

Центральноукраїнський національний технічний університет
Економічний факультет
Кафедра «Міжнародних економічних відносин»

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

_____ Іван МИЦЕНКО
« ____ » _____ 2024 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
за другим (магістерським) рівнем вищої
освіти
на тему:
«Роль банків в активізації зовнішньоекономічної діяльності в
Україні»

Виконав здобувач вищої освіти
_ 2 _ курсу, групи МЕВ-22м(1,4)
ОПП «Міжнародні економічні
відносини»
спеціальності 292 «Міжнародні
економічні відносини»
_____ Пижов Д.Я.
« ____ » _____ 2024 р.

Керівник роботи
д.е.н., професор
_____ Ірина БАБЕЦЬ
« ____ » _____ 2024 р.

Рецензент _____

Центральноукраїнський національний технічний університет
 Факультет Економічний
 Кафедра Міжнародних економічних відносин
 Рівень вищої освіти Магістр
 Галузь знань 29 «Міжнародні відносини»
 Спеціальність 292 «Міжнародні економічні відносини»
 Освітньо-професійна програма «Міжнародні економічні відносини»

ЗАТВЕРДЖУЮ
 Завідувач кафедри
 _____ Іван МИЦЕНКО
 «_____» _____ 2023 року

**ЗАВДАННЯ НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ
 ЗА ДРУГИМ (МАГІСТЕРСЬКИМ) РІВНЕМ ВИЩОЇ ОСВІТИ
 ЗДОБУВАЧА ВИЩОЇ ОСВІТИ**

Пижова Дениса Яновича

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи

Роль банків в активізації зовнішньоекономічної діяльності в Україні

2. Керівник роботи

Бабець Ірина Георгіївна д.е.н., професор

(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

3. Строк подання роботи до захисту

4. Мета та завдання кваліфікаційної роботи Метою дослідження є – обґрунтування на основі комплексного аналізу теоретико-методологічних основ розвитку міжнародних транспортних послуг в умовах глобалізації та практичних рекомендацій, спрямованих на підвищення ефективності зовнішньоекономічних зв'язків транспортних підприємств України.

Завдання: - дослідити сутність і значення міжнародних транспортних послуг в умовах світової економіки; - узагальнити теоретичні основи та методи регулювання ринку міжнародних транспортних послуг; - систематизувати елементи, що формують транспортну інфраструктуру у сфері ЗЕД; - проаналізувати тенденції розвитку внутрішньої та зовнішньої торгівлі транспортними послугами; - провести оцінку розвитку зовнішньоекономічної транспортної інфраструктури України; - провести оцінку діяльності ТОВ «Укравтологістик» на ринку міжнародних транспортно-логістичних послуг; - обґрунтувати механізми забезпечення та підтримки економічного розвитку національного транспортного сектору; - визначити напрямки застосування зарубіжного досвіду розвитку транспортно-логістичних систем.

5. Консультанти по роботі, із зазначенням розділів роботи

Розділ	Консультант	Підпис, дата	
		Завдання видав	Завдання прийняв
Розділ 1	проф. Бабець І.Г.		
Розділ 2	проф. Бабець І.Г.		
Розділ 3	проф. Бабець І.Г.		

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1	Вибір теми і об'єкта дослідження	01.06.2023-01.08.2023	
2	Розробка завдання на кваліфікаційну роботу, складання календарного плану його виконання	02.08.2023-15.08.2023	
3	Опрацювання навчальної та наукової літератури і складання плану роботи	16.08.2023-03.09.2023	
4	Проведення наукових досліджень, обробка фактичного матеріалу	04.09.2023-06.10.2023	
5	Написання тексту 1-го розділу роботи та подання його на рецензування керівникові	07.10.2023-23.10.2023	
6	Написання тексту 2-го розділу роботи та подання його на рецензування керівникові	24.10.2023-11.11.2023	
7	Написання тексту 3-го розділу роботи та подання його на рецензування керівникові	12.11.2023-30.11.2023	
8	Усунення недоліків, написання остаточного варіанта тексту, оформлення кваліфікаційної роботи	01.12.2023-10.12.2023	
9	Перевірка на плагіат	11.12.2023-31.12.2023	
10	Отримання відгуку наукового керівника	01.01.2024-10.01.2024	
11	Зовнішнє рецензування роботи	11.01.2024-21.01.2024	
12	Захист кваліфікаційної роботи на засіданні екзаменаційної комісії		

Дата видачі завдання

« ____ » _____ 2023 року

Підпис керівника

(прізвище та ініціали)

Завдання прийнято до виконання

« ____ » _____ 2023 року

Підпис здобувача

АНОТАЦІЯ

Роль банків в активізації зовнішньоекономічної діяльності в Україні. -.
– Рукопис.

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

У роботі досліджено проблеми та тенденції розвитку експорту транспортних послуг України. Виявлено стимулюючий вплив розвитку міжнародної транспортної інфраструктури на процеси активізації міжнародних перевезень українськими компаніями. Систематизовані підходи до оцінки рівня ефективності експорту транспортних послуг. Здійснено аналіз ефективності міжнародної діяльності у сфері міжнародних перевезень на рівні держави та окремої компанії («Trans Logistics» Ltd). Узагальнені тенденції й проблеми розвитку міжнародного ринку транспортних послуг. Систематизовано досвід високорозвинених країн у сфері вантажних перевезень в умовах глобальної економіки. Проаналізовані основні фактори розвитку вітчизняної зовнішньої торгівлі транспортними послугами. На прикладі діяльності ТОВ «Укравтологістика» проведено оцінку ефективності надання послуг вантажних міжнародних перевезень. Запропоновані механізми посилення ефективності експорту транспортних послуг в умовах європейської інтеграції України. Обґрунтовані перспективи реалізації транспортної стратегії України з урахуванням зовнішніх викликів і загроз. Проаналізовані сильні й слабкі сторони розвитку міжнародної транспортної інфраструктури в Україні.

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

ANNOTATION

The Role of Banks in the Growing Foreign Economic Activity in Ukraine. – **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 work examines the problems and trends in the development of the export of transport services of Ukraine. The stimulating effect of the development of international transport infrastructure on the processes of activation of international transportation by Ukrainian companies has been revealed. Systematized approaches to evaluating the level of efficiency of the export of transport services. An analysis of the effectiveness of international activities in the field of international transportation was carried out at the level of the state and a separate company ("Trans Logistics" Ltd). Generalized trends and problems of the development of the international market of transport services. The experience of highly developed countries in the field of freight transportation in the conditions of the global economy is systematized. The main factors of the development of domestic foreign trade in transport services are analyzed. On the example of the activities of "Trans Logistik" LLC, an assessment of the effectiveness of the provision of international cargo transportation services was carried out. Proposed mechanisms for increasing the efficiency of the export of transport services in the conditions of the European integration of Ukraine. Reasonable prospects for the implementation of Ukraine's transport strategy, taking into account external challenges and threats. The strengths and weaknesses of the development of international transport infrastructure in Ukraine are analyzed.

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

ЗМІСТ

ВСТУП.....	7
РОЗДІЛ І. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ ДОСЛІДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ МІЖНАРОДНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ.....	10
1.1. Значення та сутність міжнародних транспортних послуг в умовах глобальної економіки.....	10
1.2. Теоретико-методичні аспекти регулювання ринку міжнародних транспортних послуг.....	20
1.3. Чинники формування транспортної інфраструктури у сфері ЗЕД.....	29
Висновки до розділу 1.....	39
РОЗДІЛ ІІ. ЕФЕКТИВНІСТЬ УКРАЇНСЬКОГО ЕКСПОРТУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ.....	41
2.1. Особливості та тенденції розвитку української зовнішньої торгівлі транспортними послугами.....	41
2.2. Аналіз формування міжнародної транспортної інфраструктури України.....	51
2.3. Оцінка ефективності операцій ТОВ «Укравтологістика» на ринку міжнародних логістичних послуг.....	62
Висновки до розділу 2.....	69
РОЗДІЛ ІІІ. МЕХАНІЗМИ АКТИВІЗАЦІЇ ДІЯЛЬНОСТІ ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВ НА МІЖНАРОДНОМУ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ.....	71
3.1. Напрями активізації та підтримки ЗЕД вітчизняної транспортної галузі.....	71
3.2. Пріоритети використання зарубіжного досвіду розвитку транспортно- логістичних систем.....	80
Висновки до розділу 3.....	89
ВИСНОВКИ.....	91
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	96
ДОДАТКИ.....	110

ВСТУП

Актуальність теми. Глобалізація, що впливає на багато сфер світогосподарських відносин, може поширюватися на транскордонні перевезення, які є основою торгівлі. Водночас вплив глобалізації на міжнародний транспорт значно відрізняється від її впливу на інші сфери економічного співробітництва між країнами через певні об'єктивні причини. Існує також специфіка національних і наднаціональних правил міжнародних транспортних послуг. В останні десятиліття розвиток міжнародних торговельних відносин був пов'язаний з процесом глобалізації та поглиблення інтеграції, посиленням конкуренції, зростанням масштабів і ролі транспортних послуг зони євро. За цих умов необхідною передумовою виходу України з фінансово-економічної кризи в контексті повномасштабного військового вторгнення РФ є вирішення проблем підвищення міжнародної конкурентоспроможності, участі та інтеграції в європейський і світовий ринки.

У цьому контексті дослідження українських економістів спрямовані на вивчення природи, закономірностей та динаміки глобалізації транспортного ринку, характеру взаємодії основних галузей економіки з транспортною сферою, взаємовпливу глобалізації та економічної кризи в цих галузях, які пов'язані з сферою транспортної галузі.

Багато економістів, таких як Р.О. Заблоцька, О.О. Донченко, К.І. Плужников, Г.О. Анцелевич, В.О. Голубєва, Т.В. Злуніцина, звертають увагу на проблеми міжнародних транспортних перевезень. Зокрема, Авчинкін Д.В., Алахвердов М.А., Гречуха В.Н., Дягтяренко В.Н., Романович А.Н., Принилов К.І., Дозорець О. вирішували проблеми ефективності державного управління міжнародними перевезеннями та оцінювали їх ефективність. Проте вивчення проблеми міжнародної інтеграції транспортної інфраструктури ЗЕД в Україні є недостатньою, щоб оцінити ефективність зовнішньої торгівлі транспортними послугами на макро- та мікрорівнях.

Актуальність і очевидна практична важливість вищезазначених питань зумовлюють вибір теми, цілей і завдань кваліфікаційної роботи.

Мета та завдання дослідження. Метою кваліфікаційної роботи є обґрунтування на основі комплексного аналізу теоретико-методологічних основ розвитку міжнародних транспортних послуг в умовах глобалізації та практичних рекомендацій, спрямованих на підвищення ефективності зовнішньоекономічних зв'язків транспортних підприємств України.

Поставлені цілі визначають коло завдань дослідження, в якому основними **завданнями** є:

- дослідити сутність і значення міжнародних транспортних послуг в умовах світової економіки;
- узагальнити теоретичні основи та методи регулювання ринку міжнародних транспортних послуг;
- систематизувати елементи, що формують транспортну інфраструктуру у сфері ЗЕД;
- проаналізувати тенденції розвитку внутрішньої та зовнішньої торгівлі транспортними послугами;
- провести оцінку розвитку зовнішньоекономічної транспортної інфраструктури України;
- провести оцінку діяльності ТОВ «Укравтологістик» на ринку міжнародних транспортно-логістичних послуг;
- обґрунтувати механізми забезпечення та підтримки економічного розвитку національного транспортного сектору;
- визначити напрямки застосування зарубіжного досвіду розвитку транспортно-логістичних систем.

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

Предметом дослідження є механізми активізації діяльності вітчизняних суб'єктів ЗЕД на ринку міжнародних транспортних послуг.

Інформаційна база дослідження сформована на основі нормативно-правових документів України щодо регулювання зовнішньої торгівлі послугами, інформації Державної служби статистики України, Міністерства інфраструктури України та інших документів. Також було використано зведені документи ЄС, СОТ та МВФ, World Bank Group, а також документи фінансової та бухгалтерської звітності ТОВ «Укравтологістика». При написанні кваліфікаційної роботи використовувалися різноманітні літературні джерела (підручники, навчальні посібники, статті з періодичних видань, монографії, аналітичні записки, дані з мережі Інтернет).

Методи дослідження. Теоретичною основою та методологією дослідження є основні положення теорій міжнародної торгівлі, загальнонаукові методи пізнання, моделі та концепції зовнішньоекономічної інтеграції, МЕВ, перехідної економічної системи, маркетингу та міжнародної конкуренції, концепції послуг в економіці та існуючі концепції і науково-теоретичні розробки, пов'язані з іноземним регулюванням транспортного сектору. У кваліфікаційній роботі використовується багато методів аналізу та наукового дослідження світогосподарських зв'язків, таких як: методи аналізу, синтезу та порівняльного аналізу, історико-логічні методи; методи системного аналізу, багатовимірний статистичний аналіз, кореляційний аналіз, кластеризація та кластерний аналіз, методи економічного прогнозування та моделювання.

Практичне значення отриманих результатів кваліфікаційної роботи включає демонстрацію та практичну реалізацію стратегічних пріоритетів і принципів підвищення ефективності міжнародної діяльності суб'єктів системи національної транспортно-логістичної системи.

Обсяг і структура дослідження. Кваліфікаційна робота містить вступ, три частини, висновок, список використаних джерел та додатки. Загальний обсяг роботи становить 118 сторінок, з них 95 сторінок основного тексту. Робота ілюстрована 17 таблицями, 9 малюнками та має 5 додатків на 9 сторінках. Список використаних джерел налічує 122 назви на 14 сторінках.

РОЗДІЛ І ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ ДОСЛІДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ МІЖНАРОДНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

1.1. Значення та сутність міжнародних транспортних послуг в умовах глобальної економіки

Останнім часом транспортний ринок зіткнувся зі значними труднощами через глобальну пандемію вірусу COVID-19 та військові дії в Україні, оскільки припинився потік вантажів, а також потік туристів. Успішне функціонування національних суб'єктів на ринку транспортних послуг значною мірою залежить від перспектив виходу на міжнародні ринки. У ХХІ столітті гострого усвідомлення набула проблема розвитку та активізації взаємовідносин у сфері континентальних транспортних зв'язків у новій формі – Європа – Україна – Велика Азія. Якщо проаналізувати тенденції розвитку транспортної сфери на території України, то стає зрозуміло, що до війни відбувалось стрімке збільшення обсягів, активізація зовнішньоторговельних зв'язків, формування нових маршрутів тощо. Цьому сприяло проведення національної політики, спрямованої на підтримку та розвиток транспорту з використанням системи економічних, правових та організаційних засобів. Проте у випадках, коли державна політика спрямована на задоволення корисливих інтересів чиновників, розвиток транспорту стагнує, товарні ринки фактично закриваються, а географія перевезень концентрується навантаженням і передачею в інші країни [60, с. 19-25].

У цьому контексті слушним є погляд М. В. Микитюка [53], який стверджує, що розвиток міжнародних перевезень тісно пов'язаний з державною політикою в цій сфері, або іншими словами, з державною політикою національного транспорту. Державна транспортна політика реалізується в багатьох напрямках: податкова політика, цінова політика, забезпечення безпеки дорожнього руху, зміна законодавства, організація формування інфраструктури дорожнього руху, дотримання безпеки

дорожнього руху та ін. Залежно від співвідношення всіх цих факторів визначається рівень ефективності регулюючого впливу національної транспортної політики.

Наукова робота великої кількості вчених – у Німеччині (Г. Шуман, Ю. Ярошевський), у Чехії (Я. Кладивий) тощо присвячена питанням, пов'язаними зі змістом, вмістом, компонентами та організацією міжнародних транспортних систем і послуг. Фундаментальні проблеми у цій сфері розглядали такі дослідники в галузі управління, як Бауерсокс Д.Дж., Джонслін Дж., Вуд Д., Клосс Д., Крістофер М., Крамне Х., Мерфі П., Миротін Л.Б., Окландер М. А., Я.Р. Стоком, Дж. Шапіро та ін [1; 44; 46; 47; 67; 77; 85; 90]. Останнім часом у вітчизняних спеціалізованих літературних джерелах з'явилося багато навчальних і наукових праць, присвячених питанням зовнішньої торгівлі транспортними послугами, зокрема деякі праці Біловодської О. А., Грищенко С.І., Веселовського М. С., Кальченко А. Г., Крикавського Є. В., Кузьміна В. В., Микитюка М. В., Мороза О.Д., Міщука І. П., Чухрая Н.І. та інші [10; 19; 27; 33; 45; 53; 60; 61; 94; 108]. Водночас ці роботи незначною мірою включають застосування ідей та інструментів розвитку та формування транспортно-логістичних систем у сфері організації ЗЕД у процесі транспортування вантажів у сфері ЗЕД. Наприклад, у роботі Є. В. Крикавського та В. Кузьміна основна увага приділяється розвитку транспортної системи для забезпечення функціонування внутрішнього ринку. Власне, серед відомих публікацій лише роботи С. І. Гриценка, А. В. Кириченка та І. Кретьова можна відзначити як вільні від цього недоліку [19; 53; 68; 88].

Поняття надання міжнародних транспортних послуг (експорт, імпорт) не має чіткого визначення в наукових документах. Транспортні послуги, як правило, є вторинними щодо самих зовнішньоторговельних операцій, але ці послуги були б неможливими без переміщення товарів через кордон. Шляхи експорту транспортних послуг наведено на рис. 1.1.

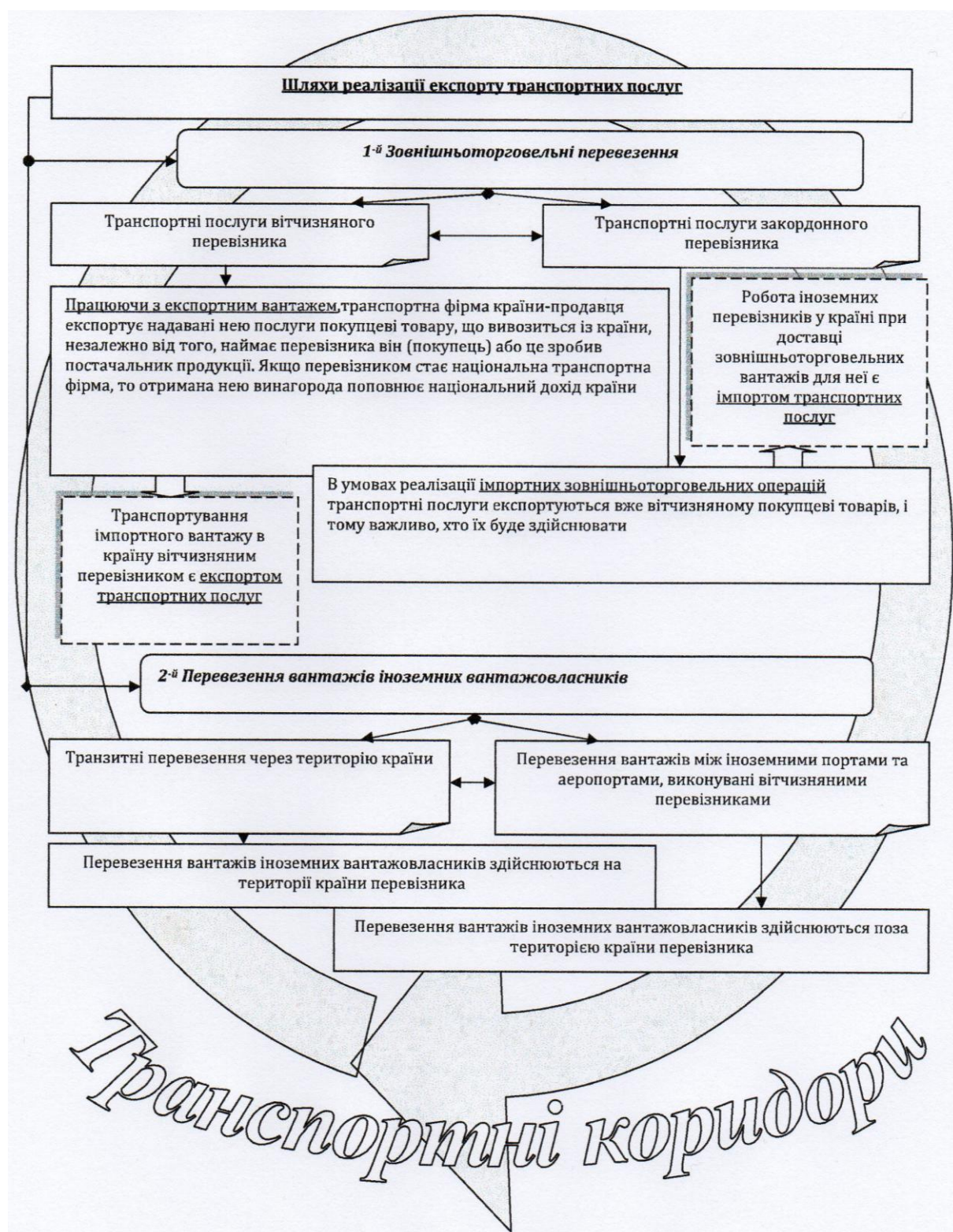


Рис. 1.1. Шляхи здійснення експорту транспортних послуг

За: [53, с. 126]

Вважаємо вдалим визначення А. Маловичка [53, с. 125-126], який під експортом транспортних послуг розуміє надання послуг з міжнародних перевезень національним перевізником при перетині державних кордонів або

при перевезенні вантажів іноземних відправників.

Експорт-імпорт транспортних послуг, як і будь-який інший вид послуг, можна вважати «нематеріальним», оскільки цей вид послуг не існує у фізичному стані. Надання транспортних послуг збігається з експортною діяльністю і часто здійснюється за безпосередньої участі покупців і продавців. Раніше транспортні послуги ототожнювалися з продуктом, але зв'язок із ним був другорядним. Іншими словами, вважається, що послуги — це просто нематеріальні блага, які неможливо спробувати на смак, побачити, тобто не відчуті до моменту покупки чи зберігання. Зараз, як бачимо, транспортні послуги вважаються «економічно важливими товарами, здатними приносити значний дохід; це продукт, ситуація попиту на який характеризується стійкою глобальною тенденцією зростання, пов'язаною зі зростанням суспільного добробуту та розвитком цивілізації» [61].

Суперечність навколо поняття «сервіс» ускладнює визначення сутності ринку міжнародних транспортних послуг, який є частиною багаторівневої системи світового ринку. Міжнародний ринок транспортних послуг функціонує як ціле самостійне явище зі своїм змістом, моделлю та особливостями розвитку. Для детальнішого аналізу економічного терміну «світовий ринок транспортних послуг» доцільно розглянути основні сучасні підходи до визначення даної категорії. Головним документом, що регулює міжнародну торгівлю транспортними й іншими послугами, є ГАТС (Генеральна угода про торгівлю послугами), яка є частиною угоди про заснування Світової організації торгівлі (ВООЗ) у зеленому додатку. Відповідно до цього документу торгівля послугами — це надання послуг з території однієї країни на територію іншої країни. СОТ поділяє послуги приблизно на 600 категорій, які зазвичай класифікують їх на чотири сектори:

- транскордонна доставка (компанія або фізична особа в одній країні купує послуги в іншій країні — наприклад, замовляючи транспортні послуги через Інтернет);
- споживання за кордоном (цей напрямок може включати отримання

транспортних послуг від туристів за кордоном);

- присутність комерційного характеру (наприклад, судноплавна компанія відкриває філію в іншій країні);

- наявність фізичних осіб (окремий спеціаліст, наприклад, водій, який працює за кордоном).

За своїми критеріями МВФ класифікує послуги на такі види: морський транспорт; інші види транспортних послуг; поїздка; інші приватні послуги та інші офіційні послуги [118].

Загалом, на думку Є. В. Крикавського [45], значний розвиток міжнародної торгівлі послугами за останні десятиліття зумовлений такими факторами:

- значний вплив науково-технічного прогресу на різноманітність і масштаби надання послуг;

- посилення зусиль країн щодо лібералізації міжнародної торгівлі послугами, а також створити конкурентне середовище в більшості секторів послуг;

- підвищення ступеня відкритості національної економіки, а отже, і національного ринку;

- перехід високорозвинутих країн до стадії «нового інформаційного суспільства», заснованого на зростанні споживання всіх видів послуг, у тому числі переважно інформаційних;

- зміни в структурі споживання населення (особливо зростання попиту на послуги), особливо в розвинених і нових індустріальних країнах, безпосередньо пов'язані з підвищенням рівня життя людей;

- розвиток Інтернету як ключового елемента вдосконалення електронної комерції, а також надання фінансових різноманітних послуг з використанням телекомунікаційних технологій;

- невід'ємність багатьох послуг і товарів один від одного, а тому зростання масштабів світової торгівлі товарами призводить до аналогічного зростання послуг;

- зростаюча взаємозалежність міжнародної торгівлі різними видами послуг, переважна більшість з яких здійснюється комплексно.

Усі види транспорту взаємодіють між собою, діючи як єдиний механізм і утворюючи єдину транспортну систему. Відповідно до ст. 21 Закону України «Про транспорт» [28], виокремлюють:

- громадський транспорт;
- промисловий залізничний транспорт;
- вантажні автомобільні перевезення;
- транспортування трубопровідним транспортом;
- маршрути громадського транспорту.

Відповідно до підходу української державної статистики [91], поняття транспортних послуг включає досить широкий набір різноманітних видів транспортних послуг, поділених за класифікацією на 4 частини:

- послуги автомобільного транспорту та послуги трубопровідного транспорту – 99 видів послуг;
- послуги водного транспорту - 51 вид послуг;
- послуги авіаційного транспорту – 29 видів послуг;
- допоміжні транспортні послуги - 152 види послуг.

Загальна кількість транспортних послуг включає 331 позицію, з яких до 4-ї найбільш характерної групи входять послуги транспортної інфраструктури (59 видів) та послуги туристичних агентств (64 види послуг).

Загальна номенклатура всіх транспортних послуг представлена в табл. 1.1.

Транспортна система України приймає активну участь у зовнішньоекономічній діяльності, представлена автомобільним, залізничним, річковим, морським, авіаційним, муніципальним та трубопровідним видами транспорту, а також шляховим і дорожнім господарством, кожен із яких володіє своєю специфікою.

Таблиця 1.1

Типи 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	60.1 Послуги залізничного транспорту	34
	60.2 Послуги іншого наземного транспорту	58
	60.3. Послуги транспортування трубопроводами	7
Всього		99
61. Послуги водного транспорту	61.1. Послуги морського транспорту закордонного та каботажного плавання.	27
	61.2. Послуги річкового транспорту	24
Всього		51
62. Послуги авіаційного транспорту	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
Всього		29
63. Допоміжні транспортні послуги	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
Всього		152
РАЗОМ	Транспортних послуг	331

За: побудовано автором за [91].

Отже, основними складовими транспортної системи України, що беруть участь у процесі обслуговування ЗЕД, є такі види транспорту:

1) Залізничний транспорт є одним із найважливіших базових секторів економіки країни, що забезпечує економічне сполучення, внутрішні та міжнародні перевезення, а також транспортні потреби населення. Функціонування залізничного транспорту як складової частини транспортної єдиної системи України сприяє економічному та соціальному розвитку, збалансованому функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, міжнародному співробітництву України та зміцненню обороноздатності держави. Відповідно до Закону України «Про залізничний транспорт» [29], залізничний транспорт – це виробничо-технологічний комплекс підприємств залізничного транспорту, що призначений для задоволення різноманітних потреб суспільного виробництва та населення в національному та

міжнародному масштабах. Транспортні послуги надаються усім споживачам без обмежень форми власності, виду діяльності тощо [7].

2) Автомобільний транспорт характеризується високою мобільністю, багатьма видами транспортних засобів залежно від призначення, рівня перевезень, вантажопідйомності, конструктивних характеристик, економічності і має велике значення для перевезень. Пересування на короткі відстані. Як показує досвід, якість роботи автомобільного транспорту значною мірою залежить від рівня життя в містах [82].

3) Річковий транспортний комплекс є багатофункціональним проектом, що забезпечує річкові транспортні потреби національної економіки. Важливою частиною транспортної та виробничої інфраструктури держави є морські та річкові порти. Рівень конкурентоспроможності національного транспортного комплексу на міжнародному ринку залежить від рівня ефективності роботи порту, рівня техніко-технологічної оснащеності, рівня відповідності системи управління та розвитку інфраструктури відповідно вимогам і сучасним міжнародним стандартам.

4) Повітряний транспорт є важливим фактором розвитку світової економіки. Цей вид транспорту забезпечує зв'язок і зв'язок між найвіддаленішими країнами і регіонами світу, стимулює зростання зовнішньоекономічних зв'язків, створює робочі місця, сприяє розвитку міжнародній торгівлі, заохочує і сприяє розвитку міжнародного туризму. Економічний вплив повітряного транспорту на розвиток національної та світової економіки проявляється у створенні робочих місць, підвищенні економічної активності у суміжних секторах і галузях, розвитку торгівлі та міжнародних подорожей. Розвинена авіаційна галузь також підвищує привабливість державних інвестицій і збільшує можливості для міжнародних компаній розвивати діяльність на своїй території.

5) Трубопровідний транспорт є найбільш економічним видом транспортування газу, нафти і нафтопродуктів від місця експлуатації та видобутку до території використання та переробки. Основні газо- та

нафтопроводи транспортують ці продукти на значні відстані, в тому числі за кордон, найкоротшими маршрутами з найменшими втратами.

Класифікацію міжнародних транспортних послуг можна сформувати також залежно від суб'єктів, на які спрямована державна політика в цій сфері. У найзагальнішому випадку можна виділити наступні види міжнародних транспортних послуг (табл. 1.2): пасажирські перевезення; транспорт; фрахтувати судно для перевезення екіпажу; постачання палива та допоміжні транспортні послуги.

Таблиця 1.2

Класифікація міжнародних транспортних послуг, що є об'єктом
загальнодержавного та міждержавного регулювання

Види транспортних послуг	Зміст	Не є об'єктом регулювання
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)
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 поїздки)
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)
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)

За: систематизовано автором

На думку С. І. Гриценка [19, с. 29], сфера транспортних послуг в сучасних умовах є по суті найпотужнішою та важливою галуззю в усіх країнах світу. Структура національного державного транспортного комплексу розвивається під впливом багатьох факторів, найважливіші з яких представлені на рис. 1.2.



Рис. 1.2. Фактори впливу на транспортну систему країни

За: побудовано автором

Важливість транспортних послуг для будь-якої держави надзвичайно велика. Вони виконують важливі економічні, соціально-політичні, оборонні та культурні функції в державі. Економічна роль транспортних послуг полягає насамперед у тому, що вони утворюють важливу ланку будь-якої виробничої діяльності, забезпечуючи великі та безперервні перевезення всіх видів сировини, матеріалів, продуктів, палива від місця виробництва до місця споживання. При цьому реалізуються поділ праці, кооперування, спеціалізація виробництва. Без транспорту неможливе раціональне влаштування виробництва, освоєння та освоєння нових територій і природних ресурсів.

Підсумовуючи, зазначимо, що зовнішньоекономічна діяльність, особливо зовнішня торгівля, тісно пов'язана з транспортними послугами. Транспортні послуги ініціюють і завершують процес реалізації зовнішньоторговельних угод, а тому не тільки визначають реальне здійснення збутової діяльності, але й істотно впливають на ціну товарних контрактів. На основі проведених досліджень транспортної системи ми довели, що транспортна галузь є важливим сегментом і має велике значення

для економіки країни, оскільки вона стабільно працює, ця галузь ефективно забезпечить необхідні умови для покращення життя людей стандарти. національна безпека, національна обороноздатність, національна цілісність та участь у розподілі праці та міжнародному співробітництві. Визначено найважливіші фактори, що впливають на транспортний комплекс країни, якими є: намічені темпи розвитку всієї транспортної системи та окремих галузей, рівень наукового прогресу технічної освіти, зміцнення позицій країни на світовому ринку, участь у міжнародному поділі праці, підвищення матеріального і культурного рівня персоналу, соціально-історичних умов, спеціалізації, концентрації та кооперації виробництва.

1.2. Теоретико-методичні аспекти регулювання ринку міжнародних транспортних послуг

Як показує зарубіжний досвід, міжнародна (міждержавна) та внутрішня регуляторна політика в цьому секторі має істотний вплив на процес посилення імпорту та експорту транспортних послуг. І. П. Міщук [61, с. 238-240] робить висновок, що особливостями правового регулювання міжнародних транспортних послуг, особливо транспортних, є:

1) Основною умовою міжнародних перевезень є транспортні договори (міжнародні договори). Договір перевезення включає, зокрема:

- Єдині матеріально-правові норми (встановлюють вимоги до транспортних документів, порядок приймання вантажу до перевезення і доставки до місця призначення, порядок пред'явлення претензій і позовів, умови дотримання транспортними перевізниками);

- Колізійні норми (норми, що визначають, який із двох законів (національний чи іноземний) застосовується в конкретному випадку). Про нього йдеться, коли немає єдиної правової норми. В першу чергу колізійні норми в договорах відсилають до внутрішнього права.

2) норми конвенцій щодо міжнародних перевезень є обов'язковими (тобто імперативними) для усіх учасників;

3) відображення норм міжнародних договорів в національному законодавстві без попередніх підписання, ратифікації або ж приєднання до них.

Слід зазначити, що регулювання міжнародних перевезень має значні труднощі. Це пов'язано не лише з важливістю цих видів транспорту, а й із швидким науково-технічним прогресом і структурними змінами в транспортному секторі, а також посиленням монополії та конкуренції в регіональних галузях промисловості, великими відмінностями у варіантах транспортування та витратах в окремих транспортних секторах та іншими факторами, включаючи деталі реалізації та організації перевезень.

На думку Н. Чухрай [108, с. 144], найважливішу роль у регулюванні міжнародних перевезень відіграють спеціалізовані міжнародні організації транспортної сфери. Багатосторонні організації в галузі транспорту або організації, пов'язані з його розвитком і сприяють його розвитку, вперше виникли в світі наприкінці 19 століття. На початку 20 ст. збільшилися міжнародні перевезення вантажів і людей, найважливіша сфера зовнішньоторговельних послуг того часу. Зокрема:

- Міжнародне товариство морського страхування було засновано в 1874 році зі штаб-квартирою в Цюріху;
- Міжнародна асоціація залізничних конгресів була заснована в Лондоні в 1884 і 1897 роках;
- Міжнародна морська комісія була заснована в 1900 році в Антверпені;
- Асоціація постійних міжнародних морських конгресів почала свою діяльність у Брюсселі в 1905 році;
- Балтійська і Міжнародна морська конференція (Копенгаген), 1919 р.;
- Міжнародна асоціація повітряного транспорту (М. Гаага);
- в 1934 р. було створено Міжнародне товариство авіаційного страхування (Лондон) (табл. 1. 3).

Таблиця 1.3

Головні міжнародні організації, які здійснюють регулювання міжнародних
транспортних перевезень

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

За: [108, с. 145]

Сфера водного транспорту характеризується найбільшою кількістю міжнародних організацій. 9 з 16 основних організацій пов'язані з водним транспортом, у тому числі 4 з 6 довоєнних і 5 з 10 післявоєнних. Це пов'язано з історією розвитку масштабних зовнішньоторговельних вантажопотоків морськими шляхами, які здійснюються й сьогодні, та розвитком міжнародних перевезень через глобалізацію комерційного судноплавства. Як справедливо зазначає Дж. Джонсон [90, с.45], судноплавство є «найважливішим для світових відносин і найбільш інтернаціональним за своєю діяльністю».

Серед міжнародних транспортних організацій, які охоплюють широкий спектр питань, виділяється Міжнародна морська організація та організації цивільної авіації. Як спеціалізовані установи вона входять до системи ООН,

функціонують десятиліттями і досягли значних практичних результатів як основний транспортний засіб зовнішньоторговельних вантажів.

Окрім багатосторонніх транспортних організацій, регіональні організації також відіграють важливу роль у регулюванні світового ринку транспортних послуг, деякі з яких поширюють свою діяльність у комплексі на численні види транспорту. Однією з найважливіших організацій такого роду є Європейська конференція міністрів транспорту (ЕКМТ), заснована в 1953 році в Парижі групою пасторів з цього континенту. Нині повноправними членами конференції є представники понад 30 країн. Крім того, Канада, США та Японія є асоційованими членами. Сфери їхньої компетенції включають автомобільний, залізничний та внутрішній водний транспорт.

Роль і статус транспортної системи в суспільному виробництві зумовлює необхідність державного регулювання, підтримки та пріоритетного розвитку в частині задоволення потреб у транспортних засобах, паливно-енергетичних, матеріально-технологічних ресурсах.

Ю. В. Пономарьова [77, с.112] зазначає, що як в Україні, так і в більшості розвинутих країн державне регулювання транспортної діяльності реалізується шляхом реалізації системи заходів: Адміністративно-правове регулювання, фіскальні та кредитно - податкові, митні збори, соціальне регулювання, інвестиційна політика. Державний контроль за транспортною діяльністю включає також надання дотацій на пасажирські перевезення. Процес управління реалізує різні функції залежно від його характеру та призначення, від обміну економічними, організаційно-технічними потребами транспортного процесу та управління ним, а також на основі чинного законодавства та можливостей менеджерів (рис. 1.3).

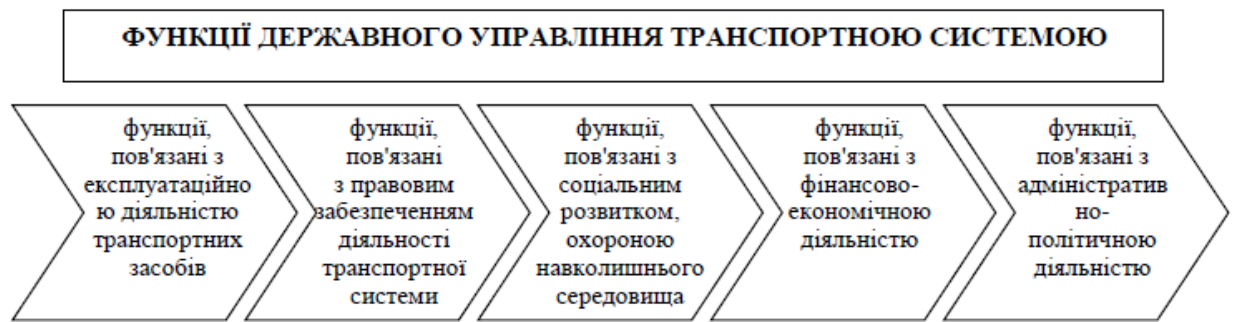


Рис. 1.3. Головні функції державного управління транспортною системою

За: побудовано автором

Чухрай Н. та Гірна О. [108, с.48-50] узагальнюють основні функції національної адміністрації в транспортному секторі, зокрема:

- Захист прав підприємств і громадян при наданні транспортних послуг.
- Своєчасне, якісне та повне задоволення потреб населення у суспільному виробництві та транспорті, а також потреб обороноздатності держави.
- Охорона навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту.
- Ліцензія на певні напрями та види діяльності у сфері транспорту.
- Координація роботи на різних видах транспорту.
- Розвиток конкуренції та обмеження монополії.
- Створення рівних умов для розвитку господарської діяльності транспортних підприємств.
- Забезпечити необхідні темпи розвитку та зростання національної транспортної системи.
- Захист економічних інтересів держави, законних інтересів транспортних підприємств і транспортних організацій, споживачів транспортних послуг.
- Високий рівень безпеки транспортних операцій.

Для українських компаній у зв'язку з поглибленням євроінтеграції нашої країни все більшої актуальності набуває вивчення європейського

досвіду розвитку та регулювання транспортної галузі. Регулювання транспортних систем в ЄС відбувається в рамках Спільної транспортної політики [93].

Сьогодні вихідні положення Спільної транспортної політики закріплені в Договорі про функціонування Європейського Союзу та Договорі про заснування Європейського Союзу. Наприклад, у статті 4 ДФЄС йдеться про транс'європейські мережі та транспорт як про спільну компетенцію ЄС та держав-членів, тоді як у розділі 6 ДФЄС зазначено, що Європейська Рада та Парламент уповноважені встановлювати спільні правила щодо транспортування держав-членів, умов надання транспортних послуг у межах держав-членів, заходів щодо підвищення безпеки руху та інші подібні заходи. У той же час спільна транспортна політика ЄС охоплює автомобільний і внутрішній водний транспорт, залізничний транспорт і транспорт, але Європейська Рада і Парламент дотримуються звичайної законодавчої процедури і проводять спільні консультації з Економічно-соціальним комітетом і Комісією Європейського Союзу, проводять необхідну регіональну та авіаційну підготовку [40].

Процеси європейського співробітництва та управління також стосуються питання розробки національної політики сталого транспорту, а також розвитку мультимодальних транспортних мереж, що підключаються до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T). У 2017 році було прийнято рішення Європейської комісії щодо географічного розширення TEN-T на країни Східної Європи, яка вирішила надати Україні доступ до цієї мережі [16].

Одним із важливих напрямів розвитку транспортної стратегії Європейського Союзу у сфері поглибленого співробітництва з Україною є реалізація положень підсумкових документів транспортних конференцій Транс'європейської та національної програми «Розвиток національного міжнародного транспортного коридору та мереж». Концепція спрямована на адаптацію транспортної інфраструктури до стандартів і норм ЄС, у тому

числі покращення правового забезпечення створення транспортних коридорів в Україні, враховуючи принципи Міжнародної транспортної політики, прийнятої в ЄС, зокрема: соціальний прогрес, політичні аспекти, комерційні аспекти, організація транспорту, цінова політика, транснаціональні кордони, інфраструктура та послуги розвитку інфраструктури, лібералізація та гармонізація транспортних ринків, технічні та технологічні питання, екологічні вимоги та вимоги безпеки [101].

Нині формуються нові ініціативи та проекти у сфері регулювання розвитку європейського транспортного комплексу, які є дуже очікуваними, оскільки вони повністю відповідають завданням транспортної політики Європейського Союзу та сприяють досягненню далекосяжної та всеосяжної вільної торгівлі. області в рамках Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом.

Важливі принципи в управлінні міжнародними транспортними послугами викладено також у Білій книзі Європейської Комісії «План розвитку Європейського спільного транспортного простору – на шляху до єдиної транспортної системи» Конкурентоспроможне завантаження, ефективність і економія ресурсів. Цей документ наголошує на міжнародному характері транспортної системи (оскільки більшість дій ЄС у сфері транспорту пов'язані зі складними проблемами, що виникають внаслідок розвитку транспорту за межами Європейського Союзу) та орієнтації на відкриття ринків третіх країн у сфера транспортних послуг, інвестицій та продуктів, а також плани розвитку для подальшого розвитку Спільного транспортного простору Європи.

У Білій книзі визначено наступні напрямки діяльності [9]:

- співпраця у спільній оцінці загроз, спільних інспекціях, навчанні персоналу з третіх країн;
- пошук спільних відповідей для вирішення складних проблем, пов'язаних з експлуатаційною сумісністю транспортних комплексів управління на основі створення науково-інноваційного партнерства;

- посилення діалогу транспортної галузі з важливими стратегічними партнерами;
- формування тіснішої ринкової інтеграції та кращої інтеграції інфраструктури, включаючи розробку безперебійних планів мобільності;

- участь у двосторонніх відносинах і багатосторонніх форумах для просування політики для досягнення цілей Білої книги щодо зміни клімату та енергоефективності.

- розробка програм співпраці та планів для розширення інфраструктури та транспортної політики Європейського Союзу на сусідні країни.

Регламент ЄС № 1315/2013 «Керівні принципи розвитку транс'європейських транспортних мереж» сьогодні має велике значення у сфері управління, формування та експлуатації транс'європейських транспортних мереж. Мережа має будуватися на основі інновацій, передових і сучасних технологій, цілі визначені в статті 33 Регламенту, а саме [9]:

- ефективно стимулює енергію;
- підтримати декарбонізацію транспортного сектору шляхом переходу до стійких та інноваційних транспортних технологій;
- покращити управління, роботу, доступність, сумісність, ефективність та інтермодальність мережі, зокрема за допомогою координації графіків подорожей та мультимодального продажу квитків;
- підвищення стабільності та безпеки пересування людей і товарів;
- вжити заходів для мінімізації шкідливого впливу на здоров'я, заторів і забруднення в усіх його формах, включаючи шум і викиди;
- впровадження в мережу сумісних стандартних технологій ідентифікації та захисту; запобігання змінам клімату;
- сприяти ефективним способам розповсюдження чіткої та доступної інформації для всіх громадян про підключення, сумісність та багатомодальність.

Стаття 8 цього положення визначає основний зміст міжнародного співробітництва з третіми країнами. Наприклад, Європейський Союз може

підтримувати (особливо фінансово) проекти спільного інтересу з метою з'єднання транс'європейської транспортної мережі з інфраструктурними мережами інших країн, сусідніх країн, зокрема [9]:

a) Забезпечити зв'язок магістральної мережі з транспортною мережею третіх країн для підвищення конкурентоспроможності та економічного зростання;

b) з'єднати основну транспортну мережу в пунктах прикордонного контролю з необхідною інфраструктурою для безперебійного транспортного потоку, нагляду за кордоном, прикордонного контролю та процедур контролю на інших подібних кордонах;

c) впровадження систем управління дорожнім рухом у цих країнах;

d) розбудова транспортної інфраструктури в третіх країнах, що діє як міст між частинами основної мережі ЄС;

e) сприяти сполученню третіх країн із внутрішніми водними шляхами;

f) сприяти розвитку морських магістралей і судноплавства.

Такі проекти спрямовані на підвищення користі та потенціалу пан'європейської транспортної мережі в одній або кількох державах-членах.

У 2009 році, крім Білої книги, було прийнято Послання Європейської Комісії щодо інтегрованої системної орієнтації, технології та орієнтації на споживача. Повідомлення містить бачення майбутнього транспортної галузі до 2020 року з урахуванням ситуацій, які можуть виникнути через десятки років після призначеного часу. Згідно з цим документом, транспортна політика на найближчі 10 років має базуватися на загальній архітектурі майбутньої транспортної системи. Європейська Комісія провела зовнішні дослідження для оцінки перспективної політики та сценаріїв, а також серію консультацій з експертами та зацікавленими сторонами в рамках Саміту (9-10 березня 2009 р.) та спеціальних фокус-груп.

Основні висновки щодо європейського транспортного регулювання такі [9]:

1) обмежені ресурси природного палива, екологічна стійкість, міграція, глобалізація та урбанізація є важливими суспільними тенденціями, які створюватимуть виклики для транспортних систем;

2) Європейська транспортна політика сприяє забезпеченню ефективної системи подорожей для громадян та бізнес-структур ЄС. Сьогодні її місія полягає у забезпеченні високої стійкості майбутньої транспортної системи;

3) Прискорення розгортання інноваційних технологій і повна інтеграція різних видів транспорту є особливо важливим завданням для подолання існуючих проблем.

Можна стверджувати, що це контекст, де в центрі знаходяться учасники дорожнього руху, а також працівники різних галузей промисловості з їхніми правами та потребами.

Таким чином, економіко-правове регулювання світового ринку транспортних послуг є складним, багатоаспектним процесом, спрямованим на пошук рішень щодо забезпечення функціонування транспортних комплексів в умовах глобалізації. Міжнародні транспортні організації відіграють найважливішу роль у цьому складному процесі, сприяючи розвитку світового транспортного комплексу. Сучасне регулювання світового ринку транспортних послуг – це постійний пошук взаємоприйнятних рішень у надзвичайно складному комплексі комерційних, політичних, організаційних, техніко-технічних і правових для забезпечення безпеки та економічності функціонування цієї галузі за сучасними стандартами. потреби продуктивних сил і розвиток процесу глобалізації.

1.3. Чинники формування транспортної інфраструктури у сфері ЗЕД

Важливим фактором сприяння зовнішній торгівлі транспортними послугами є наявність відповідної транспортної інфраструктури. Транспортна інфраструктура є невід'ємною і важливою частиною загальної інфраструктури держави. Транспорт є важливою частиною ринкової

інфраструктури. Фактично транспорт є підсистемою, яка забезпечує ефективну реалізацію економічних відносин у процесі виробництва та торгівлі сировиною. При цьому сама транспортна галузь також є системою, яка потребує певної інфраструктури, що забезпечує реалізацію головних цілей транспортної галузі – транспортування (доставки, перевезення). На думку Т. Г. Васильцева [14, с. 44], структура ринкової інфраструктури є одним із ключових факторів соціально-економічного розвитку суспільства, без неї важко уявити здійснення повсякденної господарської діяльності, сьогодні вона формує всі сектори економіки та відіграє найважливішу роль у вдосконаленні якості і рівень життя кожної людини. На думку деяких дослідників [1; 27; 44; 60; 88], інфраструктура є важливим фактором, що впливає на національну обороноздатність та економічну безпеку держави. Звичайно, інфраструктура має важливе значення для забезпечення високого рівня життя в країні, підтримки безпеки та розвитку економіки в багатьох різних аспектах. Тому транспорт, який виступає інфраструктурним елементом торгівлі та виробництва, має власну допоміжну інфраструктуру. Крім того, оскільки транспортний сектор поєднує різні види транспорту, транспортна інфраструктура є поєднанням інфраструктури відповідних підсистем.

Наразі чинне українське законодавство не має чіткого роз'яснення поняття «транспортна інфраструктура ЗЕД». Тому в Законі про транспорт України [28] йдеться лише про техніко-транспортну інфраструктуру як сукупність технічних і комунікаційних споруд. Водночас у цьому ж законі дається визначення поняття «єдина транспортна система України», під яким розуміється синтез усіх видів транспорту та засобів зв'язку, і встановлюється, що «єдина транспортна система» має відповідати чітким вимогам національної безпеки та суспільного виробництва, має розгалужену інфраструктуру для надання повного комплексу транспортних послуг, включаючи технологічну підготовку та зберігання вантажів, призначених до

перевезення, а також забезпечення зв'язків України із зовнішньоекономічною економікою [28].

Слід зазначити, що в наведеному вище поясненні поняття інфраструктури дорожнього руху в принципі не проводиться чіткого розмежування між інфраструктурою внутрішнього дорожнього руху та інфраструктурою дорожнього руху у сфері зовнішньої торгівлі. Ці поняття тісно пов'язані між собою. Узагальнення методів визначення типу транспортної інфраструктури представлено в таблиці. 1.4.

Розвинена транспортна інфраструктура вільної зони є одним із важливих факторів підвищення рівня життя людей, динамічного та стабільного зростання національної економіки, а також важливою передумовою для підвищення ефективності економічної системи країни та успішної інтеграції в глобальне економічне середовище. Сучасна транспортна інфраструктура ВЕЗ сприяє формуванню економічного простору, забезпечує реалізацію просторового поділу праці, освоєння нових територій, розширення меж використання природних ресурсів і створює важливу мотивацію для залучення населення. для цих територій, стимулюючи розвиток експорту та імпорту.

За відсутності міжрегіональної та міжгалузевої координації розвитку зовнішньоекономічної транспортної інфраструктури вона збільшує витрати та нецільово використовує ресурси, що призводить до зниження конкурентоспроможності та рівня конкурентоспроможності національної ефективності економіка.

Вказане обумовлює важливість проведення обґрунтованої урядом економічної політики у сфері ЗЕД, що спрямована на забезпечення ефективного й збалансованого розвитку транспортної інфраструктури ЗЕД. Втілення такої політики варто проводити із врахуванням системних особливостей транспортної інфраструктури ЗЕД як елемента зовнішньоекономічної інфраструктури економіки країни, яка забезпечує соціально-економічні потреби її розвитку.

Таблиця 1.4

Підходи до визначення терміну «транспортна інфраструктура» різних авторів

№ з/п	Підхід до визначення	Особливість	Зміст визначення
1.	Безпекоорієнтований підхід	Розглядається транспортна інфраструктура з точки зору джерел та можливостей зміцнення рівня економічної безпеки та інструментів нейтралізації загроз.	Транспортна інфраструктура є складовою частиною єдиного транспортного комплексу, покликаною забезпечити умови для його ефективного функціонування, створюючи тим самим можливість для підвищення безпеки, економічної безпеки держави (забезпечення реалізації національних економічних інтересів) та забезпечення пропускну здатності перевезень. система. Держава запобігає загрозам і ризикам у транспортній сфері на міжнародному та національному рівнях
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 значну сукупність економічних відносин у національній економіці, що забезпечують формування та використання транспортно-господарських зв'язків між суб'єктами господарювання для забезпечення безперервного руху пасажирських і вантажопотоків, а також надання комплексу допоміжних послуг, які в сукупності сприяють відтворенню елементів народного господарства
3.	Логістичний підхід	Функціонування транспортної інфраструктури розглядається як адаптивна система зі зворотним зв'язком.	Транспортна інфраструктура — це адаптивна до зворотного зв'язку система, яка організовує та формує потоки товарів і послуг на основі моделей транспортування, а також оптимально формує та управляє транспортною інфраструктурою.
4.	Інституціональний підхід	Виявлені загальні закономірності розвитку транспортної інфраструктури, які існують за умов розвиненої національної економіки та в період формування посткризових (нових) відносин.	Транспортна інфраструктура – це комплекс інститутів (суб'єктів економіки), що забезпечують нормальне, безперервне функціонування транспортних об'єднань виробників
5.	Функціональний підхід	Розглядається з точки зору специфіки діяльності.	Транспортна інфраструктура – це специфічна діяльність у галузі виробництва транспортних послуг
6.	Організаційно-правовий підхід	Підкреслюється основне призначення транспортної інфраструктури – формування ефективних взаємозв'язків між суб'єктами виробничих відносин	Транспортна інфраструктура – це система організацій, що забезпечують взаємні зв'язки між структурними елементами товарних ринків та сприяють відтворювальному безперервному процесу, вільному руху товарів та безперервному функціонуванню сфер кінцевого споживання

Складено автором за: [9; 14; 28; 45; 77; 110]

На початку 1990-х років у вітчизняних наукових документах транспортна інфраструктура ЗВО вважалася комплексом багатьох видів діяльності, що обслуговують вихід суб'єктів господарювання на зовнішні

ринки, необхідні для трансформації економіки. до ринкових відносин. Водночас у процесі виявлення нових економічних понять, законів і категорій у сучасних національних економічних документах все більшої популярності набуває термін міжнародна інфраструктура [60, с. 21], тобто не виділяти окремо транспортну інфраструктуру (лише елементи виробничої інфраструктури в рамках міжнародної інфраструктури), на нашу думку, це не зовсім коректно.

У сучасних економічних документах тлумачення терміну «транспортна інфраструктура ЗЕД» можна розуміти в трьох аспектах. По-перше, у транспортній інфраструктурі вільної зони це означає сукупність сфер діяльності та галузей, основним завданням яких є транспортування товарів від виробників (експортерів) до споживачів-користувачів (імпортерів). По-друге, транспортна інфраструктура розглядається як система підприємств, організацій та установ, відповідальних за обслуговування процесів міжнародного руху та обміну товарами. Третій аспект – транспортна інфраструктура ЗЕД визначається як сукупність обладнання та технічних засобів, що забезпечують процес перевезень у рамках імпоротної та експортної діяльності [108]. Таким чином, на сьогодні у вітчизняних наукових документах немає єдиної думки щодо змісту поняття «транспортна інфраструктура ЗЕД».

Микитюк М. дотримується широкого розуміння зовнішньоекономічної транспортної інфраструктури [59], який пропонує розглядати його в таких ключових сферах, як:

- 1) дослідження окремих транспортних засобів (станцій, портів, терміналів) і компаній;
- 2) проаналізувати господарський комплекс закордонних перевезень;
- 3) дослідження транспортно-комунікаційних мереж».

Тобто цей дослідник вважає транспортну інфраструктуру ЗЕД не лише практично ідентичною транспортній системі, але й розглядає складний трафік як частину транспортної інфраструктури ЗЕД.

А.Г. Кальченко [33, с. 122] аналізує специфіку дорожньої мережі різних видів транспорту в рамках зовнішньоекономічної транспортної інфраструктури; вантажні термінали та склади; вантажний термінал; технічні засоби забезпечення роботи рухомого складу; ремонтні підприємства і депо; бази та станції технічного обслуговування; морські, річкові порти, аеропорти; морський, залізничний та автобусний термінали; АЗС.

За словами Міщука І. С. [61, с. 238], транспортну інфраструктуру ЗЕД слід розглядати як важливу підсистему транспортної системи, основними компонентами якої є:

- 1) транспортні комунікації (транспортна мережа, що включає всі види шляхів сполучення);
- 2) ремонтно-експлуатаційні споруди, що забезпечують необхідні умови для здійснення вантажних і пасажирських перевезень;
- 3) об'єкти, що обслуговують вантажний транспорт (вокзали, вантажні термінали тощо) і пасажирський транспорт (термінали, термінали, аеропорти, порти, об'єкти дорожнього сервісу);
- 4) система управління процесами розвитку транспортної інфраструктури (державні та місцеві державні адміністративні органи, підпорядкована їм діяльність, пов'язана з прийняттям відповідних управлінських рішень);
- 5) державні та приватні комерційні організації та установи, що діють у сфері зовнішньоекономічної транспортної інфраструктури.

Оклендер М.А. [67, с. 132] пропонує комплексний підхід, згідно з яким транспортна інфраструктура ЗЕД відображає сукупність економічних взаємозв'язків у національній та міжнародній економіці, забезпечуючи реалізацію транспортного зв'язку між суб'єктами ЕЗ таким чином, щоб вантажі переміщувалися безперебійно і пасажиропотоки, а також надання широкого спектру додаткових послуг у сукупності сприяють активізації зовнішньої торгівлі та відтворенню різних елементів національної економіки. На наш погляд, принциповим аспектом цього визначення є двоїстість

природи зовнішньоекономічної транспортної інфраструктури як складної економічної категорії. По-перше, це певний вид діяльності, що здійснюється в межах специфічних зовнішньоекономічних транспортних зв'язків, що забезпечує ефективне переміщення товарів і послуг до кінцевого споживача з іноземними державами. По-друге, транспортна інфраструктура ВЕЗ відображає економічні відносини, що склалися в галузях, пов'язаних із закордонними перевезеннями, які виконують функції, пов'язані з переміщенням товарів за кордон. Ці взаємозв'язки є основними в системі міжнародних економічних зобов'язань, що характеризують рівень розвитку зовнішньоекономічної транспортної інфраструктури.

Суттєві розбіжності у визначеннях транспортної інфраструктури ЗЕД в економічній літературі свідчать про те, що єдиного методичного підходу ще не розроблено. У більшості випадків це пояснюється характером завдань і цілей, транспортно-інфраструктурною складовою та галузевою спрямованістю робіт. Слід зазначити, що існують різні погляди на структурний склад зовнішньоекономічної транспортної інфраструктури. Деякі автори відносять лише транспортні підприємства та організації, що фактично обмежує поняття транспортної інфраструктури ЗЕД і зводить її до загальної інфраструктури транспортного обслуговування. Навпаки, інші автори пропонують надто широке тлумачення транспортної інфраструктури вільної зони, що охоплює багато національних інститутів, систем управління та управління, які забезпечують регулятивні функції економіки вільної зони [108]. У даному випадку мова йде насамперед про систему управління зовнішньоекономічною транспортною інфраструктурою.

Таким чином, до об'єктів транспортної інфраструктури ЗЕД належать стаціонарні елементи (об'єкти, споруди та станції):

- дороги;
- залізниця;
- віддалені маршрути;
- водний шлях;

- труби;
- залізничні станції;
- аеропорти;
- автобусні зупинки;
- сховища;
- вантажні термінали;
- АЗС;
- морський порт.

Термінал може використовуватися для обміну пасажирями (туристами) і вантажами, а також для обслуговування транспортного господарства.

Транспортна інфраструктура у сфері ЗЕД правдиво відображає рівень розвитку виробництва і зовнішньої торгівлі країни на кожному етапі економічного розвитку. Сучасна зовнішня торгівля передбачає наявність сучасних і потужних транспортно-складських комплексів, високоефективних інструментів і засобів транспортної інфраструктури.

Сучасний стан зовнішньоекономічної транспортної інфраструктури у різних країнах світу можна порівняти за індексом глобальної конкурентоспроможності, в його структурі є окремий субіндекс «Інфраструктура» та «Транспортна інфраструктура». Зокрема, підрозділ «Транспортна інфраструктура» має такі складові:

- загальна якість транспортної інфраструктури в цілому;
- якість залізничної інфраструктури;
- якість доріг;
- якість інфраструктури повітряного транспорту;
- якість портової інфраструктури (табл. 1.5) [80].

Таблиця 1.5

Елементи Індексу глобальної конкурентоспроможності у розділі
«Інфраструктура»

№ з/п	Показник	Лідер світового рейтингу у 2021 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: [119]

Одним із найважливіших показників, який характеризує ступінь розвитку інфраструктури зовнішньої торгівлі країни, є індекс ефективності логістики Світового банку (LPI) [120]. LPI використовується на практиці для оцінки ефективності міжнародних ланцюгів поставок у країні та надає оцінки з двох позицій: міжнародної та національної. Міжнародний LPI дозволяє отримати якісну оцінку країни за 6 компонентами на основі думок експертів-бізнес-партнерів у сфері логістики, що працюють за кордоном. Компоненти, проаналізовані в міжнародному LPI, вибрані на основі останніх теоретичних та емпіричних досліджень, а також практичного досвіду професіоналів з логістики, залучених до міжнародних вантажних перевезень. Country LPI дозволяє отримати кількісну та якісну оцінку країни, засновану на думках експертів з логістики, які працюють у країні. Він містить детальну інформацію про логістичне середовище, установи, ключові логістичні процеси, а також інформацію про їх робочий час і витрати.

На сторінці LPI [120], як можна побачити, є міжнародна оцінка GPI для України, але немає країнового аспекту індексу. Для України відсутні національні показники GPI, оскільки вони не збираються повністю.

Враховуючи позицію України як торгово-логістичного партнера та високий конкурентний потенціал країни на міжнародних ринках, це проблема, яка говорить про недосконалість ланцюжків постачання та відсутність прозорості в економічній сфері, що уповільнює їх подальший розвиток. І брати участь у глобальній логістичній системі. Індекс LPI опублікується кожні 2 роки, і наразі останні дані за 2022 рік. Верхню позицію в цьому рейтингу займає Німеччина втретє поспіль із загальним показником LPI 4,2 бали. Далі йдуть Швеція, Бельгія, Австрія, Японія, Нідерланди, Сінгапур, Данія, Великобританія та Фінляндія. До війни за індексом LPI за 2020 рік Україна посідала 66/167 місце. У порівнянні з 2018 р. Україна перемістилася з 80 місця на 66 місце.

Індекс LPI розраховують на основі наступних складових:

- Infrastructure (якість торгівлі і транспортної інфраструктури);
- Customs (ступінь ефективності митного і прикордонного управління);
- Logistics competence (ступінь компетентності і якість логістичних послуг);
- International shipments (ступінь простоти організації доставки за конкурентоспроможними цінами);
- Timeliness (частота, при якій протягом запланованих чи очікуваних термінів відправлення досягає одержувачів вантажу);
- Tracking & tracing (можливість відстежувати рух вантажів протягом усього ланцюга поставок).

Підсумовуючи, зазначимо, що високий рівень розвитку транспортної інфраструктури єврозони є важливою передумовою інтеграції України у світову економічну систему, що вимагає значних капіталовкладень у модернізацію старих та будівництво нових магістральних транспортних шляхів, маршрутів міжнародного значення, створення сучасного конкурентоспроможного парку транспортних засобів, розвиток логістичних і транспортних систем європейського рівня. А це неможливо без розробки та впровадження Національної транспортної політики, яка спрямована не лише

на створення сприятливого бізнес-середовища у транспортній галузі, а й на встановлення низки вимог щодо підвищення якості транспортних послуг, підвищення кваліфікації, безпеки дорожнього руху та захисту навколишнього середовища від шкідливих викидів транспорту.

Висновки до розділу 1

1. Транспортні послуги є незамінною та важливою складовою у здійсненні зовнішньоекономічної діяльності. У будь-якій країні зовнішньоекономічна діяльність, особливо зовнішньоторговельна, пов'язана з транспортними послугами, оскільки вони ініціюють і завершують процес виконання зовнішньоекономічних угод і тому не тільки визначають фактичне виконання операцій купівлі-продажу, але й суттєво впливають на контракт. ціна товару. На основі проведених досліджень транспортної системи ми показали, що транспортний сектор є великим і важливим сегментом для економіки держави, оскільки його стабільне функціонування створює сприятливі умови, необхідні для підвищення рівня життя людей. національна обороноздатність, національна безпека, національна цілісність та участь у міжнародному поділі праці та співробітництві. Визначено найважливіші чинники, що впливають на транспортний комплекс країни, якими є: соціально-історичні умови, рівень науково-технічного прогресу, планові темпи розвитку країни, вся транспортна система та її окремі галузі, участь у міжнародному транспортному відомстві, зміцнення позицій країни на світовому ринку, спеціалізація, концентрація і кооперація виробництва, підвищення матеріального рівня життя і культурного рівня трудящих.

2. Сьогодні у світі склалася ефективна та повнофункціональна правова та економічна система регулювання світового ринку транспортних послуг, що є складним багатостороннім процесом, спрямованим на пошук рішень щодо забезпечення функціонування транспортного комплексу у світових економічних умовах. Сучасне регулювання світового ринку транспортних послуг – це постійний пошук взаємоприйнятних рішень у надзвичайно

складному комплексі комерційних, політичних, організаційних, техніко-технічних і правових для забезпечення безпеки та економічності функціонування цієї галузі за сучасними стандартами. потреби продуктивних сил і розвиток процесу глобалізації. Найважливішу роль у цьому складному процесі відіграють міжнародні транспортні організації, які все більше вносять свій внесок у розвиток світового транспортного комплексу.

3. Важливою передумовою глибшої інтеграції України у світову економіку є високий рівень розвитку транспортної інфраструктури вільної зони, що потребує значних капіталовкладень у її розвиток. Розвиток логістичної та транспортної систем на європейському рівні, модернізація старих систем та будівництво нові магістральні транспортні магістралі міжнародного значення, формування сучасного конкурентоспроможного автопарку. Водночас національна транспортна політика спрямована не лише на створення сприятливого бізнес-середовища у транспортній галузі, а й висуває ряд вимог щодо покращення якості транспортних послуг та підвищення рівня безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища від шкідливих викидів автомобілів.

РОЗДІЛ II ЕФЕКТИВНІСТЬ УКРАЇНСЬКОГО ЕКСПОРТУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

2.1. Особливості та тенденції розвитку української зовнішньої торгівлі транспортними послугами

Важливим елементом розвитку національної транспортно-логістичної системи є їх участь у зовнішньоекономічній діяльності України через міжнародні канали збуту продукції. Імпорт та експорт транспортних послуг в Україні тісно пов'язані з динамікою розвитку міжнародної та зовнішньої торгівлі.

Беручи до уваги розвиток міжнародної торгівлі протягом останніх десятиліть, слід зазначити, що її обсяги негативно реагують на кризові явища у світовій економіці, про що свідчить глобальна пандемія COVID-19 та повномасштабна війна в Україні (рис. 2.1).

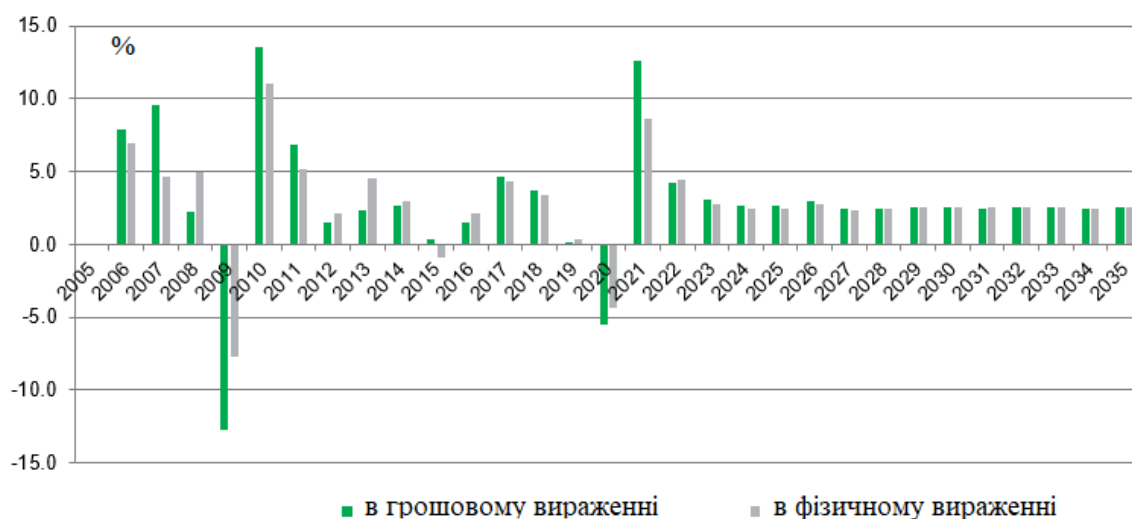


Рис. 2.1. Щорічні темпи зростання світового експорту та імпорту у 2005-2035 рр., у % до минулого року

За: [122]

У 2019 р. зростання масштабів світового експорту й імпорту товарів призупинилось (складало 0,0%), а їх обсяги становили 18372 млрд дол. США та 18798 млрд дол. США відповідно. У 2020 р. внаслідок світової пандемії світовий експорт та імпорт значно знизились – на -5,0 та -5,6% відповідно. Це безперечно, вплинуло на світові обсяги надання транспортних послуг для

суб'єктів ЗЕД. Падіння темпів зростання світової торгівлі товарами було викликано насамперед кризою, спричиненою війною в Україні.

Дані рис. 2.2 свідчать, що обсяги світового експорту транспортних послуг синхронно знижувались разом з падінням масштабів міжнародної торгівлі товарами (рис. 2.2). При цьому в останньому кварталі 2020 р. намічалась позитивна тенденція до відновлення росту транспортних послуг в світі. Детальні дані стосовно розвитку міжнародної торгівлі транспортними послугами подані у додатку А.

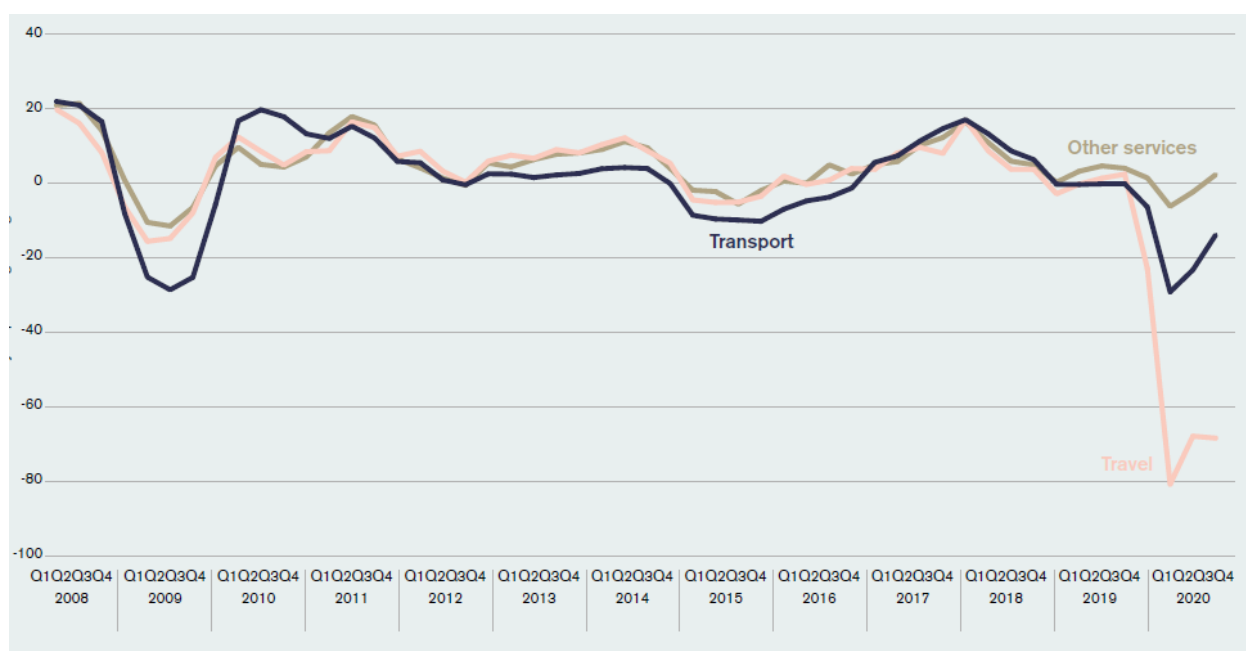


Рис. 2.2. Квартальні темпи зростання експорту транспортних послуг у світі у 2008-2020 рр., у % до минулого кварталу

За: [122]

Якщо розглядати зовнішню торгівлі України, то у 2019 р. обсяги зовнішньої торгівлі товарами в Україні зростали. Загальна вартість українського товарного експорту у 2019 р. склала 50,1 млрд дол. США (або 44,6 млрд євро), що на 5,8% вище, ніж у попередньому році. Імпорт товарів до України зріс упродовж 2019 р. на 6,3%, що становило 60,8 млрд дол. США (або 54,1 млрд євро) (рис. 2.3). Відповідно, це позитивно вплинуло на вітчизняний експорт та імпорт транспортних послуг. На темпи розвитку зовнішньої торгівлі товарами у 2020 р. суттєвий вплив вже мали карантинні

заходи, котрі вживалися урядами зарубіжних країн з метою запобігання поширенню вірусу COVID-19. Даний чинник призвів до значного скорочення обсягів зовнішньої торгівлі товарами як в Україні, так і у головного зовнішньоторговельного партнера України – Європейському Союзі.

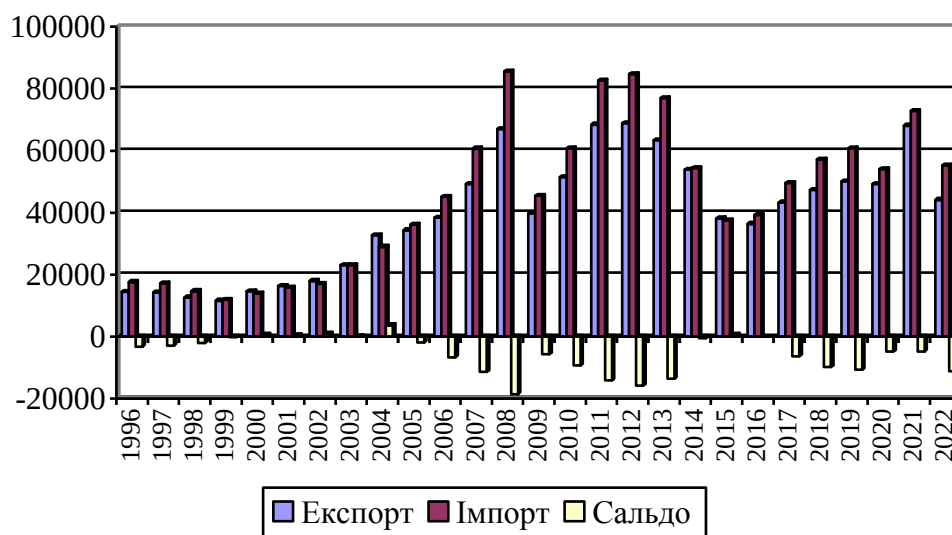


Рис. 2.3. Динаміка розвитку вітчизняної зовнішньої торгівлі у 1996-2022 рр.

За: [91].

У довоєнному 2020 році загальний обсяг українського експорту товарів склав 49,2 млрд доларів США (або 43,2 млрд євро), що на 1,7% менше, ніж у попередньому 2019 році. Обсяг імпортованих в Україну товарів скоротився на 11,0% до 54,1 млрд дол. США (або 47,5 млрд євро). За підсумками 2020 року сальдо зовнішньої торгівлі товарами виявилось від'ємним («негативне» 4,9 млрд доларів США або «негативне» 4,3 млрд євро). Роком раніше (2019) сальдо також було негативним і становило 10,8 млрд доларів. США. Коефіцієнт покриття імпорту експортом у 2020 році становив 0,91 проти 0,82 у 2019 році. Зовнішньоекономічна діяльність здійснюється з багатьма країнами – 234 країни світу є торговими партнерами України. У 2020 році зовнішня торгівля України скоротилася через світову економічну рецесію, що була спричинена пандемією коронавірусу. Це також призвело до

скорочення міжнародних транспортних послуг, що надаються вітчизняними транспортними підприємства через зниження попиту на світовому ринку на традиційну українську експортну продукцію. У 2022-2023 рр. спостерігалось стрімке падіння зовнішньої торгівлі України внаслідок повномасштабної російської агресії.

Найбільший обсяг українського експорту товарів за основними видами транспорту у 2021 році розподіляється таким чином (табл. 2.1): судна транспортують 51,5 % від загального обсягу експортованих товарів, вантажівки – 23,5 %, залізничні вагони – 11,7 %. Серед головних видів транспорту, якими експортуються товари в Україну, значну частку займає автомобільний – 43,6%, залізничний – 14,1%, трубопровідний транспорт – 5,4% [91] .

Таблиця 2.1

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

Види транспорту	Експорт		Імпорт	
	млн дол. США	у % до загаль- ного обсягу	млн. дол. США	у % до загаль- ного обсягу
Усього	50054,60	100,00	60800,20	100,00
у тому числі:				
морське судно	25756,40	51,50	3981,50	6,50
контейнер на морському судні	3748,80	7,50	8781,80	14,40
залізничний вагон на морському судні	249,70	0,50	25,10	0,00
вантажний автомобіль на морському судні	731,30	1,50	487,70	0,80
залізничний вагон	5861,80	11,70	8557,70	14,10
контейнер на залізничному вагоні	155,70	0,30	240,20	0,40
вантажний автомобіль	11749,30	23,50	26516,80	43,60
контейнер на вантажному автомобілі	189,50	0,40	247,40	0,40
повітряне судно	913,20	1,80	2271,00	3,70
трубопровідний транспорт	4,50	0,00	3295,80	5,40
лінії електропередачі	149,70	30,80	0,40	84,80
транспортний засіб, що переміщується своїм ходом як товар	197,60	128,10	0,50	497,50

За: [91]

Таким чином, автомобільний транспорт завдяки своїм перевагам перед іншими видами транспорту (середня ціна послуг, можливість доставки вантажів у більшість населених пунктів Європейського чи Азіатського континенту, різноманітність транспортних послуг тощо) відіграє важливу

роль. важливу роль у транспортуванні вантажів на внутрішньому та зовнішньому ринках, особливо при імпорті вантажів на територію України. Таким чином, це сприятливо впливає на залучення підприємств у сфері міжнародних перевезень у контексті дедалі активнішої імпортової та експортної діяльності.

Зокрема, у 2021 році питома вага контейнерних перевезень становила 9,8% імпортової діяльності, а експортної – лише 5,2%. Експортна діяльність, пов'язана з перевезенням вантажів повітряним транспортом, відповідно становила 1,7%, а імпортна діяльність – 2,7%. Вантажний залізничний транспорт займає значну частку в загальній структурі експортної діяльності, зокрема 14,0% експортної діяльності та 18,9% імпортової діяльності. У 2019 році на автомобільні вантажні перевезення припадало 24,3% експортної діяльності та 41,7% імпортової діяльності.

Розглядаючи зовнішньоекономічну діяльність України у сфері транспортних послуг, можна помітити такі тенденції. Основну роль в національному експорті транспортних послуг відіграє трубопровідний транспорт (49,1% від загального обсягу експорту транспортних послуг), а також повітряний (16,3%), морський (12,3%), залізничний (7,8%) та автомобільний транспорт. (6,7%). Структура імпорту транспортних послуг представлена переважно авіаційними (31,0%), морськими (28,7%), залізничними (18,1%) та автомобільними (16,7%) послугами (табл. 2.2). Структура зовнішньої торгівлі цією транспортною послугою визначається наявністю в Україні мережі трубопровідного транспорту, а також товарною структурою зовнішньої торгівлі, що визначає особливості використання окремих видів транспорту.

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	56,01	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: [91]

Еволюція імпорту та експорту національних транспортних послуг з 2000 року показує, що військове вторгнення на Схід країни (з 2014 року), спалах глобальної пандемії COVID-19 (з 2020 року) та повномасштабне військове вторгнення (у 2022 р.) мали найбільший негативний вплив на зовнішньоторговельну діяльність за всі роки статистичних спостережень. Так, у 2014 році внутрішній експорт транспортних послуг скоротився на 23,5% порівняно з попереднім роком, а у 2020 році – на 45,2%. У результаті імпорт послуг внутрішнього транспорту скоротився на 18,5% у 2014 році та на 31,9% у 2020 році (рис. 2.4). Характерною рисою зовнішньої торгівлі транспортними послугами є позитивне сальдо: експорт за останні десятиліття значно перевищує імпорт. Значне позитивне сальдо зовнішньої торгівлі транспортними послугами формується в основному за рахунок значних масштабів експорту послуг трубопровідного транспорту. Але ця перевага була втрачена через те, що РФ прокладала трубопровід в обхід України. А це призвело до значного зменшення доходів державного бюджету України та втрати однієї з переваг транзитної країни.

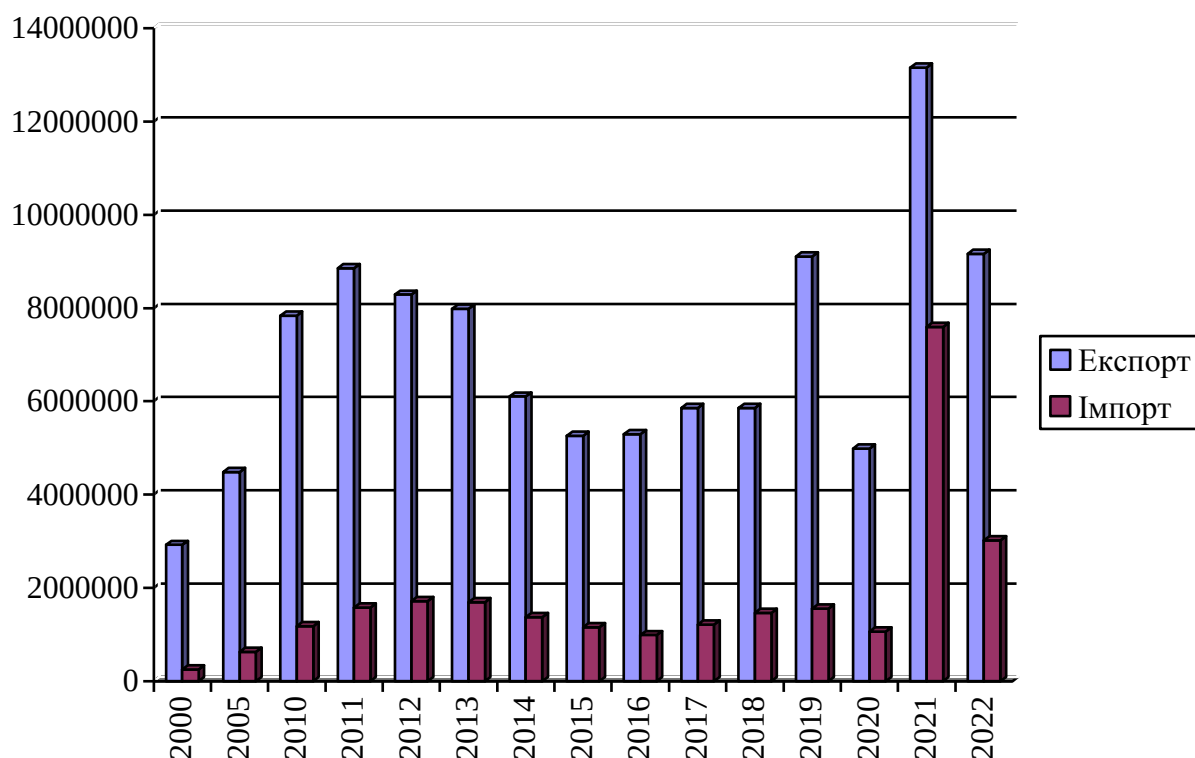


Рис. 2.4. Динаміка вітчизняного експорту та імпорту транспортних послуг у 2000-2022 рр., тис. дол. США

За: [91]

Як свідчать дані української статистики [91], найбільшим партнером України з експорту транспортних послуг у 2021 р. ще була рф, на яку припадало 48,8% від загального обсягу експорту транспортних послуг за даними 2021 р. (Додаток В). У 2022 р. торговельні відносини з рф у цій сфері були повністю припинені. Також значна частина експорту транспортних послуг припадала у довоєнному 2021 р. на Швейцарію (5,9 %), ОАЕ (5,5 %), Німеччину (4,3 %), США (3,7 %), Кіпр (2,5 %), Великобританію (2,5 %) та Польщу (2,4 %). Найбільшими імпортерами транспортних послуг до України були Німеччина (13,8 %), Туреччина (12,2 %), Польща (8,7 %), Білорусь (4,7 %), Китай (3,8 %) та Великобританія (3,5 %).

Для визначення ступеня впливу транспортних послуг на розвиток зовнішньоекономічної діяльності регіонів України використаємо кореляційний аналіз з використанням математичних методів. Як відомо,

коефіцієнт кореляції відображає тісноту зв'язку між досліджуваними явищами і доводить або спростовує різні гіпотези з тих чи інших питань.

Перелік факторів, проаналізованих за регіонами України, що відображають взаємовплив розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, ЗЕД областей та інвестиційної привабливості регіонів, є такими:

- діяльність з перевезення вантажів автотранспортом (X1),
- обсяг перевезення вантажів автомобільним транспортом (X2),
- загальний обсяг прямих іноземних інвестицій (X3),
- обсяг загального експорту та імпорту товарів (X4) та (X5),
- кількість зайнятих (X6),
- кваліфікований персонал (X7),
- підготовка кваліфікованих робітників (X8),
- виручка від роздрібної реалізації (X9),
- роздрібна торгівля продовольчими та непродовольчими товарами (X10) та (X11),
- оптовий товарообіг (X12),
- кількість зареєстрованих злочинів (X13).

Завдання аналізу – з'ясувати взаємозв'язок або продемонструвати відсутність зв'язку між наявним рівнем розвитку транспортно-логістичної інфраструктури регіону та кожним із зазначених факторів. Необхідно продемонструвати, що результати регіонального розвитку торгівлі тісно пов'язані з транспортною інфраструктурою (в даному випадку автомобільним вантажним транспортом), яка має на нього прямий вплив. Показники обсягів перевезень та надходження вантажів автомобільним транспортом свідчать про розвинуту транспортну інфраструктуру. Результати щодо обсягів загального експорту (імпорту) товарів і послуг свідчать про функціонування та ефективність зовнішньої торгівлі області. Звісно, у прикордонних та центральних областях цей показник матиме

набагато більше значення. Кількість зафіксованих злочинів демонструє рівень криміногенної ситуації у сфері міжнародних вантажних перевезень.

Під час кореляційного аналізу було отримано наступні результати, представлені у матричній формі (табл. 2.3). Таким чином, за результатами розрахунку можна зробити висновок про наявність тісного та статистично значущого зв'язку на рівні 0,76 та 0,79 між показниками розвитку транспортної інфраструктури та загальними інвестиціями, обсягами експортного обороту та імпорту товарів. Отже, за допомогою математичного методу кореляційного аналізу було практично підтверджено висунуту гіпотезу про взаємозалежність і взаємний вплив розвитку транспортних послуг на розвиток економічної діяльності.

Таблиця 2.3

Матриця коефіцієнтів кореляції показників розвитку економіки, транспортної інфраструктури та ЗЕД за областями України у 2021 р.

	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10
X1	1,00	0,51	0,76	0,76	0,79	0,46	0,64	-0,37	0,62	0,29
X2	0,51	1,00	0,19	0,76	0,27	0,01	0,10	-0,33	-0,02	0,38
X3	0,76	0,19	1,00	0,56	0,98	0,76	0,96	-0,20	0,95	0,15
X4	0,76	0,76	0,56	1,00	0,65	0,38	0,48	-0,24	0,39	0,36
X5	0,79	0,27	0,98	0,65	1,00	0,76	0,94	-0,21	0,94	0,19
X6	0,46	0,01	0,76	0,38	0,76	1,00	0,74	-0,16	0,76	0,10
X7	0,64	0,10	0,96	0,48	0,94	0,74	1,00	-0,23	0,95	0,08
X8	-0,37	-0,33	-0,20	-0,24	-0,21	-0,16	-0,23	1,00	-0,16	-0,19
X9	0,62	-0,02	0,95	0,39	0,94	0,76	0,95	-0,16	1,00	0,06
X10	0,29	0,38	0,15	0,36	0,19	0,10	0,08	-0,19	0,06	1,00

За: розраховано автором

На основі даних за період 2000-2021 рр. (Додаток Б) було побудовано рівняння регресії для експорту різних видів транспортних послуг (Y). Незалежними змінними у всіх моделях виступають: кількість відправлень вантажів (x_1) та пасажирів (x_2), вантажооборот (x_3), пасажирооборот (x_4), для морського транспорту додано ще 1 показник (незалежну змінну) – переробка у морських портах експортних вантажів (x_5).

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

1) усі види транспорту:

$$Y = -4189,4 - 0,175 x_1 - 1,899 x_2 + 53,83 x_3 + 50,4 x_4$$

$$R^2 = 0,999$$

2) залізничний транспорт:

$$Y = -747,4 + 1,69 x_1 - 1,33 x_2 - 6,17 x_3 + 72,78 x_4$$

$$R^2 = 0,993$$

3) морський транспорт:

$$Y = 3125,9 - 98,8x_1 - 214,4 x_2 - 9,1x_3 + 140,5 x_4 - 3981,3 x_5$$

$$R^2 = 0,985$$

4) авіаційний транспорт:

$$Y = 95,3 - 1671,5 x_1 + 365,2 x_2 + 84,5 x_3 + 30,5 x_4$$

$$R^2 = 0,996$$

5) трубопровідний транспорт:

$$Y = -349,45 - 5,6 x_1 + 13,9 x_2 + 609,8 x_3$$

$$R^2 = 0,904$$

6) інші види транспорту:

$$Y = 1070,3 - 0,577 x_1 - 23,016 x_2 - 0,694 x_3 + 65,345 x_4$$

$$R^2 = 0,989$$

Отже, протягом останніх років спостерігаються структурні зміни в структурі експортно-імпортного сектору транспортних послуг: ми бачимо збільшення частки послуг, пов'язаних з морським транспортом та авіацією,

та поступове зменшення частки транспортних послуг. В експорті послуг трубопровідний транспорт втратив свою частку ринку через ворожу політику РФ щодо розвитку альтернативних способів транспортування нафти до Європи. Це потребує диверсифікації послуг національної транспортної системи на зовнішніх ринках та пошуку нових географічних векторів її розвитку.

2.2. Аналіз формування міжнародної транспортної інфраструктури України

Інфраструктура для надання міжнародних транспортних послуг формується в Україні в міру поглиблення процесу економічної інтеграції, досягнення якості та конфігурації, які все більше відповідають технологічним стандартам інших країн ЄС. Важливу роль у внутрішній і зовнішній торгівлі відіграє транспортна інфраструктура. Зрозуміло, що цей процес ще далекий від завершення, але можна впевнено стверджувати, що національна концепція розвитку транспортних коридорів України стає все більш відкритою щодо транспортної системи та контактної інформації ЄС. Порівнюючи стан зовнішньоторговельної транспортної інфраструктури України та інших країн світу, можна стверджувати, що вони недостатньо розвинені. За даними Global Competitiveness Index - 2021 за якістю інфраструктури Україна посідала 57 місце зі 141 країни світу, у тому числі за складовими: загальна якість транспортної інфраструктури в цілому – 57 місце; якість автошляху – 114 місце; якість залізничної інфраструктури – 34 місце; якість інфраструктури повітряного транспорту – 101 місце; якість портової інфраструктури – 78 місце (табл. 2.4) [380].

Як зазначалось у підрозділі 1.3, важливим показником, який можна використовувати для порівняння позиції України за рівнем розвитку інфраструктури зовнішньої торгівлі, є індекс ефективності логістики (LPI). Як бачимо, у міжнародному звіті про результативність логістики LPI [120] є оцінка міжнародного LPI для України, але відсутній національний аспект

цього індексу. Для України відсутні національні показники GPI, оскільки вони не збираються повністю. Враховуючи позицію України як торгово-логістичного партнера та високий конкурентний потенціал країни на міжнародних ринках, це проблема, яка говорить про недосконалість ланцюжків постачання та відсутність прозорості в економічній спад, що уповільнює їх подальший розвиток і участь у глобальній логістичній системі. За індексом LPI за 2021 рік Україна посідає 66/167 місце. Порівняно з 2019 роком Україна перемістилася з 80-ї позиції на 69-ту.

Таблиця 2.4

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

№ з/п	Показник	Значення індексу у 2021 р.	Місце у світовому рейтингу		Лідер світового рейтингу у 2021 р.
			2019	2020	
2.	Загальна якість інфраструктури	70,30	57	57	Сінгапур
	Загальна якість транспортної інфраструктури	55,50	-	59	Сінгапур
2.01.	Індекс дорожньої сітки	78,20	51	58	3 країни
2.02.	Якість дорожньої інфраструктури	33,70	123	114	Сінгапур
2.03.	Щільність покриття залізничними шляхами	93,30	23	25	24 країни
2.04.	Ефективність залізничних послуг	52,90	37	34	Японія
2.05.	Охопленість аеропортами	56,60	53	53	8 країн
2.06.	Ефективність авіаційного транспортного сервісу	50,00	94	101	Сінгапур
2.07.	Індекс обслуговування лінійним судноплавством	30,10	43	57	5 країн
2.08.	Ефективність сервісу у морських портах	48,80	77	78	Сінгапур

За: побудовано автором за: [119]

У розрізі окремих складових індексу LPI Україна займала у 2021 р. такі місця:

- якість торгівлі і транспортної інфраструктури (Infrastructure) – 119 місце в світі;

- рівень ефективності митного і прикордонного управління (Customs) – 89 місце;
- рівень компетентності і якість логістичних послуг (Logistics competence) – 61 місце;
- рівень простоти організації доставки за конкурентоспроможними цінами (International shipments) – 68 місце;
- частота, за якої напротязі запланованих або ж очікуваних термінів відправлення досягає вантажоодержувачів (Timeliness) – 56 місце;
- можливість відстеження руху вантажів на протязі всього ланцюга поставок (Tracking & tracing) – 52 місце.

Порівняно з іншими країнами світу позиція України в цьому рейтингу така:

1) порівняно з лідером рейтингу (Німеччиною) розрив України становить 1,37 бала – найменший розрив (0,97 бала) за своєчасністю доставки та найбільший (2,15 бала) за станом інфраструктури;

2) Україна має найвищий рейтинг серед країн СНД, за нею йдуть Казахстан (77 місце), росія (85 місце), Білорусь (110 місце), Молдова (113 місце), Вірменія (116 місце), Узбекистан (117 місце) і Грузія (124 місце);

3) порівняно з країнами Європи та Центральної Азії Україна має індекс на 1,17 пункту нижчий. Найменший розрив у термінах доставки (0,23 бала) та відстеження товару (0,11 бала), найбільший – у стані інфраструктури (0,91 бала);

4) Згідно з рейтингом LPI, Україна посідає 6 місце в групі економік з доходом нижче середнього. Очолює цю групу В'єтнам, за ним йдуть Індія, Індонезія, Кот-д'Івуар, Філіппіни, Єгипет, Кенія, Лаос і Йорданія. Порівняно з В'єтнамом розрив України за цим же індексом становить 0,44 бала: найменший (0,25 бала) за своєчасністю доставки, найбільший (0,79 бала) – за станом інфраструктури (табл. 2.5).

Водночас можна сказати, що за останні 10 років позиції України за індексом ефективності логістики значно покращилися. Якщо у 2010 р.

Україна займала 102 місце, то у 2012 р. – 66, у 2014 р. – 61. Навіть якщо у 2021 р. позиція України (69 місце) дещо погіршилася порівняно з 2016 роком, але покращилася порівняно з 2018 роком (80 позиція).

Таблиця 2.5

Місця України в рейтингу величини індексу ефективності логістики (LPI) у 2010-2021 рр.

Ранг	Країна	LPI	Ранг	Країна	LPI	Ранг	Країна	LPI	Ранг	Країна	LPI	Ранг	Країна	LPI
2010			2012			2014			2016			2021		
1	Німеччина	4.11	1	Сингапур	4.13	1	Німеччина	4.12	1	Німеччина	4.23	1	Німеччина	4.20
2	Сингапур	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	Сингапур	4.00	5	Сингапур	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	Сингапур	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: [120]

Аналізуючи цей індекс (LPI) за окремим складовими, не завжди можна констатувати однозначний характер ситуації. Так наприклад, Україна за субіндексом "Митниця" займала 66-е місце, за критерієм "Своєчасність" – 52-е, проте за субкритерієм "Міжнародні перевезення" – 119 (табл. 2.6).

За роки незалежності транспортна інфраструктура Вільної зони України набула нових якісних поштовхів для подальшого зростання та розвитку. Загалом транспортна інфраструктура гарантовано генеруватиме 13% ВВП, а вартість основних засобів виробництва в цій сфері (за початковими оцінками) становить 35% від загальної потенційної вартості державного виробництва [82].

Залізнична інфраструктура України є провідною галуззю дорожньо-транспортного комплексу країни, забезпечує майже 50% пасажирських перевезень і 82% вантажів і перевезень, що здійснюються всіма видами транспорту [82]. За обсягами вантажних перевезень Укрзалізниця посідає 4 місце на Євразійському континенті (після України в цьому рейтингу, далі

йдуть залізниці Китаю, РФ та Індії). Річний показник інтенсивності навантаження (річний обсяг перевезень на 1 км) залізниць України в 3-5 разів перевищує відповідні показники розвинених країн Європи. Важливість залізничного транспорту в системі транспортної інфраструктури України ще більше посилюється тим, що через територію України проходять основні транс'європейські транспортні коридори: Балтійські країни – Чорне море, Схід – Захід [82].

Таблиця 2.6

Порівняння позицій України за індексом LPI з лідерами у 2021 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: [120]

Структура вантажного транспорту залізницею за видами вантажів, що перевозяться, представлена в таблиці 2.7.

Україна відіграє важливу роль у міжнародних вантажних перевезеннях. На території України формуються європейські транспортні коридори № 3, 5, 9 (швидкість транзиту, розрахована за методикою британського інституту RENDEL, становить 3,75 – найвища в Європі), заходи щодо розвитку передбачені у «Програмі щодо створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні», затвердженого постановою Кабінету Міністрів від 20 березня 1998 р. № 346. Через Україну та територію України проходить важливий

міжнародний торговельний шлях, на якому на базі за найбільшим вантажообігом можна виділити потоки товарів і ресурсів у наступних напрямках і сполученнях: із країн Західної та Центральної Європи в південні регіони росії, країни Середньої Азії та Північного Кавказу; з країн Південної Європи, Африки та Близького Сходу до країн СНД; з Китаю, Далекого Сходу, Закавказзя, Середньої Азії до країн Західної Європи, Прибалтики та Скандинавії; від Індії, Середньої Азії, Далекого Сходу до Прибалтики та Скандинавії.

Таблиця 2.7

Показники перевезень міжнародних вантажів українськими підприємствами залізничного транспорту у 2020-2021 рр.

Найменування вантажу	Обсяги перевезень								
	Ввіз (імпорт)			Вивіз (експорт)			Транзит		
	тис. т	тис. т	%	тис. т	тис. т	%	тис. т	тис. т	%
	2021	2020	до 2020	2021	2020	до 2020	2021	2020	до 2021
Всього:	43 162,3	43 615,6	99,0	115 832,3	107 415,5	107,8	14 391,2	16 345,9	88,0
Кам'яне вугілля	21 519,4	21 206,1	101,5	12,8	36,1	35,4	3 461,6	6 493,8	53,3
Нафта і нафтопродукти	7 443,8	6 855,1	108,6	305,2	268,2	113,8	811,3	1 238,5	65,5
Руда залізна і марганцева	1 130,9	1 131,6	99,9	41 222,0	37 340,2	110,4	6 158,4	4 261,8	144,5
Руда кольорова і сірчана сировина	1 361,5	1 463,6	93,0	2 317,5	2 330,4	99,4	0,0	0,0	
Чорні метали	828,3	1 007,3	82,2	15 529,8	16 357,4	94,9	1 113,0	1 179,5	94,4
Кольорові метали і вироби з них	31,2	32,4	96,4	1,3	0,0		0,1	0,4	0,0
Лісні вантажі	267,0	225,5	118,4	409,3	1 138,1	36,0	229,1	171,6	133,5
Хімічні і мінеральні добрива	2 757,3	2 999,5	91,9	651,6	278,6	233,9	576,9	818,5	70,5
Хімікати	1 181,7	1 160,7	101,8	669,7	727,2	92,1	909,2	810,0	112,2
Автомобілі	27,5	15,7	174,5	0,0	0,0	50,0	4,9	48,0	10,1
Машини і устаткування	20,5	14,9	136,9	39,8	42,1	94,5	3,0	6,7	44,4
Зерно і продукти помелу	103,5	108,8	95,1	35 304,5	27 170,9	129,9	512,3	474,1	108,1
Кокс	872,9	852,0	102,5	13,2	22,4	59,1	33,0	7,3	451,0
Брухт чорних металів	48,2	35,4	136,1	1,3	191,6	0,7	29,8	26,7	111,3
Мінбудматеріали	1 814,8	1 993,1	91,1	12 049,2	14 898,0	80,9	167,4	211,3	79,2
Цемент	544,2	444,4	122,5	542,3	478,3	113,4	12,5	13,0	96,1
Сіль	45,5	44,2	103,0	949,8	976,3	97,3	6,1	5,5	110,0
Інші вантажі	3 164,1	4 025,4	78,6	5 813,0	5 159,7	112,7	362,9	579,1	62,7

За: [82]

Відповідно до цих вказівок Європейська транспортна комісія визначила транспортні коридори, що проходять через територію України: № 3 Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ; N5 Трієст-Любляна-Будапешт (Братислава)-Львів; No7 Дунайська (водна); N9 Гельсінкі-Санкт-Петербург-Мінськ/москва-Кишинів/Одеса-Димитровград-Олександруполіс.

Транспортна система України – це сучасний розвинутий господарсько-промисловий комплекс, що включає всі види транспорту – автомобільний, залізничний, повітряний, морський, річковий, трубопровідний і громадський. Вона має розгалужену інфраструктуру для надання всіх міжнародних транспортних послуг. До найважливіших якісних характеристик цієї системи належать: цілісність вантажу та безпека пасажирів, регулярність та надійність маршрутів руху, швидкість, транспортні витрати [89].

У таблиці 2.8 подано детальний опис дорожнього господарства України. Логістичний підхід до ресурсного забезпечення дорожньо-транспортного комплексу є дуже важливим, особливо при формуванні та експлуатації дорожньої мережі. Швидше потрібно вирішувати і масштабне завдання – створення єдиної міжнародної мережі зв'язку.

Таблиця 2.8

Щільність шляхів сполучення загального користування в Україні
у 2017-2021 рр.

(км шляхів на 1 тис. км² території)

Експлуатаційна довжина	Роки				
	2017	2018	2019	2020	2021
Експлуатаційна довжина залізничних колій	36	36	36	36	36
Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів	4	4	4	4	4
Автомобільні дороги з твердим покриттям	274	275	275	275	275

За: [91]

Враховуючи те, що більшість регіонів України є прикордонними, вважаємо, що державна політика на регіональному рівні також забезпечує розвиток пріоритетних напрямів зовнішньоекономічної діяльності та ефективно використовує вигідне розташування прикордонної території як додатковий ресурс. Для досягнення цієї мети С. І. Гриценко вважає [19, с. 104], що важливим є використання міжнародного досвіду та організаційно-правових форм європейського транскордонного співробітництва на основі принципів 106-ї Європейської Мадридської конвенції та системи угод (міжнародних, федеральних, міжрегіональних та місцевих).

Слід зазначити, що Україна має надзвичайно вигідне геополітичне положення, що зумовлює особливу й ключову роль країни в забезпеченні транспортно-торговельних зв'язків Азія – Європа. Країни Європейського Союзу усвідомлюють необхідність і потенційні переваги залучення українських партнерів до багатосторонньої співпраці у цій сфері. Підтвердженням цього є той факт, що угорські та німецькі партнери постійно виступають з ініціативами щодо налагодження ефективної співпраці з нашою державою, як у напрямку створення зразкових транспортно-логістичних зон, так і в напрямку інтеграції існуючої мережі транспортних шляхів України в міжнародні транспортні коридори.

Для групування регіонів України за показниками розвитку зовнішньоекономічної інфраструктури зовнішньої торгівлі необхідно провести кластерний аналіз методом k-середніх. Метою використання цього методу є розділення n-спостережень (у нашому випадку регіонів України) на k-кластерів таким чином, щоб кожне спостереження належало до кластера з найближчим середнім значенням. Цей метод заснований на мінімізації суми квадратів відстаней між кожним спостереженням і центром його кластера, тобто функцією [35, с. 25]:

$$\sum_{i=1}^N d(x_i, m_j(x_i))^2, \quad (2.1)$$

де d – метрика, x_i – i -ий об'єкт даних, а $m_j(x_i)$ – центр кластера, якому на j -й терації приписаний елемент x_i .

Ступінь розвитку транспортної інфраструктури ЗЕД за кластерами (групами) був оцінений із врахуванням розвитку окремих типів транспорту в регіональному розрізі, а саме із врахуванням 10-ти показників:

- вантажообіг залізничного, автомобільного, річкового, морського видів транспорту (X1-X5);
- довжина автомобільних шляхів у областях (X6);
- довжина залізничних шляхів у областях (X7);

- кількість морських і річкових портів, а також аеропортів (X8-X10).

Проведення процедури кластеризації із допомогою пакету прикладних програм Statistika 12.0 дозволило отримати такі групи 4-ох кластерів (рис. 2.5).

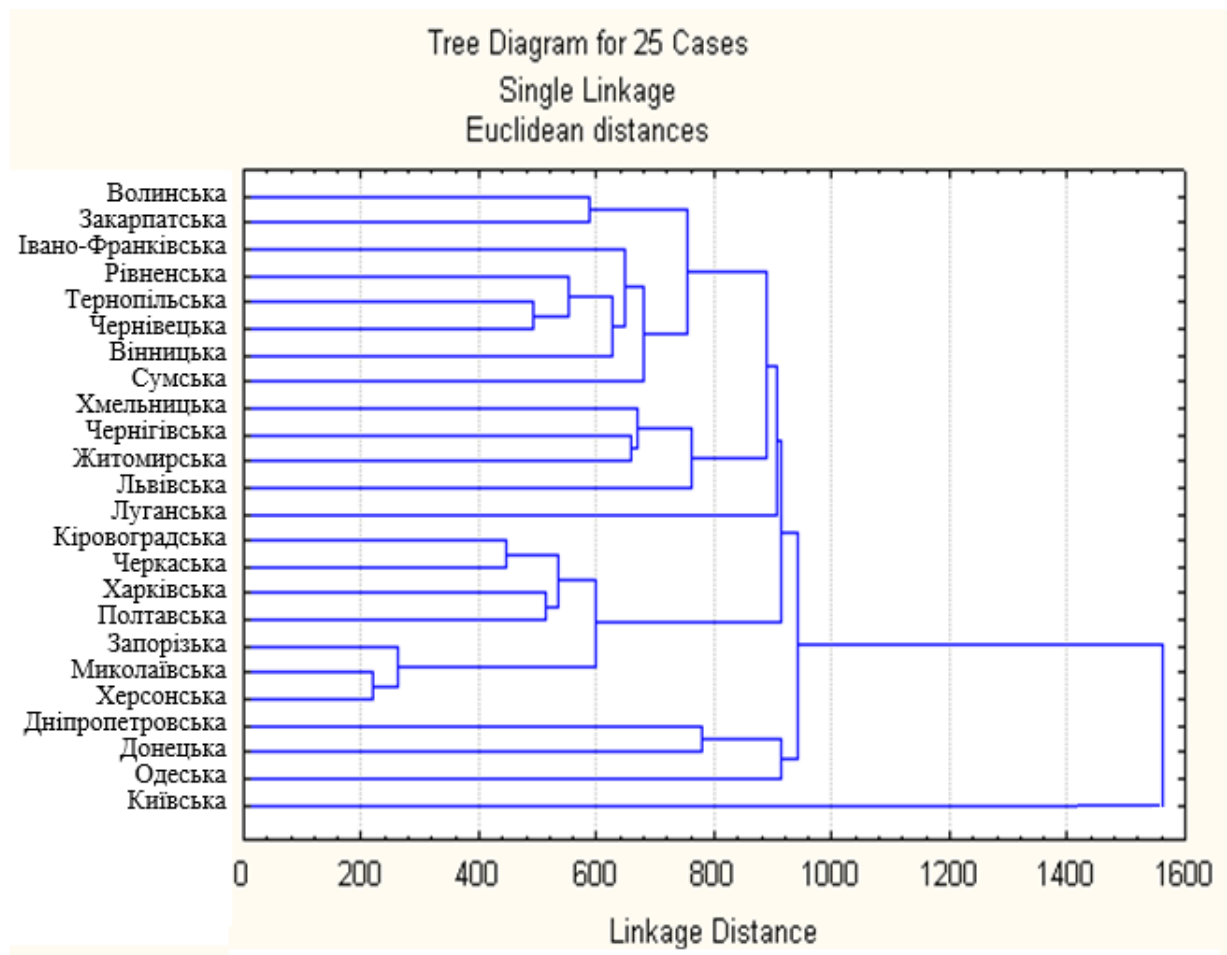


Рис. 2.5. «Дерево поєднань» областей України за ключовими показниками розвитку транспортної інфраструктури ЗЕД у 2021 р.

За: побудовано автором

Двома регіонами з найвищим рівнем розвитку транспортної інфраструктури є Донецька та Дніпропетровська області, що належать до першої групи за рівнем розвитку зовнішньоекономічної транспортної інфраструктури. У цих районах широтні залізниці забезпечують зв'язок металургійного і вугільного комплексу Донбасу з іншими регіонами. Розвиток річкових та автомобільних шляхів Дніпропетровської області. Доповнюючи великий потенціал Донецької області, яка має вихід до моря, є

центром транснаціональних транспортних коридорів і має сильно розвинені повітряні шляхи.

Можна стверджувати, що явними регіонами-лідерами є Київська та Одеська області. Зокрема, в Одеській області потужні транспортно-логістичні центри працюють на базі морських портів Одеса, Іллічівськ. Одеса дуже зручно розташована на основних магістралях: тут сходяться 3 міжнародні магістралі - Балтія - Чорне море, № 9 і коридор чорноморського економічного співробітництва.

Другу групу областей з високим рівнем розвитку транспортної інфраструктури складають Миколаївська, Запорізька та Херсонська області. На відміну від інших регіонів, тут найдешевший морський і річковий транспорт, більшість вітчизняних вантажів перевалюється в портах цих регіонів, що створює передумови для розвитку виробництва. Водночас Запорізька область є потужним і розвиненим залізничним центром, що надає послуги пасажирського та вантажного транспорту.

До третьої групи належать Вінницька, Луганська, Львівська, Полтавська, Сумська, Харківська, Хмельницька, Черкаська та Чернігівська області, які вважаються «транспортними артеріями», що з'єднують урбанізований та індустріалізований Схід із аграрним і переважно сільським. Територіально регіони третього кластеру розташовані на найбільших залізничних та автомобільних магістралях. Наприклад, через міста цього кластеру (Львів, Харків, Полтава, Луганськ, Вінниця) проходить найдовша дорога Європи E40 протяжністю 8500 км. До складу цього кластеру входять регіони з найбільшими залізничними вузлами з економічно розвиненими станційними комплексами: Харків, Львів, Жмеринка, Фастів, Конотоп, Лозова, Козятин, Шепетівка, Сміла, Шостка, Краснодон, Червин Промінь та ін. Домени в цьому кластері відрізняються за своєю складністю та функціями. У кластері є зони «гравітації», на території розташовані міста «мегаполіси» (Львів, Харків). Ці території утворюють «ядро» кластера – функціональні центри, які приваблюють потоки товарів, ресурсів, населення

тощо, і є, по суті, процесами товарообігу.

До четвертої групи належать регіони з розвинутою автомобільною інфраструктурою: Закарпатська, Волинська, Івано-Франківська, Тернопільська, Рівненська та Чернівецька області. Характерними рисами цього кластеру є прикордонне розташування цих територій, висока щільність доріг і мала довжина доріг, популярність показників доходів від вантажних перевезень. Незважаючи на те, що на цих територіях є залізниці, обсяг вантажних перевезень все ще низький. Крім того, в цих районах немає прямого доступу до морських і річкових транспортних шляхів. Тому рівень розвитку цих територій можна вважати низьким. Також відсутня система водного транспорту в районах третього кластеру: Житомирської та Кіровоградської областей. Проте значний транспортний потенціал цих регіонів, відносно високі показники надходжень від залізничного транспорту, наявність розвинутого повітряного транспорту (бере участь у пасажирських і вантажних перевезеннях повітряним транспортом), що дає змогу оцінити рівень розвитку територій цього кластеру як середній.

Отже, проведені дослідження стало основою для спостереження, що зростання інтересу до міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури в Україні зумовлене кількома причинами:

- війна та світова економічна криза, що призвели до скорочення державного фінансування такої важливої для всього суспільства галузі, як транспортна інфраструктура;
- важливість розвитку транспортної інфраструктури, від якої залежить розвиток усієї економіки країни;
- важливість пошуку творчих шляхів розвитку виробництва з формуванням нових економічних моделей;
- необхідність залучення приватного сектору для фінансування міжнародної логістичної інфраструктури.

2.3. Оцінка ефективності операцій ТОВ «Укравтологістика» на ринку міжнародних логістичних послуг

Для проведення всебічного аналізу необхідно вивчити роботу та ефективність різних транспортних компаній, що надають послуги міжнародних перевезень. Товариство з обмеженою відповідальністю «Укравтологістика» (м. Одеса) розпочало свою діяльність у 2010 р. Завдяки динамічній та наполегливій роботі компанія завоювала довіру багатьох партнерів в Україні та за кордоном за якість своїх послуг. Починаючи роботу на ринку міжнародних транспортно-логістичних послуг, компанія керувалася бажанням надавати клієнтам повний спектр послуг.

Комплекс транспортно-логістичного обслуговування, створений і вдосконалений з початку діяльності ТОВ «Укравтологістика», включає наступні підсистеми:

- перевезення вантажів автомобільним та залізничним транспортом;
- транспортування внутрішніх вантажів до портів;
- організація перевезення вантажів морем;
- сертифікація товарів та митно-брокерські послуги;
- консолідація вантажів на прилеглих до Європейського Союзу територіях і в портах;
- консультації з організації логістичних процесів в компанії.

Компанія «Укравтологістика» надає наступні транспортно-логістичні послуги:

- 1) консультації з різних питань у сфері ЗЕД;
- 2) реєстрація товарних митних декларацій (ВМД);
- 3) оформлення допоміжних митних документів (CMR, МДП, залізнична накладна, авіанакладна тощо);
- 4) допомога в отриманні дозволів, висновків, сертифікатів та інших дозволів згідно до вимог нетарифного регулювання, а саме: сертифікату походження; сертифікату відповідності; карантинного сертифікату; фітосанітарного сертифікату; санітарно-гігієнічних висновків; ветеринарного

сертифікату; висновків гемології; висновків Мінприроди; висновків Укрчастот; висновків Енергозбереження; висновків і дозволів державної служби експортного контролю; хлібної інспекції; дозволів Мінекології (озоноруйнування).

5) акредитація на митниці.

ТОВ «Укравтологістика» надає послуги з перевезення вантажів по території країн Східної Європи, Європейського Союзу та країн СНД усіма видами транспорту. Фахівці компанії здійснюють щоденний оперативний моніторинг ситуації на ринку надання послуг автомобільного транспорту. Це допомагає забезпечити своєчасну доставку автомобіля до місця завантаження клієнта. Залежно від умов транспортування та характеристик вантажу компанія надає криті автомобілі та ізотермічні напівпричепи. При необхідності, для перевезення сипучих і насипних вантажів ТОВ «Укравтологістика» пропонує самоскиди та автоцистерни, що відповідають вимогам європейських стандартів. За бажанням клієнта страхування вантажу може бути придбано на суму до 500 000 доларів США. Фахівці компанії пропонують оптимальний варіант доставки на склади покупців і постачальників різних компаній.

При перевезенні вантажів залізничним транспортом ТОВ «Укравтологістика» забезпечує:

- оперативне визначення положення вагонів на шляху прямування від станції відправлення до станції призначення;
- супровід вантажів по Україні, країнах СНД та Євросоюзу;
- розрахувати транспортні витрати;
- перевалка в портах України за схемою «вагон-склад-контейнер-судно».

ТОВ «Укравтологістика», як агент та представник провідних вітчизняних судноплавних компаній, надає такі послуги з перевезення:

- оформлення імпорتنих та експортних контейнерів та інших вантажів у портах України;

- організація перевезень наливних вантажів у гнучких контейнерах, наливних вантажів і контейнерів з портів по всьому світу;
- перевезення вантажів з контейнерів на автопоїзди, вагони і навпаки.

Завдяки розгалуженій мережі агентів у багатьох міжнародних портах світу, ТОВ «Укравтологістика» має змогу організувати послуги з оформлення документів, а також контролювати процес транспортування та завантаження кожного контейнера з наданням спеціалізованих звітів. ТОВ «Укравтологістика» також надає послуги страхування вантажів на вигідних умовах. Страховий поліс компанії носить міжнародний характер. ТОВ «Укравтологістика» має всі необхідні ліцензії на здійснення митно-брокерської діяльності №АВ480323.

Керуючись основною метою (надання комплексних послуг партнерам), ТОВ «Укравтологістика» надає повний спектр послуг з митного оформлення імпорتنих та експортних товарів. Наявність представництв у містах Києві, Одесі, Львові та Іллічівську дозволяє знизити витрати клієнтів на транспортування вантажів від митниці призначення до складів виробництва. Через розгалужену мережу агентів-партнерів в країнах СНД компанія також надає послуги з перевезення вантажів з Європи в країни СНД, Казахстан і Китай.

Для оцінки ефективності ТОВ «Укравтологістика» в кваліфікаційній роботі використовується економетрична модель, що включає наступні кроки:

- розрахувати характеристики та параметри регресійної моделі;
- оцінка достовірності, повноти, статистичної значущості моделі з обов'язковою перевіркою ознак неоднорідності;
- оцінити поліноміальну залежність параметрів і спрогнозувати функціональні змінні отриманої регресійної моделі.

Побудова моделі прогнозу в рамках аналізу діяльності ТОВ «Укравтологістика» здійснюється на основі інформації про господарсько-фінансову діяльність у період 2020-2021 років та алгоритмів розрахунку

значення лінгвістичних змінних для оцінки конкурентоспроможності даної транспортно-логістичної компанії (Додаток Г).

Слід зазначити, що при виборі параметрів факторів і результатів регресійної моделі використовується ресурсний підхід для визначення таких векторів (змінних):

- вектор оборотних коштів (фінансові інструменти) (x_1);
- вектор бюджету робочого часу (знаряддя праці) (x_2);
- вектор основних фондів (фізичних засобів) (x_3);
- вектор валютної виручки (результату операцій) (y).

Економетричні розрахунки виконуються за алгебраїчними лінійними функціями зв'язків і статистичної інформації. Методом найменших квадратів ми розв'язали матричну систему лінійних рівнянь, отримуючи економетричну модель діяльності ТОВ «Укравтологістика» (формула (2.2)):

$$y = -134,9915 - 0,0029x_1 + 0,0071x_2 + 0,2049x_3 \quad (2.2)$$

Параметри регресії x_1 , x_2 , x_3 характеризують граничний рівень зростання залежної змінної (y - прибуток компанії), що відповідає граничному рівню зростання кожного відповідного параметра. Наступні два значення не змінюються. Тобто, якщо оборотний капітал підприємства (x_1) збільшиться на одиницю, а рівень (значення) інших параметрів моделі (x_2 , x_3) залишиться незмінним, то прибуток від ЗЕД збільшиться відповідно до значення відповідного параметра (x_1).

Слід визначити, наскільки варіація (розкид середніх значень) рівня прибутку від впровадження ТОВ «Укравтологістика» залежить від ступеня модифікації (розкиду значень) вибраних параметрів моделі. Для цього розрахуємо коефіцієнт кратної детермінації (R^2), розрахований за формулою (2.3):

$$R^2 = 1 - \frac{\sum_{i=1}^n (y_i - \tilde{y}_i)^2}{\sum_{i=1}^n (y_i - \bar{y})^2}, \quad \text{або} \quad R^2 = R_{0.1}^2 = 1 - \frac{S^2}{S_0^2}, \quad (2.3)$$

де: S^2 - заміщена оцінка дисперсії (рівень відхилення теоретичного значення (залежної змінної (y)) від емпіричних значення (незалежних змінних (x)) (формула (2.4)):

$$S^2 = \frac{\sum x_0^2 - b_0 \sum x_0 - b_1 \sum x_1 - b_2 \sum x_2}{n} \quad \text{або} \quad S^2 = \frac{\sum (x_0 - \tilde{x}_0)^2}{n}, \quad (2.4)$$

S_0^2 - дисперсія незалежної змінної (x) (рівень відхилення емпіричних значень показника x_0 від середнього значення $\bar{x}_0$) (формула (2.4)):

$$S_0^2 = \frac{\sum (x_0 - \bar{x}_0)^2}{n} \quad \text{або} \quad S_0^2 = \frac{\sum x_0^2}{n} - (\bar{x}_0)^2 \quad (2.5)$$

Після розрахунку коефіцієнта множинної детермінації (R^2) отримуємо результат – $R^2 = 0,761$. Тобто зміна середнього значення чистого прибутку ТОВ «Укравтологістика» на 76,1% залежить від зміни оборотних коштів, фонду робочого часу та основних фондів, а на 23,9% – інші фактори, не враховані в економетричній моделі.

Оцінка тісноти (щільності) кореляційного зв'язку між чистим прибутком від здійснення валютних операцій і параметрами (регресорами) економетричної моделі здійснюється шляхом розрахунку множинного коефіцієнта кореляції. Слід зазначити, що оцінка щільності кореляційного зв'язку з типом випадкової залежності визначається за допомогою таблиці Чеддока.

Отриманий коефіцієнт множинної кореляції дорівнює 0,872, що демонструє значну тісноту кореляції між чистим прибутком і обраними параметрами характеристик економетричної моделі.

Тому ми перевірили придатність економетричної моделі з імовірністю $p = 0,99$. Для оцінки адекватності економетричної моделі використовувався критерій Фішера – оцінене значення $F_{\text{розр}}$ порівнювалося з $F_{\text{табл}}$ (критичне значення F -розподілу Фішера з імовірністю $p = 0,99$).

Розрахункове значення ($F_{\text{розр}}$) є ознакою придатності аналітичної економетричної моделі, визначеної за формулою (2.5):

$$F_{розр} = \frac{R^2}{1 - R^2} \cdot \frac{n - m - 1}{m}, \quad (2.5)$$

де: n – кількість спостережень економетричного дослідження;

m – кількість параметрів (факторів впливу) (у нашому випадку $m = 3$).

Після розрахунку коефіцієнта множинної детермінації (R^2) отримуємо результат – $R^2 = 0,761$. Тобто зміна середнього значення чистого прибутку ТОВ «Укравтологістика» на 76,1% залежить від зміни оборотних коштів, фонду робочого часу та основних фондів, а на 23,9% – інші фактори, не враховані в економетричній моделі. На рівні ймовірності $p = 0,99$ за таблицею критичних значень F-розподілу Фішера F_{table} дорівнює 8,45. В економетричній моделі (з ймовірністю $p = 0,99$) оціночне значення ($F_{розр}$) становить 25,41. Таким чином, $F_{розр} > F_{tabl}$, що означає, що з ймовірністю $p = 0,99$ ми можемо підтвердити, що економетрична модель становить повну інформаційну та емпіричну основу.

Економетричну модель перевірено на наявність ознак гетероскедастичності за допомогою критерію параметра Гольдфелда-Квандта (з урахуванням нормального розподілу ймовірностей та незалежності випадкових значень).

Отримане значення критерію F^2 (0,7451) порівнюється з табличним значенням критерію F (з ймовірністю $p = 0,99$), в якому $F^* < F_{табл}$ – ознака неоднорідності відсутня.

Конкурентне середовище ТОВ «Укравтологістика» відповідає ознакам недостатньої передбачуваності та стабільності, що свідчить про доцільність побудови прогнозної моделі функціональної змінної на основі отриманого економетричного розрахунку (формула (2.6)).

$$y = 3,1586 - 11,425x - 1,5329x^2 + 0,056x^3 \quad (2.6)$$

Отримана прогностична трендова модель враховує зміни в часовому ряді функціональної змінної, але не враховує прогностичні зміни окремих параметрів моделі.

Таким чином, на основі трендової моделі (формула (2.7)) ми побудували параболічну криву зростання параметрів оцінювання за часовим коефіцієнтом. Одночасно виконано матричні обчислення для побудови багатофакторної моделі тренду на основі таблиці допоміжних значень.

Враховуючи результати мультиноміальної оцінки аналізованої економетричної моделі економіко-організаційного забезпечення діяльності ТОВ «Укравтологістика», сформовано мультиноміальну факторну модель, що враховує фактор часу (формула (2.7)).

$$y = 134,991 + 0,0029 \cdot (-4,4372x_2 + 100,83x + 213,77) - 0,2049 \cdot (-0,6134x_2 + 9,9901x + 110,27) + 0,0071 \cdot (0,8226x_3 - 15,925x_2 + 85,878x + 17431) \quad (2.7)$$

Для розрахунків прогностичних значень параметрів оцінки (що включають функціональну змінну) нами використано одержану багатофакторну модель (табл. 2.10).

Таблиця 2.10

Прогнозні значення параметрів моделі ефективності діяльності ТОВ
«Укравтологістика» на 2019-2020 рр.

Рік, квартал	Чистий прибуток (y)	Оборотні кошти (x_1)	Основні засоби (x_2)	Фонд робочого часу (x_3)
2020,1	9,360	774,760	136,340	17664,330
2020,2	10,470	727,850	119,810	17768,190
2020,3	12,310	691,250	111,180	17913,320
2020,4	14,520	667,170	104,870	18218,580
2021,1	17,640	640,150	98,160	18597,610
2021,2	19,870	629,440	93,630	18973,790
2021,3	22,750	618,520	88,860	19479,230
2021,4	26,020	607,190	85,320	20015,750

За: розраховано автором

Отримана модель прогнозування ефективності міжнародної транспортно-логістичної діяльності ТОВ «Укравтологістика»

характеризується наступним взаємозв'язком параметрів оцінки:

- темп зростання фонду робочого часу не вище відносної зміни чистого прибутку, що показує економічну цінність кадрової політики транспортно-логістичного підприємства;
- збільшується чистий прибуток за рахунок зниження витрат на використання основних засобів при відносній економії власних оборотних коштів;
- зменшення оборотних коштів підтверджує здійснення систематичних заощаджень, спрямованих на підвищення власної фінансової стійкості.

Таким чином, економетрична модель узгоджується з емпіричною інформацією, чітким часовим трендом, надійною вибіркою сукупності спостережень і повною кількісною характеристикою кореляційного зв'язку. Середньоквадратичний залишок зазвичай розподіляється із середнім значенням нуля, а дисперсія суми квадратів є відносною розподілу випадкових факторів із n ступенями свободи. Це підтверджує гіпотезу про встановлену значущість економетричного зв'язку між вибраними параметрами та залежною змінною.

Отримані нами значення параметрів моделі розробки прогнозів ефективності міжнародної транспортно-логістичної діяльності ТОВ «Укравтологістика» демонструють доцільність проведення економетричних розрахунків, спрямованих на визначення основи інформаційної бази стратегічного управління економічною системою підприємства. Слід зазначити, що розроблені прогнози можуть бути використані під час розробки програми розвитку міжнародної економічної та фінансової діяльності ТОВ «Укравтологістика».

Висновки до розділу 2

1. Внутрішня й зовнішня торгівля транспортними послугами значною мірою залежить від загального економічного розвитку України та світу, а також структурних змін у зовнішній торгівлі України. За останні роки в

структурі експортно-імпоротної галузі транспортних послуг відбулися структурні зміни: зросла питома вага послуг, пов'язаних з морським і авіаційним транспортом, зменшилась вага послуг трубопровідного транспорту. В експорті послуг трубопровідний транспорт втратив свою частку ринку через політику рф щодо розвитку альтернативних способів транспортування нафти до Європи. Це потребує диверсифікації послуг національної транспортної системи на зовнішніх ринках та пошуку нових географічних векторів її розвитку.

2. Здійснені емпіричні дослідження стали підставою для твердження про те, що підвищена увага до міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури в Україні зумовлена важливістю розвитку об'єктової транспортної інфраструктури, від цього залежить розвиток економіки всієї країни. Кризові тенденції у світовій економіці призвели до скорочення державного фінансування такого важливого для суспільства сектора, як транспортна інфраструктура. В цьому контексті зростає потреба в пошуку інноваційних шляхів розвитку національних транспортних і логістичних систем, а також залучення приватного сектора до фінансування інфраструктури.

3. Оцінку ефективності національної транспортної системи необхідно проводити як на державному, так і на регіональному рівнях та на рівні окремих підприємств. Отримані нами значення параметрів моделі прогнозування зміни ефективності міжнародної транспортно-логістичної діяльності ТОВ «Укравтологістика» демонструють доцільність економетричних розрахунків, спрямованих на визначення інформаційної бази стратегічного управління економічною системою підприємства. Розроблені прогнози можуть бути використані в процесі розробки програми розвитку міжнародної економічної та фінансової діяльності ТОВ «Укравтологістика».

РОЗДІЛ 3 МЕХАНІЗМИ АКТИВІЗАЦІЇ ДІЯЛЬНОСТІ ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВ НА МІЖНАРОДНОМУ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

3.1. Напрями активізації та підтримки ЗЕД вітчизняної транспортної галузі

До великомасштабної війни через Україну проходили транспортні та інтенсивні економічні зв'язки між країнами Західної та Центральної Європи, Скандинавії та країнами Азії. Унікальне географічне положення України (в центрі Європи) створює передумови для інтеграції у світову транспортну систему та вимагає пріоритетного розвитку основних шляхів сполучення. Надалі міцність цих зв'язків значно зросте. Створення мережі сучасних шляхів сполучення для всіх видів транспорту в Україні дозволить досягти значної економічної ефективності як для України, так і для країн СНД, Європи та Азії за рахунок скорочення відстаней перевезення вантажів, зниження витрат на перевезення та активізації зовнішніх агентів. економічні відносини.

Про це йдеться у Посланні Президента України до Верховної Ради у 2021 році [1, с. 60-61]: саме неналежна організація та зношеність транспортної інфраструктури суттєво обмежує інноваційний розвиток національної економіки, отже, здорожчує та ускладнює перевезення пасажирів та вантажів, погіршуючи рівень. на їхню безпеку, погіршення доступу до територій і міст та зменшення перспектив їхнього розвитку. Основною причиною такої ситуації є надзвичайно повільна інноваційна трансформація та низькі інвестиції в транспортний сектор. Через високу зношеність основних засобів втрачається можливість здійснювати перевезення найрізноманітніших вантажів і значних обсягів зовнішньоекономічних вантажів і підвищується ймовірність техногенних катастроф. Звичайно, що розвитку транспортного сектору України сьогодні найбільше перешкоджає війна.

Як зазначалося у розділі 2, у період 2016-2021 рр. виробництво

вантажних перевезень залізничним транспортом зменшилось на 44,5 млн тонн (еквівалентно 12,7%), а автомобільним транспортом зросло на 44 млн тонн (еквівалентно 29,9%). Водночас питома частка річкового транспорту в загальному вантажообігу України не досягає 0,3%. А це суперечить практиці західних розвинених країн, які активно прагнуть оптимізувати використання річкового та залізничного транспорту для посилення сталого розвитку власних транспортних систем та залучення їх у поле економічного розвитку.

Таким чином, метою державної політики у сфері розвитку транспортної інфраструктури в сфері ЗЕД є створення конкурентоспроможного ринку транспортних послуг та розвиток глобальної, збалансованої пропозиції всіх видів перевезень, конкурентоспроможних на внутрішньому та міжнародному рівнях, формування ефективної національної транспортної системи.

Для активізації діяльності національних експортерів та імпортерів на ринку міжнародних транспортних послуг необхідно вирішити такі основні проблеми міжнародної транспортної інфраструктури в Україні:

- оновлення основних фондів дорожнього господарства та всіх видів транспорту, невідповідність їх технічного рівня сучасним вимогам;
- недостатній рівень фінансування дорожнього господарства відповідно до положень Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України»;
- правове забезпечення та недосконале регулювання транспортної галузі та проблемні питання приведення транспортного права у відповідність до міжнародного права (особливо європейського);
- рівень інвестицій недостатній для модернізації та інновації рухомого складу.

В умовах євроінтеграції та орієнтації зовнішньоекономічних зв'язків держави важливим питанням, яке постає, є ефективний розвиток транспортної інфраструктури, в основному магістралей та шлюзів митного кордону. Зроблено багато: побудовано та відкрито понад 80 транскордонних і

міжнародних пунктів пропуску. Серед них: Нові Яриловичі (пропускна здатність 1000 автомобілів на добу), Ягодин (1-1200), Устилуг (600), Шегині (1500), Краковець (5000), Чоп (3300 автомобілів на добу) та ін. Пункт пропуску Краковець на кордоні з Польщею став одним із ланцюгів міжнародної траси А-4 Лісабон-Кавказ. Суттєво сприяє переміщенню зовнішньоекономічних вантажів робота спеціально обладнаних автомобільних терміналів (автопортів), розташованих на прикордонних пунктах. Такі автопорти вже працюють на українсько-угорському кордоні, в районі пункту пропуску «Ягодин» тощо.

Проте загалом українські дороги не повністю відповідають світовим та європейським стандартам за багатьма критеріями: рівнем оснащення сучасною дорожньою розміткою та знаками, швидкістю руху, навантаженням на вісь, пунктами відновлення та відпочинку, технічними характеристиками та медичним забезпеченням, паливно-мастильні станції, телефонний зв'язок та ін. Усе це гальмує розвиток транс'європейських транспортних коридорів. Дійсно, за європейськими стандартами інтенсивність руху на міжнародному коридорі має становити не менше 20 тисяч автомобілів на добу з мінімальною швидкістю автомобіля 120 кілометрів на годину. Для залізничного транспорту після 2015 року мінімальна швидкість руху не повинна бути нижчою 120-140 кілометрів на годину. Встановлені стандарти єврокоридорів передбачають час перетину міждержавних кордонів легковим автомобілем та автобусом – 15 хвилин, вантажівкою – 60 хвилин, поїздом – 20 хвилин [27]. На жаль, жодна з цих умов в Україні до війни не виконувалась.

Разом з тим, можна відзначити й позитивні зрушення, особливо завдяки виконанню програми «Велике будівництво», в рамках реалізації проектів дорожньої інфраструктури. Так, у 2020 році за цією програмою в Україні відремонтовано та побудовано 6556 км доріг (4056 км – державного значення, 2500 км – місцевого значення), а у 2021 році – 6500 км доріг (4500 км – державного значення, 2000 км – має місцевого значення) [1].

- Оскільки Україна за своїм транзитним потенціалом посідає одне з провідних місць у Європі, це зумовлює необхідність розробки та реалізації ефективної державної транспортної політики. Головну роль повинні при цьому виконувати:

- сприяти розвитку транспортної інфраструктури;
- формування національної мережі міжнародних транспортних коридорів відповідно до міжнародних стандартів;
- інтеграція національної транспортної інфраструктури в транспортні системи Європи та Азії, Чорноморського та Балтійського регіонів.

Особливу увагу слід звернути на реалізацію проектів, які забезпечують участь України у формуванні міжнародних транспортно-комунікаційних мереж, зокрема, транспортування каспійських енергоресурсів на внутрішній і міжнародний ринки. Складні та масштабні завдання передбачають модернізацію управління транспортними комплексами та системами, що значно підвищить сумісність із мережами країн ЄС.

Стратегічні пріоритети державної політики у сфері транспорту сприятимуть стимулюванню діяльності зовнішньоекономічних організацій у цій сфері, зокрема оновленню основних виробничих фондів, насамперед рухомого складу та дорожнього господарства; технічне переоснащення підприємств у галузі транспорту, підвищення технічного рівня та якості будівництва та ремонту доріг, мостів, залізниць, аеропортів та відповідність європейським стандартам машинобудування транспортної інфраструктури шляхом застосування сучасних транспортних технологій. Це є підставою стверджувати, що стратегічними завданнями національної транспортно-логістичної політики у сфері валютного обміну є:

- оновлення основних виробничих фондів усіх видів транспорту та дорожнього господарства, переважно рухомого складу, переважно автотранспорту вітчизняного виробництва з використанням сучасних варіантів та механізмів їх придбання (оренда, лізинг тощо);
- привести законодавчі та нормативні акти у відповідність до

міжнародних вимог і стандартів;

- розвивати та вдосконалювати мережу регулярних транспортних сполучень (у тому числі внутрішніх), покращуючи швидкісні характеристики, надійність та якість транспортно-логістичних послуг;

- розширювати співробітництво з міжнародними організаціями в галузі транспорту та брати участь у виконанні угод між країнами в галузі транспорту;

- удосконалити державне регулювання діяльності суб'єктів природних монополій у транспортній галузі, у тому числі з питань ліцензування та розвитку тарифної політики, а також транспортно-логістичних послуг;

- підвищення безпеки руху, особливо екологічної безпеки.

Безперечно, підвищення ефективності використання транзитного потенціалу України сприятиме активізації зовнішньої торгівлі у вітчизняному транспортному секторі. Це призведе до збільшення обсягів надання міжнародних транспортних послуг, які надаються українськими транспортними компаніями, та їх реагування на потреби міжнародної та зовнішньої торгівлі в управлінні вантажопотоками. Для досягнення цієї мети необхідно:

- розробити та затвердити Стратегію розвитку транзитного потенціалу України на період до 2030 року, приділивши особливу увагу забезпеченню висококонкурентних позицій України на ринку міжнародних транспортних послуг, у тому числі брати участь у транскордонних та трансконтинентальних процесах надання транспортних послуг в межах коридорів та маршрутів;

- актуалізація та складання оновленого переліку пріоритетних проектів розвитку транспортної інфраструктури державного значення, спрямованих на використання високого транспортного потенціалу України;

- розробити комплексну програму залучення міжнародних вантажів до портів України з урахуванням обґрунтування прогнозів щодо потоків вантажів до країни походження, обсягів та товарної структури, визначить

очікувані рівні завантаження українських портів у середньому та мають довгостроковий характер і являють собою низку заходів, спрямованих на збільшення вантажопотоку, що проходить через українські порти. При цьому в програмі необхідно враховувати тенденцію до зниження обсягів зовнішньої транзитної торгівлі та внутрішньої вантажної бази українських портів, тимчасову неучасть внаслідок війни портів Криму та Чорного моря в процесі перевалки вантажів та зворотний напрям, залучення портів материкової України для забезпечення потреб національної економіки, розширення транспортної системи ЄС;

- ухвалення сталої логістичної стратегії до 2030 року, що сприятиме підвищенню транспортного потенціалу шляхом підвищення рівня взаємодії різних видів транспорту та розширення транспортної інфраструктури транспорту та логістики, покращення послуг, модернізації та прискорення вантажних перевезень. доставку, скорочення витрат на експедирування вантажів, застосування сучасних технологій у транспортному секторі та заохочення ефективного використання енергії в транспорті.

Отже, враховуючи величезний транспортний потенціал України, найважливішою проблемою розвитку міжнародного транспортного потенціалу на сьогодні є: розбудова єдиної транс'європейської транспортної системи, підвищення рівня уніфікованості міністерства в правовому та технічному контексті забезпечення; Сприяти розвитку транспортної міжнародної інфраструктури; Формування за міжнародними стандартами мережі національних транспортних коридорів, посилення інтеграції в транспортні системи Азії та Європи, Чорноморського та Балтійського регіонів. Основні напрями розвитку сектору міжнародних морських перевезень України представлені на рис. 3.1.

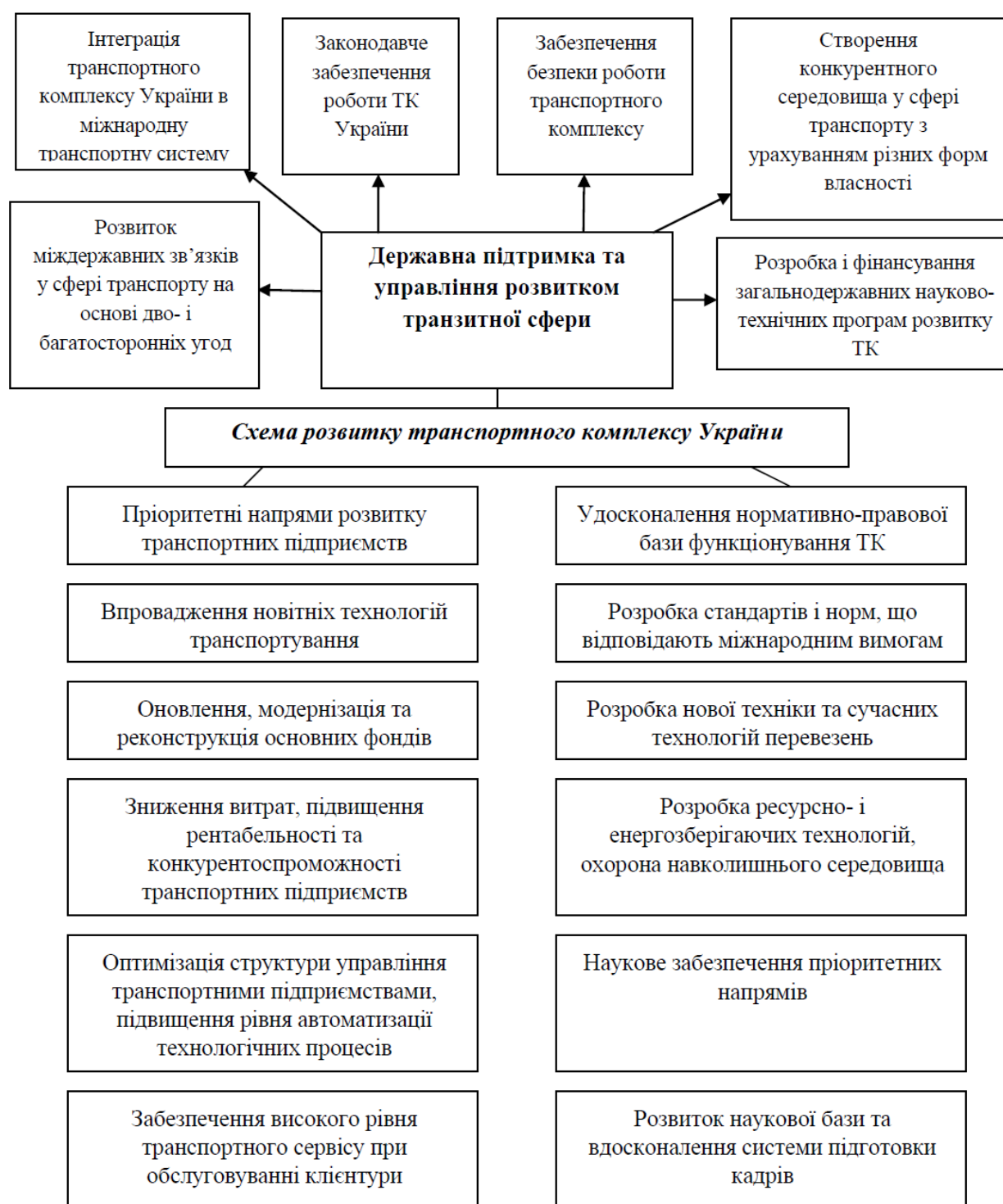


Рис. 3.1. Основні напрями розвитку міжнародної транзитної транспортної системи України

За: побудовано автором за: [1; 19; 53; 82]

При розробці прикладних рекомендацій доцільно зосередитися на вдосконаленні механізму надання міжнародних транспортних послуг на рівні окремої транспортної компанії. Проведений у підрозділі 2.3 аналіз діяльності

ТОВ «Укравтологістика» дає змогу сформулювати рекомендації на рівні транспортно-логістичної системи цього підприємства з урахуванням основних напрямів політики країни, викладених у документі. Описані вище рекомендації щодо національної політики у сфері транспорту доцільно використовувати при створенні подібних систем на рівні регіонів та підприємств. Це значно підвищить рівень ефективності всієї транспортної системи країни, а також позитивно вплине на життєдіяльність регіонів, особливо на стан економічного зростання. Щоб визначити основні напрями підвищення ефективності, необхідно точно знати переваги та недоліки транспортного комплексу на рівні кожного підприємства, тобто його сильні та слабкі сторони, а також потенційні можливості та загрози. Доцільніше використовувати SWOT-аналіз, в якому необхідно кількісно і якісно порівняти слабкі і сильні сторони по відношенню до внутрішніх і зовнішніх факторів. Такий аналіз можна представити у вигляді табл. 3.1.

Ефективним заходом можна вважати проведення ефективної, чіткої та послідовної маркетингової політики всередині компанії. По-перше, доцільно розмістити рекламу про компанію в різних ЗМІ. Позитивним моментом є те, що наразі інформація про компанію розміщена на великих вивісках як на території Київської митниці, так і на Південній регіональній митниці та на товарному відділенні № 3 (м. Одеса). Іншим важливим аспектом розвитку є прийняття ефективних рішень у сфері міжнародного маркетингу, зокрема, які міжнародні ринки підходять для розширення вашої діяльності, якими методами та як проникати на ці ринки, і це необхідно детально вивчити щодо міжнародного бізнес-середовища.

Можна стверджувати, що підприємство зможе значно посилити свою зовнішньоекономічну діяльність завдяки розширенню матеріально-технічної бази. Пропонований напрямок – закупівля екологічно чистих автомобілів, що відповідають стандартам ЄВРО-5. Водночас доцільно розширити паркінг.

Таблиця 3.1

SWOT-аналіз сфери ЗЕД для ТОВ «Укравтологістика»

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

За: складено автором

Для ТОВ «Укравтологістика» варто включити в бізнес-процеси супутникову систему контролю транспортного процесу. Для цього на початковому етапі необхідно зробити інвестиції, які згодом неодмінно окупляться. Європейський ринок слід розглядати як пріоритетний ринок транспортних послуг для компанії.

Таким чином, усі запропоновані вище заходи сприяють не лише підвищенню ефективності надання міжнародних транспортних послуг на рівні підприємств, а й на регіональному рівні, створюючи сприятливі умови для розвитку міжнародних перевезень, функціонування та активізації ринку, а також це сприятиме розвитку більш конкурентоспроможної та досконалої транспортно-логістичної системи та всієї транспортної інфраструктури України. Питання кадрової політики, а також цифровізація операційної діяльності є дуже важливими в процесі експансії на зовнішні ринки, оскільки вони негативно впливають на конкурентоспроможність автомобільних компаній в контексті впливу факторів внутрішнього середовища. Вирішенню цих проблем сприятиме ефективна та обґрунтована державна інноваційна політика розвитку транспортної галузі та вжиття заходів щодо оптимізації умов праці та оплати праці спеціалістів, а також підвищення професійної кваліфікації суб'єктів, перепідготовка та підвищення кваліфікації.

3.2. Пріоритети використання зарубіжного досвіду розвитку транспортно-логістичних систем

Післявоєнна відбудова економіки та розвиток зовнішньоекономічної транспортної інфраструктури України після війни вимагає використання та застосування зарубіжного досвіду розвитку цієї галузі, особливо розвинутих країн Заходу. Національна транспортна система зарубіжної країни є частиною глобальної (глобальної) транспортної системи, є важливим фактором формування та розвитку національної транспортної системи.

Для України важливо використовувати та поєднувати найкращі методи розвитку різних транспортних систем світу, які можна класифікувати за

такими типами [68, с. 178-179]:

1) Північноамериканський тип транспортної системи, що характеризується високим рівнем розвитку всіх видів транспорту. До цієї категорії належать транспортні системи Північноамериканського континенту (США, Канада), які характеризуються наявністю всіх видів транспортних засобів і промислових систем для їх обслуговування (виробництво обладнання, транспортних засобів), якісними технічними комунікаціями і високорозвиненими дорогами та інфраструктура.

2) Тип європейської транспортної системи, що характеризується найрозгалуженішою транспортною мережею, високорозвиненими видами транспорту, пасажирські перевезення переважно залізничним, вантажні переважно автомобільним набором. Тобто мова йде про транспортні системи країн Євросоюзу та країн Західної Європи, які не входять до Євросоюзу. Існує також транспортна система Японії, побудована за європейським зразком. Європейські транспортні системи за основними параметрами їх функціонування та рівнем обслуговування практично не поступаються транспортним системам США та Канади. Водночас у деяких європейських країнах відсутні деякі види транспорту (річковий, морський або трубопровідний, наприклад, Японія не має трубопровідного та річкового транспорту; Австралія, Нова Зеландія та ПАР майже не мають транспорту). річковий транспорт), автотранспорт виробничі компанії тощо. У цих країнах роль транспортної системи в економічному житті та міжнародних відносинах також дуже важлива, а більшість видів транспорту є високофункціональними.

3) Транспортна система євразійського типу, що характеризується низькою якістю та неадекватним розвитком доріг. Це включає транспортні системи країн з перехідною економікою (Центральна та Східна Європа, країни СНД і Балтії), «нових індустріальних країн». Водночас на сучасному етапі розвитку ці транспортні системи певною мірою готові адаптувати свою економіку до нових умов співпраці із Західною Європою та іншими

кваліфікованими країнами та регіонами. високий економічний розвиток. Країни Східної Європи зараз інтегрують власні транспортні системи із системою Західної Європи. Але країни Євросоюзу висувають низку вимог до роботи автомобільного та залізничного транспорту. Інтеграція всіх країн ЦСЄ, СНД і Балтії в Європейський економічний простір відбувається в контексті модернізації всієї транспортної інфраструктури цих країн. Транспортні системи країн Африки, Азії та Латинської Америки в даний час активно трансформуються з метою пристосування до умов, що розвиваються світової транспортної системи. Частка транспорту в економіці цих країн ще відносно невелика, але розвиток транспортної галузі відбувається швидкими темпами, створюється сучасна інфраструктура та зростає значення національної транспортної системи. Для цього типу транспортної системи характерне переважання одного виду транспорту (наприклад, в Індії, Аргентині та Марокко переважає залізничний транспорт, в Афганістані, Ефіопії, Саудівській Аравії – автомобільний, у Судані, Конго та Парагваї – річковий).

4) транспортна система азіатського типу, що характеризується розгалуженістю автомобільних і залізничних транспортних мереж, у прибережних районах набув розвитку водний транспорт. Ці транспортні системи являють собою специфічну конфігурацію зовнішньоекономічних транспортних мереж (пристосованих до завдання країни з експорту сировини і палива), з відсутністю (або недостатньою кількістю) доріг, магістралей державного і федерального значення, що уповільнює розвиток міжнародних і регіональних економічних відносин.

Закордонні транспортні системи постійно розвиваються, зазнаючи кількісних і якісних змін відповідно до світових тенденцій. Це виражається в удосконаленні технічного забезпечення транспортної діяльності, географічних змінах найважливіших пасажирських і вантажних транспортних потоків, структурних пропорціях за значенням і роллю різних видів транспорту в економіці зарубіжних країн.

Враховуючи досвід найбільш розвинутих транспортно-логістичних систем Європи, можна зробити висновок про важливу роль держави в процесі планування, інвестування та контролю діяльності транспортних центрів Європейський транспорт і логістика. Найбільш ефективними є транспортно-логістичні центри з найвищим рівнем державної підтримки. Іншими важливими факторами забезпечення високої конкурентоспроможності транспортно-логістичних систем європейських країн є [54, с. 93]:

- вигідне географічне розташування;
- розвиток інфраструктури транспортно-логістичних центрів;
- розгалужена транспортна система;
- диверсифікація послуг і різних видів транспорту;
- максимальна ефективність і спрощення процедур;
- співпраця з державними органами та митницею;
- використання новітніх функціональних та високотехнологічних технологій тощо.

Тому для України найбільш корисним для впровадження є досвід розвитку транспортно-логістичних систем наступних країн:

1) Транспортно-логістична система Китаю. У цій країні надання логістичних та фінансових послуг у вільній зоні регулюється на основі основних нормативних актів, що регулюють форму власності, перелік видів діяльності, дотримання ряду умов, термінів і умов. Обмежений термін дії, досвід роботи це сфера міжнародних вантажних перевезень, міжнародна торгівля тощо. [99]. Наприклад, ці положення визначають, що логістичні компанії з іноземними інвестиціями можуть надавати послуги з перевезення вантажів, вантажно-розвантажувальних робіт, зберігання, пакування, комплектування, консолідації та інформаційної підтримки, а також послуги з підготовки зовнішньоекономічних контрактів, пов'язаних з експортом. зазначені товари. При цьому хоча б один з інвесторів, які беруть участь у спільному підприємстві, повинен мати активний досвід роботи у сфері

міжнародних вантажних перевезень, міжнародної торгівлі або досвід роботи агента на цьому виді транспорту. Діяльність, пов'язана зі створенням спільних транспортно-логістичних центрів з іноземними інвестиціями та організацією логістичних послуг (перевезення вантажів, функціонування інформаційних мереж, комп'ютерних мереж і систем управління транспортом), суворо контролюється державою шляхом ліцензування. Розширення сфери діяльності цих компаній (збільшення обсягів логістичних послуг) відбувається лише згідно із затвердженими законодавчими програмами [72, с. 125].

2) Транспортно-логістична система Німеччини, одна з найрозвиненіших у світі. Більшість транспортно-логістичних центрів у цій країні будуються на базі існуючих залізничних ліній і вузлів. Більшість із них розраховані на паралельне використання залізничного та автомобільного транспорту, також набули популярності тримодульні логістичні центри [5]. У Німеччині існує 2 види логістичних центрів: приватні логістичні центри та муніципальні логістичні центри. Близько 80% усіх логістичних центрів у Німеччині розташовані біля залізничних колій, хоча саме федеральна залізнична інфраструктура (Deutsche Bahn AG) приваблює найбільшу частку інвестицій у розвиток цієї інфраструктури. Крім того, близько 75% логістичних центрів безпосередньо пов'язані з іншими видами громадського транспорту, а 60% з них використовують у своїй діяльності змішані види транспорту. Наприклад, великі німецькі транспортні вузли в містах Бремен і Любек мають пряме сполучення з річковим транспортом, а в місті Гамбурзі – з повітряним і річковим [75, с. 176]. Деякі характерні аспекти німецької моделі будівництва логістичного центру, а саме: участь держави на основі федеральних і земельних законів; значні рівні державної підтримки на всіх рівнях; широко реалізується надання дотацій федеральному бюджету, цільових позик і грантів під конкретні інвестиційні проекти; федеральний бюджет допомагає фінансувати інвестиційні проекти через «Німецькі залізниці» (Deutsche Bahn AG); фінансова підтримка інвестиційних проектів

здійснюється як федеральними землями, так і місцевими органами влади. У німецькій моделі інвестиційні ресурси чітко визначені: інвестори планують надати інфраструктуру логістичним операторам; підрозділ, злитий з приватним капіталом; транспортна компанія; федеральні земельні цільові фонди та бюджетні фонди; федеральні програми та фонди розвитку інфраструктури; дотації з областей і міст; Програми та субсидії Європейського Союзу. Інвестиційний капітал також доповнюється банківськими кредитами. Створені таким чином логістичні центри будуть управлятися за допомогою наглядових органів, до складу яких входять різні компанії, залучені до проекту: інвестори та/або інвестиційні консорціуми; девелоперська компанія; місто/міський; спілки та асоціації. Державний сектор бере участь як у плануванні, так і в реалізації інвестиційних проектів розвитку логістичних центрів [100, с. 11].

3) Модель розвитку британської транспортно-логістичної системи, яка в основному передбачала будівництво тунелю під Ла-Маншем і створення 10 інтермодальних станцій і логістичних центрів для обслуговування промислових зон Великобританії. Ініціатором їх створення виступила дочірня компанія «Rail Freight Distribution» Британських залізниць. З приватизацією британських залізниць змінилася стратегія формування та розвитку транспортно-логістичних центрів у Великій Британії, мультимодальних терміналів і запровадження системи субсидій Вантажні залізничні перевезення стали основоположними. Це сприяло розвитку специфічної форми проектного фінансування розвитку транспортно-логістичних хабів, у якій стали поширеними 2 основні бюджетні механізми фінансування: субсидування доступу до залізниці та субсидування розвитку інфраструктури вантажного транспорту. Перша система бюджетного капіталу може покрити витрати, пов'язані зі створенням інфраструктури для обслуговування залізничних вантажних перевезень. З його допомогою проведено відновлення існуючих пунктів обробки вантажів. Друга програма дозволяє компаніям платити за використання залізничної інфраструктури. На

думку експертів, більша частина транспортної та логістичної інфраструктури Великої Британії є, по суті, розподільними центрами, що надають послуги мультимодального зв'язку. Загалом модель розвитку цих розподільчих центрів характеризується низькою ефективністю через відсутність комплексних підходів до політики розвитку та планування конкретних об'єктів інфраструктури [10, с. 32].

4) Французька транспортно-логістична система, по суті, була сформована в сучасному вигляді в рамках проекту вдосконалення транспортної системи Парижа та зосередження логістичних послуг на околицях сухопутної води. Характерною особливістю французької моделі розвитку транспортно-логістичної системи є те, що її управління, планування та розвиток здійснюють виключно приватні інвестори, які повністю гарантують створення, створення та експлуатацію цих об'єктів транспортної інфраструктури. Сьогодні Garonor SA, що належить американській інвестиційній групі ProLogis, і Sogaris SA, що належить державі та муніципалітетам, є найбільшими інвесторами на ринку логістичної інфраструктури Франції. Найбільшим недоліком цієї моделі розвитку транспортно-логістичного центру є відсутність централізованого планування та реальної координації проектів у сфері розвитку міжнародного логістичного центру, оскільки держава не бере участі в її реалізації, а лише ліцензує їх. будівництво, керуючись цілями регіонального та місцевого планування [48, с. 10].

5) Транспортно-логістична система Італії. У даній країні одним з найбільших транспортно-логістичних центрів, розташований на перетині 4 автострад і 5 залізничних ліній, є Bologna Transport Village. Цей транспортно-логістичний вузол обслуговує понад 35% національних вантажних перевезень і обробляє приблизно 16% міжнародних вантажів, що проходять транзитом через країну. Bologna Transport Village є великим транспортно-логістичним центром, до складу якого входять близько 100 вітчизняних і міжнародних транспортно-логістичних компаній, а також банківські

установи, митні служби, поштові організації та культурні організації [81]. . Загалом транспортно-логістична інфраструктура Італії зазнала значного розвитку після реалізації Національного генерального плану розвитку транспортних систем 1986 року, який визначив два рівні «імпорту» – об'єкти транспорту та логістичні центри. (об'єкти національного транспортного рівня та макрорівня міжнародних перевезень). Основною метою створення мережі транспортно-логістичних центрів в Італії є централізація вантажопотоків з урахуванням збалансованих транспортних рішень. Фінансування розвитку транспортно-логістичних центрів в Італії відбувається за принципом приватно-державного співробітництва, в якому держава виступає як ініціатором, так і інвестором проектів, а ці проекти забезпечуються фінансовими ресурсами в умови витрачання. Державний бюджет усіх рівнів і приватні інвестиції.

Аналіз зарубіжного досвіду дозволяє визнати спільну рису: більшість транспортно-логістичних систем функціонують у межах сформованого транспортного кластера, а функціонують у виробничих вузлах експортно-транспортно-споживчих, а також термінальних мультимодальних комплексів. Зарубіжний досвід показує, що кластерний підхід у формуванні транспортно-логістичних систем сприяє підвищенню ефективності взаємодії держави, приватного сектору, торгово-професійних асоціацій, закладів навчання та досліджень в інноваційних процесах. Світовий досвід формування глобальних процесів кластеризації доводить високий рівень ефективності функціонування кластерних об'єднань, їх надзвичайно великий вплив на активізацію економічного розвитку. Досвід формування кластерів за кордоном, який може бути використаний при формуванні сучасної моделі транспортно-логістичної системи України, узагальнено в табл. 3.2.

Таблиця 3.2

Сильні й слабкі сторони діяльності транспортно-логістичних кластерів зарубіжних країн

Модель кластеру	Сильні сторони	Слабкі сторони
Американська	- кластери забезпечують довгострокові зв'язки між бізнесом, державою та громадськістю; - кластери допомагають формувати нові ідеї та шляхи вдосконалення та вдосконалення економічного середовища	- немає єдиної моделі, яка б з високою точністю визначала всі необхідні характеристики кластера
Австрійська	- кластери забезпечують компаніям оптимальну співпрацю, дозволяючи їм приймати правильні стратегічні рішення, визначаючи, які послуги будуть потрібні в майбутньому	- не сформовано єдиного підходу до організації діяльності технопарків
Іспанська	- наявність технопарків, що підвищує конкурентоспроможність та технологічний рівень компаній кластеру	- застосування кластерної концепції обмежується окремими регіонами або галузями промисловості
Італійська	- здатність до експансії у процесі підвищення рівня технологічного розвитку кластера	- великі банки недостатньо пристосовані до взаємодії із кластерами
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
Японська	- наявність вузькоспеціалізованих експертів світового рівня; - наявність компанії-лідера, здатної координувати навколо себе інші організації на етапі формування кластера; - значне бюджетне фінансування скеровує розвиток кластеру	- малий бізнес зовсім не конкурентоспроможний завдяки значним прибуткам у масштабах виробництва; - концентрація дослідницької інфраструктури в кількох великих мегаполісах, що гальмує активний розвиток кластеру

За: побудовано автором за: [19; 35; 48; 54; 72; 75; 99]

Перспективним сегментом ринку для розвитку транспортно-логістичних комплексів в Україні може стати ринок термінових поставок раніше узгодженого терміну (just-in-time delivery). Цей ринок був особливо активним у всьому світі під час глобальної пандемії та в період після пандемії. Організовуючи такі транспортно-логістичні послуги, це створить найбільшу додану вартість [13, с. 228]. У період розвитку світового ринку електронної комерції українським транспортно-логістичним компаніям варто активно використовувати досвід провідних світових логістичних операторів, показники діяльності яких наведено в додатку Д.

Тому, враховуючи закордонний досвід формування й розвитку транспортно-логістичних комплексів, в Україні рекомендовано створювати системи логістико-господарських комплексів на основі міжнародних транспортних коридорів, активно використовуючи при цьому виробництво, природні ресурси, специфічні ресурси. торговий, транзитний і транспортний потенціал країни. Це допоможе перетворити логістику на галузь української економіки, подібну до основних європейських країн, яка може стати експортоорієнтованою та бюджетоутворюючою.

Висновки до розділу 3

1. Ефективні заходи щодо розвитку внутрішньої транспортної інфраструктури ЗЕД сприятимуть не тільки підвищенню ефективності надання міжнародних транспортних послуг на рівні підприємств, а й на регіональному рівні, створять сприятливі умови для розвитку та активізації міжнародної транспортної діяльності, а також сприяти розвитку більш конкурентоспроможної транспортно-логістичної системи, а також усієї транспортної інфраструктури України. Питання кадрової політики, а також цифровізація операційної діяльності є вкрай важливими в процесі експансії на зовнішні ринки, оскільки вони негативно впливають на рівень конкурентоспроможності автомобільних компаній в контексті впливу факторів внутрішнього середовища.

2. Для вирішення існуючих проблем у розвитку транспортної інфраструктури у сфері ЗЕД необхідно реалізувати обґрунтовану та ефективну державну інноваційну політику розвитку транспортної галузі та вжити оптимальних заходів, оптимізувати умови праці спеціалістів та рівень оплати праці, а також підвищення кваліфікації, перепідготовка та підвищення кваліфікації. У цьому контексті актуальним є поглиблене вивчення зарубіжного досвіду функціонування транспортно-логістичної системи та її адаптації до національних економічних умов.

3. Аналіз світової практики впровадження кластерних стратегій

розвитку щодо транспортно-логістичних систем дозволяє зробити низку висновків: застосування кластерного підходу є закономірним кроком у розвиненій економіці; Особливістю кластерного механізму є те, що організації, що його входять, досягають сукупної ефективності, підвищуючи конкурентоспроможність усієї системи по відношенню до окремих суб'єктів господарювання; інноваційна спрямованість кластера; Реалізація кластерної політики ґрунтується на організації взаємодії органів державної влади та місцевого самоврядування, суб'єктів підприємницької діяльності, науки, освіти та сфери послуг, що сприяє взаємному вдосконаленню та підвищенню ефективності роботи; Важливим напрямком кластерної політики стала активізація міжнародних зв'язків, яка передбачала розвиток співробітництва між сусідніми кластерами, розробку та реалізацію програм розвитку кооперації.

ВИСНОВКИ

Проведені дослідження дозволяють вирішити низку важливих науково-практичних завдань, пов'язаних з обґрунтуванням методичних і прикладних рекомендацій, а також поглибленням теоретико-методологічних основ розвитку транспортно-логістичних систем в контексті активізації зовнішньоекономічної співпраці. народного господарства. Результати, отримані під час оцінки якості, дозволили зробити наступні висновки.

1. У процесі проведеного аналізу підтверджено, що транспортні послуги є невід'ємною та важливою складовою у здійсненні зовнішньоекономічної діяльності. У будь-якій країні зовнішньоекономічна діяльність, особливо зовнішньоторговельна, пов'язана з транспортними послугами, оскільки вони ініціюють і завершують процес виконання зовнішньоекономічних угод і тому не тільки визначають фактичне виконання операцій купівлі-продажу, але й суттєво впливають на контракт. ціна товару. На основі проведених досліджень транспортної системи ми показали, що транспортний сектор є великим і важливим сегментом для економіки держави, оскільки його стабільне функціонування створює сприятливі умови, необхідні для підвищення рівня життя людей. національна обороноздатність, національна безпека, національна цілісність та участь у міжнародному поділі праці та співробітництві. Визначено найважливіші чинники, що впливають на транспортний комплекс країни, якими є: соціально-історичні умови, рівень науково-технічного прогресу, планові темпи розвитку країни, вся транспортна система та її окремі галузі, участь у міжнародному транспортному співробітництві, зміцнення позицій країни на світовому ринку, концентрація, спеціалізація і кооперація виробництва, підвищення матеріального рівня життя і культурного рівня персоналу.

2. На основі досліджень зарубіжного досвіду показано, що на сьогоднішній день у світі сформована ефективна економіко-правова система регулювання світового ринку транспортних послуг, який є багатостороннім процесом. ринок транспортних послуг. транспортний комплекс в умовах

світової економіки. Сучасне регулювання світового ринку транспортних послуг – це постійний пошук взаємоприйнятних рішень у надзвичайно складному комплексі комерційних, політичних, організаційних, техніко-технічних і правових для забезпечення безпеки та економічності функціонування цієї галузі за сучасними стандартами. потреби продуктивних сил і розвиток процесу глобалізації. Найважливішу роль у цьому складному процесі відіграють міжнародні транспортні організації, які все більше вносять свій внесок у розвиток світового транспортного комплексу.

3. Важливою передумовою глибшої інтеграції України у світову економіку є високий рівень розвитку транспортної інфраструктури ЗЕД, що потребує значних капітальних вкладень у розвиток логістичної системи та транспорту європейського рівня, модернізацію старих структур та будівництва. нові магістральні транспортні магістралі міжнародного значення, створення сучасного конкурентоспроможного автотранспортного парку. А це неможливо без розробки та впровадження національної транспортної політики, яка спрямована не лише на створення сприятливого бізнес-середовища у транспортній галузі, а й на встановлення низки вимог до підвищення якості транспортних послуг, підвищення рівня кваліфікації, безпеки дорожнього руху та захисту навколишнього середовища від шкідливих викидів транспорту

4. У рамках роботи з оцінки якості проведено системний аналіз тенденцій розвитку вітчизняної зовнішньої торгівлі транспортними послугами, на підставі якого зроблено висновок, що вона значною мірою залежить від загального стану розвитку України. і світових економік. , а також про структурні зміни у зовнішній торгівлі України. За останні роки в структурі експортно-імпоротної галузі транспортних послуг відбулися структурні зміни: зросла питома вага послуг, пов'язаних з морським і авіаційним транспортом, зменшилась вага послуг трубопровідного транспорту. В експорті послуг трубопровідний транспорт втратив свою частку ринку через політику рф щодо розвитку альтернативних способів

транспортування нафти до Європи. Це потребує диверсифікації послуг національної транспортної системи на зовнішніх ринках та пошуку нових географічних векторів її розвитку.

5. Проведені емпіричні дослідження є підставою для твердження про те, що посилення уваги до міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури в Україні зумовлена важливістю розвитку об'єктової транспортної інфраструктури, від цього залежить розвиток економіки країни в цілому. Кризові тенденції у світовій економіці та війна в Україні призвели до скорочення державного фінансування такого важливого для суспільства сектора, як транспортна інфраструктура. В цих умовах зростає потреба в пошуку інноваційних векторів розвитку національних транспортних і логістичних систем, а також залучення приватного сектора до фінансування інфраструктури.

6. Оцінку ефективності національної транспортної системи необхідно проводити як на державному, так і на регіональному рівнях та на рівні окремих підприємств. Отримані нами значення параметрів моделі прогнозування зміни ефективності міжнародної транспортно-логістичної діяльності ТОВ «Укравтологістика» демонструють доцільність економетричних розрахунків, спрямованих на визначення інформаційної бази стратегічного управління економічною системою підприємства. Розроблені прогнози можуть бути використані в процесі розробки програми розвитку міжнародної економічної та фінансової діяльності ТОВ «Укравтологістика». Отримана нами модель прогнозування ефективності міжнародної транспортно-логістичної діяльності ТОВ «Укравтологістика» характеризується взаємозв'язком таких параметрів оцінки: збільшення чистого прибутку за рахунок зменшення витрат на використання основних фондів, відносної економії на власних робочих капітал; приріст фонду робочого часу не перевищує відносної зміни чистого прибутку, що свідчить про економічну обґрунтованість кадрової політики транспортно-логістичного підприємства; зменшення оборотних коштів свідчить про застосування

систематичних заощаджень для підвищення власної фінансової стійкості.

7. Обґрунтовані заходи щодо розвитку транспортної інфраструктури ЗЕД сприятимуть не лише підвищенню ефективності надання міжнародних транспортних послуг на рівні підприємств, а й на регіональному рівні, створять сприятливі умови для розвитку та активізації міжнародної транспортної діяльності, а також сприятиме розвитку більш конкурентоспроможної транспортно-логістичної системи, а також усієї транспортної інфраструктури України. Питання кадрової політики, а також цифровізація операційної діяльності є дуже важливими в процесі експансії на зовнішні ринки, оскільки вони негативно впливають на конкурентоспроможність автомобільних компаній внутрішньої оренди в контексті впливу факторів внутрішнього середовища. Вирішенню цих проблем сприятиме ефективна та обґрунтована державна інноваційна політика розвитку транспортної галузі та вжиття заходів щодо оптимізації умов праці та оплати праці спеціалістів, а також підвищення професійної кваліфікації суб'єктів, перепідготовка та підвищення кваліфікації. У цьому контексті актуальним є поглиблене вивчення зарубіжного досвіду функціонування транспортно-логістичної системи та її адаптації до національних економічних умов.

8. Розвиток міжнародних транспортних послуг є однією з передумов динамічного розвитку міжнародної торгівлі та залучення інвестицій з країн і регіонів. Неефективна логістика, інфраструктура та митні процедури можуть мати серйозний негативний вплив на рівень ефективності торгової системи або завоювання нових ринків. Однією з головних тенденцій розвитку міжнародних транспортних послуг є поява і розвиток потужних логістичних центрів і кластерів. Здійснений в роботі аналіз зарубіжної практики реалізації кластерних стратегій формування транспортно-логістичних систем дозволяє зробити висновок, що використання кластерного підходу є закономірним кроком у розвитку транспортно-логістичних систем. Кластерна політика ґрунтується на організації взаємодії органів державної влади та органів

місцевого самоврядування, суб'єктів господарювання, науки, освіти та сфери послуг, що сприяють спільній роботі з покращення та підвищення ефективності роботи.

9. Серед конкретних заходів щодо реалізації концепції розвитку міжнародних транспортних послуг в Україні, такі як: в оцінці якості продемонстровано будівництво доріг, розв'язок та розв'язок, мостів та автомобільних доріг. План заходів щодо реалізації ідеї передбачає: розробку організаційної структури управління системою; планування території для розміщення системних об'єктів; формування опорних об'єктів – сучасних мультимодальних транспортно-логістичних розподільчих центрів; створити єдиний інформаційний центр розвитку та функціонування транспортно-логістичних систем; завершити формування правової основи, методології та системи інформації.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Альошинський Є.С. Аналіз передумов розвитку прикордонних транспортно-логістичних кластерів для удосконалення міжнародних залізничних вантажних перевезень / Є.С. Альошинський, Г. Г. Замбрибор // Збірник наукових праць Української державної академії залізничного транспорту. – 2021. – Вип. 150. – С. 11-17.
2. Аналітична доповідь до щорічного Послання Президента України до Верховної Ради України «Про внутрішнє та зовнішнє становище України» у 2021 році [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.niss.gov.ua.
3. Афонін Е.А. Експортоорієнтована сфера послуг – новий вектор економічного зростання України? [Електронний ресурс] / Е.А. Афонін, С.Л. Благодетєлева-Вовк // Український соціум. – 2020. – № 4. – С. 141-160.
4. Бажан Л.І. Концептуальні засади ідентифікації проблемних ситуацій формування транспортно-логістичної системи в умовах невизначеності та ризику / Л.І. Бажан // Економіко-математичне моделювання соціально-економічних систем. – 2019. – Вип. 18. – С. 15-42.
5. 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.
6. Бандоріна Л.М. Аналіз механізму функціонування транспортно-логістичних систем / Л.М. Бандоріна, Л.І. Лозовська // Держава та регіони. Серія : Економіка та підприємництво. – 2020. – № 4. – С. 55-64.
7. Бауерсокс Д. Логістика: інтегровані ланцюги постачання / Д. Бауерсокс, Д. Клосс ; [пер. з англ.]. – 2-е вид. – К. : «Олімп-Бізнес», 2018. – 640 с.
8. Бережна Г.В. Особливості експорту та імпорту послуг України [Електронний ресурс] / Г.В. Бережна // Держава та регіони. Сер. : Економіка

та підприємництво. – 2018. – № 1. – С. 35-40.

9. 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.

10. Біловодська О.А. Логістика : [курс лекцій] / О.А. Біловодська, О. О. Суярова. – Суми : Вид-во СумДУ, 2017. – 147 с.

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

12. 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.

13. Божок А. Міжнародний досвід розвитку логістичних транспортно-експедиційних послуг на залізничному транспорті / А. Божок // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління. – 2019. – Вип. 31. – С. 48-53.

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

15. 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.

16. Глущенко Я.І. Особливості експорту і імпорту транспортних послуг України / Я.І. Глущенко // Вісник Бердянського університету менеджменту і бізнесу. – 2019. – № 4. – С. 9-12.

17. 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.

18. Гриньов А.В. Управління ризиками міжнародної інвестиційної

діяльності на підприємствах автомобільного транспорту [Текст] : монографія / А. В. Гриньов [та ін.] ; Харківський національний автомобільно-дорожній ун-т. – Х. : ХНАДУ, 2017. – 152 с.

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

20. Гриценко С.І. Моделювання стійкого розвитку економіки регіонів на основі транспортно-логістичних систем / Гриценко С.І. // Економічний вісник Донбасу. – 2013. – № 2. – С. 69-74.

21. 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.

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

23. 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.

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

25. Дикань О.В. Шляхи підвищення експорту транспортних послуг / О.В. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2019. – № 34. – С. 79-80.

26. Дороховський О.М. Необхідність розвитку регіональної транспортно-логістичної системи України / О.М. Дороховський // Бізнес Інформ. – 2020. – № 11. – С. 136-139.

27. 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», 2017. – 596 с.

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

29. Закон України від 04.08.1996 №273/96-ВР «Про залізничний транспорт» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.zakon.rada.gov.ua/laws/show.

30. Захаров В. Державне управління міжнародними транспортними коридорами в Україні / В. Захаров // Актуальні проблеми державного управління. – 2019. – Вип. 1. – С. 70-72.

31. 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.

32. 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.

33. Кальченко А.Г. Логістика : Підручник. – Вид. 2-ге, без змін / А.Г. Кальченко. – К. : КНЕУ, 2019. – 284 с.

34. 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, 2020. – 179 с.

35. 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.

36. Ковбатюк М.В. Алгоритм створення транспортно-логістичних

центрів на базі морських торговельних портів / М.В. Ковбатюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2020. – Вип. 42. – С. 303-308.

37. Козак Л.С. Розробка зовнішньоекономічної стратегії в Україні у сфері експорту транспортних послуг / Л.С. Козак, О.І. Фоменко // Економіка та управління на транспорті. – 2019. – Вип. 4. – С. 58-65.

38. Комерційна дипломатія: торговельна політика і право: Навч. посіб. / Л.Р. Доусон, М.З. Мальський, Е. Ван Дусер, М. Микієвич, Р. Чайту / Львівський нац. ун-т ім. І.Франка, Центр торг. політики та права, Оттава. – Львів: Астролябія, 2008. – 520 с.

39. Кондратюк М.В. Використання досвіду Європейського Союзу у створенні транспортно-логістичних центрів в Україні / М.В. Кондратюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2016. – Вип. 47. – С. 31-33.

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

41. Корінь М.В. Розвиток інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва [Текст] : монографія / Корінь М.В. ; Укр. держ. ун-т залізн. трансп. – Харків : УкрДУЗТ, 2019. – 401 с.

42. 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. – 2017. – Вип. 141. – С. 102-104.

43. 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.

44. Крампе Х. Логістика як фактор розвитку виробництва в умовах глобальної економіки / Х. Крампе // Бізнес-інформ. – 2021. – № 7. – С.43-45.

45. Крикавський Є. Логістичне управління : підруч. [для студ. вищ.

навч. закл.] / Є. Крикавський. – Львів : Вид-во Нац. ун-ту «Львівська політехніка», 2016. – 684 с.

46. Крістофер М. Логістика і управління ланцюгами поставок / М. Крістофер / під заг. ред. В. С. Палія. – К.: КУБП, 2019. – 316 с.

47. Крістофер М. Маркетингова логістика / М. Крістофер, Х. Пек. – К. : «Генеза», 2018. – 200 с.

48. Кузьменко А.В. Досвід та закономірності формування світової транспортно-логістичної інфраструктури / А.В. Кузьменко // Науковий огляд. – 2016. – № 8 (18). – С. 5-18.

49. 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. 14(1). – С. 114-119.

50. 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. – 2019. – Вип. 12. – С. 80-90.

51. Лошенюк О.В. Зарубіжний досвід застосування інструментів стимулювання експорту послуг / О.В. Лошенюк // Інвестиції: практика та досвід. – 2020. – № 22. – С. 49-52.

52. 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. 8. – С. 308-310.

53. Маловичко А. Експорт транспортних послуг у міжнародній та зовнішній торгівлі / А. Маловичко // Економічний аналіз. – 2021. – Випуск 9. – С. 125-128.

54. 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», 2019. – Том 24. – № 2. – С. 92-97.

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

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

57. Медведев Є.П. Використання методів та моделей математичної статистики при дослідженні функціонування регіональних транспортно-логістичних систем / Є. П. Медведев // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – 2019. – Вип. 14(1). – С. 115-119.

58. Мешко Н.П. Оцінка факторів впливу на експортний потенціал ринку високотехнологічних послуг країн європейського союзу / Н.П. Мешко, Д.М. Щитов // Економічний простір. – 2018. – № 84. – С. 28-36.

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

60. Міщенко А.В. Історичне місце і функції перевезень в структурі економіки України / А.В. Міщенко // Проблеми законності : міжвідомчий науковий збірник. – К., 2020. – Вип. 84. – С. 19-25.

61. Міщук І.П. Логістика як інструмент інтеграції підприємств України в системі транскордонного співробітництва / І.П. Міщук // Бюлетень міжнародного Нобелівського економічного форуму. – 2018. – № 1 (5). – Т. 2. – С. 234-243.

62. 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. – 2021. – № 1. – С. 293-296.

63. Неліпович О.В. Сучасні світові тенденції створення та

функціонування транспортно-логістичних центрів / О.В. Неліпович, С.А. Попель, К.Д. Мотюк // Митна безпека. – 2020. – № 2. – С. 76-82.

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

65. Озерська Г.В. Розбудова мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів в умовах інтеграції до світової транспортної системи / Г.В. Озерська // Наука й економіка. – 2021. – Вип. 4. – С. 134-140.

66. Озерська Г.В. Транспортно-логістичне обслуговування міжнародних вантажних перевезень / Г.В. Озерська // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2022. – Вип. 47. – С. 34-38.

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

68. Остапенко Т.Г. Транспортна система України як елемент глобальної транспортної системи / Т.Г. Остапенко, І.С. Гращенко, Н.П. Прищепа // Економіка і суспільство. – 2021. – № 15. – С. 177-185.

69. 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. – 2021. – № 1. – С. 404-417.

70. 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.

71. Пасічник А.М. Транспортно-митні логістичні центри в Україні: проблеми і перспективи розвитку / А.М. Пасічник, В.В. Кутирєв // Вісник Академії митної служби України. Сер. : Технічні науки. – 2021. – № 2. – С. 27-35.

72. 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.

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

74. Перевезення експортно-імпортних вантажів. Організація логістичних систем / [під ред. А.В. Кириченко]. – [2-е вид., доп. и переробл.]. – К : Інтер, 2019. – 506 с.

75. 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 2021 року). – Суми: Сумський державний університет, 2021. – С. 175-177.

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

77. Пономарьова Ю.В. Логістика : [навч. посібник] / Ю.В. Пономарьова. – [3-е вид., перероб. та доп.]. – К. : Центр навчальної літератури, 2020. – 328 с.

78. Попова Н.В. Особливості проектного підходу до організації транспортно-торговельно-логістичного кластера / Н.В. Попова // Бізнес Інформ. – 2020. – № 6. – С. 43-48.

79. 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.

80. Рахман М.С. Дослідження транспортно-логістичних послуг як експортного потенціалу України / М.С. Рахман, В.А. Євтушенко // Бізнес

Інформ. – 2019. – № 5. – С. 42-49.

81. Савенко С.В. Розвиток транспортно-логістичних центрів в європейському регіоні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.transportinform.com/logistika/315.html.

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

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

84. Сич Є.М. Логістично-кластерний підхід до розвитку транспортного ринку / Є.М. Сич, О.В. Бойко // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія : Економічні науки. – 2018. – № 1. – С. 91-103.

85. Сергієнко В. І. Менеджмент в бізнес-логістиці / В. І. Сергієнко. – К.: : ПД, 2018. – 772 с.

86. Смирнов І.Г. Процеси транспортно-логістичної кластеризації в Європейському Союзі / І.Г. Смирнов // Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. – 2019. – № 6. – С. 15-21.

87. Смирнов І.Г. Транспортно-логістична основа Євразійської дуги спільного процвітання (Східна та Південна Азія) / І.Г. Смирнов // Східний світ. – 2018. – № 3. – С. 39-46.

88. Смирнов І.Г. Логістика: просторово-територіальний вимір: Монографія / І. Г. Смирнов . – К.: Обрії, 2018. – 335 с.

89. Смолін І.В. Стратегія розвитку торговельного підприємства в ринкових умовах / І.В. Смолін, Н.М. Лещук. – К. : Київ. держ. торг.-екон. ун-т, 2018. – 73 с.

90. Сучасна логістика : пер. з англ. / Джонсон Дж., Вуд Д., Вордлоу Д., Мерфі П. – К.: «Пілігрим», 2018. – 624 с.

91. Статистична інформація Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Спосіб доступу: <http://ukrstat.gov.ua>.

92. 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.

93. Сурілова О.О. Спільна транспортна політика Європейського Союзу та розвиток транспортної системи України / О.О. Сурілова // Наукові праці Національного університету «Одеська юридична академія». Т. 26 / голов. ред. Ю. В. Цуркан-Сайфуліна ; МОН України, НУ «ОЮА». – Одеса : Гельветика, 2023. – С. 122-133.

94. Сток Дж Р. Стратегічне управління логістикою: [пер. з англ.] / Дж. Р. Сток, Д. М. Ламберт. – К.: С-Інфо, 2017. – 797 с.

95. Тарнавська Н.П. Організаційні та інфраструктурні передумови створення міжнародного логістичного центру / Н.П. Тарнавська, Р.Б. Сивак // Бізнес–Інформ. – 2019. – № 14. – С. 29-35.

96. Тези доповідей за матеріалами дев'ятої науково-практичної міжнародної конференції "Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України" (5-7 червня 2018 р., м. Харків) // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2018. – Вип. 42. – С. 3-143 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2018_42_2.

97. Ткач О.В. Транспортно-логістичні системи: теоретичні засади формування і напрями розвитку / О.В. Ткач, І.А. Волощук // Наука й економіка. – 2020. – Вип. 3. – С. 221-226.

98. 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.

99. Транспортно-логістичні центри: зарубіжний досвід [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.elc-ua.com/news/60>.

100. Титаренко Н. Логістика. Інструмент підвищення конкурентоздатності транспортного ринку / Н. Титаренко // Логінфо. – 2021.

– № 1-2. – С. 9-13.

101. 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.

102. Устенко М.О. Актуальність формування транспортно-логістичних систем в умовах євроінтеграції / М.О. Устенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2019. – Вип. 50. – С. 207-210.

103. Федорко І.П. Європейські орієнтири забезпечення якості транспортно-логістичних послуг / І.П. Федорко // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – 2022. – Вип. 1. – С. 49-62.

104. Хромчак І. Концепція створення Міжнародного транспортно-логістичного центру / І. Хромчак // Українські залізниці. – 2021. – № 9. – С. 17-21.

105. 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.

106. Чупайленко О.А. Розвиток транспортно-логістичних кластерів в Україні / О.А. Чупайленко // Вісник Національного транспортного університету. – 2021. – № 28. – С. 535-544.

107. 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.

108. Чухрай Н. Формування ланцюга поставок: питання теорії та практики : [монографія] / Н. Чухрай, О. Гірна. – Львів : «Інтелект-Захід», 2019. – 232 с.

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

110. Шемаєв В.В. Теоретико-методологічні засади та пріоритети

розвитку транспортної інфраструктури у системі економічної безпеки України: монографія. – Київ: Видавництво НУОУ, 2019. – 368 с.

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

112. Щербина Р.С. Пріоритетні напрямки розвитку транспортної логістики / Р.С. Щербина // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія : Транспортні системи і технології. – 2017. – Вип. 25. – С. 183-188 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut_tsit_2017_25_25

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

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

115. Янишин Я. Оцінка перспектив розвитку експорту послуг з України / Я. Янишин, І. Лаврів // Аграрна економіка. – 2019. – Т. 8, № 3-4. – С. 23-29.

116. Яновицька А.В. Договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом [Текст] : монографія / А.В. Яновицька. - Львів : Растр-7, 2021. – 179 с.

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

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

119. The Global Competitiveness Report [Електронний ресурс]. – Режим

доступу: <http://www.weforum.org/reports>.

120. The World Bank [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.worldbank.org/reports>.

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

122. World Trade Statistical Review 2023 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.wto.org/reports>.

Додатки

ДОДАТОК А

Показники міжнародної торгівлі транспортними послугами

Таблиця А.1

Міжнародна торгівля транспортними послугами у регіональному вимірі
у 2010-2022 рр.

млрд дол. США, %

Регіони	Обсяги, млрд дол. США	Питома вага, %		Зміна у % до минулого року			
	2022	2010	2022	2010- 2022	2019	2020	2021
Експорт							
Світ, всього	830	100,0	100,0	0	10	1	-20
Північна Америка	69	10,90	8,30	-3	7	-1	-36
Південна і Центральна Америка та Карибський басейн	20	3,00	2,40	-2	3	1	-25
Європа	416	48,70	50,10	0	11	1	-20
Європейський Союз	345	39,70	41,60	1	12	0	-16
Країни СНД, включаючи асоційованих і колишніх членів	29	3,00	3,50	2	11	-2	-21
Африка	25	3,00	3,00	0	8	4	-21
Близький Схід	40	...	4,80	...	1	2	-32
Азія	231	28,70	27,90	0	10	0	-12
Імпорт							
Світ, всього	996	100,0	100,0	0	12	-1	-20
Північна Америка	101	12,10	10,10	-2	12	1	-34
Південна і Центральна Америка та Карибський басейн	34	4,50	3,50	-3	6	-4	-26
Європа	365	36,30	36,70	0	14	-1	-17
Європейський Союз	309	29,10	31,00	1	13	-2	-15
Країни СНД, включаючи асоційованих і колишніх членів	22	2,10	2,20	1	10	5	-23
Африка	55	5,50	5,60	0	13	1	-15
Близький Схід	62	...	6,20	...	1	7	-22
Азія	355	32,2	35,70	1	12	-2	-17

За: [122]

Таблиця А.2

Головні світові експортери і імпортери транспортних послуг

млрд дол. США, %

Країни	Обсяги, млрд дол. США	Питома вага, %		Зміна у % до минулого року			
	2022	2010	2022	2010- 2022	2019	2020	2021
Експортери							
Європейський Союз	345,4	39,7	41,6	1	12	0	-16
Екстра-торгівля в ЄС	170,3	22,8	20,5	-1	12	0	-18
Китай	57,6	4,1	6,9	5	14	9	25
США	56,7	9,2	6,8	-3	8	-2	-38
Сінгапур	53,1	4,7	6,4	3	27	2	-15
Республіка Корея	24,9	4,7	3,0	-4	12	-3	-7
Гонконг, Китай	20,9	3,6	2,5	-3	8	-5	-34
Японія	20,8	5,1	2,5	-7	-15	-10	-20
Індія	20,8	1,6	2,5	5	12	11	-2
Великобританія	20,4	3,4	2,5	-3	8	10	-45
ОАЕ	16,6	...	2,0	...	1	3	-43
російська федерація	16,4	1,8	2,0	1	12	-3	-23
Норвегія	15,0	2,2	1,8	-2	2	-2	-17
Туреччина	14,3	1,1	1,7	4	10	-1	-41
Швейцарія	12,7	1,4	1,5	1	13	-1	-16
Катар	11,3	0,2	1,4	20	-2	6	6
Всього по 15 країнах	707,0	...	85,2	...	...	...	...
Імпортери							
Європейський Союз	309,3	29,1	31,0	1	13	-2	-15
Екстра-торгівля в ЄС	134,0	15,9	13,4	-2	12	-2	-17
Китай	94,7	6,3	9,5	4	17	-3	-10
США	72,4	8,9	7,3	-2	14	2	-36
Індія	53,8	4,7	5,4	1	17	2	-21
Сінгапур	52,6	3,0	5,3	6	23	4	-19
Японія	28,0	4,7	2,8	-5	-3	-11	-18
Республіка Корея	24,2	3,0	2,4	-2	6	-6	-20
Великобританія	21,5	3,0	2,2	-3	14	2	-41
Тайланд	18,4	1,9	1,8	0	13	0	-3
Канада	17,4	2,2	1,8	-2	10	-1	-29
Катар	15,6	0,6	1,6	10	5	22	11
Саудівська Аравія	14,9	1,3	1,5	2	-1	12	-16
Гонконг, Китай	14,2	1,6	1,4	-1	6	-1	-23
Швейцарія	11,8	1,2	1,2	0	17	-1	-13
російська федерація	11,5	1,2	1,2	0	6	1	-26
Всього по 15 країнах	760,3	72,5	76,3	...	...	...	...

За: [122]

Додаток Б

Динаміка українського експорту й імпорту транспортних послуг

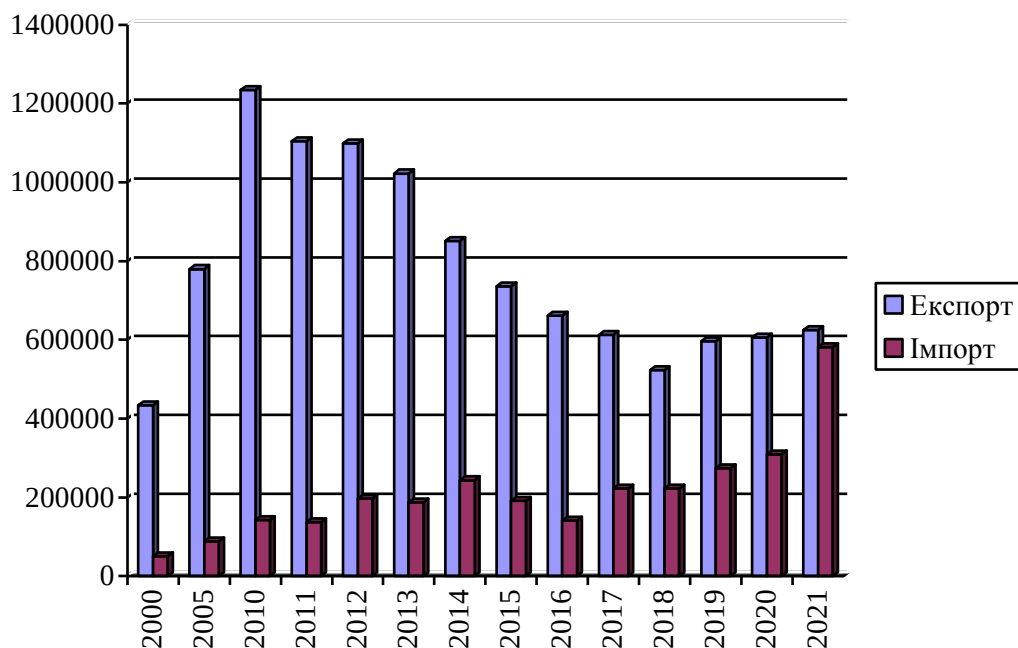


Рис. Б.1. Динаміка українського експорту та імпорту морських транспортних послуг у 2000-2021 рр., тис. дол. США

За: [91]

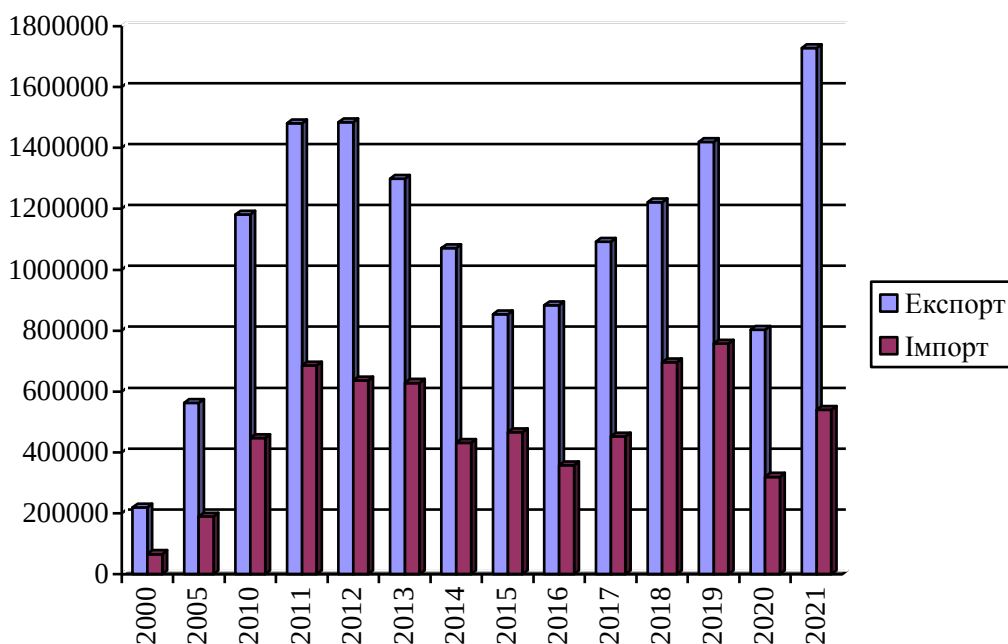


Рис. Б.2. Динаміка українського експорту та імпорту повітряних транспортних послуг у 2000-2021 рр., тис. дол. США

За: [91]

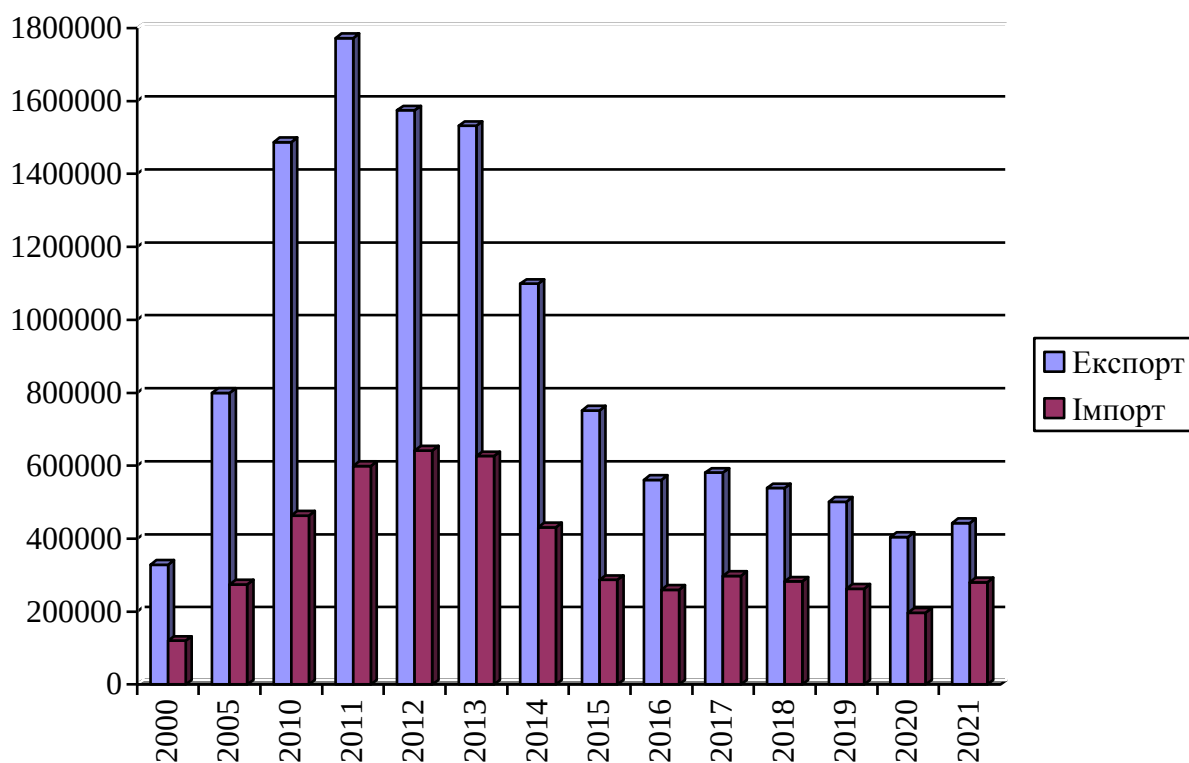


Рис. Б.3. Динаміка українського експорту і імпорту залізничних транспортних послуг у 2000-2021 рр., тис. дол. США

За: [91]

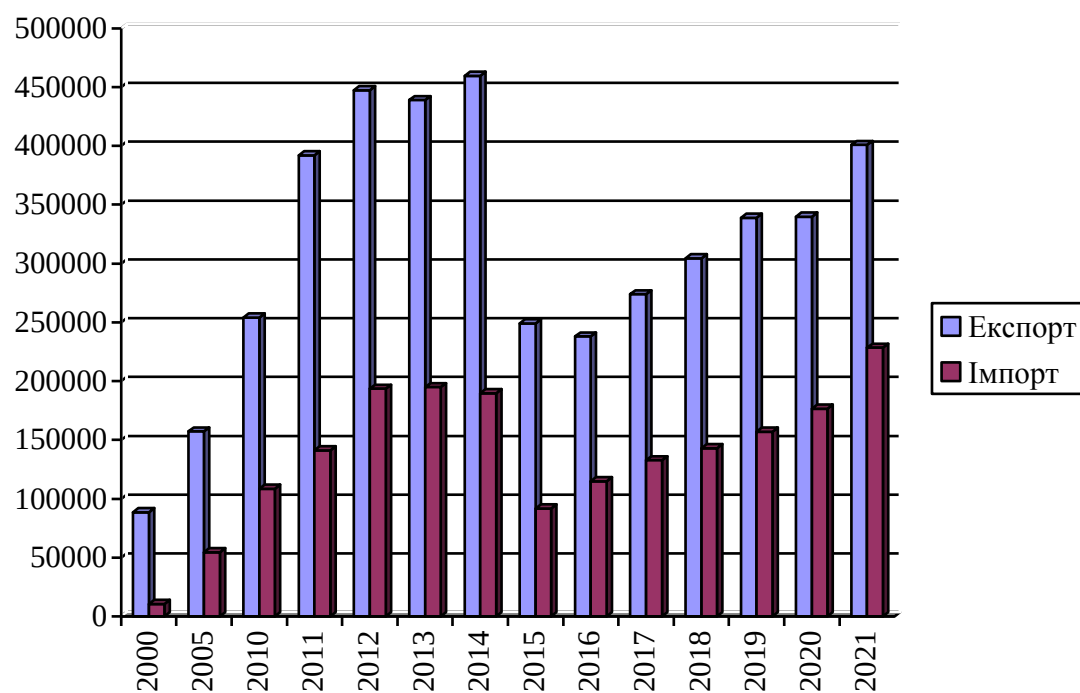


Рис. Б.4. Динаміка українського експорту і імпорту автомобільних транспортних послуг у 2000-2021 рр., тис. дол. США

За: [91]

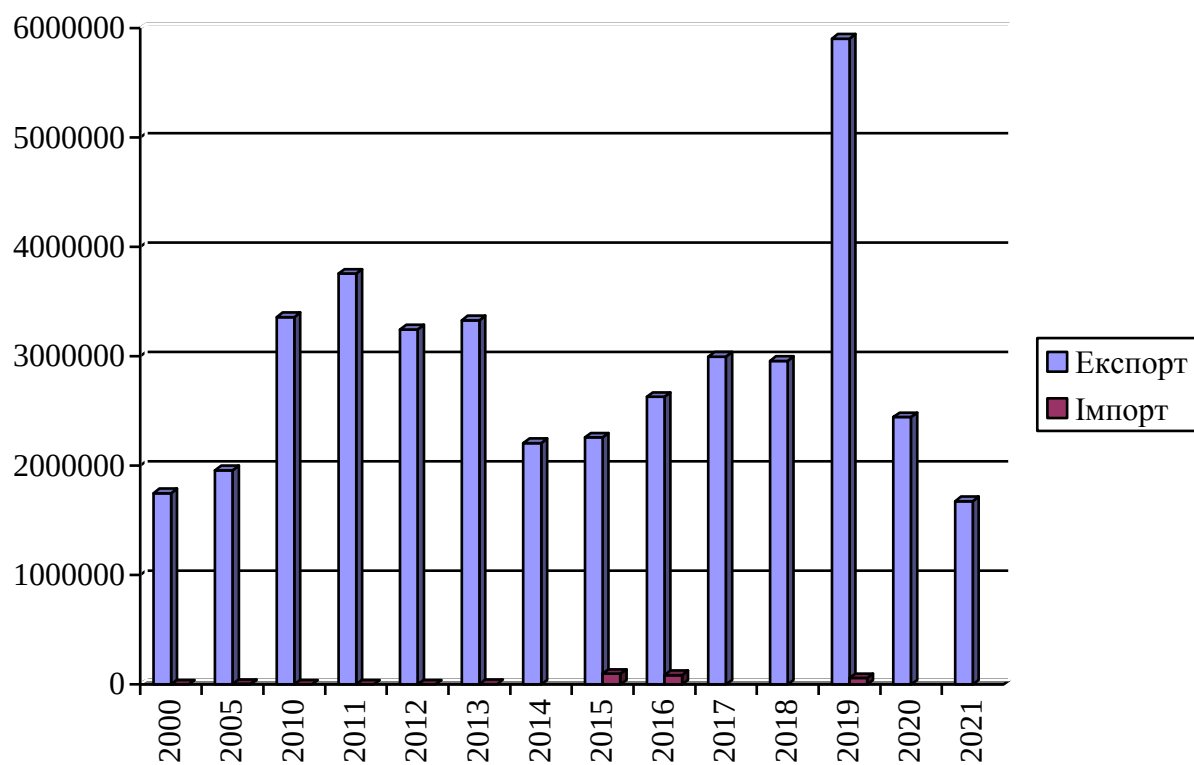


Рис. Б.5. Динаміка українського експорту і імпорту трубопровідних транспортних послуг у 2000-2020 рр., тис. дол. США

За: [91]

Додаток В

Таблиця В.1

**Географічна структура української зовнішньої торгівлі транспортними
послугами у 2021 р.**

	Експорт		Імпорт	
	тис. дол. США	у % до загального обсягу	тис. дол. США	у % до загального обсягу
Транспортні послуги, всього	4988433,7	100,0	1061043,8	100,0
у тому числі				
Австрія	31623,1	0,6	11142,6	1,1
Бельгія	14467,6	0,3	21186,0	2,0
Білорусь	71007,1	1,4	50344,0	4,7
Болгарія	27832,8	0,6	17581,7	1,7
Британські Віргінські Острови	105565,6	2,1	к/с	к/с
Гонконг, Особливий адміністративний район Китаю	20417,3	0,4	3180,9	0,3
Грузія	18771,1	0,4	27470,1	2,6
Данія	44369,0	0,9	36129,3	3,4
Естонія	47188,0	1,0	21838,5	2,1
Єгипет	20911,9	0,4	24805,1	2,3
Ізраїль	32897,0	0,7	18710,8	1,8
Італія	22810,6	0,5	7761,9	0,7
Казахстан	7101,6	0,1	16001,1	1,5
Канада	30890,6	0,6	2892,2	0,3
Китай	23958,0	0,5	40562,8	3,8
Кіпр	122968,1	2,5	27192,3	2,6
Латвія	21444,4	0,4	19132,3	1,8
Литва	30814,0	0,6	23006,1	2,2
Маршаллові Острови	34323,1	0,7	305,5	0,0
Нідерланди	69577,7	1,4	19188,9	1,8
Німеччина	216587,9	4,3	146114,6	13,8
Об'єднані Арабські Емірати	272475,3	5,5	19981,4	1,9
Польща	118653,0	2,4	92784,6	8,7
Республіка Молдова	20063,0	0,4	12394,4	1,2
російська федерація	2436350,7	48,8	68659,2	6,5
Румунія	19314,0	0,4	2041,9	0,2
Сінгапур	22874,0	0,5	10303,5	1,0
Словаччина	36836,0	0,7	12868,8	1,2
Сполучене Королівство Великої Британії та Північної Ірландії	123918,8	2,5	37609,9	3,5
США	183357,5	3,7	21084,0	2,0
Туреччина	111201,6	2,2	129480,1	12,2
Угорщина	31033,1	0,6	9147,0	0,9
Франція	47657,4	1,0	35564,9	3,4
Чехія	32927,2	0,7	6186,4	0,6
Швейцарія	293268,8	5,9	24074,4	2,3

За: [91]

Додаток Д

Таблиця Д.1

Рейтинг найбільших логістичних компаній світу у 2020-2021 рр.

Рейтинг 2021	Компанія	Країна	Виручка 2020, млн дол. США	Виручка 2021, млн дол. США	Зміна виручки, у % до мин. року
1	Amazon	США	31 881	42 745	34,1%
2	DHL	Німеччина	30 775	33 424	8,6%
3	Kuehne & Nagel	Швейцарія	22 674	25 368	11,9%
4	DB Schenker	Німеччина	17 783	19 527	9,8%
5	Nippon Express	Японія	16 382	18 205	11,1%
6	C.H. Robinson	США	13 503	15 515	14,9%
7	DSV	Данія	11 355	12 511	10,2%
8	XPO Logistics	США	10 352	11 823	14,2%
9	UPS	США	8 691	9 814	12,9%
10	JB Hunt	США	6 828	8 214	20,3%
11	Expeditors International	США	6 921	8 138	17,6%
12	Dachser	Німеччина	6 899	7 575	9,8%
13	CEVA Logistics	Швейцарія	6 994	7 356	5,2%
14	Sinotrans	Китай	6 766	6 815	0,7%
15	Panalpina	Швейцарія	5 620	6 168	9,7%
16	SNCF Geodis	Франція	5 761	5 861	1,7%
17	Gefco	Франція	5 019	5 661	12,8%
18	Kintetsu World Express	Японія	4 747	5 370	13,1%
19	NYK Group	Японія	4 457	4 827	8,3%
20	Agility Logistics	Кувейт	4 007	4 545	13,4%
21	Hub Group	США	4 035	4 423	9,6%
22	Rhenus & Co.	Німеччина	4 060	4 360	7,4%
23	Bolloré	Франція	3 704	4 108	10,9%
24	Samsung SDS Logistics	Півд. Корея	3 688	3 977	7,8%
25	Hellman Worldwide Logistics	Німеччина	3 609	3 930	8,9%
26	Toll Group	Австралія	3 790	3 858	1,8%
27	Ryder	США	3 033	3 731	23,0%
28	FedEx	США	3 294	3 654	10,9%
29	TQL	США	2 934	3 600	22,7%
30	CJ Logistics	Півд. Корея	2 308	3 322	44,0%
31	Pantos	Півд. Корея	2 919	3 271	12,1%
32	Schneider National	США	2 699	3 190	18,2%
33	Transplace	США	2 181	2 886	32,3%
34	Damco	Нідерланди	2 668	2 716	1,8%
35	Kerry Logistics	Гонконг	2 204	2 673	21,3%
36	Sankyu	Японія	2 412	2 611	8,3%
37	BDP International	США	2 384	2 503	5,0%
38	Echo Global Logistics	США	1 943	2 440	25,6%
39	Hitachi Transport	Японія	2 302	2 342	1,8%
40	Penske Logistics	США	1 700	2 194	29,0%
41	Imperial Logistics	ПАР	1 778	1 893	6,5%
42	Swift Logistics	США	1 760	1 855	5,4%
43	Fiege	Німеччина	1 635	1 829	11,8%
44	NFI Industries	США	1 606	1 813	12,9%
45	Wincanton	Великобританія	1 487	1 572	5,7%
46	Werner	США	1 214	1 472	21,2%
47	GlobalTranz	США	864	1 400	62,0%
48	Mainfreight	Нова Зеландія	1 227	1 394	13,6%
49	Logwin AG	Люксембург	1 262	1 356	7,5%
50	BLG Logistics	Німеччина	1 227	1 315	7,2%
Всього			299 341	341 151	14,0%

За: [121]