logistics-Providers [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.jindal.com/wp-content/uploads/2023/09/2022_Top-50-Global-Logistics-Providers.pdf.

115. World Trade Statistical Review 2024 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.wto.org/reports>.