

Центральноукраїнський національний технічний університет
ЦЗДО
Кафедра «Міжнародних економічних відносин»

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

_____ Іван МИЦЕНКО
« ____ » _____ 2025 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
за першим (бакалаврським) рівнем вищої
освіти
на тему:
«Шляхи активізації зовнішньоекономічної діяльності
вітчизняних учасників на світовому ринку транспортних
послуг»

Виконав здобувач вищої освіти
4 курсу, групи МЕВ-21пз
ОПП «Міжнародні економічні
відносини»
спеціальності 292 «Міжнародні
економічні відносини»
_____ Зубков В.В.
« ____ » _____ 2025 р.

Керівник роботи
д.е.н., професор
_____ Іван МИЦЕНКО
« ____ » _____ 2025 р.

Рецензент _____

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

ЗАТВЕРДЖУЮ
 Завідувач кафедри
 _____ Іван МИЦЕНКО
 « _____ » _____ 2025 року

**ЗАВДАННЯ НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ
 ЗА ПЕРШИМ (БАКАЛАВРСЬКИМ) РІВНЕМ ВИЩОЇ ОСВІТИ
 ЗДОБУВАЧА ВИЩОЇ ОСВІТИ**

Зубкова Вадима Владиславовича

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи

Шляхи активізації зовнішньоекономічної діяльності вітчизняних учасників на світовому ринку транспортних послуг

2. Керівник роботи

Миценко Іван Михайлович 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 всебічного аналізу теоретичних і методологічних засад розвитку міжнародних транспортних послуг у контексті глобалізаційних процесів, а також формулювання практичних рекомендацій щодо підвищення ефективності зовнішньоекономічної діяльності українських транспортних підприємств.

Завдання: розкрити сутність та визначити роль міжнародних транспортних послуг у сучасній світовій економіці; узагальнити теоретичні засади та підходи до регулювання ринку міжнародних транспортних послуг; класифікувати основні компоненти транспортної інфраструктури у сфері зовнішньоекономічної діяльності; дослідити основні тенденції розвитку внутрішньої та міжнародної торгівлі транспортними послугами; здійснити оцінку стану та динаміки розвитку зовнішньоекономічної транспортної інфраструктури України; проаналізувати діяльність ТОВ «Укравтологістик» на ринку міжнародних транспортно-логістичних послуг; обґрунтувати дієві механізми стимулювання економічного зростання національного транспортного сектору; окреслити можливості адаптації зарубіжного досвіду у розвитку транспортно-логістичних систем в Україні.

5. Консультанти по роботі, із зазначенням розділів роботи

Розділ	Консультант	Підпис, дата	
		Завдання видав	Завдання прийняв
Розділ 1	проф. Миценко І.М.		
Розділ 2	проф. Миценко І.М.		
Розділ 3	проф. Миценко І.М.		

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1	Вибір теми і об'єкта дослідження, призначення наукового керівника	01.01.2025-09.01.2025	
2	Розробка завдання на кваліфікаційну роботу, складання календарного плану його виконання	10.01.2025-24.01.2025	
3	Опрацювання навчальної та наукової літератури і складання плану роботи	25.01.2025-02.02.2025	
4	Проведення наукових досліджень, обробка фактичного матеріалу	02.02.2025-28.03.2025	
5	Написання тексту 1-го розділу роботи та подання його на рецензування керівникові	01.03.2025-25.03.2025	
6	Написання тексту 2-го розділу роботи та подання його на рецензування керівникові	26.03.2025-20.04.2025	
7	Написання тексту 3-го розділу роботи та подання його на рецензування керівникові	21.04.2025-20.05.2025	
8	Усунення недоліків, написання остаточного варіанта тексту, оформлення кваліфікаційної роботи	21.05.2025-08.06.2025	
9	Перевірка на плагіат	09.06.2025-14.06.2025	
10	Отримання відгуку наукового керівника	15.06.2025-18.06.2025	
11	Рецензування кваліфікаційної роботи	19.06.2025-24.06.2025	
12	Захист кваліфікаційної роботи на засіданні екзаменаційної комісії		

Дата видачі завдання

« ____ » _____ 2025 року

Підпис керівника

_____ (прізвище та ініціали)

Завдання прийнято до виконання

« ____ » _____ 2025 року

Підпис здобувача

АНОТАЦІЯ

Шляхи активізації зовнішньоекономічної діяльності вітчизняних учасників на світовому ринку транспортних послуг. - – Рукопис.

Кваліфікаційна робота на здобуття вищої освіти ступеня “бакалавр” за освітньо-професійною програмою «Міжнародні економічні відносини» зі спеціальності 292 «Міжнародні економічні відносини» – Центральноукраїнський національний технічний університет. – Кропивницький. – 2025.

У дослідженні розглянуто ключові проблеми та сучасні тенденції розвитку експорту транспортних послуг в Україні. Встановлено позитивний вплив розширення міжнародної транспортної інфраструктури на активізацію діяльності українських компаній у сфері міжнародних перевезень. Узагальнено та систематизовано підходи до оцінювання ефективності експорту транспортних послуг. Проведено аналіз результативності міжнародної діяльності як на державному рівні, так і на прикладі конкретного підприємства — ТОВ «Trans Logistics». Описано основні проблеми та тенденції розвитку світового ринку транспортних послуг. Оцінено досвід провідних країн світу у сфері вантажних перевезень в умовах глобалізації. Визначено ключові чинники, що впливають на розвиток зовнішньої торгівлі України транспортними послугами. На прикладі роботи ТОВ «Укравтологістика» проведено аналіз ефективності організації міжнародних вантажних перевезень. Запропоновано шляхи підвищення результативності експорту транспортних послуг у контексті європейської інтеграції України. Обґрунтовано перспективи реалізації транспортної стратегії країни з урахуванням зовнішніх ризиків і загроз. Також проаналізовано сильні та слабкі сторони розвитку міжнародної транспортної інфраструктури України.

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

ANNOTATION

Ways to Intensify the Foreign Economic Activity of Domestic Participants in the World Market of Transport Services – **Manuscript.**

Qualifying bachelor's thesis for the degree of higher education in the educational and professional program "International Economic Relations" in the specialty "International Economic Relations". – Central Ukrainian National Technical University. - Kropyvnytskyi. - 2025.

The study examines key issues and current trends in the development of Ukraine's export of transport services. It identifies the positive impact of expanding international transport infrastructure on the intensification of international transport operations by Ukrainian companies. Approaches to assessing the efficiency of transport service exports are summarized and systematized. An analysis of the effectiveness of international activities is carried out both at the state level and using the example of a specific company — Trans Logistics Ltd. The main challenges and trends in the global transport services market are described. The experience of leading countries in the field of freight transportation under conditions of globalization is evaluated. Key factors influencing the development of Ukraine's foreign trade in transport services are identified. Based on the operations of Ukravtologistyka LLC, the efficiency of organizing international freight transportation is analyzed. Mechanisms for enhancing the performance of transport service exports in the context of Ukraine's European integration are proposed. The prospects for implementing the national transport strategy, considering external risks and threats, are substantiated. The strengths and weaknesses of the development of Ukraine's international transport infrastructure are also analyzed.

Key words: competitiveness, foreign economic activity, transport and logistics system, export of transport services, international transport infrastructure, international transport corridors.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	7
РОЗДІЛ I. ТЕОРЕТИЧНІ ТА МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ВИВЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ	10
1.1. Економічна суть і значущість міжнародних транспортних послуг у добу глобалізації	10
1.2. Теоретичні та методичні підходи до регулювання міжнародного ринку транспортних послуг	16
1.3. Фактори розвитку транспортної інфраструктури в умовах зовнішньоекономічної діяльності	22
РОЗДІЛ II ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ЕКСПОРТУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ	26
2.1. Розвиток української зовнішньої торгівлі транспортними послугами: ключові риси та напрями	26
2.2. Розвиток міжнародної транспортної інфраструктури України: аналіз тенденцій	34
2.3. Аналіз результативності діяльності ТОВ «Укравтологістика» у сфері міжнародної логістики.....	43
РОЗДІЛ 3 ІНСТРУМЕНТИ СТИМУЛЮВАННЯ ВИХОДУ ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВ НА МІЖНАРОДНИЙ РИНОК ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ	51
3.1. Шляхи стимулювання та розвитку зовнішньоекономічної діяльності вітчизняного транспортного сектору	51
3.2. Використання світового досвіду для вдосконалення транспортно- логістичних систем: пріоритетні напрями	61
ВИСНОВКИ.....	67
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	69

ВСТУП

Актуальність теми. Глобалізація, що впливає на різні аспекти світової економіки, поширюється також і на транскордонні перевезення, які є ключовим елементом міжнародної торгівлі. Проте її вплив на міжнародний транспорт має свою специфіку й помітно відрізняється від впливу на інші форми економічної взаємодії між країнами через низку об'єктивних факторів. Зокрема, існують особливості регулювання міжнародних транспортних послуг як на національному, так і на наднаціональному рівнях.

Упродовж останніх десятиліть розвиток міжнародної торгівлі тісно пов'язаний із глобалізаційними процесами, поглибленням інтеграції, зростаючою конкуренцією та підвищенням значущості транспортної галузі в євросоні. За таких умов важливим чинником подолання фінансово-економічної кризи в Україні на тлі повномасштабної війни з боку РФ є підвищення міжнародної конкурентоспроможності держави та її активна участь у світових і європейських ринках.

У цьому контексті українські економісти зосереджують увагу на дослідженні природи, закономірностей і динаміки глобалізації транспортного ринку, а також на аналізі взаємозв'язків між провідними секторами економіки та транспортною сферою. Вивчається також взаємний вплив глобалізації та економічної нестабільності в цих секторах, що безпосередньо стосуються транспортної інфраструктури.

Багато вітчизняних і зарубіжних науковців, зокрема Р.О. Заблоцька, О.О. Донченко, К.І. Плужников, Г.О. Анцелевич, В.О. Голубєва, Т.В. Злуніцина, приділяють значну увагу питанням міжнародних перевезень. Такі дослідники, як Д.В. Авчинкін, М.А. Алахвердов, В.Н. Гречуха, В.Н. Дягтяренко, А.Н. Романович, К.І. Принилов, О. Дозорець, аналізували ефективність державного управління в сфері міжнародних транспортних перевезень. Проте рівень дослідження проблем інтеграції транспортної інфраструктури у сфері ЗЕД в Україні все ще є недостатнім для всебічної оцінки ефективності зовнішньоторговельних операцій із транспортними

послугами як на макро-, так і на мікрорівнях.

Значущість і практична цінність окреслених питань обумовлюють вибір теми, мети та завдань цієї кваліфікаційної роботи.

Мета та завдання дослідження. Метою даної кваліфікаційної роботи є обґрунтування на основі всебічного аналізу теоретичних і методологічних засад розвитку міжнародних транспортних послуг у контексті глобалізаційних процесів, а також формулювання практичних рекомендацій щодо підвищення ефективності зовнішньоекономічної діяльності українських транспортних підприємств.

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

- розкрити сутність та визначити роль міжнародних транспортних послуг у сучасній світовій економіці;
- узагальнити теоретичні засади та підходи до регулювання ринку міжнародних транспортних послуг;
- класифікувати основні компоненти транспортної інфраструктури у сфері зовнішньоекономічної діяльності;
- дослідити основні тенденції розвитку внутрішньої та міжнародної торгівлі транспортними послугами;
- здійснити оцінку стану та динаміки розвитку зовнішньоекономічної транспортної інфраструктури України;
- проаналізувати діяльність ТОВ «Укравтологістик» на ринку міжнародних транспортно-логістичних послуг;
- обґрунтувати дієві механізми стимулювання економічного зростання національного транспортного сектору;
- окреслити можливості адаптації зарубіжного досвіду у розвитку транспортно-логістичних систем в Україні.

Об'єктом дослідження виступають процеси становлення, розвитку та трансформації міжнародної транспортно-логістичної системи України в умовах глобалізованої економіки.

Предметом дослідження є інструменти та механізми активізації діяльності українських суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності на ринку міжнародних транспортних послуг.

Інформаційна база дослідження ґрунтується на нормативно-правових актах України, що регулюють сферу зовнішньої торгівлі послугами, офіційній статистиці Державної служби статистики України, матеріалах Міністерства інфраструктури України, а також документах і звітах Європейського Союзу, Світової організації торгівлі, Міжнародного валютного фонду, Світового банку. Додатково було залучено фінансову та бухгалтерську звітність ТОВ «Укравтологістика». У роботі також використовувалися наукові джерела — підручники, навчальні посібники, статті з періодичних видань, монографії, аналітичні матеріали, а також інформація з інтернет-ресурсів.

Методологія дослідження спирається на положення теорій міжнародної торгівлі, економічної інтеграції, маркетингу, конкуренції, перехідної економіки та концепцій послуг в економіці. Застосовано загальнонаукові методи пізнання, зокрема аналіз, синтез, порівняння, історико-логічний та системний підходи, багатовимірний статистичний аналіз, кореляційний та кластерний аналіз, а також методи економічного прогнозування та моделювання.

Практична значущість результатів дослідження полягає у розробці конкретних стратегічних підходів і пропозицій, спрямованих на підвищення ефективності міжнародної діяльності суб'єктів національної транспортно-логістичної системи України.

Обсяг і структура дослідження. Кваліфікаційна робота містить вступ, три частини, список використаних джерел. Загальний обсяг роботи становить 74 сторінки. Робота ілюстрована 7 таблицями та 7 малюнками. Список використаних джерел налічує 60 на 7 сторінках.

РОЗДІЛ I. ТЕОРЕТИЧНІ ТА МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ВИВЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

1.1. Економічна суть і значущість міжнародних транспортних послуг у добу глобалізації

Останніми роками транспортна галузь України зіткнулася з серйозними викликами, зумовленими як глобальною пандемією COVID-19, так і військовою агресією з боку РФ, що призвело до різкого скорочення обсягів вантажних і пасажирських перевезень. У таких умовах ефективність функціонування українських транспортних підприємств значною мірою залежить від їх здатності інтегруватися у міжнародний транспортний простір. У ХХІ столітті особливої актуальності набуло створення нових форматів транспортного співробітництва на маршруті Європа – Україна – Велика Азія [1, с. 19–25].

До початку повномасштабної війни спостерігалось зростання обсягів перевезень, активізація зовнішньоторговельних зв'язків і формування нових логістичних маршрутів, що стало наслідком послідовної державної політики, яка підтримувала транспортну сферу через правові, економічні та організаційні важелі. Водночас відсутність прозорості в ухваленні рішень, орієнтованих на вузькі інтереси окремих посадовців, може призводити до занепаду інфраструктури та втрати логістичних потоків [1, с. 19–25].

На думку М.В. Микитюка, державна транспортна політика є ключовим чинником у розвитку міжнародних перевезень. Вона охоплює податкові, цінові, нормативно-правові аспекти, питання безпеки дорожнього руху та модернізації інфраструктури, що загалом визначає ефективність регуляторної діяльності у транспортному секторі [2].

Теоретичні основи організації міжнародних транспортних систем висвітлені у працях таких зарубіжних дослідників, як Г. Шуман, Ю. Ярошевський, Я. Кладивий, а також фахівців із логістики — Бауерсокс Д.Дж., Крістофер М., Крамне Х., Шапіро Дж., Миротін Л.Б. тощо [3; 4; 5; 6;

7; 8; 9; 10]. Серед українських учених, які вивчали проблематику зовнішньої торгівлі транспортними послугами, можна відзначити О.А. Біловодську, С.І. Грищенка, М.С. Веселовського, Є.В. Крикавського, В.В. Кузьміна та інших [11; 12; 13; 14; 15; 16; 17; 18; 19; 20]. Проте значна частина досліджень орієнтована переважно на внутрішній ринок, а аспектам ЗЕД і логістики недостатньо приділено уваги. Винятком є роботи С.І. Гриценка, А.В. Кириченка та І. Кретьова [21; 16; 22; 23].

Визначення поняття міжнародних транспортних послуг у науковій літературі залишається нечітким. Найбільш вдале формулювання запропонував А. Маловичко, який розглядає експорт транспортних послуг як здійснення міжнародних перевезень національними перевізниками при перетині кордону або транспортуванні вантажів іноземних клієнтів [16, с. 125–126]. Як і інші послуги, транспортні мають нематеріальний характер, однак нині вони набули самостійного економічного значення й перетворилися на джерело прибутку, що постійно зростає завдяки попиту на глобальному ринку [18].

Складність трактування терміна «сервіс» ускладнює також визначення міжнародного ринку транспортних послуг як частини багаторівневої структури світового ринку. Цей ринок має власну економічну логіку, інституції, моделі розвитку. Важливим регулятором міжнародної торгівлі послугами є Генеральна угода з торгівлі послугами (ГАТС), прийнята в межах СОТ. Вона класифікує способи надання послуг на:

- транскордонне постачання,
- споживання за кордоном,
- комерційну присутність,
- присутність фізичних осіб.

СОТ виділяє понад 600 категорій послуг, а МВФ класифікує їх за групами: морські перевезення, інші транспортні послуги, туристичні поїздки, приватні та офіційні послуги [24].

Є.В. Крикавський [25] виокремлює чинники, що сприяли зростанню

торгівлі послугами: науково-технічний прогрес, лібералізація ринку, розвиток цифрових технологій, глобалізація економік, зміна споживчих уподобань, посилення взаємозалежності товарів і послуг.

Відповідно до Закону України «Про транспорт» [26], національна транспортна система включає громадський, залізничний, вантажний автомобільний, трубопровідний транспорт і маршрути міського сполучення. За даними Державної служби статистики України [27], у структурі транспортних послуг виділяють:

- послуги автомобільного та трубопровідного транспорту – 99 позицій,
- водного транспорту – 51,
- авіаційного – 29,
- допоміжні транспортні послуги – 152 позиції.

Загалом класифіковано 331 вид послуг, з них 59 стосуються транспортної інфраструктури, ще 64 – послуг туристичних агентств. Повна номенклатура подана в таблиці 1.1.

Таблиця 1.1.

Номенклатура транспортних послуг за класифікацією Держстату України
(КЗЕП)

Код КЗЕП	Група / Підгрупа транспортних послуг
205	Послуги морського транспорту
205.1	– Пасажирські перевезення морським транспортом
205.2	– Вантажні перевезення морським транспортом
206	Послуги річкового транспорту
206.1	– Пасажирські перевезення річковим транспортом
206.2	– Вантажні перевезення річковим транспортом
207	Послуги повітряного транспорту
207.1	– Пасажирські авіаперевезення
207.2	– Вантажні авіаперевезення
208	Послуги наземного транспорту
208.1	– Пасажирські перевезення залізничним транспортом
208.2	– Вантажні перевезення залізничним транспортом
208.3	– Пасажирські перевезення автомобільним транспортом
208.4	– Вантажні перевезення автомобільним транспортом
209	Послуги трубопровідного транспорту

Код КЗЕП	Група / Підгрупа транспортних послуг
209.1	– Транспортування нафти
209.2	– Транспортування газу
209.3	– Транспортування інших продуктів трубопроводами
210	Послуги, пов'язані з транспортом (допоміжні транспортні послуги)
210.1	– Послуги з обробки вантажів
210.2	– Складські послуги та послуги зберігання
210.3	– Експедиторські послуги
210.4	– Інші допоміжні логістичні та супровідні послуги

За: побудовано автором

Транспортна система України є важливим інструментом реалізації зовнішньоекономічної діяльності держави. Вона охоплює різні види транспорту: автомобільний, залізничний, річковий, морський, авіаційний, муніципальний і трубопровідний, а також об'єкти шляхового й дорожнього господарства. Кожен з елементів цієї системи виконує специфічні функції та забезпечує різні напрями обслуговування зовнішньоекономічних зв'язків.

Ключові складові транспортної системи у сфері ЗЕД:

1. Залізничний транспорт відіграє провідну роль у структурі економіки України, забезпечуючи як внутрішні, так і міжнародні вантажні та пасажирські перевезення. Він є базовим чинником економічного зростання, стабільної роботи промисловості та посилення обороноздатності держави. Згідно із Законом України «Про залізничний транспорт» [28], ця сфера є виробничо-технологічним комплексом, орієнтованим на задоволення транспортних потреб суспільства. Послуги залізничного транспорту надаються на рівних умовах для всіх споживачів, незалежно від форми власності [29].

2. Автомобільний транспорт характеризується високою гнучкістю та широким спектром транспортних засобів, що дозволяє ефективно здійснювати перевезення на короткі й середні відстані. Його значення особливо велике в урбанізованих регіонах, де якість транспортного обслуговування безпосередньо впливає на рівень життя населення [30].

3. Річковий транспорт є складовою частиною внутрішнього водного транспорту, який виконує функцію перевезення вантажів у межах водних артерій. Важливим елементом інфраструктури виступають морські та річкові порти. Їх технічний стан, менеджмент і відповідність міжнародним стандартам значною мірою визначають конкурентоспроможність транспортної системи України на глобальному рівні.

4. Авіаційний транспорт виступає як важливий чинник інтеграції України у світову економіку. Його розвиток сприяє міжнародному обміну, розвитку торгівлі, туризму, інвестуванню та створенню нових робочих місць. Наявність сучасної авіаційної інфраструктури значно підвищує економічну привабливість країни та активізує розвиток суміжних секторів.

5. Трубопровідний транспорт є найбільш економічно ефективним способом доставки енергоносіїв — нафти, газу, нафтопродуктів — на далекі відстані. Його значення зростає у контексті міжнародного енергетичного співробітництва, оскільки трубопроводи забезпечують стратегічно важливі поставки ресурсів із мінімальними втратами.

Окрім основних видів транспорту, міжнародні транспортні послуги також поділяються за типами споживачів, на яких спрямована державна політика. У загальному вигляді їх можна класифікувати за такими напрямками:

- пасажирські перевезення;
- вантажні перевезення;
- фрахтування суден з екіпажем;
- постачання пального;
- інші допоміжні транспортні послуги (табл. 1.2).

Таблиця 1.2

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

№	Вид міжнародної транспортної послуги	Коротка характеристика	Рівень регулювання
1	Пасажирські перевезення	Перевезення осіб між країнами повітряним, залізничним, морським, автомобільним транспортом	Загальнодержавний та міждержавний
2	Вантажні перевезення (транспорт фрахтовий)	Доставка товарів та сировини через кордон; включає різні види транспорту	Загальнодержавний та міждержавний
3	Фрахтування суден з екіпажем	Оренда морських/річкових суден із командою для виконання міжнародних перевезень	Міждержавний (на основі морського права)
4	Постачання палива	Забезпечення транспортних засобів (суден, літаків тощо) паливом у міжнародних портах та аеропортах	Загальнодержавний та міждержавний
5	Допоміжні транспортні послуги	Складські послуги, експедирування, обробка вантажів, логістичне управління	Загальнодержавний
6	Обслуговування транспортної інфраструктури	Послуги в аеропортах, морських і річкових портах, прикордонних переходах	Загальнодержавний та міждержавний
7	Інформаційно-диспетчерське забезпечення	Супровід перевезень, моніторинг руху, управління логістичними процесами	Загальнодержавний

За: систематизовано автором

Транспортні послуги мають надзвичайно важливе значення для функціонування держави, виконуючи низку економічних, соціально-політичних, оборонних і культурних функцій. З економічної точки зору транспорт є невід'ємною складовою виробничої системи, оскільки забезпечує безперервне переміщення сировини, матеріалів, готової продукції та енергоресурсів від місць виробництва до кінцевих споживачів. Завдяки цьому можливими стають поділ праці, виробнича кооперація та спеціалізація. Рациональне розміщення продуктивних сил, освоєння нових територій і природних ресурсів також значною мірою залежать від наявності розвиненої та ефективної транспортної інфраструктури.

У цьому контексті зовнішньоекономічна діяльність, зокрема зовнішня торгівля, є тісно пов'язаною з транспортною сферою. Транспортні послуги є невіддільним елементом зовнішньоторговельних операцій — вони відкривають і завершують процес реалізації міжнародних контрактів, безпосередньо впливаючи на терміни їх виконання та кінцеву вартість товарів. Дослідження у сфері транспорту підтверджують його стратегічне значення для економіки країни: стабільна діяльність транспортного сектору сприяє поліпшенню якості життя населення, зміцненню обороноздатності, забезпеченню національної безпеки та розширенню участі держави в міжнародному поділі праці.

Розвиток транспортного комплексу обумовлюється низкою чинників, серед яких ключовими є: темпи зростання транспортної інфраструктури та окремих її складових, рівень впровадження науково-технічних досягнень, активна участь країни в глобальних інтеграційних процесах, зростання освітнього та культурного рівня фахівців транспортної галузі. Вагоме значення мають також соціально-історичні умови розвитку, виробнича спеціалізація, концентрація і кооперація в промисловому секторі.

1.2. Теоретичні та методичні підходи до регулювання міжнародного ринку транспортних послуг

Зарубіжна практика свідчить про те, що як зовнішня, так і внутрішня регуляторна політика в галузі транспорту суттєво впливають на розвиток імпортно-експортних операцій у сфері транспортних послуг. На думку І. П. Міщука [31, с. 238–240], правове регулювання міжнародних транспортних перевезень має низку характерних особливостей:

1. Базою для здійснення міжнародних перевезень виступають транспортні договори (угоди між державами). Вони, як правило, включають:
 - уніфіковані матеріально-правові положення, що визначають вимоги до оформлення транспортної документації, процедури приймання та

доставки вантажів, порядок подання претензій і позовів, а також обов'язки перевізників;

- колізійні норми, які регулюють вибір між національним і міжнародним правом у разі відсутності єдиної нормативної бази, при цьому перевага зазвичай надається національному законодавству.

2. Норми міжнародних конвенцій мають імперативний характер і є обов'язковими для всіх учасників транспортного процесу.

3. Міжнародні договори можуть інтегруватися в національне законодавство без додаткових процедур, таких як ратифікація чи формальне приєднання.

Сфера міжнародного транспортного регулювання є надзвичайно складною через такі чинники: значущість транспорту для національної економіки, динамічний технічний прогрес, структурні трансформації в галузі, посилення конкуренції та монополізації на ринку, значні відмінності в технологіях перевезень і логістичних витратах, а також складність координації перевезень між країнами.

Н. Чухрай [32, с. 144] акцентує увагу на провідній ролі спеціалізованих міжнародних транспортних організацій, які з'явилися наприкінці XIX ст. у зв'язку з активізацією міжнародної торгівлі. До перших таких організацій належать:

- Міжнародне товариство морського страхування (Цюріх, 1874);
- Міжнародна асоціація залізничних конгресів (Лондон, 1884 і 1897);
- Міжнародна морська комісія (Антверпен, 1900);
- Асоціація постійних міжнародних морських конгресів (Брюссель, 1905);
- Балтійська і Міжнародна морська конференція (Копенгаген, 1919);
- Міжнародна асоціація повітряного транспорту (Гаага);
- Міжнародне товариство авіаційного страхування (Лондон, 1934).

Особливо динамічно міжнародна інституціоналізація розвивалася у секторі морських перевезень: із 16 основних організацій транспортної галузі 9 спеціалізуються саме на морському транспорті. Це пояснюється історичною важливістю морських шляхів у міжнародній торгівлі та їх стратегічною роллю у світовій логістиці. Як зауважує Дж. Джонсон [10, с. 45], морські перевезення є «найбільш інтернаціоналізованим видом транспорту та ключовим для міжнародних відносин».

Серед провідних міжнародних установ, які здійснюють правове регулювання транспортної галузі, слід відзначити Міжнародну морську організацію (ІМО) та Міжнародну організацію цивільної авіації (ІКАО). Обидві структури є спеціалізованими агентствами ООН і мають значний вплив на встановлення стандартів і правил для міжнародних перевезень.

Поряд із глобальними інституціями, велику роль відіграють регіональні організації, діяльність яких часто охоплює кілька видів транспорту. Яскравим прикладом є Європейська конференція міністрів транспорту (ЕКМТ), заснована у 1953 році в Парижі. На сьогодні вона об'єднує понад 30 країн-членів, а такі держави, як Канада, США та Японія, мають статус асоційованих членів. Основними сферами діяльності ЕКМТ є розвиток автомобільного, залізничного та внутрішнього водного транспорту.

Значення транспортної інфраструктури для суспільного виробництва зумовлює необхідність її державного регулювання. Як зазначає Ю. В. Пономарьова [33, с. 112], в Україні, як і в більшості країн із розвиненою економікою, регуляція здійснюється комплексом заходів: адміністративно-правовими інструментами, фіскальною, податковою та кредитною політикою, митними механізмами, соціальними програмами та інвестиційними стимулами. Держава також активно субсидує пасажирські перевезення.

Функціонування транспортної системи перебуває в межах правового поля та відображає сучасні економічні, технічні й адміністративні виклики,

що обумовлює потребу в гнучкому та ефективному управлінні на всіх рівнях (рис. 1.1).

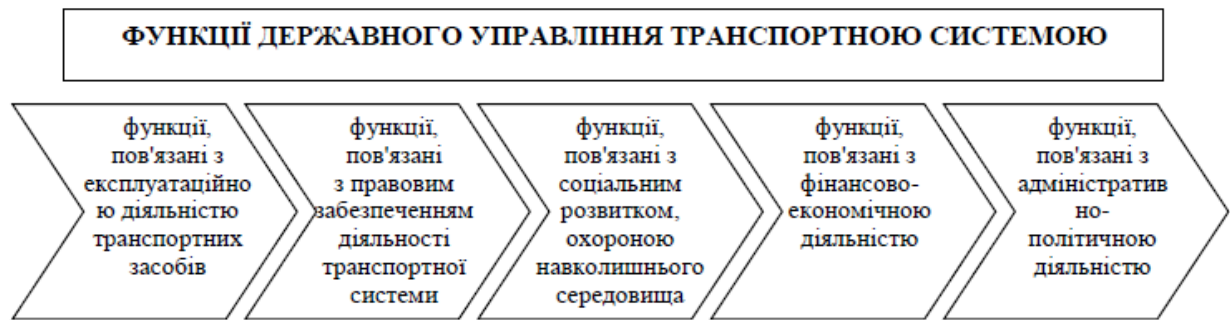


Рис. 1.1. Головні функції державного управління транспортною системою

За: побудовано автором

Згідно з дослідженням Н. Чухрай і О. Гірної [34, с. 48–50], національні адміністрації відіграють ключову роль у функціонуванні транспортного сектору. Серед їхніх основних завдань вирізняються:

- захист прав споживачів і суб'єктів господарювання у сфері транспортних послуг;
- гарантування своєчасного та якісного задоволення потреб населення й національного виробництва в транспорті, а також забезпечення транспортної складової обороноздатності;
 - охорона довкілля від негативного впливу транспорту;
 - ліцензування окремих видів транспортної діяльності;
 - координація функціонування різних видів транспорту;
 - підтримка конкуренції та запобігання монополізації галузі;
 - створення сприятливих умов для розвитку підприємництва у транспортній сфері;
- забезпечення динамічного розвитку транспортної системи;
- захист економічних інтересів держави, прав перевізників і споживачів;
- дотримання високих стандартів безпеки перевезень.

У зв'язку з поступовою інтеграцією України до європейського простору зростає значущість вивчення досвіду ЄС у сфері організації та регулювання транспорту. Транспортна політика Європейського Союзу реалізується в рамках Спільної транспортної політики, закріпленої в Договорі про функціонування Європейського Союзу (ДФЄС) [35]. Стаття 4 ДФЄС визначає транспорт як сферу спільної компетенції ЄС і його держав-членів. Розділ 6 цього документа встановлює повноваження Європейського парламенту та Ради щодо регулювання внутрішньодержавних перевезень, визначення стандартів безпеки та умов надання транспортних послуг.

Європейська транспортна політика охоплює всі основні види транспорту: автомобільний, залізничний, внутрішній водний і повітряний. Вона реалізується відповідно до звичайної законодавчої процедури за участі Європейської Комісії, Економічно-соціального комітету та інших інституцій. Особливий акцент робиться на сталому розвитку та інтеграції транспорту до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T). У 2017 році Єврокомісія затвердила рішення про географічне розширення TEN-T на Східну Європу, зокрема Україну [36].

Одним із ключових напрямів є реалізація стратегічних ініціатив, спрямованих на формування міжнародних транспортних коридорів та адаптацію української інфраструктури до стандартів ЄС. Зокрема, заходи охоплюють:

- правове наближення;
- розвиток інфраструктури;
- забезпечення соціального прогресу;
- дотримання екологічних і безпекових стандартів;
- лібералізацію ринку транспортних послуг [37].

Усі ці аспекти відповідають положенням Угоди про асоціацію між Україною та ЄС і конкретизовані в стратегічному документі — Біла книга Європейської Комісії *«План розвитку Європейського спільного*

транспортного простору» [38]. У цьому документі окреслено такі пріоритети:

- координація інспекцій і навчання персоналу в третіх країнах;
- технічні інновації та партнерства;
- стратегічний діалог із міжнародними партнерами;
- інтеграція інфраструктур;
- участь у переговорах щодо клімату, мобільності й енергоефективності;
- створення програм транскордонного співробітництва.

Регламент ЄС № 1315/2013 [«Керівні принципи розвитку TEN-T»] визначає базові цілі транспортної політики:

- енергоефективність і декарбонізація;
- підвищення безпеки, доступності та сумісності транспортних систем;
- розвиток мультимодальних маршрутів;
- зменшення екологічного навантаження;
- цифровізація транспорту;
- розбудова прикордонної інфраструктури та інтеграція TEN-T з мережами третіх країн (ст. 8 і 33).

Крім того, у Посланні Єврокомісії 2009 року було представлено довгострокове бачення розвитку транспорту до 2020 року. У ньому визначено такі ключові виклики:

- ресурсна обмеженість;
- зміна клімату;
- урбанізація;
- глобалізація.

На цьому тлі ЄС прагне до створення ефективною, сталою та інтегрованою транспортною системою, що відповідає вимогам сучасності. Технологічна модернізація, цифровізація, зниження викидів, а також

орієнтація на користувача — основні вектори європейської транспортної політики.

Таким чином, глобальне регулювання транспортних послуг — це багатовекторний процес, що охоплює комерційні, політичні, організаційні, технічні та правові аспекти. У цьому процесі провідну роль відіграють міжнародні та регіональні транспортні організації, які забезпечують координацію та сталість функціонування транспортної інфраструктури на глобальному рівні.

1.3. Фактори розвитку транспортної інфраструктури в умовах зовнішньоекономічної діяльності

Одним із визначальних чинників, що сприяє розвитку зовнішньої торгівлі транспортними послугами, є наявність розвиненої транспортної інфраструктури. Вона є інтегрованою частиною загальної інфраструктури держави й виконує важливі функції в ринковій економіці. Транспортна галузь виступає ключовим елементом, що забезпечує ефективне функціонування виробничих процесів і товарообігу, зокрема в межах зовнішньоекономічної діяльності. Водночас і сам транспорт потребує відповідної інфраструктурної бази для реалізації своїх функцій — перевезення вантажів, пасажирів та організації логістичних потоків.

Як підкреслює Т. Г. Васильцев [39, с. 44], інфраструктура є основою для забезпечення економічної та соціальної стабільності, а її наявність є необхідною умовою для щоденного функціонування господарської системи. Вона формує основи функціонування всіх секторів економіки, сприяє підвищенню якості життя населення та є елементом національної безпеки. Інші дослідники [3; 40; 4; 17; 23] також наголошують на стратегічному значенні інфраструктури для обороноздатності й економічної безпеки держави.

Транспортна інфраструктура, як інтегрований інструмент забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків, формується як складна система

взаємопов'язаних підсистем, що включають технічні засоби, організаційні структури, логістичні мережі й регуляторні механізми.

Водночас, у чинному законодавстві України відсутнє чітке визначення поняття «*транспортна інфраструктура у сфері зовнішньоекономічної діяльності*». У Законі України «Про транспорт» [26] згадується лише «*техніко-транспортна інфраструктура*», яка трактується як сукупність технічних і комунікаційних об'єктів. Також у цьому законі визначається «*єдина транспортна система України*» як багаторівнева структура всіх видів транспорту, що має відповідати вимогам національної безпеки й забезпечувати функціонування господарства та ЗЕД [26].

Незважаючи на те, що інфраструктура внутрішнього та міжнародного транспорту чітко не розмежується, їх тісна взаємозалежність не викликає сумнівів. Особливу увагу в цьому контексті заслуговує транспортна інфраструктура вільних економічних зон (ВЕЗ), яка забезпечує умови для ефективного просторового розміщення виробництва, освоєння нових ресурсів і стимулювання зовнішньоторговельної діяльності [17].

Водночас, відсутність чіткої міжрегіональної координації при плануванні транспортної інфраструктури може призвести до нерационального використання ресурсів і зниження конкурентоспроможності держави [34]. Це підкреслює потребу в цілісній державній політиці у сфері ЗЕД, орієнтованій на розвиток інфраструктури як критично важливого чинника інтеграції до глобального економічного простору.

У науковому дискурсі 1990-х років транспортну інфраструктуру ЗЕД розглядали переважно як засіб виходу національних суб'єктів на зовнішні ринки в умовах трансформаційної економіки [17, с. 21]. Нині ж усе частіше вживається термін «*міжнародна інфраструктура*», що не завжди повною мірою враховує специфіку транспортної складової.

Сучасні підходи до трактування транспортної інфраструктури ЗЕД поділяються на три напрями:

1. як система галузей і видів діяльності, що забезпечують переміщення товарів від виробника до споживача;
2. як мережа підприємств і установ, які надають супровідні послуги в міжнародних перевезеннях;
3. як сукупність матеріально-технічних засобів, що підтримують логістичні процеси [34].

Деякі дослідники пропонують конкретні інтерпретації цього поняття:

- М. Микитюк [41] розглядає інфраструктуру як поєднання транспортних засобів, логістичних мереж і комунікаційних систем;
- А. Г. Кальченко [14, с. 122] акцентує увагу на матеріально-технічній базі — терміналах, портах, СТО, ремонтних об'єктах;
- І. С. Міщук [18, с. 238] трактує її як підсистему загальнонаціонального транспортного комплексу;
- М. А. Оклендер [7, с. 132] наголошує на її ролі в забезпеченні ефективної взаємодії у національному та міжнародному економічному просторі.

Невизначеність у методологічному підході до терміна пояснюється галузевою специфікою, метою дослідження та міждисциплінарним характером теми. Одні автори обмежують транспортну інфраструктуру ЗЕД лише транспортними підприємствами, інші — включають до неї й регуляторні структури, що функціонують у межах ВЕЗ [34].

До елементів цієї інфраструктури належать стаціонарні об'єкти: автошляхи, залізниці, водні маршрути, трубопроводи, порти, аеропорти, вокзали, склади, термінали, автозаправні станції тощо [34].

Таким чином, рівень розвитку транспортної інфраструктури ЗЕД безпосередньо відображає рівень міжнародної конкурентоспроможності країни. Ефективна торгівля в сучасних умовах неможлива без наявності сучасних логістичних центрів і високотехнологічних інфраструктурних об'єктів.

Для оцінки стану інфраструктури в міжнародному контексті використовуються такі індикатори, як:

- Індекс глобальної конкурентоспроможності (GCI), зокрема субіндекс «Транспортна інфраструктура» [42];
- Індекс логістичної ефективності (LPI) Світового банку [43], що охоплює інфраструктуру, митне оформлення, міжнародні поставки, логістичну компетентність, своєчасність та відстеження вантажів.

Станом на 2022 рік Україна посіла 66-те місце зі 167 країн, покращивши свою позицію порівняно з 2018 роком (80-те місце), що свідчить про певний прогрес, хоча й досі спостерігається недостатня прозорість логістичних процесів та відсутність повноцінних національних даних [43].

Підсумовуючи, можна стверджувати, що високий рівень розвитку транспортної інфраструктури є ключовою умовою для ефективної інтеграції України в європейський і світовий ринки. Це потребує комплексної національної транспортної політики, спрямованої не лише на модернізацію інфраструктури, але й на забезпечення якості, безпеки, екологічності та інноваційності транспортних послуг [44].

РОЗДІЛ II ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ЕКСПОРТУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ

2.1. Розвиток української зовнішньої торгівлі транспортними послугами: ключові риси та напрями

Важливою передумовою розвитку національної транспортно-логістичної системи України є її активна участь у зовнішньоекономічній діяльності, що реалізується шляхом інтеграції у міжнародні канали збуту продукції. Імпорт і експорт транспортних послуг безпосередньо корелюють із динамікою розвитку міжнародної та зовнішньої торгівлі, що свідчить про їх взаємозалежність.

З урахуванням глобальних тенденцій останніх десятиліть, світова торгівля продемонструвала високу чутливість до зовнішніх економічних шоків, зокрема наслідків пандемії COVID-19 і повномасштабної війни в Україні. Так, у 2019 році темпи зростання світового експорту та імпорту практично зупинилися, склавши 0,0 %, при загальному обсязі \$18 372 млрд і \$18 798 млрд відповідно.

У 2020 році через пандемічні обмеження глобальні обсяги експорту та імпорту знизилися на 5,0 % і 5,6 % відповідно, що суттєво позначилося на діяльності суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності в секторі транспортних послуг. У результаті зменшення обсягів міжнародної торгівлі товарами призвело до паралельного скорочення обсягів транспортних послуг, що підтверджується відповідними статистичними даними (див. рис. 2.1).

Попри кризові явища, вже в четвертому кварталі 2020 року було зафіксовано стабільну тенденцію до відновлення обсягів міжнародних транспортних послуг, що свідчить про здатність галузі адаптуватися до нових викликів та відновлювати функціонування в умовах глобальної нестабільності.

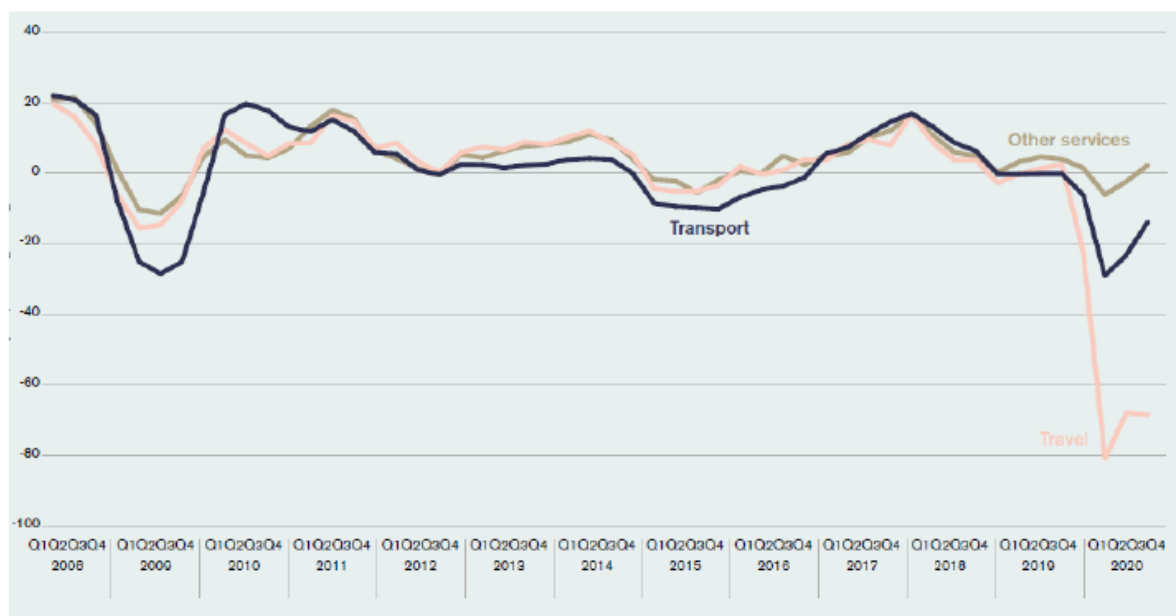


Рис. 2.1. Квартальні темпи зростання експорту транспортних послуг у світі у 2008-2020 рр., у % до минулого кварталу

За: [45]

Аналіз динаміки зовнішньої торгівлі України свідчить, що у 2019 році спостерігалось зростання обсягів товарообігу, зокрема в частині експорту та імпорту. Загальний обсяг українського експорту товарів сягнув 50,1 млрд дол. США (44,6 млрд євро), що на 5,8 % перевищувало показники попереднього року. Імпорт товарів також продемонстрував позитивну динаміку — збільшення на 6,3 %, до 60,8 млрд дол. США (54,1 млрд євро) (див. рис. 2.2). Такі тенденції мали сприятливий вплив на зростання обсягів експорту та імпорту транспортних послуг, що забезпечували зовнішньоторговельну діяльність.

Однак у 2020 році відбулося різке уповільнення розвитку зовнішньої торгівлі товарами, що було зумовлено глобальними обмеженнями, запровадженими урядами країн світу в рамках боротьби з поширенням пандемії COVID-19. Ці заходи суттєво обмежили фізичні можливості здійснення міжнародних перевезень, що, у свою чергу, негативно позначилося на обсягах зовнішньоторговельної діяльності як України, так і її ключового торговельного партнера — Європейського Союзу.

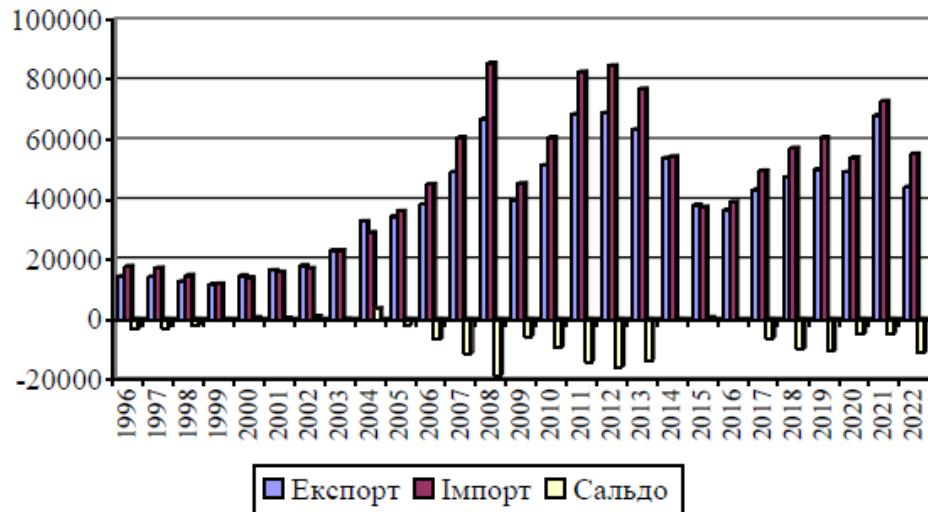


Рис. 2.2. Динаміка розвитку вітчизняної зовнішньої торгівлі у 1996-2022 рр.

За: [28]

У 2020 році, напередодні повномасштабної війни, обсяг українського товарного експорту становив 49,2 млрд дол. США (43,2 млрд євро), що на 1,7% менше у порівнянні з 2019 роком. Імпорт товарів до України за цей період знизився на 11,0%, склавши 54,1 млрд дол. США (47,5 млрд євро). Таким чином, сальдо зовнішньої торгівлі товарами залишалось від'ємним і становило -4,9 млрд дол. США (-4,3 млрд євро), хоча варто зазначити, що це менше порівняно з 2019 роком, коли дефіцит сягнув -10,8 млрд дол. США.

Позитивною динамікою стало покращення показника покриття імпорту експортом, який у 2020 році сягнув 0,91 проти 0,82 у 2019 році, що свідчить про певне вирівнювання торговельного балансу в умовах скорочення імпорту.

Україна зберігала активні зовнішньоекономічні зв'язки з багатьма країнами світу, проте загальний обсяг зовнішньої торгівлі зазнав скорочення внаслідок глобальної економічної кризи, спричиненої пандемією COVID-19. Зменшення попиту на традиційні українські експортні товари на світових ринках негативно позначилося на обсягах міжнародних транспортних послуг, які надавали вітчизняні перевізники.

У 2022–2023 роках ситуація різко погіршилася внаслідок повномасштабної збройної агресії Російської Федерації, що спричинило різке скорочення обсягів зовнішньої торгівлі України, а також зниження активності транспортно-логістичного сектора.

Згідно з офіційною статистикою за 2021 рік, найбільшу частку в експорті товарів за видами транспорту становив морський транспорт — 51,5% від загального обсягу експорту. На другому місці — автомобільний транспорт (23,5%), далі — залізничний транспорт (11,7%). Структура імпорту демонструє інші пріоритети: автомобільний транспорт забезпечував 43,6% загального обсягу імпорту, залізничний — 14,1%, а трубопровідний транспорт — 5,4% [46].

Таблиця 2.1

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

Види транспорту	Експорт		Імпорт	
	млн дол. США	у % до загального обсягу	млн дол. США	у % до загального 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: [28]

Автомобільний транспорт відіграє провідну роль у системі вантажоперевезень, як на внутрішньому, так і на міжнародному рівнях. Його популярність пояснюється низкою переваг порівняно з іншими видами транспорту: відносно помірна вартість послуг, можливість доставки «від дверей до дверей» у більшості регіонів Європи та Азії, а також гнучкість і

різноманітність логістичних рішень. Особливо важливою є роль автотранспорту в забезпеченні імпорتنих поставок в Україну, що, своєю чергою, стимулює залучення нових операторів до сфери міжнародних перевезень в умовах активізації зовнішньоекономічної діяльності.

Згідно зі статистичними даними, у 2021 році контейнерні перевезення становили 9,8% імпорту та лише 5,2% експорту. Частка повітряного транспорту в експорті дорівнювала 1,7%, а в імпорті — 2,7%. Значною залишалася роль залізничного транспорту: 14,0% в експорті та 18,9% в імпорті. Для порівняння, у 2019 році на автомобільні перевезення припадало 24,3% експорту та 41,7% імпорту вантажів.

У сфері зовнішньоекономічної діяльності України в галузі транспортних послуг спостерігається чітка спеціалізація за видами транспорту. У структурі експорту транспортних послуг провідне місце належить трубопроводному транспорту — 49,1% від загального обсягу. Далі йдуть авіаційні перевезення (16,3%), морські (12,3%), залізничні (7,8%) та автомобільні (6,7%).

Щодо імпорту транспортних послуг, то переважання мають авіаційні перевезення — 31,0%, далі — морські (28,7%), залізничні (18,1%) та автомобільні (16,7%) (див. табл. 2.2).

Структура зовнішньої торгівлі транспортними послугами значною мірою визначається наявністю розвиненої трубопроводної інфраструктури на території України, а також специфікою товарообігу, який формує попит на ті чи інші види 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: [46]

Аналіз довгострокової динаміки зовнішньої торгівлі транспортними послугами України з 2000 року свідчить про те, що на цю сферу істотно вплинули три ключові кризові події:

- початок збройного конфлікту на Сході України у 2014 році,
- пандемія COVID-19, яка розгорнулася з 2020 року,
- повномасштабне вторгнення Російської Федерації в Україну у 2022 році.

Найбільше падіння обсягів експорту транспортних послуг зафіксовано саме в кризові періоди:

- у 2014 році скорочення становило 23,5% у порівнянні з 2013 роком;
- у 2020 році експорт знизився на 45,2%.

Імпорт транспортних послуг також продемонстрував негативну динаміку:

- зменшення на 18,5% у 2014 році,
- та на 31,9% у 2020 році (див. рис. 2.3).

Попри загальну волатильність зовнішньоекономічної активності, торгівля транспортними послугами України характеризується стійким позитивним сальдо, що свідчить про переважання експорту над імпортом упродовж тривалого періоду. Така динаміка зумовлена, насамперед, високою часткою трубопровідного транспорту в експорті, який традиційно забезпечував значні валютні надходження.

Однак останніми роками конкурентна перевага України як транзитної держави суттєво послабилася, що пов'язано з будівництвом обхідних газопроводів Росією (зокрема, "Північний потік", "Турецький потік"). Це спричинило відчутне зменшення доходів державного бюджету від транзиту енергоносіїв та послаблення гео економічних позицій України у регіоні.

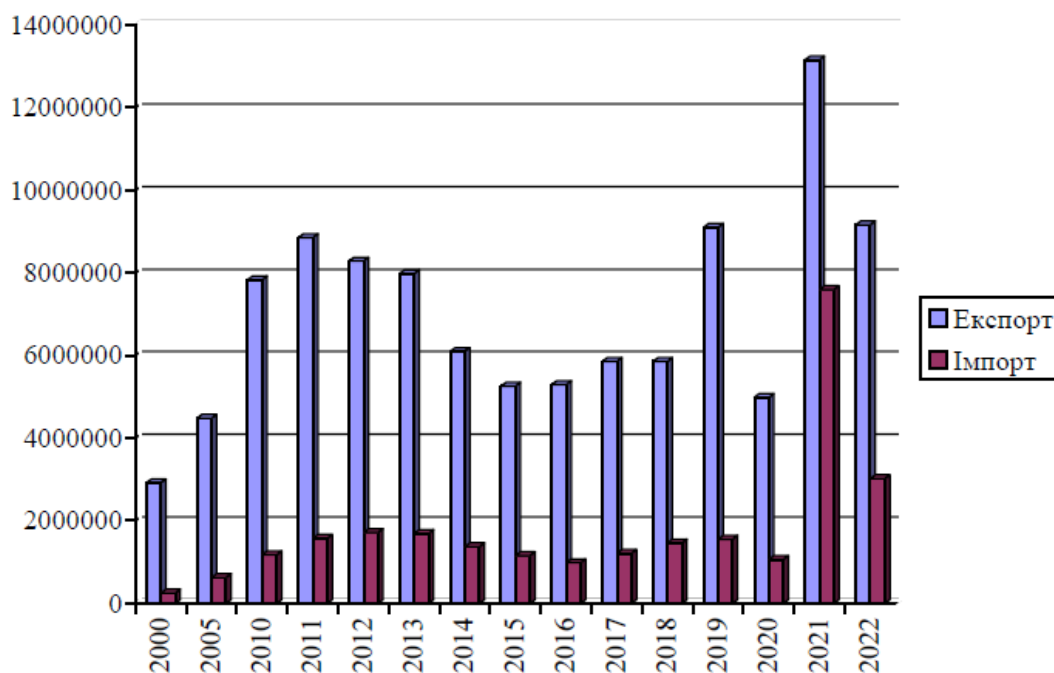


Рис. 2.3. Динаміка вітчизняного експорту та імпорту транспортних послуг у 2000-2022 рр., тис. дол. США

За: [46]

Згідно з офіційними статистичними даними [46], у 2021 році найбільшим торговельним партнером України за обсягами експорту транспортних послуг залишалася Російська Федерація, на яку припадало 48,8% загального експорту в цій сфері. Проте вже у 2022 році, у зв'язку з

повномасштабною агресією, всі економічні відносини з РФ у галузі транспортних послуг було повністю припинено.

У довоєнний період 2021 року серед інших ключових партнерів України з експорту транспортних послуг вирізнялися:

- Швейцарія — 5,9%,
- Об'єднані Арабські Емірати — 5,5%,
- Німеччина — 4,3%,
- США — 3,7%,
- Кіпр та Велика Британія — по 2,5%,
- Польща — 2,4%.

Щодо імпорту транспортних послуг в Україну, то у 2021 році основними постачальниками виступали:

- Німеччина — 13,8%,
- Туреччина — 12,2%,
- Польща — 8,7%,
- Білорусь — 4,7%,
- Китай — 3,8%,
- Велика Британія — 3,5%.

Таким чином, протягом останніх років у структурі зовнішньої торгівлі транспортними послугами України відбулися суттєві трансформації. Зокрема, спостерігається зростання частки морських і авіаційних перевезень, тоді як роль трубопровідного транспорту в експорті поступово знижується. Така тенденція є наслідком агресивної політики Російської Федерації, спрямованої на розвиток альтернативних маршрутів постачання енергоносіїв до країн Європи, що позбавило Україну частини її транзитного потенціалу.

У зв'язку з цим особливої актуальності набуває необхідність диверсифікації як географічних напрямів, так і видів транспортних послуг, які Україна експортує. Одним із стратегічних завдань національної транспортної політики є пошук нових партнерів і розвиток логістичної інфраструктури, здатної забезпечити стабільну присутність України на

міжнародному ринку транспортних послуг.

2.2. Розвиток міжнародної транспортної інфраструктури України: аналіз тенденцій

В Україні розвиток інфраструктури, що забезпечує надання міжнародних транспортних послуг, відбувається поступово, у відповідь на активізацію процесів економічної інтеграції та прагнення до уніфікації з технологічними стандартами Європейського Союзу. Транспортна інфраструктура відіграє ключову роль у забезпеченні як внутрішньої, так і зовнішньої торгівлі. Хоча процес реформування й модернізації ще не завершено, вже сьогодні можна констатувати, що національна стратегія розвитку транспортних коридорів України дедалі більше орієнтується на відкритість до європейського транспортного простору та на посилення інформаційної інтеграції з ЄС.

Попри позитивні зрушення, рівень розвитку зовнішньоторговельної транспортної інфраструктури України все ще залишається недостатнім порівняно з багатьма іншими країнами. Так, відповідно до Індексу глобальної конкурентоспроможності за 2021 рік, Україна посіла 57-ме місце серед 141 країни світу за загальною якістю інфраструктури. Рейтинг за окремими складовими інфраструктури виглядає наступним чином:

- якість дорожньої мережі — 114-те місце,
- залізничної — 34-те місце,
- повітряної — 101-ше місце,
- портової — 78-ме місце (табл. 2.3) [380].

Як зазначалося раніше (див. підрозділ 1.3), одним із важливих індикаторів оцінювання рівня розвитку інфраструктури зовнішньої торгівлі є Індекс логістичної ефективності (LPI). Хоча у міжнародних звітах [47] представлено загальну оцінку логістичного потенціалу України, на національному рівні не здійснюється систематичне збирання даних, необхідних для більш точної аналітики та формування деталізованого

профілю. Це ускладнює комплексну оцінку стану логістичних ланцюгів та перешкоджає визначенню точок для цільового покращення.

Відсутність повноцінних національних даних, необхідних для формування компонентів LPI, свідчить про наявні проблеми в управлінні ланцюгами постачання та обмежену прозорість економічних процесів, що гальмує розвиток транспортно-логістичної системи України та стримує її інтеграцію до глобальних ринків.

Разом з тим, у 2021 році Україна покращила свою позицію в рейтингу LPI, піднявшись на 66-те місце серед 167 країн, у порівнянні з 80-м місцем у 2019 році, що свідчить про певний прогрес у цьому напрямі.

Таблиця 2.3

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: [48]

Згідно з Індексом логістичної ефективності (LPI) за 2021 рік, Україна продемонструвала різні рівні розвитку за окремими складовими логістичної системи. Найнижчі позиції країна займала за якістю торгівельної та

транспортної інфраструктури — 119-те місце, а також за ефективністю митного та прикордонного контролю — 89-те місце. Водночас за компетентністю у сфері логістичних послуг Україна посіла 61-ше місце, за організацією міжнародних перевезень — 68-ме, дотриманням термінів доставки — 56-те, а за можливістю відстеження вантажів — 52-ге місце.

У світовому вимірі позиції України виглядають таким чином:

1. Відставання від лідера рейтингу — Німеччини становило 1,37 бала, при цьому найменша різниця була за показником “*Timeliness*” (0,97), а найбільша — за “*Infrastructure*” (2,15).

2. Серед країн СНД Україна посіла перше місце, випередивши Казахстан (77 місце), РФ (85), Білорусь (110), Молдову (113), Вірменію (116), Узбекистан (117) та Грузію (124).

3. У регіоні Європи та Центральної Азії середнє відставання України становило 1,17 бала, з мінімальними відхиленнями за критеріями “*Timeliness*” (0,23) і “*Tracking & tracing*” (0,11), та найбільшими — за “*Infrastructure*” (0,91).

4. У групі країн із рівнем доходу нижче середнього, Україна займала 6-ту позицію, поступаючись В’єтнаму, Індії, Індонезії, Кот-д’Івуару та Філіппінам. Найменший розрив зафіксовано у сфері дотримання термінів доставки (0,25 бала), найбільший — знову ж таки за станом інфраструктури (0,79 бала).

У динаміці рейтинг LPI свідчить про поступове покращення логістичної ефективності України. Якщо у 2010 році країна займала 102-ге місце, то у 2012 — 66-те, у 2014 — 61-ше, а в 2021 році — 66-те місце (після тимчасового падіння у 2018 році до 80-ї позиції). Це свідчить про стійке прагнення до покращення логістичних показників, незважаючи на наявні виклики.

Транспортна інфраструктура України, особливо в межах Вільних економічних зон, за роки незалежності отримала нові імпульси до модернізації. За наявними оцінками, ця галузь генерує близько 13% валового

внутрішнього продукту країни, а вартість основних засобів транспортної сфери становить приблизно 35% від потенційної вартості державного виробництва [30].

Залізничний транспорт зберігає домінуючу позицію в національному транспортному комплексі, забезпечуючи близько 50% пасажирських перевезень і 82% вантажних перевезень усіма видами транспорту (див. табл. 2.4). За масштабами перевезень АТ "Укрзалізниця" посідає четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії. Показник навантаження на 1 км колії в Україні в 3–5 разів перевищує аналогічні дані більшості країн Європи.

Стратегічне значення залізниці зумовлене також тим, що через територію України проходять ключові транс'європейські транспортні коридори, зокрема "Балтія – Чорне море" та "Схід – Захід".

Україна виконує важливу функцію транзитної держави у сфері міжнародних вантажоперевезень. На її території формуються три європейські транспортні коридори — № 3, 5 та 9, визначені у відповідності до «Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів», затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 20 березня 1998 р. № 346.

Основні торговельно-транспортні потоки, що проходять через територію України, мають наступні географічні напрямки:

- із країн Західної та Центральної Європи — у Південні регіони Росії, Середню Азію та Північний Кавказ;
- із Південної Європи, Африки та Близького Сходу — у країни СНД;
- із Китаю, Далекого Сходу, Закавказзя та Середньої Азії — у країни Західної Європи, Балтії та Скандинавії;
- з Індії, Середньої Азії, Далекого Сходу — у Балтію та Скандинавію.

Таблиця 2.4

Показники перевезень міжнародних вантажів українськими підприємствами залізничного транспорту у 2021-2022 рр.

Найменування вантажу	Обсяги перевезень								
	Ввіз (імпорт)			Вивіз (експорт)			Транзит		
	тис. т	тис. т	%	тис. т	тис. т	%	тис. т	тис. т	%
	2022	2021	до 2021	2022	2021	до 2021	2022	2021	до 2022
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: [30]

Згідно з орієнтирами Європейської транспортної комісії, через територію України проходять чотири ключові транс'європейські транспортні коридори, що мають стратегічне значення для забезпечення міжконтинентальної логістики:

- Коридор №3: Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ;
- Коридор №5: Трієст – Любляна – Будапешт (Братислава) – Львів;
- Коридор №7: Дунайський (внутрішній водний шлях);
- Коридор №9: Гельсінкі – Санкт-Петербург – Мінськ/Москва – Кишинів/Одеса – Дмитровград – Олександрополіс.

Ці коридори інтегрують українську транспортну систему в загальноєвропейську мережу, формуючи основу для розвитку експортно-орієнтованої логістичної інфраструктури.

Транспортна система України є багатогалузевим промислово-господарським комплексом, що охоплює всі основні види транспорту: автомобільний, залізничний, повітряний, морський, річковий,

трубопровідний і громадський. Вона характеризується достатньо розвиненою інфраструктурою, здатною забезпечити надання міжнародних транспортних послуг. Серед основних якісних характеристик транспортної системи виділяють:

- збереження цілісності вантажів і безпеку пасажирів;
- регулярність та надійність маршрутів;
- високу швидкість перевезень;
- раціональність витрат [49].

Прикордонне розташування значної частини українських регіонів створює умови для формування спеціалізованої регіональної політики, орієнтованої на стимулювання зовнішньоекономічної активності. Така політика передбачає використання географічного потенціалу як додаткового стратегічного ресурсу.

Як зазначає С. І. Гриценко [50, с. 104], для підвищення ефективності транскордонного співробітництва доцільно імплементувати європейські правові моделі, зокрема положення 106-ї Європейської Мадридської конвенції, а також використовувати механізми міжнародних, міждержавних і локальних угод, що забезпечують координацію між партнерами.

Не менш важливим фактором є геополітичне розташування України, яке зумовлює її стратегічну роль як «логістичного мосту» між Європою та Азією. Цей потенціал визнається і підтримується країнами Європейського Союзу, які дедалі частіше виступають ініціаторами партнерських інфраструктурних проєктів з Україною. Зокрема, Угорщина та Німеччина пропонують створення сучасних транспортно-логістичних зон та активне включення українських транспортних мереж до мережі TEN-T.

Для поглибленого аналізу рівня розвитку інфраструктури зовнішньої торгівлі в регіонах України доцільним є застосування кластерного аналізу методом k-середніх. Основною метою цього підходу є розподіл n об'єктів спостереження (регіонів) на k однорідних груп, у межах яких мінімізується середньоквадратичне відхилення кожного регіону від центру відповідного

кластера. Математично метод передбачає мінімізацію суми квадратів відстаней між кожним об'єктом та центром кластеру, що дозволяє ідентифікувати просторові закономірності розвитку інфраструктури [60, 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 .

Рівень розвитку зовнішньоекономічної транспортної інфраструктури за кластерним поділом (групами) було визначено з урахуванням стану розвитку окремих видів транспорту в регіонах. Для аналізу використовувалися 10 показників, зокрема:

- вантажообіг залізничного, автомобільного, річкового та морського транспорту (X1–X5);
- протяжність автомобільних доріг в областях (X6);
- довжина залізничних колій у регіонах (X7);
- кількість морських, річкових портів та аеропортів (X8–X10).

Застосування кластерного аналізу за допомогою пакету прикладних програм Statistika 12.0 дало змогу виокремити чотири кластери (рис. 2.4).

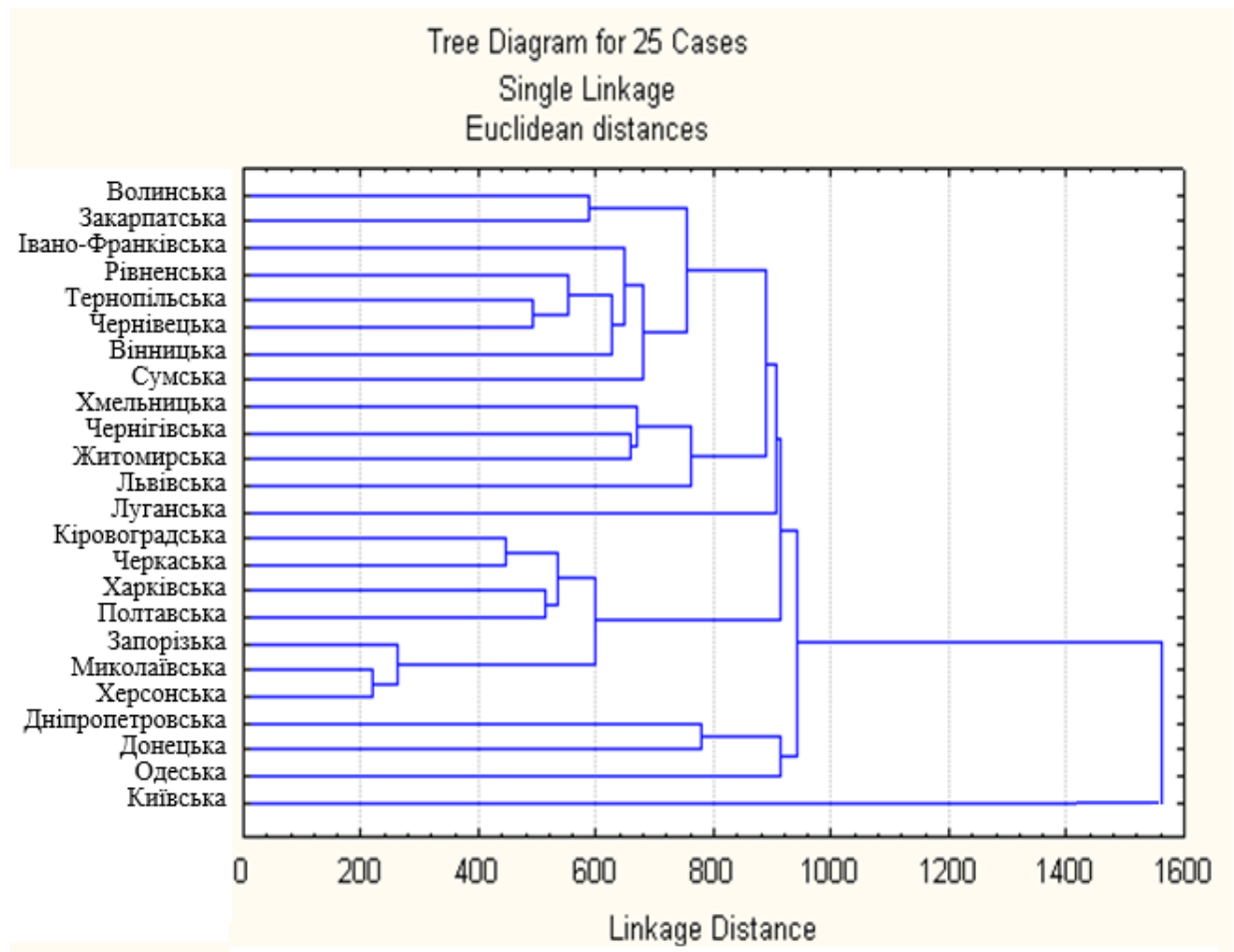


Рис. 2.4. «Дерево поєднань» областей України за ключовими показниками розвитку транспортної інфраструктури ЗЕД у 2021 р.

За: побудовано автором

Регіональний аналіз рівня розвитку зовнішньоекономічної транспортної інфраструктури в Україні свідчить про суттєву просторову диференціацію, що обумовлена особливостями економічного профілю, географічного положення та доступу до основних транспортних коридорів.

До першої групи регіонів з найвищим рівнем розвитку транспортної інфраструктури віднесено Донецьку та Дніпропетровську області. Ці регіони мають потужну залізничну мережу, що забезпечує ефективне з'єднання між вугільно-металургійним комплексом Донбасу та іншими економічними центрами країни. У Дніпропетровській області розвинена система річкових та автомобільних шляхів, а Донецька область має вихід до моря, є важливим

елементом транснаціональних транспортних коридорів і володіє розвиненою авіаційною інфраструктурою.

Київська та Одеська області виступають беззаперечними лідерами у сфері транспортної інфраструктури. В Одеській області функціонують провідні морські порти — Одеса та Іллічівськ, які стали базою для формування потужних транспортно-логістичних центрів. Географічне положення Одеси на перетині міжнародних маршрутів (Балтія – Чорне море, коридор №9, маршрут Чорноморського економічного співробітництва) забезпечує її стратегічну роль у міжнародних перевезеннях.

До другої групи віднесено Миколаївську, Запорізьку та Херсонську області, де переважають морські та річкові перевезення — найдешевші за собівартістю. Вантажні потоки обслуговуються переважно місцевими портами, що створює сприятливе середовище для індустріального розвитку. Запорізька область, окрім того, є значущим залізничним вузлом.

Третя група регіонів охоплює Вінницьку, Луганську, Львівську, Полтавську, Сумську, Харківську, Хмельницьку, Черкаську та Чернігівську області. Вони відіграють роль транспортних артерій між Сходом і Заходом країни, розташовані на ключових автомагістралях (зокрема Е40) і мають значні залізничні вузли: Харків, Львів, Жмеринка, Фастів, Конотоп, Лозова, Козятин, Шепетівка, Сміла, Шостка, Краснодар, Червоний Промінь тощо. Цей кластер вирізняється високою внутрішньою структурною складністю, а також наявністю центрів "транспортної гравітації", де мегаполіси (наприклад, Львів і Харків) концентрують потоки ресурсів і населення.

Четверту групу складають переважно західні прикордонні області — Закарпатська, Волинська, Івано-Франківська, Тернопільська, Рівненська та Чернівецька, де домінує автомобільний транспорт. Ці регіони характеризуються високою щільністю дорожньої мережі, але обмеженими можливостями для морських і річкових перевезень. Відповідно, рівень транспортного розвитку тут залишається нижчим, незважаючи на вигідне прикордонне розташування.

Окремої уваги заслуговують Житомирська та Кіровоградська області, які, хоч і не мають доступу до водних шляхів, демонструють відносно високі показники у сфері залізничних перевезень і володіють мережею авіасполучень, що дозволяє охарактеризувати їх як середньорозвинені регіони у транспортному аспекті.

Підсумовуючи результати дослідження, можна зробити висновок, що зростання уваги до міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури України зумовлене низкою чинників:

- впливом війни та глобальної економічної нестабільності, які призвели до скорочення бюджетного фінансування транспортної інфраструктури;
- стратегічним значенням транспортної системи для загального економічного розвитку держави;
- необхідністю впровадження нових моделей управління та інноваційних підходів до організації логістичних процесів;
- актуальністю залучення приватного капіталу та партнерських інвестицій для фінансування транспортної інфраструктури міжнародного рівня.

2.3. Аналіз результативності діяльності ТОВ «Укравтологістика» у сфері міжнародної логістики

Для проведення всебічного аналізу ефективності функціонування компаній, що займаються міжнародними перевезеннями, необхідно розглянути діяльність ключових транспортних операторів. Одним із таких є ТОВ «Укравтологістика» (м. Одеса), засноване у 2010 році, яке зарекомендувало себе як надійний і стабільний партнер як на внутрішньому, так і на міжнародному ринку завдяки активному розвитку та високій якості послуг.

З моменту створення компанія спеціалізується на комплексному наданні транспортно-логістичних послуг. Система обслуговування включає

такі основні підсистеми:

- вантажні автоперевезення та залізничні перевезення;
- доставка до морських портів;
- організація морських вантажоперевезень;
- митно-брокерське обслуговування та сертифікація товарів;
- консолідація вантажів у прикордонних з ЄС регіонах та портових зонах;
- логістичний консалтинг.

Основні напрями діяльності компанії охоплюють логістичні та митно-брокерські послуги, серед яких:

- консультування з питань зовнішньоекономічної діяльності;
- оформлення вантажних митних декларацій (ВМД);
- підготовка транспортної документації (CMR, МДП, залізничні накладні, авіанакладні тощо);
- допомога в отриманні необхідних сертифікатів та дозволів;
- акредитація на митниці.

Компанія організовує міжнародні перевезення територією Східної Європи, ЄС і країн СНД, використовуючи різні види транспорту. Її фахівці постійно моніторять ринок автоперевезень для забезпечення своєчасного прибуття транспорту до місця завантаження. Залежно від специфіки вантажу та умов транспортування, використовуються різні типи автотранспорту — від тентованих напівпричепів до ізотермічних. Для сипучих вантажів застосовуються самоскиди та автоцистерни відповідно до вимог європейських стандартів. За бажанням клієнта вантажі можуть бути застраховані на суму до 500 тис. доларів США.

У сфері залізничної логістики компанія забезпечує:

- оперативний моніторинг руху вагонів;
- супровід вантажів по Україні, країнах ЄС і СНД;
- розрахунок витрат на перевезення;
- перевалку вантажів у портах України за схемою «вагон-склад-

контейнер-судно».

Як агент і представник провідних судноплавних компаній, «Укравтологістика» надає низку морських логістичних послуг:

- оформлення контейнерів у морських портах України;
- організація перевезень наливних вантажів;
- перевантаження між різними видами транспорту —

контейнерами, автопоїздами та залізничними вагонами.

Завдяки розгалуженій агентській мережі у ключових портах світу, компанія здійснює контроль за перевезенням вантажів, організовує завантаження контейнерів і надає клієнтам детальні звіти. Можливе також міжнародне страхування вантажів. Компанія має ліцензію №АВ480323 на здійснення митно-брокерської діяльності.

«Укравтологістика» виконує повний цикл митного оформлення вантажів у зовнішньоекономічній діяльності. Наявність офісів у Києві, Одесі, Львові та Іллічівську сприяє зниженню витрат клієнтів, пов'язаних із логістикою. Завдяки партнерській мережі в країнах СНД компанія забезпечує ефективні логістичні рішення для перевезень з Європи в СНД, Казахстан і Китай.

Для оцінювання результативності діяльності компанії у кваліфікаційній роботі використовується економетричне моделювання, яке включає:

- визначення параметрів регресійної моделі;
- перевірку її достовірності, повноти та статистичної значущості з урахуванням гетероскедастичності;
- побудову поліноміальної моделі залежності змінних і прогнозування функціональних показників.

Прогнозна модель базується на фінансово-господарських показниках за 2020–2021 роки та включає використання алгоритмів для аналізу лінгвістичних змінних з метою оцінки конкурентоспроможності.

У моделюванні застосовується ресурсний підхід з такими факторними змінними:

- x_1 — оборотні кошти;
- x_2 — трудові ресурси;
- x_3 — основні фонди;
- y — валютна виручка як результативний показник.

Розрахунки виконуються методом найменших квадратів, що дозволяє розв'язати систему рівнянь у матричній формі та сформувати економетричну модель діяльності підприємства (див. формулу 2.2).

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

Параметри регресійної моделі x_1, x_2, x_3 відображають граничний приріст залежної змінної y (прибуток компанії), що відповідає одиничному приросту кожного з відповідних факторів за незмінності інших змінних. Іншими словами, якщо, наприклад, оборотний капітал підприємства (x_1) зростає на одну одиницю, тоді за незмінних значень параметрів x_2 та x_3 , прибуток від зовнішньоекономічної діяльності збільшується на величину, еквівалентну значенню коефіцієнта при x_1 .

Для оцінки того, якою мірою варіація (дисперсія середніх значень) прибутку зумовлена зміною вибраних факторів моделі, доцільно розрахувати коефіцієнт множинної детермінації R^2 . Цей коефіцієнт визначається за формулою (2.3) і дозволяє кількісно оцінити частку варіації результативної змінної, що пояснюється впливом включених до моделі факторів.

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

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

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

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

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

У результаті розрахунку коефіцієнта множинної детермінації отримано значення $R^2=0,761$, що свідчить про те, що 76,1% змін у середньому значенні чистого прибутку ТОВ «Укравтологістика» пояснюються змінами таких факторів, як оборотні кошти, фонд робочого часу та основні фонди. Водночас 23,9% змін прибутку зумовлені впливом інших факторів, які не були включені до побудованої економетричної моделі.

Оцінка щільності зв'язку між чистим прибутком від зовнішньоекономічної діяльності та факторами моделі здійснювалася за допомогою множинного коефіцієнта кореляції. Отримане значення коефіцієнта множинної кореляції становить $R=0,872$, що, відповідно до таблиці Чеддока, свідчить про наявність **високого (значного)** рівня кореляційного зв'язку між результативною змінною та незалежними факторами.

Для перевірки адекватності економетричної моделі було проведено оцінювання за допомогою **F-критерію Фішера** на рівні значущості $p=0,99$. Порівняння розрахункового значення критерію ($F_{\text{розрах}} = R^2/k(1-R^2)/(n-k-1)$) із табличним ($F_{\text{табл}}$) дозволяє зробити висновок про статистичну значущість моделі.

Формула для обчислення розрахункового значення критерію Фішера має такий вигляд:

$$F_{\text{розрах}} = \frac{R^2/k(1-R^2)/(n-k-1)}{R^2/k} = \frac{R^2/k}{(1-R^2)/(n-k-1)}$$

де:

- R^2 — коефіцієнт детермінації;
- k — кількість незалежних змінних (регресорів) у моделі;
- n — загальна кількість спостережень (обсяг вибірки);
- $n - k - 1$ — ступені свободи залишкової дисперсії.

Якщо $F_{\text{розр}} > F_{\text{табл}}$, то економетрична модель вважається адекватною і може використовуватися для подальшого прогнозування та аналізу.

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 $F_{\text{табл}}$ дорівнює 8,45. В економетричній моделі (з ймовірністю $p = 0,99$) оціночне значення ($F_{\text{розр}}$) становить 25,41. Таким чином, $F_{\text{розр}} > F_{\text{табл}}$, 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 Гольдфельда-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 $F^* < F_{\text{табл}}$ – ознака неоднорідності відсутня.

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

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

Побудована прогностична трендова модель відображає зміни функціональної змінної у часовому ряді, проте не охоплює передбачення змін окремих параметрів моделі в майбутньому.

На основі цієї моделі (формула (2.7)) була сконструйована параболічна крива зростання оцінюваних показників з урахуванням часової залежності. Паралельно проведено матричні розрахунки для створення багатофакторної трендової моделі, побудованої на основі таблиці допоміжних значень.

З урахуванням результатів мультиноміального аналізу економетричної моделі, що описує економіко-організаційне забезпечення діяльності ТОВ «Укравтологістика», було сформовано мультиноміальну факторну модель із включенням часового чинника (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. 2.5).

Прогнозні значення параметрів моделі ефективності діяльності ТОВ
«Укравтологістика» на 2020-2021 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

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

відображає низку закономірностей у взаємозв'язках між основними показниками:

- темп приросту фонду робочого часу поступається темпу зростання чистого прибутку, що свідчить про результативність кадрової політики підприємства та її економічну обґрунтованість;
- зростання чистого прибутку забезпечується шляхом оптимізації витрат на використання основних фондів, раціонального перерозподілу витрат і ефективного використання оборотного капіталу;
- скорочення обсягів оборотних коштів свідчить про впровадження стратегії системного заощадження, яка зміцнює фінансову стабільність компанії.

Таким чином, побудована модель узгоджується з фактичними даними, демонструє стабільну динаміку у часовому розрізі, базується на репрезентативній вибірці та характеризується високим рівнем кореляційного зв'язку між змінними. Середнє значення середньоквадратичної похибки моделі дорівнює нулю, а дисперсія суми квадратів залишків відображає ймовірнісний вплив випадкових чинників з n ступенями свободи, що підтверджує статистичну значущість встановлених взаємозв'язків між незалежними змінними та результативним показником.

Отже, отримані параметри моделі підтверджують ефективність застосування економетричних методів у процесі стратегічного управління підприємством. Сформовані на основі моделі прогнози можуть слугувати основою для розробки програм розвитку зовнішньоекономічної та фінансової діяльності ТОВ «Укравтологістика».

РОЗДІЛ 3 ІНСТРУМЕНТИ СТИМУЛЮВАННЯ ВИХОДУ ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВ НА МІЖНАРОДНИЙ РИНОК ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

3.1. Шляхи стимулювання та розвитку зовнішньоекономічної діяльності вітчизняного транспортного сектору

До початку повномасштабної війни територією України пролягали ключові транспортні маршрути та функціонували активні економічні зв'язки, що поєднували країни Західної і Центральної Європи, Скандинавії та Азії. Завдяки вигідному географічному розташуванню в центрі Європи Україна володіє значним потенціалом для інтеграції в глобальну транспортну мережу, що зумовлює необхідність пріоритетного розвитку основних транспортних коридорів. У перспективі прогнозується подальше посилення таких зв'язків. Розвиток сучасної інфраструктури всіх видів транспорту може принести суттєві економічні переваги як Україні, так і країнам СНД, Європи й Азії — через скорочення транспортних відстаней, зниження логістичних витрат і активізацію зовнішньоекономічної діяльності.

Як зазначено у Посланні Президента України до Верховної Ради у 2021 році [3, с. 60–61], однією з основних перешкод для інноваційного розвитку економіки є незадовільний стан транспортної інфраструктури та неефективна організація її функціонування. Це спричиняє зростання витрат на вантажні та пасажирські перевезення, зниження їхньої безпеки, погіршення транспортної доступності населених пунктів та зменшення їхнього соціально-економічного потенціалу. До основних причин такого стану належать обмежений рівень інвестицій та низькі темпи впровадження інновацій у галузі. Через зношеність транспортної інфраструктури виникають труднощі з перевезенням вантажів, зменшується обсяг зовнішньоекономічних перевезень, а також зростають ризики техногенних аварій. Проте найсерйознішою загрозою для розвитку транспортного сектору на сьогодні є воєнні дії.

Як зазначалося в розділі 2, у період з 2016 по 2021 рік залізничні

вантажоперевезення скоротилися на 44,5 млн тонн (на 12,7%), тоді як обсяг автоперевезень, навпаки, збільшився на 44 млн тонн (на 29,9%). Частка ж річкового транспорту у загальному вантажообігу залишається вкрай незначною — менше 0,3%, що суперечить європейським практикам, де розвиток річкових і залізничних перевезень відіграє ключову роль у забезпеченні стабільності транспортної системи та її впливу на економічне зростання.

Таким чином, державна транспортна політика в контексті зовнішньоекономічної діяльності спрямована на створення конкурентоспроможного ринку транспортних послуг, гармонійний розвиток усіх видів перевезень, здатних ефективно функціонувати як на національному, так і на міжнародному рівнях, а також на формування ефективної та збалансованої національної транспортної системи.

Для стимулювання активної участі українських експортерів та імпортерів на ринку міжнародних транспортних послуг слід усунути ключові проблеми, що існують у сфері міжнародної транспортної інфраструктури України:

1. Недостатній розвиток транспортно-логістичних центрів – відсутність сучасних логістичних хабів, які б забезпечували ефективну обробку вантажів і скорочення часу доставки.
2. Зношеність інфраструктури – значна частина залізничних, автомобільних, портових та авіаційних об'єктів потребує модернізації або капітального ремонту.
3. Низький рівень інтеграції з європейською транспортною мережею (TEN-T) – відставання в реалізації проектів, що передбачають включення України до єдиного транспортного простору ЄС.
4. Недосконалість митного та прикордонного контролю – повільне проходження митних процедур, що збільшує затримки та витрати при переміщенні вантажів.
5. Обмежені інвестиції в інфраструктуру – недостатнє фінансування

з боку держави та обмежена участь приватного капіталу у створенні та модернізації транспортних об'єктів.

6. Низький рівень цифровізації транспортної системи – відсутність єдиних електронних платформ для управління перевезеннями, відстеження вантажів та координації дій між учасниками логістичного ланцюга.

7. Висока вартість логістичних послуг – непропорційно високі витрати на транспортування у порівнянні з сусідніми країнами, що знижує конкурентоспроможність українських товарів.

8. Відсутність стабільної нормативно-правової бази – часті зміни правил перевезень, митного регулювання та умов ліцензування створюють додаткові ризики для бізнесу.

У контексті євроінтеграційного курсу України та переорієнтації зовнішньоекономічних зв'язків на західні ринки пріоритетного значення набуває модернізація транспортної інфраструктури, зокрема магістральних автошляхів та прикордонних митних переходів. У цьому напрямі вже досягнуто певних результатів: збудовано та введено в експлуатацію понад 80 транскордонних і міжнародних пунктів пропуску. Серед них – Нові Яриловичі (пропускна здатність – 1000 транспортних засобів на добу), Ягодин (1200), Устилуг (600), Шегині (1500), Краковець (5000), Чоп (3300) тощо. Особливе значення має пункт пропуску Краковець, який розташований на українсько-польському кордоні та є ключовою складовою міжнародного транспортного коридору А-4 Лісабон–Кавказ.

Важливу роль у забезпеченні зовнішньоекономічної логістики відіграють спеціалізовані автотермінали (автопорти), облаштовані безпосередньо на прикордонних переходах. Зокрема, такі об'єкти функціонують на українсько-угорському кордоні та в районі Ягодина.

Попри зазначені досягнення, загальний стан автомобільної інфраструктури в Україні досі не відповідає міжнародним та європейським стандартам. Зокрема, відстає якість дорожньої розмітки та знаків, не забезпечено належний рівень дозволеної швидкості руху, допустимого

навантаження на вісь, інфраструктури обслуговування (зони відпочинку, СТО, медичне забезпечення, автозаправні станції, засоби зв'язку тощо). Такі недоліки суттєво гальмують інтеграцію України до транс'європейських транспортних коридорів.

Відповідно до вимог ЄС, на міжнародних транспортних коридорах має забезпечуватись інтенсивність руху щонайменше 20 тисяч транспортних засобів на добу за умови мінімальної швидкості руху 120 км/год. Для залізничного транспорту після 2015 року встановлено норматив швидкості в межах 120–140 км/год. Також європейські стандарти передбачають граничну тривалість проходження кордону: не більше 15 хвилин для легкових автомобілів та автобусів, до 60 хвилин — для вантажного транспорту, і не більше 20 хвилин — для потягів [52]. Проте на момент початку повномасштабної війни ці вимоги в Україні реалізовані не були.

Водночас варто відзначити позитивну динаміку, зокрема в межах реалізації державної програми «Велике будівництво», що стала поштовхом до оновлення дорожньої інфраструктури. Так, у 2020 році в межах цієї ініціативи було збудовано та відремонтовано 6556 км автомобільних доріг, з яких 4056 км — дороги державного значення, 2500 км — місцевого. У 2021 році відповідні показники становили 6500 км (4500 км — державного та 2000 км — місцевого значення) [3].

Зважаючи на стратегічне транзитне положення України, що забезпечує їй одне з провідних місць у Європі, постає нагальна потреба у розробці й реалізації ефективної державної транспортної політики. Основними її завданнями мають стати:

- розвиток сучасної транспортної інфраструктури;
- формування національної мережі міжнародних транспортних коридорів відповідно до міжнародних стандартів;
- інтеграція української інфраструктури у загальноєвропейські та азійські транспортні системи, зокрема в межах Чорноморського й Балтійського регіонів.

Особливої стратегічної ваги набувають проекти, що передбачають залучення України до формування глобальних транспортно-комунікаційних мереж, зокрема у сфері доставки каспійських енергоносіїв на внутрішні та міжнародні ринки.

Ефективна реалізація таких масштабних ініціатив потребує модернізації системи управління національним транспортним комплексом, що забезпечить її адаптацію та узгодження з транспортними мережами Європейського Союзу.

Основні напрями транспортної політики України мають бути орієнтовані на створення сприятливих умов для активізації зовнішньоекономічної діяльності. Одним із ключових завдань у цьому контексті є оновлення виробничих потужностей транспортної галузі, зокрема модернізація рухомого складу та об'єктів дорожньої інфраструктури. Це передбачає технічне переоснащення транспортних підприємств, покращення якості проектування, будівництва та ремонту автомобільних доріг, мостів, залізничних колій, аеропортів відповідно до європейських норм і стандартів, а також впровадження сучасних транспортних технологій та інновацій.

Усе це дозволяє зробити висновок, що ключовими завданнями національної транспортно-логістичної політики у сфері валютного обміну є:

- забезпечення стабільного валютного середовища для реалізації міжнародних транспортно-логістичних проектів;
- створення сприятливих умов для залучення іноземних інвестицій у транспортну інфраструктуру, у тому числі шляхом валютного лібералізму;
- спрощення валютних операцій для підприємств, які здійснюють зовнішньоекономічну діяльність у транспортній сфері;
- гармонізація валютного регулювання з нормами ЄС у сфері міжнародних перевезень та логістики;
- забезпечення прозорості валютних розрахунків при здійсненні імпортно-експортних операцій у транспортному секторі;
- розвиток фінансових інструментів хеджування валютних ризиків

для суб'єктів транспортної логістики;

- зміцнення міжбанківської співпраці в сфері валютних розрахунків за транспортно-логістичними контрактами;
- інтеграція національної фінансової інфраструктури у європейську платіжну систему для пришвидшення валютних трансакцій у сфері міжнародного транспорту.

Безсумнівно, ефективніше використання транзитного потенціалу України стимулюватиме розвиток зовнішньої торгівлі в національному транспортному секторі. Це, у свою чергу, сприятиме зростанню обсягів надання міжнародних транспортних послуг українськими перевізниками та підвищить їх здатність оперативно реагувати на потреби зовнішньоекономічної діяльності в сфері управління вантажопотоками.

Для досягнення цієї мети необхідно:

- забезпечити модернізацію транспортної інфраструктури з урахуванням вимог міжнародних стандартів;
- удосконалити нормативно-правову базу у сфері транзитних перевезень та міжнародної логістики;
- оптимізувати митні та прикордонні процедури для прискорення проходження вантажів через державний кордон;
- запровадити цифрові інструменти управління вантажопотоками, зокрема системи електронного документообігу та моніторингу транспорту в режимі реального часу;
- розвивати логістичні хаби та мультимодальні термінали в ключових транзитних зонах;
- забезпечити стабільне фінансування та залучення інвестицій у транзитно-транспортні проекти;
- підвищити професійну кваліфікацію кадрів у сфері міжнародної логістики й управління транспортними процесами;
- посилити міжнародну співпрацю з країнами-партнерами для гармонізації транспортних стандартів і процедур.

Отже, з огляду на значний транспортний потенціал України, на сьогодні однією з найважливіших проблем розвитку міжнародного транспортного сектору є:

- створення єдиної транс'європейської транспортної системи;
- підвищення рівня уніфікації у правовому та технічному забезпеченні діяльності транспортного міністерства;
- сприяння розвитку міжнародної транспортної інфраструктури;
- формування національної мережі транспортних коридорів відповідно до міжнародних стандартів;
- посилення інтеграції України до транспортних систем Європи та Азії, а також Чорноморського й Балтійського регіонів.

Основні напрями розвитку сектору міжнародних морських перевезень України наведено на рисунку 3.1.

У процесі формування прикладних рекомендацій доцільно зосередити увагу на вдосконаленні механізмів надання міжнародних транспортних послуг на рівні окремих суб'єктів господарювання у галузі транспорту. Аналіз діяльності ТОВ «Укравтологістика», здійснений у підрозділі 2.3, надає підстави для розроблення конкретних пропозицій щодо оптимізації функціонування транспортно-логістичної системи підприємства з урахуванням основних напрямів державної транспортної політики, визначених у відповідних стратегічних документах.

Рекомендації, запропоновані на загальнонаціональному рівні, можуть бути ефективно адаптовані до умов регіонального та корпоративного рівнів управління, що сприятиме підвищенню ефективності функціонування всієї національної транспортної системи, а також стимулюватиме соціально-економічний розвиток окремих регіонів.

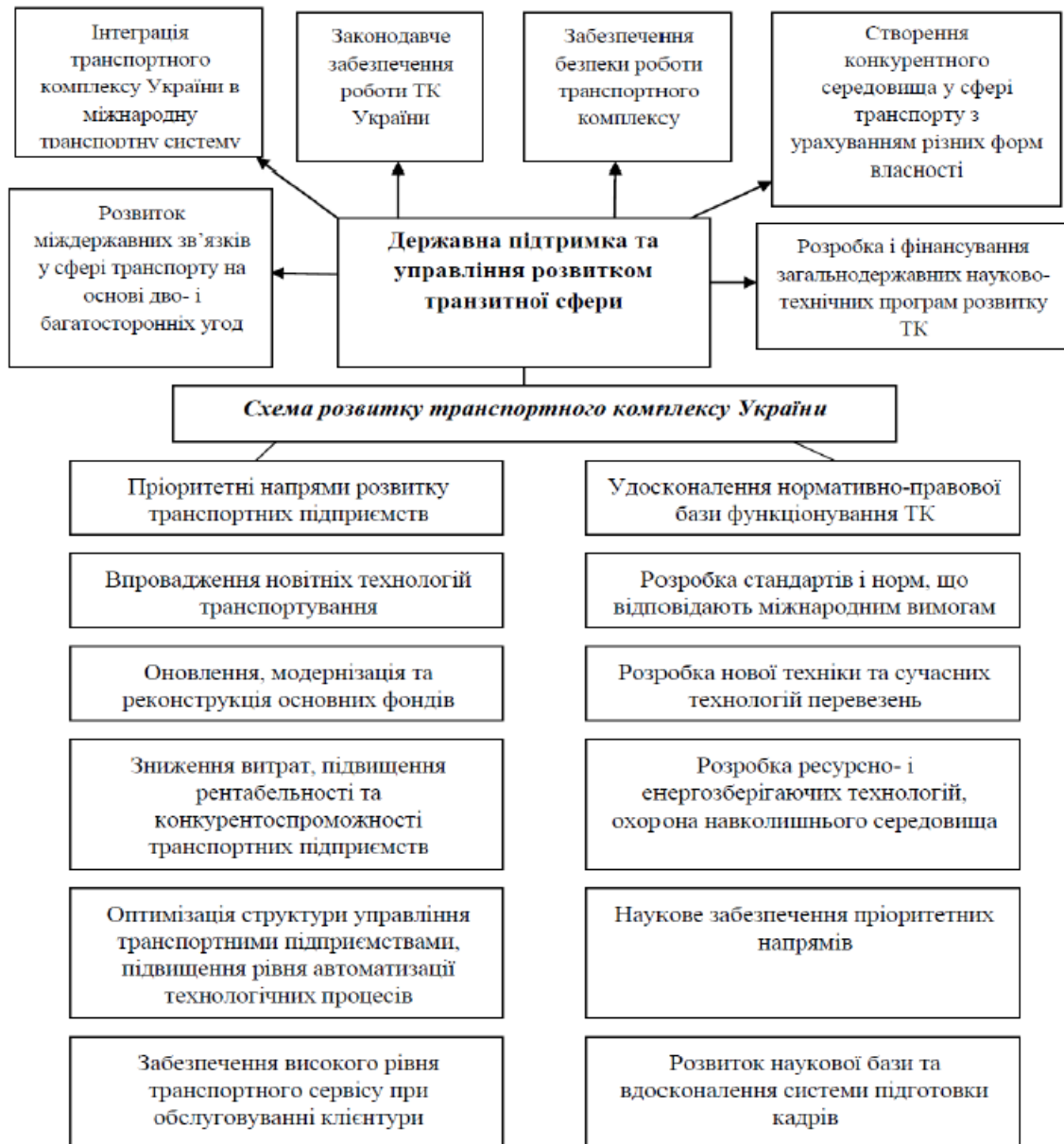


Рис. 3.1. Основні напрями розвитку міжнародної транзитної транспортної системи України

За: побудовано автором за: [3; 2; 16; 30]

Для визначення пріоритетних напрямів підвищення ефективності діяльності транспортного підприємства необхідним є чіткий аналіз його сильних і слабких сторін, наявного потенціалу та зовнішніх загроз. У цьому контексті доцільно застосовувати методологію SWOT-аналізу, яка дозволяє комплексно оцінити внутрішні характеристики підприємства в поєднанні з впливом зовнішнього середовища. Узагальнені результати такого аналізу

можуть бути представлені у таблиці 3.1.

Таблиця 3.1

SWOT-аналіз ЗЕД ТОВ «Укравтологістика»

Сильні сторони (Strengths)	Слабкі сторони (Weaknesses)
- Досвід роботи на ринку міжнародних перевезень	- Обмежені фінансові ресурси для розширення діяльності
- Налагоджені логістичні зв'язки з митними структурами	- Недостатня цифровізація процесів управління
- Власна матеріально-технічна база	- Обмежений парк сучасного екологічного транспорту
- Географічно вигідне розташування	- Відсутність власних представництв за кордоном
- Наявність маркетингової активності (зовнішня реклама)	- Низький рівень впровадження інновацій у ЗЕД
Можливості (Opportunities)	Загрози (Threats)
- Вихід на нові міжнародні ринки	- Зміни у митному законодавстві та регуляторному середовищі
- Розширення автопарку екологічними авто (ЄВРО-5 і вище)	- Посилення конкуренції на ринку транспортних послуг
- Впровадження GPS-моніторингу і цифрових платформ	- Коливання валютного курсу
- Участь у міжнародних логістичних ланцюгах	- Геополітична нестабільність у країнах-партнерах
- Державна підтримка експорту та ЗЕД	- Підвищення цін на паливо, логістичні послуги

За: складено автором

До ефективних напрямів удосконалення діяльності транспортного підприємства належить впровадження чіткої, послідовної та результативної маркетингової стратегії. Зокрема, доцільним є активне використання засобів масової інформації для розміщення рекламних матеріалів. Позитивним прикладом є вже реалізована присутність реклами компанії на великих інформаційних стендах у Київській і Південній регіональних митницях, а також у товарному відділенні № 3 в м. Одеса.

Важливим кроком у цьому напрямі має стати розроблення стратегії міжнародного маркетингу, яка передбачає визначення пріоритетних зовнішніх ринків, обґрунтування методів їх освоєння, а також всебічний аналіз міжнародного бізнес-середовища.

Зміцнення позицій компанії у зовнішньоекономічній діяльності можливе завдяки розширенню матеріально-технічної бази. До перспективних заходів слід віднести інвестування в придбання екологічного транспорту, який відповідає стандарту ЄВРО-5, а також розвиток інфраструктурних

об'єктів, зокрема збільшення паркувальних майданчиків.

Для підвищення ефективності логістичних процесів ТОВ «Укравтологістика» доцільно впровадити супутникові системи моніторингу транспортних засобів. Попри необхідність початкових капіталовкладень, такі технології забезпечать суттєвий економічний ефект у довгостроковій перспективі. У цьому контексті європейський ринок має бути визначений як ключовий напрям розвитку міжнародної діяльності компанії.

Отже, реалізація запропонованих заходів сприятиме не лише підвищенню результативності діяльності окремих транспортних операторів, але й створенню умов для сталого розвитку ринку міжнародних перевезень загалом. Це, своєю чергою, дозволить сформувати ефективну, конкурентоспроможну транспортно-логістичну систему України.

Важливими чинниками підвищення конкурентоспроможності автотранспортних компаній в умовах внутрішньої трансформації є сучасна кадрова політика та цифровізація операційних процесів. Комплексна державна інноваційна політика, спрямована на модернізацію транспортної галузі, поліпшення умов праці, підвищення рівня оплати праці та професійної кваліфікації персоналу, сприятиме подоланню наявних проблем і забезпечить динамічний розвиток галузі в довгостроковій перспективі.

3.2. Використання світового досвіду для вдосконалення транспортно-логістичних систем: пріоритетні напрями

Відновлення економіки України після завершення воєнних дій та подальший розвиток її зовнішньоекономічної транспортної інфраструктури вимагають активного залучення міжнародного досвіду, особливо з боку країн із високим рівнем економічного та технологічного розвитку — зокрема держав Західної Європи та Північної Америки. Оскільки транспортна система кожної країни є елементом глобальної логістичної мережі, вона безпосередньо впливає на формування ефективної національної інфраструктури.

Україні доцільно адаптувати передові світові практики в сфері транспортного розвитку, які умовно класифікуються на кілька основних типів [22, с. 178–179]:

1. Північноамериканський тип, характерний для США та Канади, вирізняється комплексним розвитком усіх видів транспорту, високим рівнем технічного оснащення, розвинутою інфраструктурою та потужним транспортним машинобудуванням.

2. Європейський тип, притаманний країнам Європейського Союзу та Західної Європи, характеризується щільною мережею транспортних шляхів. У пасажирських перевезеннях переважає залізничний транспорт, у вантажних — автомобільний. Схожа модель спостерігається в Японії. Незважаючи на відсутність окремих видів транспорту в деяких країнах (наприклад, річкового чи трубопровідного), транспортні системи європейських країн є не менш ефективними, ніж північноамериканські.

3. Євразійський тип охоплює держави з перехідною економікою, зокрема країни Центральної та Східної Європи, СНД, Балтії, а також нові індустріальні країни. Його особливістю є нижчий рівень розвитку інфраструктури, проте відзначається активна інтеграція з транспортною системою Західної Європи, що супроводжується її модернізацією відповідно до європейських стандартів.

4. Азійський тип представлений країнами з розвинутою автомобільною та залізничною мережею, а також активним використанням водного транспорту у прибережних зонах. Основна увага приділяється експорту сировини та енергоресурсів. Водночас недостатній розвиток національних транспортних артерій стримує розширення економічної взаємодії.

Крім того, транспортні системи країн Африки, Азії та Латинської Америки перебувають у стані структурної трансформації. У цих регіонах активно реалізуються інфраструктурні проєкти, а роль транспорту як рушія економіки поступово зростає. У ряді країн домінує один вид транспорту:

залізничний — в Індії та Аргентині, автомобільний — в Афганістані та Ефіопії, річковий — у Судані та Парагваї [22, с. 178–179].

Глобальні транспортні системи перебувають під впливом загальносвітових тенденцій: відбувається модернізація технічних засобів, оптимізуються маршрути пасажирських і вантажних перевезень, змінюється розподіл функцій між окремими видами транспорту.

Практика країн із розвиненими транспортно-логістичними системами демонструє ключову роль держави у стратегічному плануванні, фінансуванні та регулюванні діяльності логістичних центрів. Найбільш ефективними вважаються ті транспортні моделі, які отримують значну підтримку на державному рівні. Серед основних чинників конкурентоспроможності європейських транспортно-логістичних систем виокремлюють [53, с. 93]:

- вигідне географічне розташування;
- наявність сучасної інфраструктури логістичних вузлів;
- розвинена транспортна мережа;
- широкий спектр транспортних послуг;
- ефективна логістика та спрощення процедур;
- тісна взаємодія з державними й митними органами;
- впровадження інноваційних та високотехнологічних рішень.

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

- Німеччина – як країна з розвиненою мультимодальною транспортною системою, високим рівнем інтеграції інфраструктури в межах ЄС, а також потужною логістичною галуззю (зокрема, приклад залізничної логістики, автоматизації складів і цифровізації транспорту).

- Польща – як приклад успішного використання коштів ЄС для модернізації транспортної інфраструктури, розвитку логістичних хабів, інтеграції з європейськими коридорами (зокрема, мережа TEN-T), а також підвищення конкурентоспроможності в міжнародній торгівлі.

- Нідерланди – завдяки досвіду управління портовою логістикою

(порт Роттердам – один із найбільших у Європі), розвиненій системі внутрішнього водного транспорту, діджиталізації логістичних процесів і ефективному управлінню логістичними ланцюгами.

- Чехія та Словаччина – як приклад країн, що трансформували свої транспортні системи після вступу до ЄС, використовуючи європейські інвестиції для розвитку транспортних коридорів, логістичних центрів і інтеграції до регіональних мереж.

- Туреччина – з огляду на досвід розвитку інфраструктури на перетині Європи й Азії, створення логістичних центрів, інтеграції залізничного транспорту з міжнародними коридорами, а також залучення іноземних інвестицій у транспортний сектор.

Аналіз зарубіжного досвіду свідчить про наявність спільної закономірності: більшість ефективно функціонуючих транспортно-логістичних систем організовані в межах сформованих транспортних кластерів, що розміщуються у промислово-виробничих вузлах. Такі вузли інтегрують експортно-орієнтовані об'єкти, транспортні вузли, споживчі центри та мультимодальні термінальні комплекси.

Міжнародна практика показує, що кластерний підхід до організації транспортно-логістичної інфраструктури сприяє налагодженню ефективної взаємодії між державними інституціями, приватними компаніями, торгово-промисловими об'єднаннями, а також науковими та освітніми установами в межах реалізації інноваційних проєктів.

Світовий досвід кластеризації підтверджує її високу результативність як інструмента структурної модернізації та каталізатора економічного зростання. Узагальнені приклади створення транспортно-логістичних кластерів у різних країнах, що можуть бути адаптовані до українських умов, наведені у таблиці 3.2.

Таблиця 3.2

Сильні та слабкі сторони діяльності транспортно-логістичних кластерів
зарубіжних країн

Країна	Сильні сторони	Слабкі сторони
Німеччина	<ul style="list-style-type: none"> - Високий рівень інфраструктури - Чітка координація між учасниками - Державна підтримка інновацій 	<ul style="list-style-type: none"> - Висока вартість праці - Перенасичення інфраструктури в окремих регіонах
Нідерланди	<ul style="list-style-type: none"> - Потужна портова логістика (Роттердам) - Ефективна інтеграція видів транспорту - Експортна орієнтованість 	<ul style="list-style-type: none"> - Обмежені територіальні ресурси для розширення - Залежність від глобальної торгівлі
Китай	<ul style="list-style-type: none"> - Швидке розгортання кластерів - Значні інвестиції держави - Висока адаптивність до ІТ-рішень 	<ul style="list-style-type: none"> - Екологічні проблеми - Нерівномірність розвитку між регіонами
США	<ul style="list-style-type: none"> - Потужний приватний сектор (FedEx, UPS) - Автоматизація логістики - Великий внутрішній ринок 	<ul style="list-style-type: none"> - Слабка державна участь у кластеризації - Регуляторні бар'єри між штатами
Польща	<ul style="list-style-type: none"> - Геостратегічне розташування - Підтримка з боку ЄС - Активна участь малих і середніх підприємств 	<ul style="list-style-type: none"> - Відставання в інноваціях порівняно з лідерами ЄС - Недостатня кількість фахівців

За: побудовано автором за: [12; 54; 55; 3; 56; 57;58]

Одним із перспективних напрямів розвитку транспортно-логістичних комплексів в Україні є сегмент термінових поставок із жорстко визначеними строками доставки (just-in-time delivery). Саме цей сектор продемонстрував активне зростання в умовах пандемії COVID-19 і продовжує динамічно розвиватися в постпандемічний період. Впровадження подібних логістичних послуг здатне забезпечити створення суттєвої доданої вартості в логістичному ланцюзі [59, с. 228].

Зважаючи на стрімке розширення глобального ринку електронної комерції, українським транспортно-логістичним операторам доцільно орієнтуватися на практичний досвід провідних міжнародних логістичних компаній.

Беручи до уваги зарубіжний досвід створення й розвитку транспортно-логістичних кластерів, для України актуальним є формування логістико-

господарських систем на основі міжнародних транспортних коридорів. У процесі їх розбудови важливо максимально ефективно використовувати наявний виробничий потенціал, природні ресурси, географічні переваги, а також транзитні, торговельні та транспортні можливості держави.

Такий стратегічний підхід створює підґрунтя для перетворення логістики на один із ключових секторів національної економіки. За аналогією з економіками провідних європейських країн, логістична галузь України має потенціал стати експортоорієнтованою і вагомим джерелом формування державного бюджету.

ВИСНОВКИ

1. Значення транспортних послуг. Проведений аналіз підтвердив, що транспортні послуги є ключовим елементом зовнішньоекономічної діяльності. Вони визначають ефективність реалізації зовнішньоторговельних угод, впливають на формування контрактної ціни товарів і є основою для стабільного розвитку економіки, підвищення обороноздатності, безпеки та інтеграції у світову економіку.

2. Зарубіжний досвід. Світова практика свідчить про наявність ефективної економіко-правової системи регулювання ринку транспортних послуг. Вирішальну роль у цьому процесі відіграють міжнародні транспортні організації, які сприяють гармонізації стандартів і підвищенню безпеки функціонування галузі.

3. Передумови інтеграції України. Поглиблення інтеграції України у світову економіку потребує модернізації національної транспортної інфраструктури, значних інвестицій у логістичну систему та розробки цілісної транспортної політики, орієнтованої на якість, безпеку та екологічність.

4. Динаміка зовнішньої торгівлі послугами. Розвиток зовнішньої торгівлі транспортними послугами України залежить від стану національної та глобальної економіки. Спостерігаються структурні зміни в експорті — зниження ролі трубопровідного транспорту на користь морського й авіаційного. Це вимагає диверсифікації та географічної переорієнтації транспортних послуг.

5. Роль інфраструктури. Економічні кризи та війна зменшили фінансування транспортної сфери. У зв'язку з цим зростає актуальність залучення приватного капіталу та пошуку інноваційних напрямів розвитку транспортно-логістичної інфраструктури.

6. Оцінка ефективності. Для підвищення ефективності транспортної системи необхідно застосовувати економетричні моделі на рівні держави, регіонів і підприємств. Зокрема, модель для ТОВ «Укравтологістика»

продемонструвала доцільність використання прогнозних розрахунків у стратегічному управлінні.

7. Практичні заходи розвитку. Розбудова логістичної інфраструктури сприятиме покращенню міжнародних транспортних послуг, особливо з урахуванням цифровізації, підвищення кваліфікації персоналу та впровадження інноваційної політики в галузі.

8. Кластерний підхід. Аналіз міжнародної практики підтверджує ефективність кластерної моделі для розвитку логістичних систем. Такий підхід забезпечує взаємодію держави, бізнесу, науки та освіти задля підвищення ефективності транспорту.

9. Пріоритетні заходи в Україні. До основних дій щодо реалізації транспортної стратегії слід віднести: будівництво об'єктів інфраструктури, створення сучасних логістичних центрів, формування єдиної інформаційної системи та вдосконалення нормативно-правової бази.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. 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.
2. Луцкай Ю.В. Інтеграція в європейську транспортно-логістичну систему як стратегічний вибір України / Ю.В. Луцкай // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія. – 2021. – Вип. 8. – С. 308-310.
3. 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.
4. Крампе Х. Логістика як фактор розвитку виробництва в умовах глобальної економіки / Х. Крампе // Бізнес-інформ. – 2021. – № 7. – С.43-45.
5. Крістофер М. Логістика і управління ланцюгами поставок / М. Крістофер / під заг. ред. В. С. Палія. – К.: КУБП, 2019. – 316 с.
6. Крістофер М. Маркетингова логістика / М. Крістофер, Х. Пек. – К. : «Генеза», 2018. – 200 с.
7. Окландер М.А. Логістика : [підручник] / М.А. Окландер. – К. : Центр учбової літератури, 2018. – 346 с.
8. Пономарьова Ю.В. Логістика : [навч. посібник] / Ю.В. Пономарьова. – [3-е вид., перероб. та доп.]. – К. : Центр навчальної літератури, 2020. – 328 с.
9. Сергієнко В. І. Менеджмент в бізнес-логістиці / В. І. Сергієнко. – К. : : ПД, 2018. – 772 с.
10. Сучасна логістика : пер. з англ. / Джонсон Дж., Вуд Д., Вордлоу Д., Мерфі П. – К.: «Пілігрим», 2018. – 624 с.
11. Біловодська О.А. Логістика : [курс лекцій] / О.А. Біловодська, О. О. Суярова. – Суми : Вид-во СумДУ, 2017. – 147 с.

12. Гриценко С.І. Транспортно-логістичні кластери в Україні : шляхи становлення і розвитку : [монографія] / С.І. Гриценко. – Х. : Вид-во ХДУЕФ, 2019. – 218 с.
13. 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.
14. Кальченко А.Г. Логістика : Підручник. – Вид. 2-ге, без змін / А.Г. Кальченко. – К. : КНЕУ, 2019. – 284 с.
15. Крикавський Є. Логістичне управління : підруч. [для студ. вищ. навч. закл.] / Є. Крикавський. – Львів : Вид-во Нац. ун-ту «Львівська політехніка», 2016. – 684 с.
16. Маловичко А. Експорт транспортних послуг у міжнародній та зовнішній торгівлі / А. Маловичко // Економічний аналіз. – 2021. – Випуск 9. – С. 125-128.
17. 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.
18. 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.
19. Сток Дж Р. Стратегічне управління логістикою: [пер. з англ.] / Дж. Р. Сток, Д. М. Ламберт. – К.: С-Інфо, 2017. – 797 с.
20. Чухрай Н. Формування ланцюга поставок: питання теорії та практики : [монографія] / Н. Чухрай, О. Гірна. – Львів : «Інтелект-Захід», 2019. – 232 с.
21. Гриценко С.І. Моделювання стійкого розвитку економіки регіонів на основі транспортно-логістичних систем / Гриценко С.І. //

Економічний вісник Донбасу. – 2013. – № 2. – С. 69-74.

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

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

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

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

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

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

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

29. Бауерсокс Д. Логістика: інтегровані ланцюги постачання / Д. Бауерсокс, Д. Клосс ; [пер. з англ.]. – 2-е вид. – К. : «Олімп-Бізнес», 2018. – 640 с.

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

31. 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.

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

33. 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.

34. 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.

35. 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.

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

37. 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.

38. 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.

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

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

41. Микитюк М.В. Єврологістика та Україна / М.В. Микитюк, В.В. Кузьміна [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://intkonf.org/>.
42. Рахман М.С. Дослідження транспортно-логістичних послуг як експортного потенціалу України / М.С. Рахман, В.А. Євтушенко // Бізнес Інформ. – 2019. – № 5. – С. 42-49.
43. The World Bank [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.worldbank.org/reports>.
44. Закон України Про транспорт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.zakon.rada.gov.ua/laws/show.
45. World Trade Statistical Review 2023 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.wto.org/reports>.
46. Статистична інформація Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Спосіб доступу: <http://ukrstat.gov.ua>
47. World Trade Statistical Review 2023 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.wto.org/reports>.
48. The Global Competitiveness Report [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.weforum.org/reports>.
49. 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.
50. 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.
51. 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.
52. 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.

53. 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.

54. 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.

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

56. 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.

57. 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.

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

59. 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.

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