

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ВАДИМА ГЕТЬМАНА

Факультет міжнародної економіки і менеджменту

Кафедра міжнародного обліку і аудиту

Галузь знань 05 Соціальні та поведінкові науки

Спеціальність 051 Економіка

Спеціалізація Міжнародна економіка

Форма навчання: очна (денна)

КВАЛІФІКАЦІЙНА БАКАЛАВРСЬКА РОБОТА
СТРУКТУРНА ДИНАМІКА ГЛОБАЛЬНОГО РИНКУ ТРАНСПОРТНО-
ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ

здобувача Сковородки Владислави Романівни .

Науковий керівник: к.е.н., професор Небильцова Оксана Володимирівна .

Робота допущена до захисту

перед екзаменаційною комісією з атестації здобувачів вищої освіти (ЕК)

Завідувачка кафедри: д.е.н., професор Галенко О. М.

Київ 2024

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ВАДИМА ГЕТЬМАНА

Факультет міжнародної економіки і менеджменту

Кафедра міжнародного обліку і аудиту

Галузь знань
Спеціальність
Спеціалізація (за наявності)

05 Соціальні та поведінкові науки
051 Економіка
Міжнародна економіка

ПОГОДЖЕНО

Керівник проектної групи (гарант)
освітньо-професійної програми

Столярчук Я.М.

(підпис) (ініціали, прізвище)

20__ р.

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

О.М. Галенко

(підпис) (ініціали, прізвище)

20__ р.

ІНДИВІДУАЛЬНЕ ЗАВДАННЯ

здобувачу вищої освіти **Сковородки Владислави Романівни**

очної (денної) форми навчання

на підготовку кваліфікаційної бакалаврської роботи

на тему «Структурна динаміка глобального ринку транспортно-логістичних послуг»

Тему затверджено наказом ректора Університету від " _____ " _____ 20__ р. № _____

Кваліфікаційна бакалаврська робота виконується на матеріалах

вторинних джерел наукової і статистичної інформації

План кваліфікаційної бакалаврської роботи

Розділ 1	Розвиток ринку транспортно-логістичних послуг в умовах глобальних трансформацій економічних систем
Розділ 2	Стан світового ринку логістичних послуг та основні тенденції його розвитку
Об'єкт дослідження:	Процес зміни умов глобального ринку транспортно-логістичних послуг
Предмет дослідження:	Особливості розвитку та трансформації транспортно-логістичного ринку послуг
Мета кваліфікаційної бакалаврської роботи:	Визначення структурної динаміки глобального ринку транспортно-логістичних послуг

Конкретні завдання, які здобувач повинен виконати для досягнення поставленої мети:

У розділі 1	визначити роль та сутність транспортно-логістичних послуг у сучасному глобальному економічному середовищі та в умовах воєнних конфліктів; охарактеризувати структуру та основні складові глобального ринку транспортно-логістичних послуг; дослідити та описати фактори впливу та перешкоди розвитку глобального ринку транспортно-логістичних послуг;
У розділі 2	проаналізувати та порівняти показники діяльності та ринку транспортно-логістичних послуг в Україні та країнах ЄС; зробити огляд світових тенденцій у сфері транспортно-логістичних послуг; виконати та описати прогноз глобального ринку транспортно-логістичних послуг; визначити шляхи розвитку даного ринку та перспективи подолання наслідків воєнних конфліктів.

Завдання підготував

науковий керівник

(підпис)

(ініціали, прізвище)

«_____» _____ 20__ р.

**Завдання одержав
здобувач**

(підпис)

(ініціали, прізвище)

«_____» _____ 20__ р.

Реферат

Кваліфікаційна бакалаврська робота містить 67 сторінок, 1 таблиця, 15 рисунків, список використаних джерел з 51 найменування, додатки.

СТРУКТУРНА ДИНАМІКА ГЛОБАЛЬНОГО РИНКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ

Об'єктом дослідження є процес зміни умов глобального ринку транспортно-логістичних послуг.

Предметом дослідження є особливості розвитку та трансформації транспортно-логістичного ринку послуг.

Мета кваліфікаційної бакалаврської роботи – визначити структурну динаміку глобального ринку транспортно-логістичних послуг.

Відповідно до поставленої мети були визначені такі *завдання*:

- визначити роль та сутність транспортно-логістичних послуг у глобальному економічному середовищі та в умовах воєнних конфліктів;
- охарактеризувати структуру та основні складові глобального ринку транспортно-логістичних послуг;
- дослідити та описати фактори впливу та перешкоди розвитку глобального ринку транспортно-логістичних послуг;
- проаналізувати та порівняти показники діяльності та ринку транспортно-логістичних послуг в Україні та країнах ЄС;
- зробити огляд світових тенденцій у сфері транспортно-логістичних послуг;
- виконати та описати прогноз глобального ринку транспортно-логістичних послуг; визначити шляхи розвитку даного ринку та перспективи подолання наслідків воєнних конфліктів.

Практичне значення отриманих результатів Теоретичні та практичні положення дослідження у роботі сформовані у методичні вказівки та практичні рекомендації, які можуть бути використані для визначення стратегії розвитку

ринку транспортно-логістичних послуг, подолання наслідків військових конфліктів та викликів зміни умов глобального ринку.

Рік виконання кваліфікаційної бакалаврської роботи 2024

Рік захисту роботи 2024

Ключові слова: транспортно-логістичні послуги; ринок транспортно-логістичних послуг; структура; динаміка; прогноз; розвиток.

В і д г у к

про кваліфікаційну бакалаврську роботу
здобувача факультету міжнародної економіки і менеджменту
освітньо-професійної програми « Міжнародна економіка»

Сковородки Владислави Романівни

на тему: «Структурна динаміка глобального ринку транспортно-логістичних послуг»

1. Актуальність теми: Подальше розширення мережі транскордонних виробничих ланцюгів доданої вартості є функціонально неможливим без ефективної транспортної інфраструктури. В останні роки надання транспортно-логістичних послуг суттєво ускладнилося, що зумовлено негативними чинниками на глобальному та регіональному рівнях, насамперед, пандемією COVID-19, воєнними конфліктами. Внаслідок неспровокованої збройної агресії проти України гранично загострилася проблема експорту зерна через порти Чорного моря, що вимагає здійснення пошуку альтернатив із залученням залізничного транспорту та сприяння європейських партнерів. У такому контексті набуває важливого значення дослідження сучасних глобальних трендів та особливостей у сфері транспортно-логістичних послуг.

2. Позитивні риси кваліфікаційної бакалаврської роботи: До основних позитивних рис роботи варто віднести її методологічну та інформаційну складові. Так, зокрема, авторкою імплементовано системно-структурний підхід, який дозволив розкрити ключові аспекти як статичні, так і динаміки глобального ринку транспортно-логістичних послуг. У свою чергу, застосування порівняльного методу дозволило провести аналіз показників діяльності та ринку транспортно-логістичних послуг в Україні та державах-членах Європейського Союзу. Крім того, заслуговує підтримку те, що авторка не обмежилась застосуванням аналітичних методів, а й спробувала сформулювати певний прогноз, що вимагало застосування елементів прогностичного інструментарію.

Роботу виконано із за результатами опрацювання достатньої кількості джерел, що охоплюють нормативно-правові акти України, матеріали Європейської Комісії, актуальні статистичні дані, дослідження як вітчизняних, так й іноземних фахівців.

3. Наявність самостійних розробок автора

До самостійних розробок авторки можна віднести розкриття структури торгівлі транспортними послугами на глобальному ринку, системи факторів впливу на ринок транспортно-логістичних послуг, обсягів транспортно-логістичних послуг за регіонами, динаміки обсягу транспортно-логістичних послуг в ЄС та Україні, динаміки частки обсягу транспортно-логістичних послуг країн ЄС та України до ВВП, структури торгівлі транспортно-логістичними послугами в ЄС та Україні за типами транспорту, прогнозованого обсягу транспортно-логістичних послуг на глобальному ринку, в ЄС та Україні тощо.

4. Цінність теоретичних висновків та практичних рекомендацій

Висновки та рекомендації авторки можуть бути корисними для суб'єктів, до компетенції яких віднесено практичну реалізацію Транспортної стратегії України до 2030 р., а також вітчизняних суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, які надають транспортно-логістичні послуги або звертаються для їх одержання та мають потребу в удосконаленні стратегій діяльності з урахуванням основних чинників і тенденцій на глобальному та регіональному ринках.

5. Наявність недоліків: До недоліків роботи можна віднести оперування авторкою загальними тезами без наведення необхідної аргументації або посилянь, ілюстративним прикладом чого є теза: «Згідно зарубіжної класифікації суб'єктами транспортно-логістичних послуг є вантажовідправник, одержувач, перевізник і агенти, уряд та громадськість», яка потребує відповідних уточнень (с. 21).

6. Загальна оцінка кваліфікаційної бакалаврської роботи та її допущення до захисту перед ЕК (0-50 балів): вцілому робота відповідає вимогам, які висуваються до робіт такого рівня та може бути рекомендована до захисту з оцінкою 50 (П'ятдесят) балів.

Науковий керівник

_____ к.е.н., професор
(посада, учене звання, науковий ступінь)
_____ О.В. Небільцова
(підпис) (прізвище, ініціали)

“17” травня 2024 р.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1 РОЗВИТКОК РИНКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНИХ ТРАНСФОРМАЦІЙ ЕКОНОМІЧНИХ СИСТЕМ.....	6
1.1. Визначення та роль транспортно-логістичних послуг у сучасному глобальному економічному середовищі та в умовах воєнних конфліктів.....	6
1.2. Структура та основні складові глобального ринку транспортно-логістичних послуг.....	12
1.3. Фактори впливу та перешкоди розвитку глобального ринку транспортно-логістичних послуг.....	18
РОЗДІЛ 2 СТАН СВІТОВОГО РИНКУ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ ТА ОСНОВНІ ТЕНДЕНЦІЇ ЙОГО РОЗВИТКУ.....	24
2.1. Показники діяльності та ринку транспортно-логістичних послуг в Україні та країнах ЄС та їх аналіз.....	24
2.2. Огляд світових тенденцій у сфері транспортно-логістичних послуг.....	37
2.3. Прогноз глобального ринку транспортно-логістичних послуг: шляхи його розвитку та перспективи подолання наслідків воєнних конфліктів.....	43
ВИСНОВКИ.....	50
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	54
ДОДАТКИ.....	60

ВСТУП

Актуальність теми. За сучасних умов економічного розвитку країн логістика є невід'ємною частиною функціонування ринкової системи господарювання. Транспортно-логістичні послуги забезпечують безперебійний рух товарів між країнами, що сприяє розвитку міжнародної торгівлі та співпраці між країнами. Процес глобалізації на світовому ринку, створення нових транспортних мереж, логістичної інфраструктури, впровадження нових технологій сприяють все більшому розвитку та трансформації транспортно-логістичного ринку. А чисельні фактори впливу, такі як економічні, екологічні, політичні та інші, обумовлюють необхідність дослідження глобального ринку транспортно-логістичних послуг, його особливостей, проблем та шляхів їх вирішення.

Зважаючи на нестабільність та постійну зміну економічного та політичного становища у світі, виникає необхідність структурних змін функціонування транспортних систем країн та логістичного комплексу у цілому.

Особливо зараз, у період політичної нестабільності та війн, відчувається гостра потреба у реструктуризації світового транспортно-логістичного ринку для всіх країн світу, зокрема і для України.

Хоча Україна значно поступається у розвитку ринку логістичних послуг, вона має великі перспективи у даній сфері. Тому необхідними є інтенсивний розвиток ринку транспортно-логістичних послуг, створення конкурентного середовища в сфері руху товарів і міжнародних перевезень вантажів, істотними змінами та удосконаленнями транспортної системи та методів перевезень. Ця проблема набуває особливої актуальності для України в умовах воєнного стану, що становить найбільшу перешкоду для розвитку транспортно-логістичного ринку.

Аналіз та дослідження структурної динаміки глобального ринку транспортно-логістичних послуг дасть змогу виявити сучасні тенденції його розвитку, ідентифікувати актуальні проблеми, визначити стратегії для подальшого розвитку та вирішення існуючих викликів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженнями проблем логістичної діяльності займалися провідні зарубіжні вчені-економісти М. Бернон, Д. Бауерсокс, Р. Купер, М. Крістофер, Р. Каплан, А. Харрісон, Д. Уотерс, Р. Хоук та інші. У їх працях закладено фундаментальні основи логістики. Вивченню та аналізу логістичних процесів в Україні присвятили себе А. Кальченко, Є. Крикавський, Пономарьова, В. Кислий, Н. Чухрай, А. Юрасов та інші. Однак постійна зміна транспортно-логістичного ринку, поява нових технологій та викликів, вимагає постійного вивчення даного ринку та винайдення механізмів стабілізації і підвищення ефективності функціонування ринку логістичних послуг у нових економічних умовах, що зумовлює актуальність теми дослідження.

Метою дослідження є визначення структурної динаміки глобального ринку транспортно-логістичних послуг.

Відповідно до поставленої мети сформульовано основні завдання:

- визначити роль та сутність транспортно-логістичних послуг у сучасному глобальному економічному середовищі та в умовах воєнних конфліктів;
- охарактеризувати структуру та основні складові глобального ринку транспортно-логістичних послуг;
- дослідити та описати фактори впливу та перешкоди розвитку глобального ринку транспортно-логістичних послуг;
- проаналізувати та порівняти показники діяльності та ринку транспортно-логістичних послуг в Україні та країнах ЄС;
- зробити огляд світових тенденцій у сфері транспортно-логістичних послуг;

- виконати та описати прогноз глобального ринку транспортно-логістичних послуг; визначити шляхи розвитку даного ринку та перспективи подолання наслідків воєнних конфліктів.

Об'єктом дослідження є процес зміни умов глобального ринку транспортно-логістичних послуг.

Предметом дослідження є особливості розвитку та трансформації транспортно-логістичного ринку послуг.

Методи дослідження. Методологічною основою даної роботи є теоретичний аналіз наукових праць зарубіжних та вітчизняних вчених, порівняльний та статистичний аналіз даних, систематизація та узагальнення, табличний та графічний методи узагальнення та аналізу даних.

Інформаційною базою дослідження є наукові праці вітчизняних і зарубіжних вчених, матеріали періодичних фахових видань, офіційні звітні матеріали Державної служби статистики України та Європейського статистичного бюро, Організації економічного співробітництва і розвитку та Світового банку даних, результати власних досліджень, наукові публікації, Інтернет-ресурси.

Структура роботи. Робота складається зі вступу, двох розділів, шість підрозділів висновків, списку використаних джерел та додатків. В роботі розміщено 1 таблиця, 15 рисунків та 2 додатки. Список використаних джерел включає 51 найменування на 67 сторінках, у т.ч. 35 – іноземних джерела.

РОЗДІЛ 1

РОЗВИТКОК РИНКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНИХ ТРАНСФОРМАЦІЙ ЕКОНОМІЧНИХ СИСТЕМ

1.1. Визначення та роль транспортно-логістичних послуг у сучасному глобальному економічному середовищі та в умовах воєнних конфліктів

У сучасному глобалізованому світі логістика є невід'ємною частиною економічної діяльності як на внутрішньому ринку країни, так і в міжнародних відносинах.

З розвитком торгівлі почала розвиватися і логістика. Це поняття існувало ще з часів Римської імперії, але логістика як наука з'явилася лише у ХХ ст.

Згідно з твердженням Асоціації з управління ланцюгами поставок (ASCM) логістика стосується процесу та координації продуктів, сировини та послуг у всьому ланцюжку постачання. Логістика є критично важливою складовою успішного ланцюга постачання, починаючи від виробництва продукції та розповсюдження, виконання робіт і кінцевої доставки клієнтам і кінцевим користувачам [1].

Рада управління логістикою (1991) визначила, що логістика — це частина процесу ланцюга поставок, яка планує, реалізує та контролює ефективний прямий і зворотний потік і зберігання товарів, послуг і пов'язаної інформації між точкою походження та точки споживання, щоб задовольнити вимоги клієнтів [2].

Можна стверджувати, що логістика - це складний механізм пов'язаних між собою послуг. Рада професіоналів з управління ланцюгами поставок (CSCMP) виділяє основні компоненти типової логістичної системи, а саме: прогнозування попиту, закупівля та контроль запасів, складування, обробка матеріалів, обробка замовлень, планування виробництва, вибір заводу та складу (аналіз розташування), пакування, планування дистрибуції, транспортування,

обробка повернених товарів, утилізація брухту, комунікація та обмін інформацією між усіма процесами [3].

Часто терміни «логістика» та «транспортні послуги» плутаються та ототожнюються. Виходячи з вищевказаних визначень, транспортні послуги є частиною логістики і як такі мають вирішальне значення. Без добре розвинутих транспортних систем логістика не могла б ефективно функціонувати [4].

Транспортування не обмежується лише потоком товарів через простір і є не лише сполучною функцією у сферах доставки сировини для виробничих потреб і для розподілу кінцевої продукції. Воно включає в себе комплексні стратегії та послуги, спрямовані на оптимізацію всіх аспектів переміщення ресурсів та товарів. Транспортування може враховувати такі фактори, як шляхи доставки, види транспорту, складське управління, таможні процедури, а також інформаційний обмін та моніторинг для забезпечення ефективності та гнучкості в системі логістики [5].

Багато міжнародних організацій займаються дослідженням теми транспортно-логістичних послуг та чимало науковці висвітлюють її у своїх наукових роботах, але незважаючи на це, єдиного загальноприйнятого точного визначення терміну «транспортно-логістичні послуги» не існує. Різноманітність тлумачень цього терміну виникає переважно через еволюцію самої його концепції. Визначення та об'єкти дослідження транспортно-логістичних послуг постійно змінюються та деталізуються у контексті розвитку ринкових відносин.

З таблиці 1.1 можна побачити, що ключовими аспектами цього терміну є те, що транспортно-логістичні послуги спрямовані на організацію ефективного та безперебійного переміщення вантажів чи пасажирів. Вони включають в себе планування, вибір оптимальних маршрутів, управління транспортними засобами, та інші аспекти, спрямовані на задоволення потреб клієнтів у перевезенні та логістичному вирішенні завдань.

Таблиця 1.1

Визначення поняття «транспортно-логістичні послуги»

Автор/джерело	Визначення
FIATA (Міжнародної федерації асоціацій експедиторів)	Транспортно-логістичні послуги включають послуги будь-якого виду, пов'язані з перевезенням (виконуваним одновидовим або мультимодальним транспортним засобом), консолідацією, зберіганням, обробкою, пакуванням або розподілом вантажів як а також допоміжні та консультативні послуги у зв'язку з цим, включаючи, але не обмежуючись митними та фіскальними питаннями, декларування товарів для офіційних цілей, забезпечення страхування товарів та збір або отримання платежів або документів, що стосуються товарів.
Світовий банк	Транспортні послуги – це послуги (морські, повітряні, наземні, внутрішні водні шляхи, трубопроводи, космічні та електропередачі), що виконуються резидентами одного господарства для інших і включають перевезення пасажирів, переміщення вантажів (вантажів), оренду перевізників з екіпажем, а також пов'язані з цим допоміжні послуги.
Lai, K.H.; Ngai, E. W. T.; Cheng, T. C. E.	Транспортна логістика в ланцюзі постачання зазвичай є посередником, який сприяє фізичним потокам товарів від точки походження, тобто вантажовідправника, до пункту призначення, тобто одержувача. Фірми транспортної логістики виконують функцію фізичного розподілу для переміщення товарів з одного місця в інше, а бізнес-процес охоплює організаційні межі, охоплюючи вантажовідправників і вантажоодержувачів». «Мета постачальника транспортно-логістичних послуг полягає в тому, щоб задовольнити клієнтів (як вгору, так і вниз) у ланцюзі з більшою ефективністю та ефективністю, ніж у конкурентів»
Coyle, J. J.; Bardi, E. J.; Langley, C. J.	Автори виявляють, що транспортна логістика виконує посередницьку роль у ланцюзі поставок, оскільки забезпечує фізичний потік товарів від точки джерела (постачальники) до точки використання (пункт призначення або споживач). Підприємства транспортної логістики виконують фізичну функцію розподілу, що означає переміщення товарів з однієї точки в іншу
Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність»	Транспортно-експедиторська послуга - робота, що безпосередньо пов'язана з організацією та забезпеченням перевезень експортного, імпортного, транзитного або іншого вантажу за договором транспортного експедирування

Джерело: розроблено автором на основі [6,7,8, 9]

Отже, логістика є більш широким поняттям ніж транспортування, яке і є об'єктом здійснення транспортно-логістичних послуг. Дані терміни тісно пов'язані між собою, але не є ідентичними.

З наведених вище визначень можна визначити, що логістика включає широкий спектр процесів, таких як закупівля, отримання, виробництво, зберігання, та розповсюдження матеріалів і продуктів замовнику в потрібний час і в потрібному місці. Логістика також передбачає розробку стратегії транспортування, складування та розподілу товарів. В той час як транспортування є елементом логістики та являє собою фактичний акт переміщення товарів з одного місця в інше певним видом транспорту залежно від потреб вантажу.

Транспортні послуги відіграють важливу роль не лише для діяльності підприємств, але й для стимулювання економічного розвитку. Особливо це актуально в наш час, де ріст економічних можливостей все більше пов'язаний з мобільністю людей та перевезенням вантажів, включаючи використання інформаційних та комунікаційних технологій. Зв'язок між розвинутою транспортною інфраструктурою та економічним прогресом є очевидним. Висока щільність та взаємозв'язок транспортних мереж зазвичай асоціюються з високим рівнем розвитку. Забезпечуючи ефективні транспортні системи, можна стимулювати економічний та соціальний розвиток, приносячи до позитивного ефекту, такого як поліпшений доступ до ринків, збільшення зайнятості та привертання додаткових інвестицій. В той час, як нестача потужності чи ненадійність транспортних систем може мати негативні економічні наслідки, такі як втрата можливостей та погіршення якості життя.

Таким чином, економічне значення транспортної галузі можна оцінити з макроекономічної та мікроекономічної точки зору:

На макроекономічному рівні транспорт і пов'язана з ним мобільність пов'язані з рівнем виробництва, зайнятості та доходу в національній економіці. У багатьох розвинених країнах на транспорт припадає від 6% до 12% ВВП, а витрати на логістику - від 6% до 25% ВВП. Вартість усіх транспортних активів,

включаючи інфраструктуру та транспортні засоби, може легко становити половину ВВП розвиненої економіки [11].

На мікроекономічному рівні транспортування пов'язане з витратами виробника, споживача і розподілу. Таким чином, важливість конкретної транспортної діяльності та інфраструктури може бути оцінена для кожного сектора економіки. Зазвичай більш високий рівень доходів пов'язаний з більшою часткою транспорту у витратах на споживання. На транспорт припадає від 10% до 15% витрат домогосподарств. Для порівняння, на нього припадає близько 4% витрат на кожну одиницю продукції в обробній промисловості, але ця цифра сильно варіюється в залежності від підгалузей [11].

На міжнародному рівні транспортні послуги мають ключове значення, так як забезпечують надійний та ефективний рух товарів між країнами, сприяючи світовій торгівлі та розширенню глобальних ринків, сприяє оптимізації процесів логістичних ланцюгів на глобальному рівні.

Транспортні послуги дозволяють країнам ефективно експортувати свої товари та імпортувати необхідні ресурси та товари для задоволення внутрішнього попиту. До того ж, розвинуті міжнародні транспортні системи стимулюють економічне зростання через полегшення доступу до світових ринків, залучення іноземних інвестицій та створення нових бізнес-можливостей. Таким чином, транспортні послуги забезпечують кращу конкурентоспроможність [12].

Крім стимулювання притоку інвестицій в країну та створення робочих місць, транспортні послуги дозволяють підприємствам перевозити сировину, готові товари та інші ресурси від місця виробництва до місця споживання чи реалізації. Ефективне управління логістикою і транспортними послугами дозволяє підприємствам не тільки оптимізувати ланцюжок постачання, зменшувати запаси та витрати на зберігання, а й завдяки швидкій та надійній доставці покращувати задоволення клієнтів та їх лояльність.

Додаючи до сказаного вище, транспортні послуги мають також соціально-економічний вплив. Через демографічний тиск та урбанізацію

економіки, що розвиваються, характерна невідповідність між обмеженою пропозицією та зростаючим попитом на транспортну інфраструктуру.

Транспортні послуги забезпечують людям можливість пересування, що є ключовим аспектом особистої та професійної мобільності. Громадський транспорт та інші транспортні послуги допомагають людям отримувати доступ до освіти та робочих місць, а також доступ до товарів та послуг, включаючи продукти харчування, медичні послуги та забезпечуючи комфортність та вищу якість життя.

Тож, хоч транспорт сам по собі не є достатньою умовою для розвитку, відсутність транспортної інфраструктури може стати стримуючим фактором для економічного розвитку країни, може негативно вплинути на конкурентоспроможність регіонів, їх економічну діяльність та можливості.

Саме з цієї причини розробляються інструменти та заходи для оцінки та порівняння ефективності національних транспортних систем. Наприклад, у 2007 році Світовий банк опублікував свій перший в історії звіт, в якому ранжував країни за їхніми логістичними показниками на основі Індексу ефективності логістики.

Особливо актуальною проблема розвитку транспортних послуг є в наш час. Так як світова економіка стикається з новими викликами та глибокими дисбалансами, спричиненими пандемією Covid-19, посиленням воєнним станом в Україні та погіршеним політичним становищем у світі. У глобальному масштабі зупинка або ускладнення доступу до певних ресурсів, бажання або необхідність для людей подорожувати внаслідок скасування заборон на рух, запроваджених під час пандемії, та наплив іммігрантів під час війни пов'язані з незахищеністю, нестабільністю та значними порушеннями економічних потоків. Така ситуація спровокувала погіршила становище транспортного сектору [13].

Таким чином, розвиток транспортних послуг є важливою умовою для функціонування економіки країн. Під час пандемії та в умовах воєнного стану транспортні послуги є критичним елементом для перевезення медичного

обладнання, лікарських засобів, продуктів харчування та інших життєво важливих ресурсів. Транспортні послуги відіграють важливу роль у вивезенні людей із зон воєнного конфлікту, а також у доставці гуманітарної допомоги до постраждалих територій.

Ефективна транспортна система дозволяє покращити комунікацію та координацію між військовими та гуманітарними службами під час військових дій, та забезпечити переміщенні військового обладнання та військовослужбовців для ведення операцій та оборони країни.

Отже, підсумовуючи вище сказане, можна стверджувати, що транспортні послуги є складною системою пов'язаних між собою елементів, які відіграють важливу роль у функціонуванні економіки та підтримці діяльності підприємств. У період пандемії та воєнних конфліктів, транспорт стає ключовим елементом для забезпечення життєво важливих потреб населення та доступу до необхідних ресурсів в умовах надзвичайних обставин. Ефективне функціонування транспортних систем сприяє економічній стійкості та адаптації до змін економічного середовища, що є ключовим у кризових ситуаціях.

1.2. Структура та основні складові глобального ринку транспортно-логістичних послуг

Очікується, що глобальний ринок транспортних послуг виросте із \$7993,46 мільярдів у 2023 році при середньорічному темпі зростання 11,1% до 10 394,13 мільярдів доларів США у 2026 році при середньорічному темпі зростання 9,6 [14].

Ринок транспортних послуг складається з продажу транспортних послуг і супутніх товарів суб'єктами (організаціями, приватними підприємцями та товариствами), які перевозять вантажі та людей з одного місця в інше за певну плату. Галузь транспортних послуг включає установи, які надають послуги з переміщення людей, товарів і матеріалів повітряним, залізничним, автомобільним, водним і трубопровідним транспортом. Ринок також включає

продаж послуг зі складування та зберігання суб'єктами господарювання, які здійснюють діяльність зі складування та зберігання товарів, охолоджених товарів та інших матеріалів [14].

Основні завдання транспортно-логістичного обслуговування включають такі аспекти:

- Вибір найоптимальнішого виду транспорту.
- Доставка товарів з одного місця до пункту призначення.
- Планування, координація та контроль руху товарів від виробника до споживача.
- Забезпечення тимчасового зберігання товарів на складах.
- Оформлення документів, митне оформлення, страхування та інші послуги.
- Оптимізація та постійне вдосконалення послуг, скорочення часу перевезень та зниження витрат [15].

Транспортно-логістичні послуги представляють собою розгорнутий комплекс логістичних операцій, охоплюючи широкий спектр сфер і напрямків вантажних перевезень, у тому числі на міжнародному рівні. Це обслуговування відрізняється від інших логістичних послуг своїм обсягом охоплення різних галузей та напрямків діяльності, великою кількістю технологічних операцій та значним потенціалом для створення позитивного економічного.

Суб'єктами, які забезпечують транспортно-логістичні послуги, є різноманітні організації, спеціалізовані в галузі транспорту та логістики. З приводу їхньої ролі можна визначити, що вони виступають логістичними посередниками, переважно юридичними особами, які координують та організують транспортно-логістичне обслуговування, не завжди безпосередньо беручи участь у процесі перевезення. Ці посередники є ключовими учасниками ринку транспортно-логістичних послуг [16].

В контексті вітчизняного ринку основними типами учасників у даному сегменті є транспортні компанії, транспортно-експедиторські організації та логістичні аутсорсери, що аналогічні зарубіжним логістичним операторам.

Розглянемо характеристики кожного з даних видів підприємств.

Транспортна компанія представляє собою організацію, що спеціалізується на проведенні вантажних перевезень і, як правило, діє на регіональному рівні або в межах конкретного внутрішнього чи міжнародного напрямку. Зазвичай такі компанії спеціалізуються в конкретних видах транспорту та володіють значними транспортними активами, які можуть бути передані в оренду іншим учасникам логістичного ринку або клієнтам безпосередньо [17].

Транспортно-експедиторська компанія є підприємством, яке спеціалізується на організації вантажних перевезень та наданні різноманітних логістичних послуг. Як правило, такі компанії не мають чіткої галузевої спеціалізації і працюють у всіх доступних географічних напрямках, переважно зосереджуючись на міжнародних зв'язках. Розширення географічної присутності вважається для них пріоритетним напрямом розвитку.

Логістичний аутсорсер представляє собою підприємство, спрямоване на надання послуг з повного аутсорсингу логістики. Особливість таких компаній полягає у наявності галузевих пропозицій, високому рівні комплексності та складності реалізації послуг, регулярності надання цих послуг, а також у укладенні тривалих контрактів [18].

Згідно зарубіжної класифікації суб'єктами транспортно-логістичних послуг є вантажовідправник, одержувач, перевізник і агенти, уряд та громадськість.

Процес транспортування товарів розпочинається з переміщення компанією свого товару зі складу в інше місце, як от до дистриб'юторів, клієнтів або іншого складу. Особа, яка виступає в ролі відправника вантажу в угоді про перевезення, є вантажовідправником, також відомим як той, хто бажає, щоб його товари були перевезені швидко та безпечно. У кожній угоді як вантажовідправник, так і одержувач прагнуть успішно завершити операцію купівлі-продажу. Успішна транзакція визнається, коли товари транспортуються з мінімальними витратами та якнайшвидше від точки відправлення до

призначеного місця. Також важливо враховувати інші аспекти, такі як час отримання та доставки, а також ризик втрати та пошкодження.

Вантажоодержувач або одержувач виступає в ролі отримувача вантажу. Як і раніше зазначалося, вантажоодержувач прагне до економічно вигідного, надійного і здатного до доставки транспорту в найкоротший термін. У різних ситуаціях право власності на товари та продукцію може тимчасово переходити до транспортної компанії під час їхньої доставки до одержувача.

Перевізник - це компанія, яка забезпечує послуги повітряного, морського або наземного транспорту, в той час як агент діє як посередник в угодах між сторонами. Агенти можуть бути представниками у продажах та закупівлі. При прийнятті транспортних рішень перевізники відповідають за фактичне переміщення товарів, і їхні інтереси полягають у отриманні максимально можливої оплати за послуги при збереженні мінімальних витрат на оплату праці, пального та транспортні засоби. Різні типи перевізників, такі як звичайні та контрактні, місцеві та міжнародні, взяті в оренду чи приватні, обираються з урахуванням потреб бізнесу, точки призначення, обсягу та типу вантажу.

Наступним суб'єктом є уряд, який має інтерес у транспорті через регулювання та нагляд. У США, наприклад, участь уряду виявляється в регулюванні та контролі транспортних операцій. Важливо зауважити, що участь уряду є важливою для забезпечення ефективності та стабільності транспортного середовища, оскільки транспорт напряму впливає на економічний успіх. Навіть у дерегульованому середовищі транспортні фахівці повинні враховувати місцеві, регіональні та національні правила, незалежно від того, де вони займаються бізнесом.

Останнім учасником транспортної системи є громадськість, яка включає індивідуальних споживачів та підприємства. Громадськість очікує доступного транспорту, конкурентоспроможних тарифів, безпеки та зручності. Вона створює попит на транспорт, купуючи товари. При виборі перевізника важливо враховувати не тільки економічні витрати, але і вплив на навколишнє середовище та безпеку, оскільки це безпосередньо впливає на споживачів [19].

Серед перевізників виокремлюються логістичні оператори, які спеціалізуються на рішеннях для фірм, що в першу чергу потребують широкого розповсюдження товарів (сектор B2C) або організації ланцюга поставок (сектор B2B). Вони надають комплексні послуги, гнучко адаптовані під потреби клієнтів і відрізняються високим рівнем інтеграції з ними.

Іншим типом компаній є переважно експедиторські організації, що спеціалізуються на широкому спектрі послуг з транспортування товарів, переважно для промислових підприємств. Також існують менш розповсюджені вузькоспеціалізовані компанії, які діють у сегментах, де вони мають власні активи. Наприклад, це можуть бути фірми, що спеціалізуються на перевезенні негабаритних вантажів, морських контейнерних лініях і т.д.

Активно розвиваються також змішані перевізники, які реалізують мультимодальні перевезення, тобто використовують два чи більше види транспорту. Ці перевізники не лише координують перевезення різними засобами транспорту, але й надають широкий спектр послуг як потужні логістичні оператори.

Постачальники логістичних послуг розділяються на п'ять основних груп в залежності від рівня інтеграції з бізнесом замовника, кількості виконуваних логістичних функцій і доступу до міжнародних і регіональних ринків:

1PL (First Party Logistics) визначається як автономна логістика, де всі операції пов'язані з транспортуванням та управлінням вантажами виконуються самим вантажовласником. Це означає, що компанія виконує всі логістичні завдання власними силами, починаючи від виробництва та закінчуючи постачанням, без залучення зовнішніх постачальників чи служб. У моделі 1PL компанія піклується про власну логістику, використовуючи власні ресурси та досвід для операцій без посередників.

2PL- постачальники (Second Party Logistics) - це спеціалізовані логістичні посередники, що пропонують аутсорсинг окремих задач. Серед них можна виділити транспортні компанії, експедитори, склади загального

використання, вантажні термінали, митні брокери, агенти, страхові компанії та фірми, що надають інформаційно-консалтингові послуги у сфері логістики.

3PL-постачальники (Third Party Logistics Providers) пропонують комплексний логістичний сервіс, контролюючи декілька або всі логістичні функції. Тож це форма логістичного аутсорсингу, де компанія залучає сторонніх постачальників для виконання різних логістичних завдань, таких як транспортування та зберігання товарів. Саме ці постачальники є найбільш популярними та інвестують більше капіталу в свої технологічні пропозиції, на відміну від вантажовідправників. Респонденти зазначили, що 80% 3PL-постачальників інвестують в IoT (Інтернет речей) та інші технології, що полегшують транспортування та покращують його ефективність [4].

4PL-постачальники (Fourth Party Logistics Providers) - це логістичні інтегратори повного циклу, які застосовують системний підхід до управління всіма бізнес-процесами логістики замовника. Вони координують дії компанії та її контрагентів у ланцюгу поставок, можуть використовувати власні активи або залучати сторонніх виконавців. Це вищий рівень логістичного аутсорсингу, включаючи координаційні та стратегічні функції для управління всією логістичною мережею.

5PL-постачальники (Fifth Party Logistics) - це фахівці з нового рівня логістичного аутсорсингу, які володіють передовими розробками у галузі об'єднання інтелектуального програмного забезпечення та локалізації на різних рівнях. Вони активно розвивають стратегічні партнерства з усіма учасниками логістичних ланцюгів для оптимізації та ефективного управління логістичними процесами. Ці постачальники надають широкий спектр послуг, характеризуються низьким рівнем логістичних активів та діють на глобальному рівні [20].

За типом транспорту транспортно-логістичні послуги поділяються на : автомобільний, авіаційний, залізничний, морський та трубопровідний транспорт.

Згідно з Всесвітньою організацією торгівлі найбільшу частку у структурі міжнародної торгівлі транспортними послугами 2022 року становив морський транспорт зі значенням 45,4%, так як він дозволяє переміщувати вантажі між континентами, в той час як на другому місці - повітряний транспорт зі значенням 25,8% (рис. 1.1).

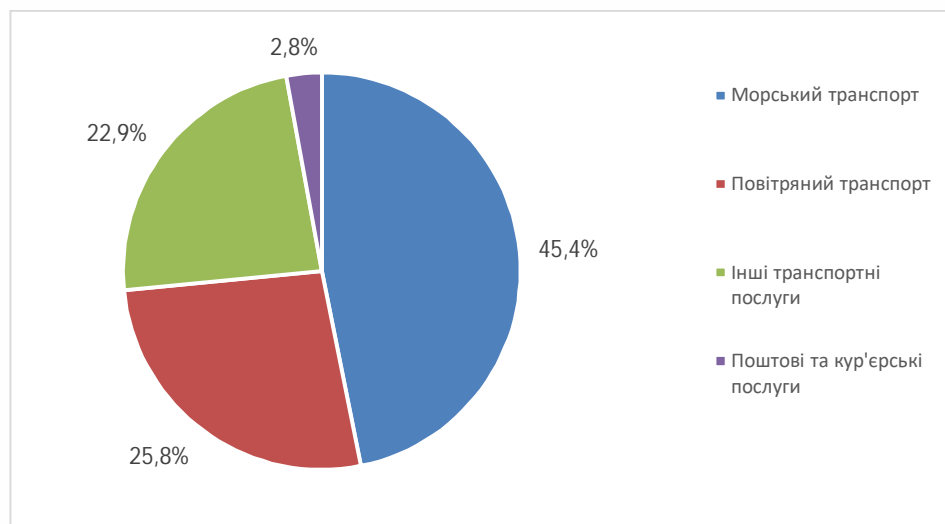


Рис. 1.1 - Структура торгівлі транспортними послугами на глобальному ринку, 2022 р.

Джерело: розроблено автором на основі [21]

Як видно з рис.1.1, інші транспортні послуги становили 22,9% та поштові та кур'єрські послуги – 2,8%.

1.3. Фактори впливу та перешкоди розвитку глобального ринку транспортно-логістичних послуг

Галузь транспортно-логістичних послуг є однією з найважливіших галузей, оскільки забезпечує ефективний та безперервний рух товарів та послуг від виробника до споживача, що є критично важливим для сучасної економіки та міжнародної торгівлі.

Оскільки галузь логістики відповідає за обіг усіх товарів в економіці, важливо розуміти, які фактори та як впливають на дану галузь [24].

На рис. 1.2 визначені зовнішні фактори, які впливають на галузь транспортно-логістичних послуг.



Рис 1.2. - Фактори впливу на ринок транспортно-логістичних послуг

Джерело: розроблено автором на основі [24, 25]

Політичні чинники – це фактори, пов'язані з політикою уряду або політичними рішеннями країн. Політичні фактори мають значний вплив на всі галузі економіки.

Від уряду напряму залежить розвиток транспортної інфраструктури, так як саме він фінансує будівництво доріг та транспортних мереж. Більш розвинена інфраструктура сприяє зростанню ринку транспортно-логістичних послуг, підвищенню їх якості та ефективності. Це в свою чергу сприяє поліпшенню мобільності, зменшенню транспортних заторів та збільшенню конкурентоспроможності економіки. Вплив на функціонування логістичної галузі має також розмір податків. Високий рівень податків може створити значний фінансовий тиск на компанії у цьому секторі, що може призвести до зменшення їх кількості на ринку та призведе до скорочення галузі.

Одним з найголовніших політичних чинників, які мають вплив на дану галузь є політична стабільність країни. Якщо країна перебуває у стані політичної нестабільності, попит на товари може впасти, оскільки споживачі обмежуються покупкою лише основних товарів. Цей спад попиту може вплинути на функціонування логістичної галузі. Окрім цього, геополітична напруженість між країнами також впливає на галузь логістики. Неабиякий вплив має повномасштабне вторгнення в Україну. Згідно з аналізом McKinsey, російське вторгнення в Україну спричинило 12 глобальних змін. Однією з найважливіших є трансформація логістичного сектора та розподілу ланцюгів постачання [26].

Пандемія COVID-19 вже викликала серйозні проблеми у транспортуванні товарів. Заходи обмеження викликані пандемією, обмеження руху, закриття транспортних вузлів тощо, вплинули на міжнародну торгівлю, особливо на вантажопотік.

Воєнні дії в Україні ще більше ускладнюють ситуацію, вносячи непередбачуваність у глобальні ланцюги постачання. Це призводить до зростання цін на товари та інфляції. Знаходження альтернативних маршрутів вже стало необхідністю, проте це призводить до збільшення часу доставки.

Транспортний маршрут, що з'єднував Китай з Європою, та який був особливо затребуваний в останні десятиліття, проходив через Росію, Білорусь і Польщу, а потім простягався в бік Німеччини, Франції та інших європейських країн. Через воєнні дії цей маршрут перестав бути домінуючим, що значно вплинуло на транспортно-логістичні послуги в даному регіоні [27].

На жаль, останніми роками політичні конфлікти лише загострилися. Ще одним прикладом є війна на Близькому Сході між США та Британією та хуситами – єменськими повстанцями, які загрожували вільному судноплавству в Червоному морі. Терористи протягом кількох місяців атакували десятки цивільних суден, які перевозили товари через Суецький канал з Середземного моря до Червоного моря і Індійського океану. Цим маршрутом здійснюється до 20% від усієї світової торгівлі. Ці атаки поставили під загрозу торгівлю та

свободу судноплавства. Понад 50 країн постраждали від 27 атак на міжнародне комерційне судноплавство.

Економічні фактори - це фактори, що впливають на економічну ситуацію та діяльність галузі.

Одними з таких факторів є інфляція та зростання цін. Вони мають суттєвий вплив на транспортну галузь, оскільки безпосередньо впливають на експлуатаційні витрати. Наприклад, зростання цін на паливо може призвести до збільшення витрат, що вимагатиме коригування цінової стратегії компаній або заходів щодо скорочення витрат. До того ж, високий рівень інфляції та як наслідок зменшення покупної спроможності негативно впливає на попит в економіці.

Валовий внутрішній продукт (ВВП) є показником загальної економічної активності країни, і безпосередньо впливає на попит на транспортні послуги. Значне зростання ВВП загалом свідчить про здорову економіку, що призводить до збільшення попиту на перевезення вантажів і людей. І навпаки, зниження рівня ВВП може сигналізувати про потенційний економічний спад, що призведе до зниження попиту на транспортні послуги.

Торгова політика та пов'язані з нею обмеження можуть мати значний вплив на транспортні послуги. Наприклад, введення нових тарифів, імпорتنих або експортних обмежень або зміни митних процедур можуть вплинути на розподіл товарів та послуг та рівень попиту на транспортні послуги.

Ще одним фактором є стан світової економіки. Під час глобальної рецесії, коли зростає безробіття та зменшуються доходи населення, споживчий попит зменшується. Це призводить до економічної невизначеності, що змушує людей обмежувати витрати та призводить до зменшення попиту на транспортні послуги.

До соціальних факторів відносять соціальні та культурні чинники, які визначають споживчі потреби, звички та поведінку, а також їх вплив на транспортно-логістичну галузь.

Одним з таких чинників є потреби споживачів та їх уподобання, які постійно змінюються. Так як мета будь-якої компанії задовольнити споживачів, підприємства, які надають транспортно-логістичні послуги, не є винятком. У разі, якщо споживачі надають перевагу швидкій доставці товарів, транспортно-логістичні послуги повинні оптимізувати свої процеси та пришвидшити доставку.

Крім того, демографічні тенденції різних суспільств значно впливають на ринок транспортно-логістичних послуг. Високий рівень населення свідчить про високий рівень попиту, що позитивно впливає на дану галузь та сприятиме її розвитку. Важливу роль відіграють також звичаї споживчі звички, які впливають на різноманітні аспекти життя, такі як вибір транспортних послуг, рівень використання технологій та багато інших. Тому врахування культурних нюансів може мати велике значення при плануванні транспортних маршрутів або при розробці маркетингових стратегій для різних регіонів.

Технологічні фактори – це аспекти технологічного середовища, такі як рівень технологічного розвитку, запровадження інновацій та доступність технологій, які мають вплив на певну галузь.

Рівень розвитку технологій відіграє важливу роль для транспортно-логістичних послуг. Протягом багатьох років відбулося багато технологічних розробок, які позитивно вплинули на дану галузь. Автоматизація та цифровізація процесів значно оптимізують транспортні послуги, роблять їх ефективнішими та призводять до зниження операційних витрат та підвищення продуктивності.

Значне зростання кількості даних та постійні зміни зумовили використання аналітики даних, що значно впливає на ефективність даних послуг. Застосування аналітики дозволяє не лише робити обґрунтовані рішення, але й передбачити та адаптуватися до змін у попиті та пропозиції, що в сучасному конкурентному середовищі є надзвичайно важливим. Не менш важливим є те, що застосування аналітики даних призводить також до кращого контролю усіх процесів та оптимізації маршрутів для транспортування.

Юридичні фактори враховують закони та нормативні акти, які застосовуються в країні.

Транспортні закони значно впливають на галузь логістики. Суворе нормування, яке включає ретельну перевірку вантажу та транспортних засобів, може вплинути на вибір маршруту для транспортування та ускладнити діяльність підприємств цієї галузі. Спрощені процедури сприяють вільному руху товарів та стимулюють переміщення між країнами. Гарним прикладом є Шенгенська зона, в межах якої скасовано паспортний митний контроль між країнами Європейського Союзу, що сприяє вільному переміщенню громадян та руху товарів.

Не менш важливим є також контрактне законодавство в країні. Якщо воно є ефективним, то більше транспортно-логістичних компаній будуть готові працювати в такій країні. Це зумовлено тим, що дані компанії зазвичай працюють за майбутніми контрактами зі споживачами. Якщо договірні зобов'язання чітко визначені та дотримуються, компанії в даній сфері почуватимуться захищеними, а галузь транспортно-логістичних послуг процвітатиме.

Екологічні чинники - це фактори, які пов'язані з навколишнім середовищем. Зміна клімату спричиняє природні катаклізми, які відбуваються досить часто, через що блокування доріг і збої в ланцюзі поставок стали звичайним явищем. Такі збої, пов'язані з факторами навколишнього середовища, завдають шкоди логістичній галузі.

У міру того, як зростає обізнаність про навколишнє середовище, люди порушують питання про екологічність, оскільки транспортні засоби спричиняють великий викид вуглецю та парникових газів, що негативно впливають на екосистему.

Отже, всі ці фактори взаємодіють, створюючи динамічне середовище для глобального ринку транспортних і логістичних послуг, вимагаючи від компаній постійної адаптації та стратегічного планування.

РОЗДІЛ 2

СТАН СВІТОВОГО РИНКУ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ ТА ОСНОВНІ ТЕНДЕНЦІЇ ЙОГО РОЗВИТКУ

2.1. Показники діяльності та ринку транспортно-логістичних послуг в Україні та країнах ЄС та їх аналіз

Розуміння рівня розвитку ринку транспортно-логістичних послуг, показників діяльності та їх динаміки є надзвичайно важливим, особливо за умов постійних змін на арені глобального ринку. Починаючи з пандемії COVID-19, яка призвела до кризи та численних негативних наслідків, повномасштабне вторгнення Росії в Україну, а також загострення інших міжнародних конфліктів, мало значний вплив на діяльність даного ринку.

Незважаючи на вищенаведені перешкоди, ринок транспортних послуг продовжує відновлюватися після кризи та розвиватися. Торгівля транспортними послугами зросла на 35 відсотків у 2021 році завдяки різкому зростанню тарифів на вантажні перевезення. Загальне значення перевищує допандемічний рівень.

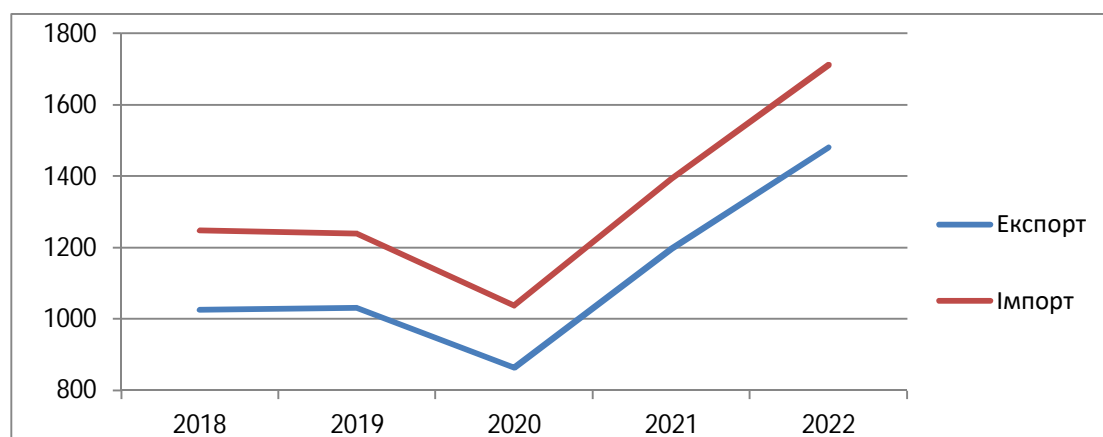


Рис. 2.1 - Динаміка експорту та імпорту транспортних послуг на глобальному ринку, 2018-2022 рр. [21]

Як видно на рис. 2.1, хоча обсяг торгівлі транспортними послугами знизився 2020 році, у 2021 році показники почали зростати.

Згідно з даними Світової організації торгівлі, незважаючи на спад у 2020 році, експорт транспортних послуг по всьому світу збільшився на 24% у 2022 році порівняно з 2021 роком і становив 1481 млрд доларів США. Імпорт також збільшився на 23% у 2022 році і становив 1713 млрд доларів США [21].

Останні роки відзначаються значними змінами на ринку транспортно-логістичних послуг. Ці зміни відбуваються не лише за рахунок скорочення торгових бар'єрів і лібералізації торгівлі, а й інтенсивному перенесенню виробництва із Західної Європи і США в країни Південно-Східної Азії (головним чином Китай, Індія, В'єтнам, Індонезія), що в свою чергу призводить до того, що умови зростаючого споживання в розвинених країнах активізують зворотний потік готової продукції. Саме цей процес більш за все вплинув на обсяги світового ринку логістичних послуг та формування географічної структури на сучасному етапі його розвитку.

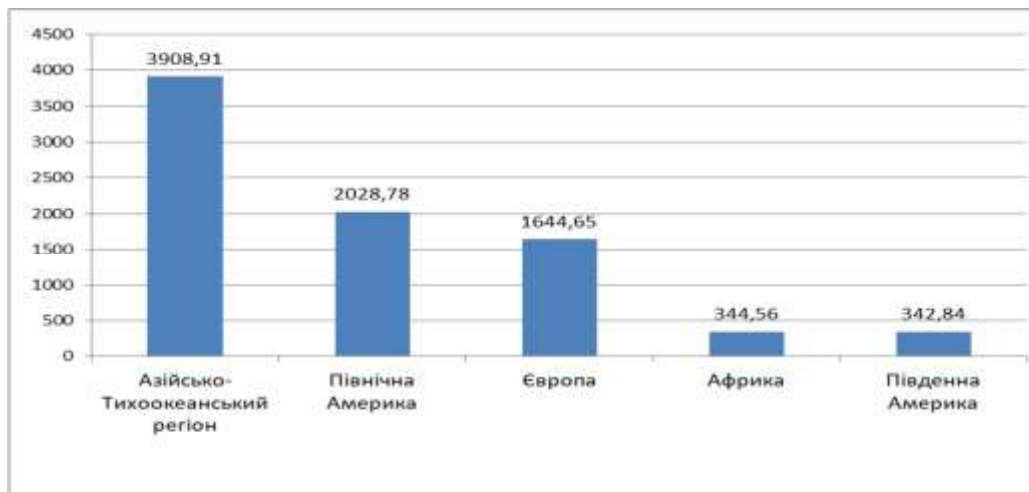


Рис. 2.2 - Обсяг транспортно-логістичних послуг за регіонами, 2021 р. [28]

Як бачимо на рис. 2.2, за розміром ринку транспортно-логістичних послуг Азійсько-Тихоокеанський регіон посів перше місце зі значенням 3908,91 млрд доларів США. В той час як Європа займає третє місце зі значенням 1644,65 млрд доларів США.

Обсяг транспортно-логістичних послуг країн Європейського Союзу становив 10,98% від загального ВВП, що свідчить про важливість цього сектору для економіки ЄС. На рис. 2.3 зображена динаміка частки даних послуг у ВВП країн ЄС, яка хоча і з незначними коливаннями, залишається стабільною. А у 2022 році даний показник зріс майже на 40% відносно попереднього року. Цей сектор відіграє важливу роль для функціонування єдиного ринку ЄС, забезпечуючи перевезення товарів та людей між країнами-членами.

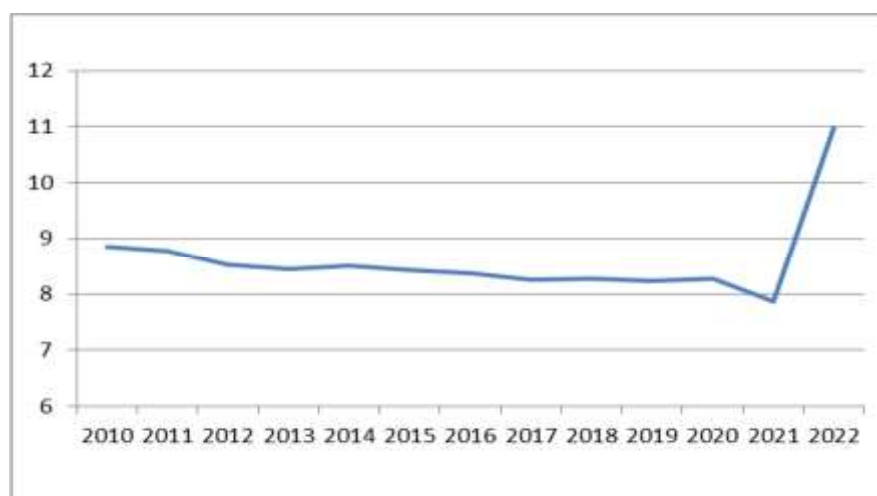


Рис. 2.3 - Динаміка частки обсягу транспортно-логістичних послуг країн Європейського Союзу до ВВП, 2010-2022 рр

Джерело: розроблено автором на основі [29]

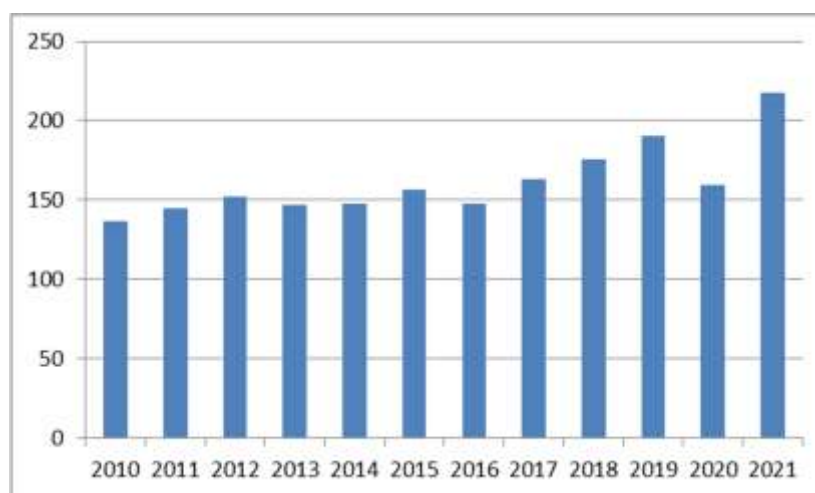
Додана вартість послуг з транспортування та зберігання перевищила допандемічні роки й у 2021 році становила 527,5 млрд євро. Послуги з транспортування та зберігання залучили 10,2 мільйона осіб у ЄС, а чистий обіг у 2021 році склав 1,5 трильйона євро [30].

Обсяг транспортно-логістичних послуг країн Європейського Союзу хоча і з певними спадами мав тенденцію до зростання, як можна побачити на рис. 2.4. Незважаючи на значний спад у 2020 році, обсяг транспортно-логістичних послуг зріс на 36% у 2021 році.

Пандемія COVID-19 призвела до значного спаду на ринку в 2020 році, через локдауни та обмеження на пересування, перебої в ланцюжках постачання, зниження ділової активності та зменшення попиту на споживчі товари. Але з

2021 року ринок почав відновлюватися разом із попитом на транспортно-логістичні послуги, завдяки зняття обмежень, пов'язаних з COVID-19, відновленню світової економіки, та переорієнтації ланцюгів постачання.

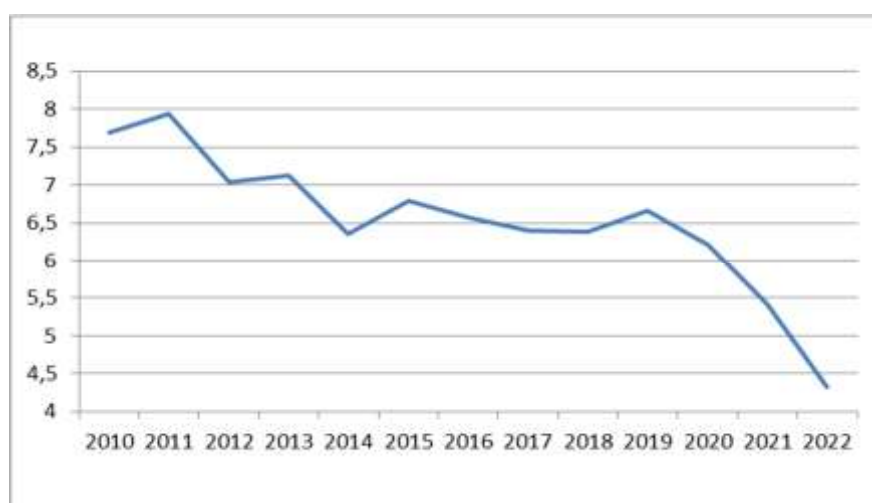
Шукаючи нові способи доставок та оптимізуючи шляхи перевезень, компанії почали диверсифікувати ланцюги постачання, що зменшило ризик та створило попит на мультимодальні перевезення та комплексні логістичні послуги.



Джерело: розроблено автором на основні [30]

Рис. 2.4 - Динаміка обсягу транспортно-логістичних послуг в ЄС, 2010-2021 р.р.

Натомість частка транспортно-логістичних послуг України становила 4,33 % від загального ВВП у 2022 році.



Джерело: розроблено автором на основні [31]

Рис. 2.5 - Динаміка частки обсягу транспортно-логістичних послуг України до ВВП, 2010-2022 р.р.

На рис. 2.5 спостерігаємо спадаючу динаміку даного показника, що було спричинене низкою як внутрішніх, так і зовнішніх чинників.

Порівнюючи з 2010 роком, у 2022 році частка даного сектору до ВВП знизилася майже на 44%. Це свідчить про те, що рівень розвитку даного сектору України істотно відстає від країн ЄС. Недостатній рівень розвитку транспортно-логістичних послуг може негативно вплинути на конкурентоспроможність української економіки на світовому ринку. В Україні доля транспортного сектору у валовому прибутку становить приблизно 4% у 2021 році, а робоча сила, зайнята в цій галузі, складає близько 8,6 % від загальної чисельності працюючого населення.

На українському ринку транспортно-логістичних послуг спостерігаємо спад з 2012 року та стабілізацію з 2015 по 2018 рік . Хоча в 2019 році обсяг даних послуг зріс майже на 56% , пандемія спричинила значний спад у 2020 році, який продовжився і в 2021 році.

Таке скорочення обсягів ринку пов'язане з політичною нестабільністю та анексією Криму у 2014 році, глобальною економічною рецесією та внутрішніми економічними проблемами. І хоча у 2019 році завдяки певною мірою стабілізації економічної та політичної ситуації, зростанню внутрішнього споживання та збільшення експорту українських товарів, обсяги транспортних послуг значно зросли, але пандемія COVID-19 у 2020 році призвела до нового спаду на ринку.

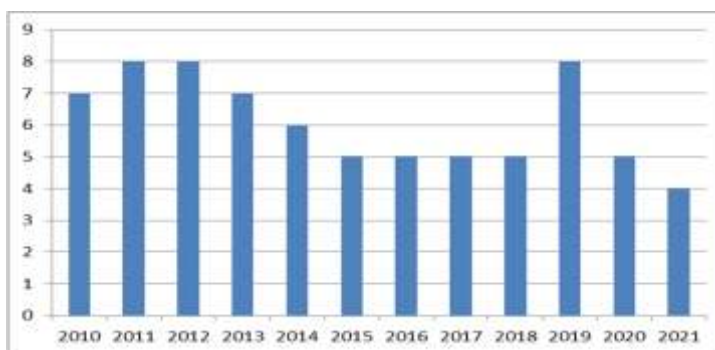
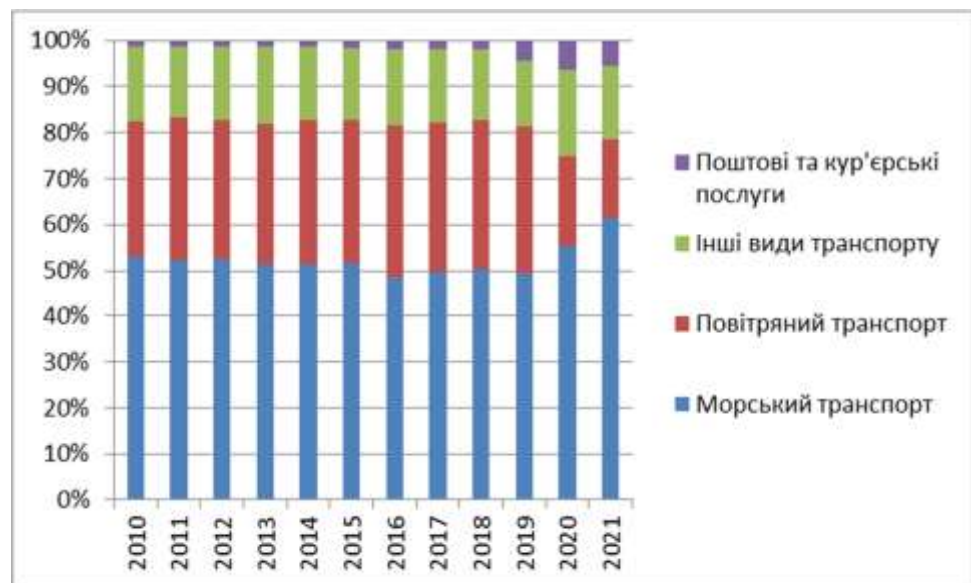


Рис.2.6-Динаміка обсягу транспортно-логістичних послуг в Україні, 2010-2021 рр.

Джерело: розроблено автором на основі [31]

Тож на рис. 2.6 бачимо певні коливання у обсягах транспортних послуг на українському ринку, що характеризується спадами та підйомами.

Щодо структури торгівлі транспортними послугами ЄС, як бачимо на рис. 2.7, у 2021 році за видами транспорту, то домінуючим видом транспорту є морський транспорт, оскільки такий транспорт пропонує найвигіднішу вартість перевезення, має велику вантажопідйомність та охоплює весь світ, забезпечуючи широкі можливості для міжнародної торгівлі. В той час як на морський транспорт припадає 61,6% від загальної структури торгівлі транспортними послугами, на повітряний вид транспорту припадає 17% , так як даний вид транспорту вирізняється швидкістю та зручністю для перевезення термінових та цінних товарів.



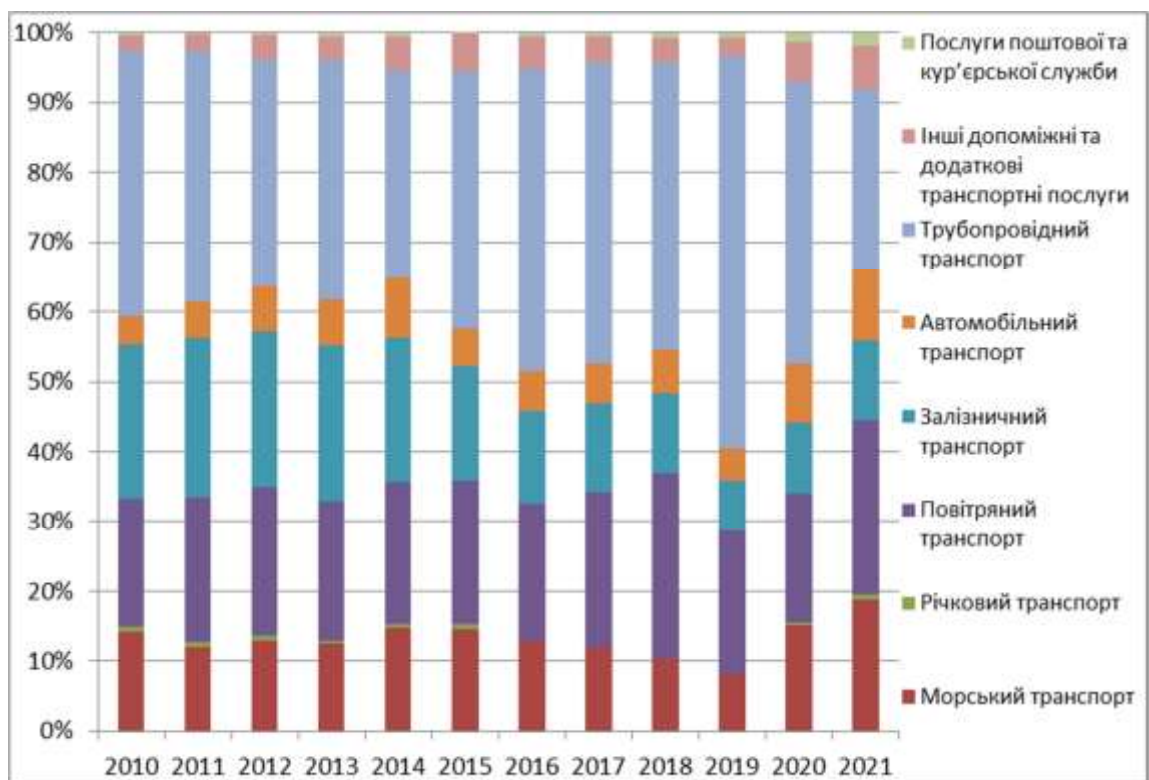
Джерело: розроблено автором на основі [29]

Рис. 2.7 - Структура торгівлі транспортно-логістичними послугами в ЄС за типами транспорту

Серед українського ринку, як показано на рис. 2.8, домінуючим видом транспорту у міжнародній торгівлі послугами є трубопровідний транспорт з часткою 35,7%, так як трубопровідний транспорт відіграє важливу роль в експорті українських послуг, особливо для транзиту нафти та газу. 2 та 3 місце займають відповідно повітряний і морський транспорт зі значеннями 22,4% та 13,2% у структурі торгівлі транспортними послугами.

З часом структура може змінюватися під впливом зовнішніх факторів та через зміни в попиті, технологіях та геополітичній ситуації, що можуть вплинути на розподіл між видами транспорту. Прикладом таких факторів є повномасштабне вторгнення в Україну, що суттєво вплинула на використання деяких видів транспорту.

У 2022 році обсяг вантажних перевезень в Україні зменшився на 49,8% порівняно з 2021 роком, до 317,2 млн тонн, як стверджує Віктор Берестенко, президент Асоціації міжнародних експедиторів України через UMS. За рік перевезення залізницею склали 150 млн тонн, що на 52,1% менше, ніж у 2021 році. Обсяги перевезень автомобільним транспортом зменшилися на 22% в порівнянні з попереднім роком, до 175 млн тонн, а повітряним транспортом - на 85% до 15 млн тонн. Обсяги перевалки вантажів у портах зменшилися на 61% до 59 млн тонн [33].



Джерело: розроблено автором на основі [31]

Рис. 2.8 - Структура торгівлі транспортно-логістичними послугами в Україні за типами транспорту

Дані рис. 2.9 стверджують, що за перевезення вантажів на транспортному ринку ЄС домінує морський транспорт, яким було перевезено 68,2 % вантажів. Хоча даний відсоток є меншим порівняно з попереднім роком, частка морського транспорту у загальній структурі була домінуючою з 2017 року.

З кожним роком росте значення автомобільного транспорту як і його частка у структурі вантажних перевезень. У 2021 році ця частка становила 24,5 відсотків. Залізничний транспорт також відіграє важливу роль у перевезеннях вантажів завдяки своїм особливостям. Його частка становила 5,4% у 2021 році. В свою чергу, повітряним та річковим транспортом вантажу було перевезено менше ніж іншими видами транспорту.

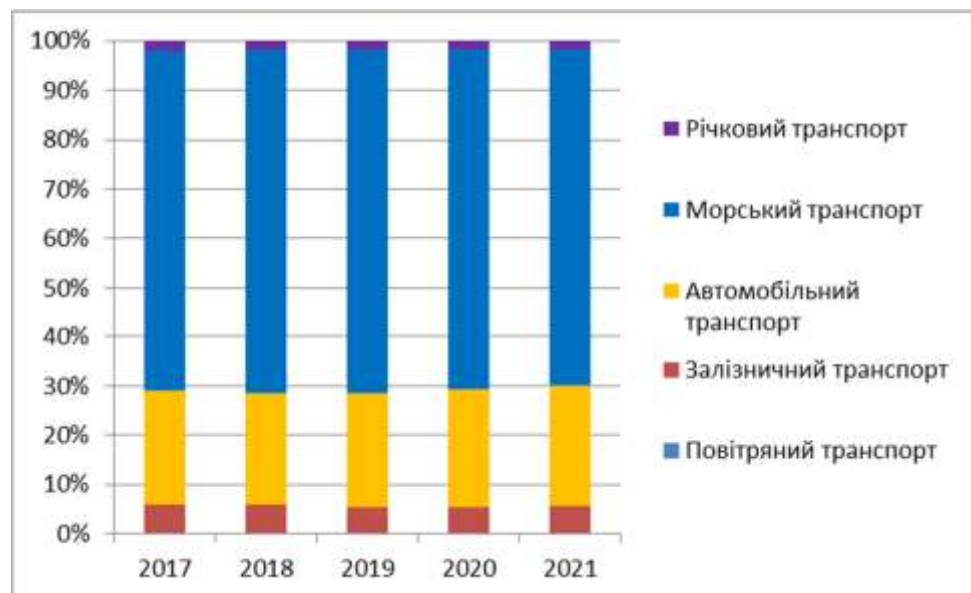


Рис. 2.9 - Розподіл вантажних перевезень ЄС за типами транспорту

Джерело: розроблено автором на основі [29]

За перевезенням вантажів на транспортному ринку України домінує автомобільний транспорт зі значенням 73,8%, як бачимо на рис. 2.10. Другим за значенням є залізничний транспорт, яким було перевезено 20,7% вантажів за 2021 рік. Трубопровідний транспорт дещо втрачає свою значення і становить 5,1% у структурі вантажних перевезень за видами транспорту, що на 0,8% менше за попередній рік.

Україна має розгалужену залізничну мережу, розвинуту мережу автомобільних шляхів, морські порти та річкові термінали, аеропорти та широку мережу авіаційних сполучень, вантажних митних терміналів, що створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту у наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу. Експлуатаційна залізнична мережа України є однією з найбільших у Європі та досягає близько 20 951,8 кілометра, з яких 9 926,4 кілометра (47,4 відсотка) електрифіковані. Україна відіграє роль транзитного транспортного мосту, що поєднує країни Європи та Азії. Через територію України проходить ряд міжнародних транспортних коридорів: Пан'європейські транспортні коридори № 3, 5, 7, 9; коридори Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) № 3, 4, 5, 7, 8, 10; Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T), коридор Європа - Кавказ - Азія (ТРАСЕКА) [34].

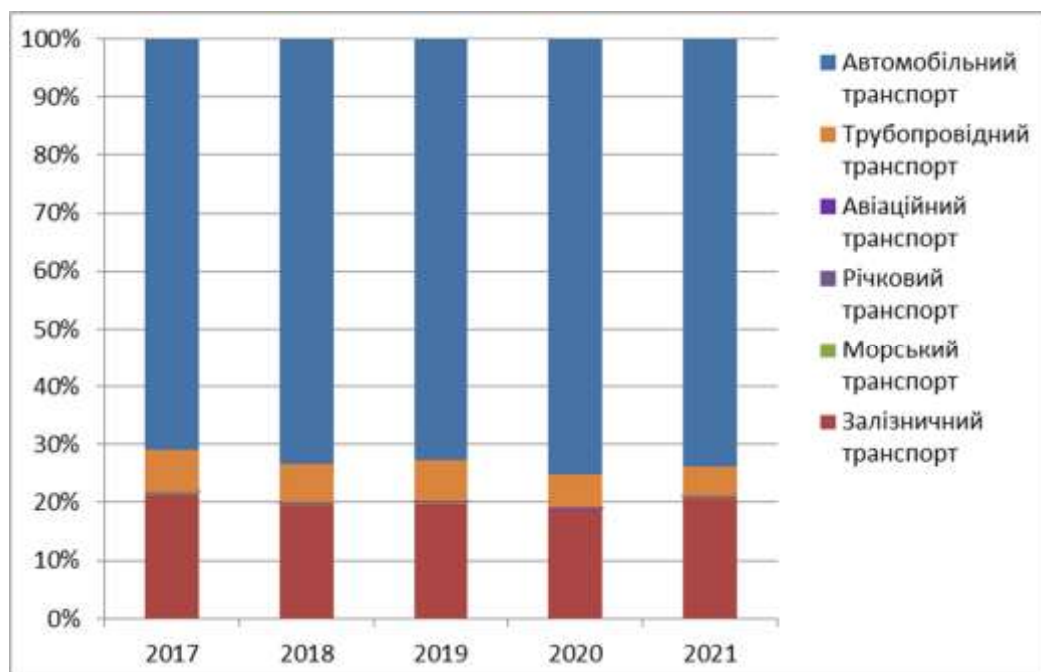


Рис. 2.10 - Розподіл вантажних перевезень України за типами транспорту

Джерело: розроблено автором на основі [31]

Як було зазначено вище, розвиток транспортно-логістичних послуг є ключовим фактором для економічного зростання, збільшення обсягів торгівлі та покращення добробуту населення. Для оцінки ефективності транспортно-

логістичної системи використовують Індекс ефективності логістики (Logistics Performance Index, LPI).

Індекс ефективності логістики (LPI) – це комплексний показник, що відображає загальну картину логістичної системи країни та який використовується для оцінки та порівняння логістичних систем країн світу. Він розробляється Світовим банком і публікується раз на два роки.

LPI охоплює 163 країни світу та оцінює їх логістичні системи за шістьма ключовими параметрами: оперативність процесу митного оформлення, якість торгової та транспортної інфраструктури, легкість організації відправлень за конкурентними цінами, компетентність і якість логістичних послуг, здатність відстежувати вантажі, частота, з якою відправлення досягають вантажоодержувача протягом запланованого або очікуваного часу.

Цей показник використовується для оцінки та порівняння логістичного розвитку країн, визначення слабких та сильних сторін, а також пріоритетів для покращення логістики та прийняття обґрунтованих рішень. LPI є цінним інструментом для дослідників, аналітиків, урядів, логістичних компаній та інших зацікавлених сторін, які прагнуть покращити логістичні системи та сприяти розвитку світової торгівлі [35].

Процес економічної інтеграції України в простір Європейського Союзу стимулює розвиток всіх сфер економічної діяльності, а також інфраструктури та транспортної системи. Україна має географічні переваги, так як розташована на перехресті основних транс'європейських коридорів, що дозволяє налагодити зовнішньоекономічну діяльність. Незважаючи на переваги, українська транспортна система та логістика загалом мають свої недоліки та відстають у якості надаваних послуг від європейських країн.

До 2023 року країни Європи входили до ТОП-3 за цим LPI індексом, що показано в Додатку Б. Хоча перше місце вже посідає Сінгапур, європейські країни займають 7 місць з топ-10, що свідчить про дуже високі показники та розвиненість логістичної системи. Серед цих країн можемо виділити Фінляндію, Данмарк, Німеччину, Нідерланди, Швейцарію, Австрію та Бельгію.

Транспортна політика ЄС допомагає підтримувати європейську економіку, розвиваючи сучасну інфраструктурну мережу, яка робить транспортування швидшим та безпечнішим, одночасно просуваючи стабільні, екологічні та цифрові рішення. Але існує значна різниця в рівні розвитку транспортно-логістичного сектору між різними країнами ЄС. Наприклад, Німеччина, Нідерланди та Бельгія мають одні з найрозвиненіших транспортних систем у світі, тоді як Румунія, Болгарія та Хорватія мають значні проблеми з інфраструктурою та логістикою.

Інвестиції в транспортне обладнання в ЄС становили 1,6% від ВВП у 2021 році, що є недостатнім для ефективного розвитку транспортних послуг [36]. Після світової економічної кризи ЄС страждає від низького рівня інвестицій у транспортну інфраструктуру. Це стримувало модернізацію транспортної системи ЄС. Колективні та скоординовані зусилля на європейському та національному рівнях, нещодавно посилені Інвестиційним планом для Європи, повинні змінити цю тенденцію до зниження. У той час як для деяких країн ЄС головним питанням є модернізація та підтримка існуючої інфраструктури, інші потребують розвитку або розширення свого транспорту мережі. Наявність і якість транспортної інфраструктури є особливо низькою у східній частині ЄС. Реконструкція та модернізація розгалуженої мережі залізниць також є там досить поширеною проблемою.

Серед інших викликів транспортної галузі ЄС можна виділити побудову відсутніх зв'язків на кордонах між країнами ЄС і вздовж ключових європейських маршрутів, усунення вузьких місць або взаємозв'язок видів транспорту на терміналах є життєво важливим для єдиного ринку та з'єднання Європи із зовнішніми ринками та торговими партнерами.

Дорожня та залізнична інфраструктура в ЄС погіршується через недостатнє обслуговування. Європейська мета модального переходу вантажних перевезень на залізницю також вимагатиме значної модернізації існуючих залізничних ліній, що бути дорогим і складним. Адаптація інфраструктури до нових моделей мобільності та розгортання інфраструктури для чистих

альтернативних видів палива створює додаткові виклики, які вимагають нових інвестицій та іншого підходу до проектування мереж і бізнес-моделей [37].

Транспорт є наріжним каменем європейської інтеграції та має життєво важливе значення для забезпечення вільного руху людей, послуг та товарів.

Європейська Комісія представила свою «Стратегію сталої та розумної мобільності» разом із Планом дій із 82 ініціатив, які спрямовуватимуть нашу роботу протягом наступних чотирьох років. Ця стратегія закладає основу для того, як транспортна система ЄС може досягти своєї зеленої та цифрової трансформації та стати більш стійкою до майбутніх криз. Як зазначено в Європейській зеленій угоді, результатом стане скорочення викидів на 90% до 2050 року, що забезпечується розумною, конкурентоспроможною, безпечною та доступною транспортною системою [38].

Натомість рейтинг України за LPI індексом знизився, але сам показник підвищився, що підкреслює розвиток логістичної системи України, що можна побачити в Додатку А. За цим показником в Україні найбільше проблем із системою відстеження вантажів, браком знань та навичок у сфері логістики в країні, митним контролем, якістю та розвитком транспортно-логістичної інфраструктури країни.

Одним з факторів зниження Індексу ефективності логістики були окупація частини Донбасу та анексія Криму, оскільки Україна втратила аеропорти і морські порти, а частина залізниці перестала використовуватися за призначенням.

Відповідно до даного показнику слабкими сторонами в системі логістичної мережі України є митниця та інфраструктура. Однією з найбільших проблем митниці є контрабанда товарів через митний кордон України. Проаналізувавши експортно-імпортні операції, науковці Угрин В., Бондаренко Є., Шевчук А. зробили висновок, що обсяг контрабанди товарів через митний кордон України у січні червні 2022 року складає близько 4 млрд дол США [39]. Це свідчить про неефективність митниці та державної політики як в сфері фіскального адміністрування, так і в сфері митної логістики.

Окрім цього, варто зазначити, що в неналежному стані перебуває інфраструктура пунктів пропуску та митних постів, а їх недостатня кількість та висока завантаженість заважає швидкому та ефективному перетину кордону. Як наслідок черги вантажних транспортних засобів на кордоні зростають та є звичним явищем [40].

Таким чином, як в довоєнний період, так і після повномасштабного вторгнення, Україна не змогла підвищити ефективність роботи митних органів та пунктів пропуску, що не лише послаблює логістику.

Щодо іншої складової Індексу ефективності логістики, а саме інфраструктури, то необхідно зауважити, що основною її ланкою є залізниця, якою перевозиться найбільший обсяг вантажів. Але незважаючи на це, Україна в довоєнний період, не забезпечила модернізацію мережі залізничних колій та оновлення рухомого складу локомотивів та вагонів.

З початком війни та блокадою і окупацією морських портів України проблеми з логістикою лише посилилися, адже з одного боку зменшилося виробництво масових вантажів внаслідок окупації частини виробничих потужностей чи руйнування виробничої інфраструктури, а з іншого – призупинення експорту та імпорту через морські порти.

Для покращення стану сектору транспортних послуг України у 2018 році була прийнята національна транспортна стратегія на період до 2030 року (далі - НТС) [34].

Проте пандемія та повномасштабне вторгнення значно вплинула на виконання цієї стратегії через зруйнування транспортної інфраструктури, переривання транспортних потоків та зміну пріоритетів. Зараз ключовими завданнями є відновлення пошкодженої інфраструктури та забезпечення безпеки транспортних перевезень.

Незважаючи на ці виклики, Україна продовжує роботу над реалізацією НТС. Важливо зазначити, що війна також створила нові можливості для розвитку. Звичайно вплив війни на НТС буде залежати від її тривалості та

інтенсивності. Однак, Україна має потенціал для того, щоб вийти з війни з більш сучасною та ефективною транспортною системою.

2.2. Огляд світових тенденцій у сфері транспортно-логістичних послуг

Останніми роками відбулися значні зміни, які мали великий вплив на розвиток ринку транспортно-логістичних послуг. Такі фактори як глобалізація, технологічний прогрес, економічна та політична ситуація в світі обумовлюють ряд ключових тенденцій у даній сфері. Для кращого розуміння перспектив та напрямів розвитку транспортної галузі проаналізуємо ключові тренди та тенденції.

Першим та головним трендом сучасності є цифровізація процесів у сфері транспортно-логістичних послуг. Еволюція цифрових технологій мала значний вплив на розвиток даної сфери.

Популярності набуло використання IoT або «Інтернет речей». Це з'єднання фізичних пристроїв, які відстежують і передають дані через інтернет без втручання людини. «Інтернет речей» у логістиці покращує видимість на кожному етапі ланцюжка поставок і покращує ефективність управління запасами. Інтеграція технології IoT у логістику та операції ланцюга постачання покращує ефективність, прозорість і видимість товарів у реальному часі. Вплив Інтернету речей на логістичну галузь поширюється ще більше, надаючи змогу логістичним компаніям прогнозувати аналітику, щоб передбачати коливання попиту. Такі рішення також оптимізують маршрути та планування, а також мінімізують вплив на навколишнє середовище завдяки відстеженню споживання палива. [41].

Ще одна технологія, яка широко застосовується в транспортній галузі це блокчейн. **Блокчейн** - це децентралізований цифровий реєстр транзакцій, який сприяє безпечному обміну інформацією. Спочатку він був розроблений для Bitcoin, цифрової валюти, яка була винайдена в 2008 році.

Велика кількість даних та транзакцій ускладнюють процес транспортування вантажу. Витрати на обробку та адміністрування зросли до 20 відсотків загальних витрат на транспортування через надмірну залежність від паперових транзакцій.

Блокчейн забезпечує безпечний та захищений обмін документації та інформації в складному логістичному ланцюзі поставок, підвищуючи безпеку, прозорість та ефективність. Завдяки блокчейну учасники логістичних операцій отримують доступ у режимі реального часу до точної інформації про рух і статус товарів, забезпечуючи повну видимість і відстежуваність. До функцій блокчейну також відноситься автоматизація та оптимізація аспектів логістики, включаючи митне очищення та обробку платежів. Це дозволяє скоротити час обробки на контрольно-пропускних пунктах, прискорюючи весь ланцюжок поставок [42].

Все більше галузей зараз використовують **штучний інтелект** у своїй діяльності. Алгоритми штучного інтелекту та машинного навчання дозволяють логістичним компаніям роботи прогнози та оптимізувати використання ресурсів. Компанії також використовують штучний інтелект для оптимізації планування маршрутів і консолідації навантаження, що зменшує споживання палива та викиди вуглекислого газу. Чат-боти та віртуальні помічники, керовані штучним інтелектом, ще більше покращують обслуговування клієнтів і оптимізують спілкування в ланцюжку поставок. Крім того, керовані штучним інтелектом системи оцінки ризиків і виявлення шахрайства покращують безпеку логістичних операцій, що дозволяє не лише уникнути ризиків, але і скоротити фінансові втрати [41].

До того ж, доступність **великих обсягів даних** змінює спосіб роботи логістичних компаній. Використовуючи ці дані та прогнозу аналітику, компанії можуть отримати цінну інформацію про поведінку споживачів, моделі попиту та ефективність ланцюжка поставок. Завдяки прогнозній аналітиці логістичні компанії можуть точно прогнозувати попит, оптимізувати рівень запасів і мінімізувати дефіцит. Аналізуючи історичні дані та тенденції ринку,

підприємства можуть передбачати коливання попиту та відповідно коригувати свою діяльність. Це дозволяє їм досягти оптимізованого ланцюжка поставок і підвищити рівень задоволеності клієнтів [43].

Ще одним прояв **цифровізації стало використання технології MaaS** (Мобільність як послуга англ. *Mobility as a Service*). Незважаючи на те, що пандемія багато в чому порушила роботу громадського транспорту, вона також сприяла розробці та використанню розумних транспортних систем. Для транспортних агентств цифрові технології стали обов'язковими. Розумна система має обслуговувати пасажирів ефективно, дешево масштабуватися та швидко адаптуватися.

MaaS Alliance визначає MaaS як «інтеграцію різних форм транспортних послуг в єдину послугу мобільності, доступну за запитом». Ця програма допомагає інтегрувати мультимодальні перевезення, які зосереджуються на пункті призначення клієнта, а не на способі транспортування та надає доступ до даних у режимі реального часу, щоб робити обґрунтований вибір щодо свого виду транспорту під час будь-якої поїздки, маючи можливість робити оплату за допомогою єдиної платформи [44].

ООН прогнозує, що найближчими роками урбанізація лише зростатиме. За прогнозами, до 2050 року 68% населення світу проживатиме в містах. Проте наявна транспортна інфраструктура не може забезпечити мобільність тим, хто зараз живе в містах [45]. Іншими словами, інвестиції в інфраструктуру та технології, такі як MaaS, сприяють ефективному використанню транзиту. Ця програма забезпечує гнучкість транспортних систем та допомагає пом'якшити проблеми, пов'язані із заторами на дорогах і навколишнім середовищем.

В Європі цифровізація громадського транспорту допомагає економити кошти завдяки оптимізації багатьох процесів. Це можливо реалізувати і в Україні, оскільки вона має необхідні виробничі потужності, здатність виробляти сучасний транспорт і потужний ІТ-сектор. За умови обґрунтованої та добре розробленої державної політики, можна забезпечити цифровізацію процесів транспортних послуг, що може дати конкурентну перевагу на даному ринку.

Іншим трендом у галузі транспортно-логістичних послуг є автоматизація та роботизація процесів.

Автоматизація є ключовим ресурсом для сучасного бізнесу, оскільки вона знижує витрати та підвищує ефективність, а також звільняє персонал для інших, більш продуктивних видів діяльності. Логістичні компанії можуть використовувати потужність автоматизації, реалізуючи наскрізну інтеграцію між серверними системами і багатьма рішеннями електронної комерції, популярність яких зростає. Серед таких рішень гарним прикладом є: виробнича система виконання (MES), Планування ресурсів підприємства (ERP), система управління складом (WMS), Система управління транспортуванням (TMS), Система керування замовленнями (OMS).

Ці системи допомагають оптимізувати різні процеси, залежно від свого призначення, знижувати витрати, підвищувати продуктивність, забезпечувати кращий контроль над усіма ланками ланцюга поставок, знижувати рівень помилок та покращувати задоволеність клієнтів. Наприклад, за допомогою лише OMS приблизно 54% проектів перевищили свої заплановані бюджети, 72% проектів перевищили заплановану тривалість, а цілих 66% організацій-респондентів отримали менше 50% вимірних переваг, які вони очікували [46].

Інтеграція робототехніки в логістику підвищує швидкість і точність процесів ланцюга поставок, забезпечує безперебійну роботу, підвищує продуктивність і зменшує людські помилки. [41].

Автономні транспортні засоби та дрони були революцією для транспортування та доставки в логістичній галузі. Самокеровані вантажівки можуть працювати цілодобово, підвищуючи ефективність і знижуючи витрати на робочу силу. Ці транспортні засоби оснащені передовими датчиками та можливостями штучного інтелекту, що дає їм змогу безпечно та ефективно керувати навіть у складних умовах. До того ж, все більше розробляються та використовуються екологічні транспортні засоби, які наносять менше шкоди навколишньому середовищу.

Подібним чином безпілотні літальні апарати та дрони все частіше випробовуються для доставки на останню милю в містах і віддалених районах. Вони пропонують швидку доставку, особливо невеликих і легких пакунків, уникаючи при цьому заторів і зменшуючи навантаження на традиційні методи доставки. Запровадження автономних транспортних засобів і дронів залежить від подолання нормативних перешкод і забезпечення громадської безпеки, але їхній потенційний вплив на галузь логістики величезний [43].

Зростання інтернет-торгівлі на 20% щорічно створює нові виклики для логістики, адже споживачі очікують на швидку та безкоштовну доставку. Це стимулює **попит на сучасні транспортно-логістичні послуги та інноваційні склади**. Так як продажі електронної комерції перевищили 1 трильйон доларів у 2022 році, очікується, що **ринок доставки «останньої милі»** з 2022 по 2030 рік зросте на 20,6% у середньому. Доставка «останньої милі» — це кінцевий етап транспортування товару безпосередньо до дверей споживача. Сьогодні остання миля транспортування товару становить 53% вартості транспортування [47].

Для споживачів доставка «останньої милі», скорочення логістичного ланцюжка та оптимізація часу доставки означає зручніші покупки. Але для підприємств і логістичних компаній це створює зростання витрат, які створюють потребу в більш ефективних методах, які використовують такі технології, як ШІ та автономні транспортні засоби.

Злиття та поглинання стали домінуючою тенденцією на ринку, що веде до утворення гігантів, які можуть запропонувати клієнтам широкий спектр послуг та географічну диверсифікацію. Цей процес спостерігається як у морських перевезеннях, де 20 найбільших компаній, таких як «Maersk Sealand», «Evergreen», «P&O Nedlloyd», «CMA CGM», контролюють понад 80% обсягу вантажів, так і в авіаперевезеннях, де більшість вантажів та пасажирів перевозять кілька десятків найбільших авіакомпаній.

Хоча така концентрація може призвести до кращих цін та більш ефективних послуг для клієнтів, вона також несе ризики зменшення конкуренції та монополізації ринку. Регулюючим органам важливо пильно стежити за цією

тенденцією, щоб захистити інтереси споживачів та забезпечити здорову конкуренцію.

Як зазначалося в першому розділі даної роботи, постачальники логістичних послуг розділяються на п'ять груп в залежності від рівня інтеграції з бізнесом замовника та кількості виконуваних логістичних функцій. Досліджуючи сучасні тренди розвитку світового ринку логістичних послуг, експерти аналітично-консалтингових компаній Penske, Korn Ferry та Infosys Consulting виявили тенденцію до переведення компаніями логістичних операцій на аутсорсинг і делегування 3PL-провайдерам, які пропонують комплексний логістичний сервіс, контролюючи декілька або всі логістичні функції [48].

Це свідчить про тенденцію зростання попиту на комплексні логістичні рішення. До того ж, унаслідок зміни умов міжнародного ринку, ускладнення міжнародних ланцюгів поставок, компаніям доводиться шукати нові способи доставок та оптимізувати шляхи перевезень, шляхом диверсифікації ланцюгів постачання, що зменшило ризик та **створило попит на мультимодальні перевезення та комплексні логістичні послуги.**

Мультимодальне транспортування включає використання принаймні двох різних видів транспорту під час транспортування та переміщення товарів і, як правило, здійснюється за єдиним договором з одним транспортним постачальником, який бере на себе відповідальність за всю подорож [49].

Враховуючи сучасні тенденції розвитку ринку логістичних послуг, можна стверджувати, що базовими елементами управління товарними потоками стали логістичні центри, в тому числі і **мультимодальні транспортно-логістичні центри (МТЛЦ).** Такі центри відіграють координуючу та інтегруючу роль у логістичній системі обігу та транспортування вантажів. Вони забезпечують взаємозв'язок з відправниками, споживачами, перевізниками, експедиторами, забезпечують своєчасні взаєморозрахунки через банки. МТЛЦ стають основними елементами міжнародних транспортно-логістичних систем, стимулюючи економічне

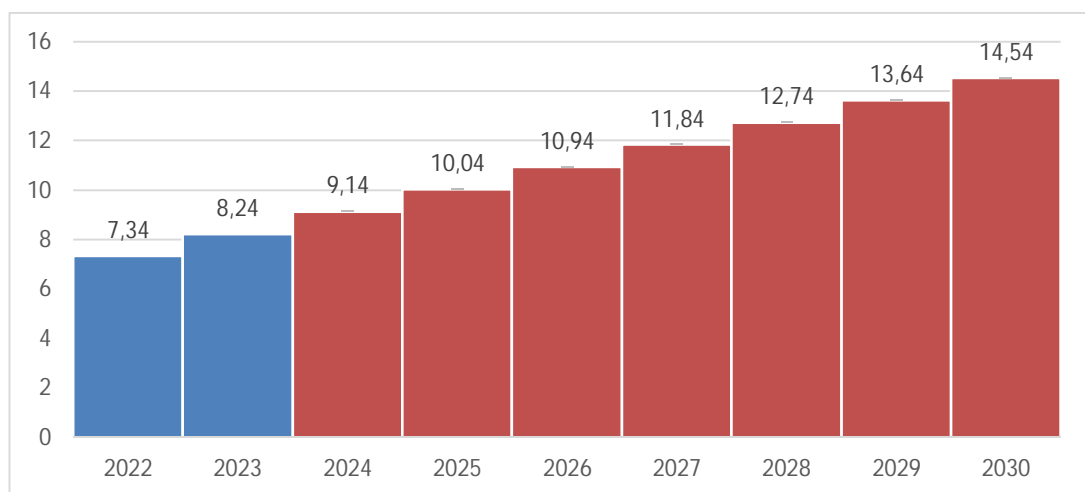
зростання завдяки оптимізації логістичних процесів, зниженню витрат та стимулюванню торгівлі [50].

Ринок транспортно-логістичних послуг постійно розвивається та динамічно змінюється під впливом технологій, економічних та політичних факторів та потреб споживачів. Аналіз світових трендів та тенденцій дозволяє зрозуміти ключові напрямки розвитку цієї галузі, підготуватися та адаптуватися до майбутніх викликів та можливостей.

2.3. Прогноз глобального ринку транспортно-логістичних послуг: шляхи його розвитку та перспективи подолання наслідків воєнних конфліктів.

Після аналізу тенденцій глобального ринку транспортно-логістичних послуг, можна стверджувати, що даний ринок все більше змінюється та розвивається.

За допомогою програмного забезпечення Excel, було прогнозовано обсяг ринку транспортно-логістичних послуг. Як бачимо на рис 2.11, обсяг даного ринку з кожним роком буде зростати і може досягти 14,54 трлн євро в 2030 р.



Джерело: розроблено автором

Рис. 2.11 - Прогнозований обсяг транспортно-логістичних послуг на глобальному ринку 2022-2030 р.р.

В найближчі роки, глобальний ринок транспортно-логістичних послуг буде зростати внаслідок ряду факторів. Серед них можна відзначити зростання

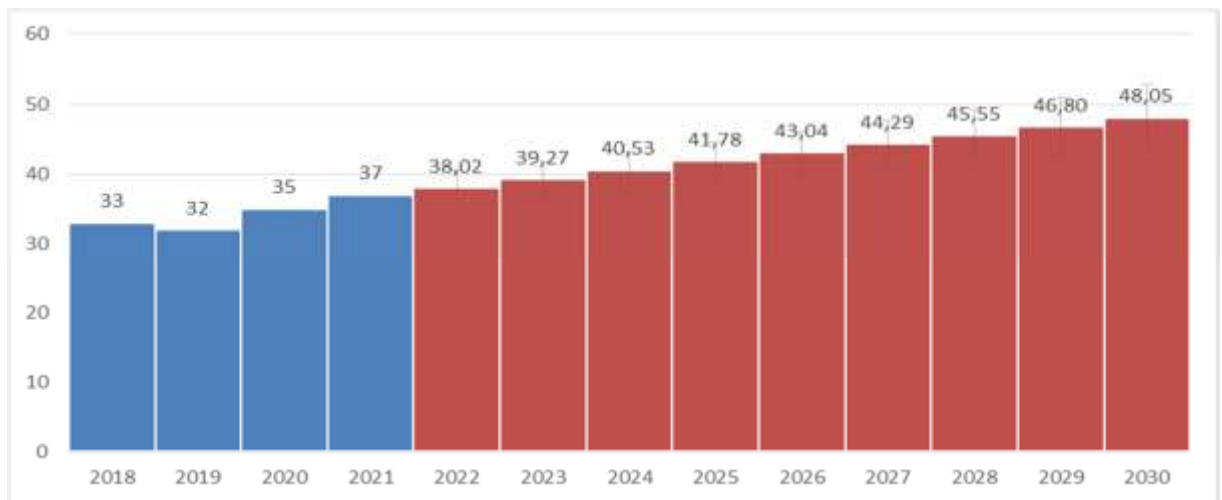
обсягу світової торгівлі. Відповідно до Світової організації торгівлі, очікується, що обсяг світової торгівлі зросте на 2,6% у 2024 році та на 3,3% у 2025 році та продовжуватиме зростати [21].

Це призведе до збільшення попиту на транспортно-логістичні послуги. Розвиток електронної комерції та інтернет-торгівлі також вплине на зростання попиту на транспортні послуги, особливо на послуги, пов'язані з доставкою кінцевим споживачам або, іншими словами, доставку «останньої милі».

Не менш важливу роль відіграє також глобалізація. Рівень інтеграції між країнами з кожним роком зростає. Виробничі потужності переміщуються в інші країни, що також сприяє розвитку міжнародних транспортних послуг.

Щодо країн ЄС, то за прогнозами, обсяг ринку транспортно-логістичних послуг також зростатиме, як показано на рис. 2.12.

Рис. 2.12 - Прогнозований обсяг транспортно-логістичних послуг ЄС
2022-2030 рр



Джерело: розроблено автором

Хоча розвиток даного ринку в країнах ЄС загалом досить високого рівня, існують також певні проблеми, які потребують вирішення.

Серед них можна назвати застарілу інфраструктуру, що не відповідає сучасним потребам. Недостатній розвиток мультимодальних транспортних систем та відсутність єдиної європейської транспортної мережі, недостатня пропускна здатність перешкоджають вільному руху товарів та людей та ускладнює логістику.

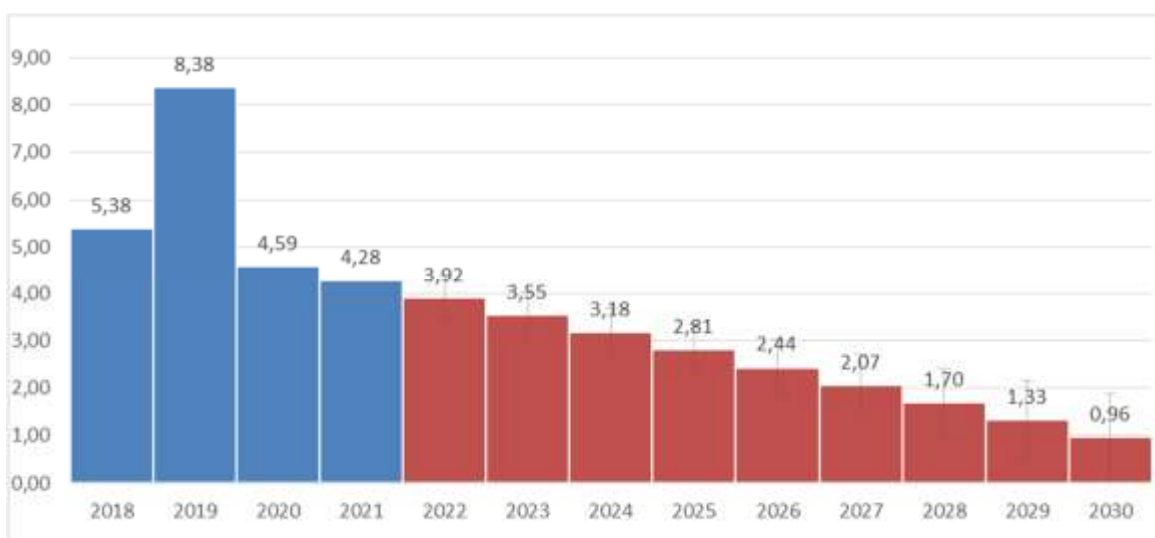
Складні митні процедури та технічні бар'єри в торгівлі також мають негативний вплив на транспортні послуги, збільшуючи час та витрати на перевезення. Зростання попиту на логістичні послуги вимагає кваліфікованих кадрів, гарної системи освіти та підготовки працівників. Використання транспортних засобів спричиняє шум, забруднення повітря, викиди парникових газів, що негативно впливає на довкілля та здоров'я людей [37].

Головною проблемою, на яку важко вплинути, є нестабільність глобальної економіки та політичного становища, що робить транспортний сектор вразливим до зовнішніх факторів.

Дані проблеми потребують комплексного рішення. Щоб сприяти розвитку даного сектору, необхідно інвестувати в модернізацію інфраструктури, спрощувати бюрократичні процедури, збільшувати кількість кваліфікованих працівників, впроваджувати екологічні види транспорту та покращувати стійкість та адаптивність до змін.

На відміну від ЄС, за прогнозом обсяг ринку транспортно-логістичних послуг України буде зменшуватися і може досягти значення 0,96 млрд євро, як показано на рис. 2.13.

Рис. 2.13 - Прогнозований обсяг транспортно-логістичних послуг України 2022-2030 рр



Джерело: розроблено автором

Така ситуація спричинена нестабільністю міжнародного ринка, вагомий вплив мали також пандемія COVID-19 та повномасштабне вторгнення. Жорсткі обмеження транспортування під час пандемії, знищення інфраструктури, перекриття повітряного простору та часткове припинення роботи морських портів, нестача фінансів негативно вплинула на розвиток транспортно-логістичного ринку України.

Реалізація комплексних заходів допоможе покращити ситуацію.

Як зазначалося в даній роботі, за LPI індексом на українському логістичному ринку присутні проблемні аспекти, такі як брак знань та навичок у сфері логістики, недостатній розвиток систем відстеження вантажів, проблеми з митним контролем, якістю та розвитком транспортно-логістичної інфраструктури країни.

З 2018 р та з редакціями у 2023 р Кабінетом Міністрів України була прийнята Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. В цьому документі зазначені основні проблеми, які ускладнюють розвиток даної галузі, а саме:

- брак об'єктивної оцінки стану транспортної галузі та перспектив розвитку унаслідок відсутності ефективної системи збору та обробки адміністративних даних;
- відсутність системного підходу до координації розвитку та довгострокового планування діяльності всіх видів транспорту з урахуванням соціально-економічних потреб населення, бізнесу, оборони та геополітичних інтересів України;
- відсутність дієвих систем контролю за ефективністю прийняття управлінських рішень, недостатня прозорість звітності та провадження діяльності на даному ринку;
- низькій рівень розвитку інтермодальних, мультимодальних перевезень, транспортної логістики;
- тенденція до зниження ефективності використання пропускнуої спроможності;

- недостатній рівень конкуренції на ринку надання транспортних послуг та невідповідність європейським вимогам доступу до ринку транспортних послуг;
- низька швидкість доставки вантажів “від дверей до дверей”;
- наявність “вузьких міст” транспортної інфраструктури [34].

Тож, серед головних проблем глобального ринку транспортно-логістичних послуг можна визначити:

- застаріла інфраструктура, недостатній розвиток транспортних систем та недостатня пропускна здатність;
- недостатній обсяг інвестицій у розвиток даного ринку, нові технології у сфері транспортування та інфраструктуру;
- складні митні процедури та бюрократія;
- нестача кваліфікованих кадрів та недостатній розвиток освітньої системи у даній галузі;
- шкода навколишньому середовищу;
- нестабільність геополітичного становища.

Не меш ускладнюють транспортування і воєнні конфлікти, загострення яких ми спостерігаємо останніми роками. Хоча вплинути на даний фактор важко, можна вжити певних заходів для подолання їх наслідків.

Транспортна система України має значний потенціал для розвитку, що може суттєво вплинути на економічну конкурентоспроможність країни. Для досягнення цього потенціалу необхідний комплексний підхід, що включає чітку стратегію, ефективну координацію, сучасне законодавство, прозорість, залучення громадянського суспільства, впровадження нових технологій та міжнародне співробітництво.

Щоб подолати наслідки воєнних конфліктів, а також вирішити вищеперераховані проблеми потрібно перш за все посилено інвестувати в інфраструктуру, яка була зруйнована унаслідок воєнних дій, а також застаріла. Модернізація транспортної інфраструктури створить нові можливості для розвитку даного ринку. Не лише будівництво нових доріг, мостів, залізниць,

аеропортів, портів та інших об'єктів сприяє розвитку, але і реконструкція існуючої інфраструктури є необхідною.

Для більш ефективної модернізації необхідно також сприяти розвитку нових технологій, таких як штучний інтелект, дрони та самокеровані автомобілі, які також можуть бути використані для більш ефективного й стійкого відновлення та розвитку транспортної інфраструктури, а також для оптимізації логістичних операцій та зниження витрат.

Говорячи про новітні технології, слід згадати також використання більш екологічного транспорту. Так як ситуація з навколишнім середовищем все більше погіршується, винайдення електричних автомобілей значно зменшило шкоду на довкілля. Тож інвестиції у такі технології, їх розвиток та розповсюдження матимуть позитивний вплив не лише на довкілля, але і на здоров'я людей.

Не менш серйозною проблемою є **бюрократія та складні митні процедури**. В цьому випадку технології також можуть допомогти. Використання блокчейну, штучного інтелекту та інтернет речей (IoT) дозволить проводити кращий аналіз процесів, виявляти недоліки чи порушення, зробити процес транспортування більш безпечним та прозорим, а також допоможе відстежувати товар у реальному часі, що допоможе митним органам краще контролювати переміщення.

Використання електронних систем також може спростити та пришвидшити бюрократичні процеси. Оплата митних зборів, подання митних декларацій та інші митні процедури будуть більш оптимізованими та легшими у виконанні. До того ж, зменшиться кількість документів та підвищить рівень прозорості.

До того ж, **співпраця країн** є ще однією умовою, без якої розвиток ринку транспортно-логістичних послуг буде значно повільнішим. Уряди країн можуть співпрацювати для створення загальних митних правил та стандартів, що зменшить непотрібні бар'єри для транспортування та зменшить кількість

перевірок, а спільні пропускні пункти можуть запобігти дублюванню митного контролю.

Співпраця країн може проявлятися також у обміні інформацією та знаннями між науковцями. Це сприяє не лише створенню інноваційних рішень, але і покращить рівень обізнаності фахівців даної галузі, передачі знань та досвіду. Щоб покращити рівень освіти працівників у цій галузі та збільшити кількість кваліфікованих кадрів, слід також розвивати освітню систему, створювати нові навчальні програми, освітні проекти та курси, які будуть доступні широкому загалу.

Тож, спільні зусилля допоможуть мобілізувати необхідні ресурси, відновити та вдосконалити інфраструктуру, розробити ефективні стратегії відновлення та розвитку та забезпечити стійкість транспортно-логістичних систем до майбутніх викликів.

Крім того, кожна країна повинна розробити чітку стратегію, окреслити цілі, напрямки розвитку та обрати план дій, щоб досягти їх. Між всіма органами повинна бути комунікація для узгодження діяльності всіх видів транспорту та забезпечення її відповідності цілям транспортної стратегії. Чітке законодавство, що буде регулювати транспортну діяльність, та буде прозорим та зрозумілим для всіх учасників даного ринку, сприяє легшій діяльності підприємств на даному ринку.

Покращити проблему нестабільності глобального ринку можна шляхом підвищення стійкості та надійності ланцюгів постачання. Для цього необхідною буде диверсифікація маршрутів та використання альтернативних видів транспорту. Не варто покладатися лише на один маршрут, натомість краще використовувати різні маршрути доставки, щоб зменшити ризики унаслідок зміни обставин або інших перешкод. У разі блокування чи пошкодження певних видів транспорту, таких як авіаційний чи морський, як у випадку України, альтернативні види транспорту, як-от залізничний чи автомобільний, можуть врятувати становище. А використання новітніх технологій покращить безпеку та надійність перевезень.

Отже, реалізація даних заходів дозволить покращити становище глобального ринку транспортно-логістичних послуг, сприяє його розвитку та вдосконаленню. Застосування даних ініціатив матиме позитивний вплив зокрема на досліджувані транспортні ринки ЄС та України, що зробить їх більш конкурентоспроможними та економічно розвиненими.

ВИСНОВКИ

Транспортно-логістичні послуги – це комплекс заходів, спрямованих на планування, організацію та контроль переміщення товарів від пункту виробництва чи закупівель до пункту споживання. Це комплексне поняття, яке включає перевезення, консолідацію, зберігання, обробку, пакування або розподіл вантажів, а також допоміжні та консультаційні послуги у зв'язку з цим, включаючи, але не обмежуючись митними та фіскальними питаннями.

Транспортні послуги відіграють ключову роль у розвитку економіки країни. Розвинуті міжнародні транспортні системи стимулюють економічне зростання через полегшення доступу до світових ринків та створення нових бізнес-можливостей. Транспортні послуги дозволяють країнам ефективно експортувати свої товари та імпортувати необхідні ресурси та товари для задоволення внутрішнього попиту. Забезпечивши ефективні транспортні системи, країна може стимулювати не лише економічний, а і соціальний розвиток, що призведе до збільшення зайнятості та привертання додаткових інвестицій.

Транспортні послуги забезпечують людям можливість пересування, що є ключовим аспектом особистої та професійної мобільності. Громадський транспорт та інші транспортні послуги допомагають людям отримувати доступ до освіти та робочих місць, а також доступ до товарів та послуг, включаючи продукти харчування, медичні послуги, забезпечуючи комфортність та вищу якість життя. У період пандемії та воєнних конфліктів, транспорт став

ключовим елементом для забезпечення життєво важливих потреб населення та доступу до необхідних ресурсів в умовах надзвичайних обставин.

Транспортно-логістичні послуги забезпечуються суб'єктами, якими є організації, спеціалізовані в галузі транспорту та логістики. Вони виступають посередниками, які координують та організовують транспортно-логістичне обслуговування, не завжди безпосередньо беручи участь у процесі перевезення.

Існує безліч видів учасників ринку транспортно-логістичних послуг залежно від їх ролі, цілей та рівня інтеграції з бізнесом замовника, кількості виконуваних логістичних функцій і доступу до міжнародних і регіональних ринків. До того ж, на даний ринок впливає ряд факторів, таких як політичні, економічні, соціальні, технологічні, юридичні та екологічні. Ці фактори взаємодіють, створюючи динамічне середовище для глобального ринку транспортних послуг, вимагаючи від компаній постійної адаптації та планування.

Незважаючи на різні перешкоди, ринок транспортних послуг продовжує відновлюватися та розвиватися після криз та змін у глобальному середовищі. Після аналізу ринку транспортно-логістичних послуг ЄС, України та всього світу, можна стверджувати, що пандемія та повномасштабне вторгнення в Україну мали значний вплив на розвиток даного ринку.

На сьогоднішній день експорт та імпорт транспортних послуг на глобальному ринку зростає. Обсяг транспортно-логістичних послуг країн Європейського Союзу хоча і з певними спадами також має тенденцію до зростання. Але український ринок характеризується певними коливаннями у вигляді спадів та підйомів у обсягах транспортних послуг.

Структура транспортних ринків також відрізняється залежно від умов розвитку даного ринку та сучасного становища досліджуваних країн. Але серед спільних ознак можна виокремити те, що ключову роль у міжнародних перевезеннях відіграють морський, повітряний та автомобільний транспорт.

Останні роки відзначаються значними змінами, такими як глобалізація, технологічний прогрес та зміни в економічній та політичній сферах, що впливають на ключові тенденції у сфері транспортно-логістичних послуг.

Серед ключових тенденцій можна виокремити цифровізацію, автоматизацію та роботизацію, підвищення важливості доставки «останньої милі», злиття та поглинання транспортних компаній, зростання попиту на комплексні логістичні рішення та мультимодальне транспортування.

Після аналізу тенденцій глобального ринку транспортно-логістичних послуг можна визначити, що цей ринок зазнає постійних змін та розвитку. За допомогою програмного забезпечення Excel було спрогнозовано зростання обсягу ринку транспортно-логістичних послуг. У Європейському Союзі також передбачається зростання обсягу ринку транспортно-логістичних послуг. Однак, для України прогнозується зменшення обсягу даного ринку, що спричинене рядом факторів, таких як нестабільність міжнародного ринка, пандемія COVID-19 та повномасштабне вторгнення.

Серед основних проблем глобального ринку транспортно-логістичних послуг можна виокремити наступні: застаріла інфраструктура та недостатній розвиток транспортних систем; недостатній рівень інвестицій та впровадження нових технологій; складні митні процедури та бюрократія; нестача кваліфікованих кадрів та недостатній розвиток освітньої системи в даній галузі; негативний вплив на навколишнє середовище; нестабільність геополітичного становища.

Для подолання цих проблем та відновлення ринку транспортно-логістичних послуг необхідно проводити такі заходи: інвестувати у модернізацію інфраструктури; стимулювати розвиток нових технологій, таких як штучний інтелект; спрощувати митні процедури; покращувати співпрацю між країнами та установами для створення спільних стандартів та стратегій; підвищувати рівень кваліфікації працівників у галузі транспорту та логістики. Диверсифікація маршрутів, підвищення стійкості та надійності ланцюгів

постачання в свою чергу сприяють вирішенню проблеми нестабільності глобального ринку.

Даний ринок має значний потенціал для розвитку, що стосується і країн Європейського Союзу та України. Для досягнення цього потенціалу необхідний комплексний підхід, що включає чітку стратегію, координацію, сучасне законодавство, прозорість, залучення громадянського суспільства, впровадження нових технологій та міжнародне співробітництво. Ці заходи допоможуть зробити ринок транспортно-логістичних послуг більш стійким та конкурентоспроможним.

Глобальний ринок транспортно-логістичних послуг постійно розвивається та змінюється. Головною умовою стрімкого розвитку ринку транспортних послуг в Україні, Європі та всьому світі є постійне вдосконалення та адаптація до нових ринкових умов.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Association For Supply Chain Management. What Is Logistics?. URL: <https://www.ascm.org/scm/logistics/> (Accessed: 05.01.2024)
2. Donald F. Wood. Logistics. Encyclopaedia Britannica, Britannica Money. 2024. URL: <https://www.britannica.com/money/logistics-business> (Accessed: 06.01.2024)
3. University of North Texas. G. Brint Ryan College of Business. What is Logistics? URL: <https://cob.unt.edu/lom/what-is-logistics> (Accessed: 06.01.2024)
4. Kearney. CSCMP`S Annual State of Logistics Report. 2023. URL: <https://www.kenarney.com/documents/291362523/297077481/State+of+Logistics-2023+The+great+reset-Executive+summary.pdf/88b418f7-47bc-771e-ac64-921650284a52?t=1686841690000> (Accessed: 07.01.2024)
5. Topolsek D., Ciziuniene K., Ojstersek T.. Defining Transport Logistics: A Literature Review And Practitioner Opinion Based Approach. 2018. URL: <https://journals.vilniustech.lt/index.php/Transport/article/download/6965/6106> (Accessed: 08.01.2024)
6. Transport Intelligence. Leading European Transport and Logistics Markets. URL: <https://theloadstar.com/wp-content/uploads/Leading-ETL-Markets-Report-Final.pdf> (Accessed: 08.01.2024)
7. The World Data Bank. Metadata Glossary. URL: <https://databank.worldbank.org/metadataglossary/world-development-indicators/series/BX.GSR.TRAN.ZS> (Accessed: 08.01.2024)
8. Lai, K.; Ngai, E.; Cheng, T. An empirical study of supply chain performance in transport logistics, *International Journal of Production Economics* . 2004. 87(3): 321–331.
9. Coyle, J. J.; Bardi, E. J.; Langley, C. J. 1996. *Management of Business Logistics: A Supply Chain Perspective*. Western Publishing Company

10. Закон України про транспортно-експедиторську діяльність. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2004, № 52, ст.562. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text> (Дата звернення: 12.01.2024)
11. The Geography of Transport Systems Sixth Edition. Jean-Paul Rodrigue (2024), New York: Routledge, 402 pages. Dr. Jean-Paul Rodrigue and Dr. Theo Notteboom. Transportation and Economic Development. URL: <https://transportgeography.org/contents/chapter3/transportation-and-economic-development/> (Accessed: 14.01.2023)
12. Organisation For Economic Co-Operation And Developmen. OECD. Transport Logistics Shared Solutions To Common Challenges. 2002. URL: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/02logisticse.pdf> (Accessed: 17.01.2024)
13. Kamer-Ainur Aivaz, Ionela Florea Munteanu, Mari-Isabella Stan, Alina Chiriac. A Multivariate Analysis of the Links between Transport Noncompliance and Financial Uncertainty in Times of COVID-19 Pandemics and War. MDPI. URL: <https://www.mdpi.com/2071-1050/14/16/10040> (Accessed: 22.01.2024)
14. Businesswire. Transport Services Global Market Report. 2022. URL: <https://www.businesswire.com/news/home/20220811005584/en/Transport-Services-Global-Market-Report-2022-Growth-is-Aided-by-Stable-Economic-Growth-Forecasted-in-Many-Developed-and-Developing-Countries---> ResearchAndMarkets.com (Accessed: 24.01.2024)
15. Устенко М. Основні Напрямки Розвитку Та Завдання Транспортної Логістики. Глобальні та національні проблеми економіки с. 251- 253
16. Крикавський Є. Логістичне управління : підручник / Є. Крикавський. – Львів : Нац. університет «Львівська політехніка», 2005. – 684 с.
17. Артюх Т., Тернова А., Григоренко І. Стан Світового Ринку Логістичних Послуг Та Основні Тренди Його Розвитку. Товарознавчий вісник.2023.Випуск 16. С. 116-126
18. Данилюк Т., Ющишина Л., Мохнюк А. Логістичний аутсорсинг в системі управління підприємством: доходи та в итрати провайдерів.

Економічний часопис Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки . 2019. No 3. С. 55-62

19. Indiafreenotes. Introduction, Principles and Participants in Transportation. 2020. URL: Introduction, Principles and Participants in Transportation – indiafreenotes (Accessed: 05.02.2024)

20. Чучка І.М. Сучасні основні форми транспортно-логістичних послуг в Європі . 2015. URL: 03.pdf (economyandsociety.in.ua) (Дата звернення: 15.02.2024)

21. World Trade Organization. World Trade Statistical Review 2023. URL: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/wtsr_2023_e.pdf (Accessed: 20.02.2024)

22. OECD. International Transport Forum. Ways To Reduce Uncertainty For Mitigation And Adaptation To Crises. URL: <https://www.itf-oecd.org/> (Accessed: 28.02.2024)

23. Inbound Logistics. The 6 Types of Transportation in Logistics.2023. URL: <https://www.inboundlogistics.com/articles/transportation-in-logistics/> (Accessed: 03.03.2024)

24. Abdul Momin. Pestle Analysis of The Logistics Industry. Pestle Analysis. Insights And Resources On Business Analysis Tools. URL: https://pestleanalysis.com/logistics-industry-pestle-analysis/#google_vignette (Accessed: 05.03.2024)

25. Загурський О., Марченко Б. Основні Фактори Впливу На Ринок Транспортних Послуг України. Machinery & Energetics. Journal of Rural Production Research. Kyiv. Ukraine. 2019, Vol. 10, No 2, 49-55 ISSN 2663-1334

26. War in Ukraine: Twelve disruptions changing the world—update. McKinsey&Company. 2023. URL: <https://www.mckinsey.com/capabilities/strategy-and-corporate-finance/our-insights/war-in-ukraine-twelve-disruptions-changing-the-world-update> (Accessed: 06.03.2024)

27. Zoran Cekerevac, Milanka Bogavac. Impact Of Covid-19 And Ukraine-Russia War On The International Trade And Logistics. Mest Journal Vol. 11, 2023, No. 1 pp.19-30.

28. Size of the global logistics market in 2020, by region(in billion U.S. dollars). URL: <https://www.statista.com/statistics/1069868/total-global-logistics-market-size-region/> (Accessed: 10.03.2024)

29. Eurostat. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/en/> Statistics | Eurostat (europa.eu) (Accessed: 15.03.2024)

30. Businesses in the transportation and storage sector. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Businesses_in_the_transportation_and_storage_sector&oldid=629893 (Accessed: 23.03.2024)

31. Укрстат. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (Дата звернення: 25.03.2024)

32. Статистичний збірник Транспорт України 2022. ДЕРЖСТАТ УКРАЇНИ. URL: https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2023/zb/10/zb_Trans_22.pdf (Дата звернення: 26.03.2024)

33. Через Війну Обсяг Вантажних Перевезень В Україні Скоротився Майже Вдвічі. Асоціація Міжнародних Експедиторів України. URL: <https://mediacenter.org.ua/uk/chez-vijnu-obsyag-vantazhnih-perevezen-v-ukrayini-skorotivsya-majzhe-vdvichi-asotsiatsiya-mizhnarodnih-ekspeditoriv-ukrayini/> (Дата звернення: 01.04.2024)

34. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Кабінет Міністрів України. Розпорядження. Від 30 Травня 2018 Р. № 430-Р. КИЇВ URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%d1%80#text> (Дата звернення: 02.04.2024)

35. Connecting to Compete. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics -Performance Index and Its Indicators. 2023. URL:

https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/LPI_2023_report.pdf (Accessed: 05.04.2024)

36. Key figures on European transport 2022 edition. Eurostat. URL: Key figures on European transport – 2022 edition (europa.eu) (Accessed: 09.04.2024)

37. European Commission. Transport in the European Union Current Trends and Issues March 2019. URL: 2019-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf (europa.eu) (Accessed: 13.04.2024)

38. European Commission. Mobility Strategy. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en (Accessed: 17.04.2024)

39. Угрин В., Бондаренко Є., Шевчук А. Ефективність роботи митних органів України в умовах воєнного стану . *Економічний аналіз*. 2022. Том 32. № 3. С. 171-182. DOI: 10.35774/econa2022.03.171

40. Шульц С. Л., Луцків О. М. Проблеми функціонування транспортної інфраструктури та логістики України в умовах воєнного часу. *Регіональна економіка*. 2022. №2(104). С. 85-93. DOI: <https://doi.org/10.36818/1562-095-2022-2-9>

41. StartUs insights. Explore the Top 10 Logistics Trends in 2024. URL: Explore the Top 10 Logistics Trends in 2024 | StartUs Insights (startus-insights.com) (Accessed: 22.04.2024)

42. Sedat Saka. Six Trends For Shipping And Logistics Globally In 2024 And Beyond. Forbes. 2023. URL: Six Trends For Shipping And Logistics Globally In 2024 And Beyond (forbes.com) (Accessed: 23.04.2024)

43. Шевчук А. Тренди Розвитку Міжнародної Транспортної Логістики. Modeling the development of the economic systems. ISSN2786-5355. 2022. С. 55-60

44. MaaS Alliance. Guidelines&Recommendations to create the foundations for a thriving MaaD Ecosystem. 2017. URL: https://maas-alliance.eu/wp-content/uploads/sites/7/2017/09/MaaS-WhitePaper_final_040917-2.pdf ((Accessed: 24.04.2024)

45. United Nations. 68% of the world population projected to live in urban areas by 2050, says UN. 2018. URL: <https://www.un.org/development/desa/en/news/population/2018-revision-of-world-urbanization-prospects.html> (Accessed: 24.04.2024)
46. Abby Jenkins. Order Management Systems. What Is an OMS. Oracle Netsuite. 2022. Flxpoint. Ultimate Guide to Distributed Order Management. 2022
47. Tatiana Walk-Morris. E-commerce sales exceeded \$1 trillion in 2022: report. RetailDive.. URL: <https://www.retaildive.com/news/e-commerce-sales-exceeded-1-trillion-2022-adobe/641598/> (Accessed: 27.04.2024)
48. 2021 third-party logistics study. The State of Logistics Outsourcing. Ofitsiyni sait kompanii Infosys Consulting. URL: <https://www.infosysconsultinginsights.com/insights/3pl/> (Accessed: 27.04.2024)
49. Inbound Logistics. Multimodal Transportation: Definition, Examples, and Advantages. | URL: Multimodal Transportation: Definition, Examples, and Advantages (inboundlogistics.com) (Accessed: 28.04.2024)
50. Європейська спілка транспортників України. Резюме Концепції Створення Міжнародного Транспортно-Логістичного Центра. URL: Європейська спілка транспортників України (estu.com.ua) (Дата звернення: 29.04.2024)
51. Russia's war on Ukraine: Implications for transport. European Parliamentary Research Service Author: Monika Kiss, with contributions by Karin Jacobs and Jaan Soone Members' Research Service PE 733.536 – June 2022. URL: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733536/EPRS_BRI\(2022\)733536_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733536/EPRS_BRI(2022)733536_EN.pdf) (Accessed: 30.04.2024)

ДОДАТКИ

Додаток А

1. Global Logistics and Transportation, Paul R. Schoneman and Fredrick R. Kullman, 2011

This textbook covers a wide range of topics related to global logistics and transportation, including supply chain management, international trade, and transportation infrastructure. This book provides an in-depth exploration of the complexities and critical aspects of global logistics and transportation. The book delves into the strategic and operational dimensions of logistics management, highlighting the importance of efficient transportation systems in global supply chains. Key topics include the fundamentals of logistics, the role of technology in logistics operations, and the impact of globalization on transportation networks. With comprehensive coverage of both theoretical and practical aspects, the authors offer valuable insights into supply chain optimization, risk management, and sustainable logistics practices.

2. Transportation Operations: Managing Supply Chains and Logistics, Kevin R. Gill and Michael S. Rowland, 2018

This textbook covers transportation and logistics operations with a focus on operations. It provides a detailed examination of transportation within supply chains. It covers transportation planning, execution, and control, highlighting the integration of transportation with other supply chain activities. The book also discusses advanced topics such as transportation technologies, regulatory considerations, and global challenges.

3. Reshaping Global Logistics: A Disruptive Innovation Perspective., Dr. Georgios Zsidrou, Dr. Constantinos Thanos, and Dr. Maria Volta, 2023

This book explores the transformative impact of disruptive innovations on global logistics. The authors examine how emerging technologies and novel business models are revolutionizing logistics practices and supply chain management. Key topics include digitalization, automation, blockchain, and sustainability in logistics. The book also addresses the challenges and opportunities presented by these innovations, offering strategic insights for adapting to a rapidly changing logistics landscape.

4. The Future of Transportation, McKinsey & Company, 2021

This article discusses the key trends that are shaping the future of transportation, such as the rise of autonomous vehicles, the growth of e-commerce, and the increasing importance of sustainability. McKinsey & Company's 2021 report

explores the transformative potential of disruptive technologies in transportation. Autonomous vehicles, electric vehicles, shared mobility services, data and analytics, and the evolving role of government are key trends that will reshape mobility in the coming decades. The report calls for a collaborative effort to ensure a sustainable, equitable, and efficient future of transportation.

5. The Digital Transformation of Logistics: A Review of Trends and Technologies, M. Tjahjadi, A. J. Van Nunen, and L. F. Van de Voort, 2022

This article provides an extensive review of the current trends and technologies driving the digital transformation in logistics. The authors analyze how digital advancements such as IoT, AI, blockchain, and big data are reshaping logistics operations and supply chain management. Key topics include the integration of digital technologies, the impact on efficiency and transparency, and the challenges of implementation.

6. Global Logistics 2023: Navigating a Disrupted World, DHL, 2023

This report from DHL provides insights into the current state of the global logistics industry. It examines the state of global logistics in an era marked by significant disruptions and uncertainties. The report provides a comprehensive analysis of current trends, challenges, and opportunities in the logistics sector, focusing on the impacts of geopolitical tensions, economic fluctuations, and technological advancements. It explores strategies for resilience and adaptability, emphasizing the importance of innovation and sustainability.

7. The Future of Logistics: Trends and Challenges for 2024 and Beyond, Gartner Company, 2023

This article from Gartner provides a forward-looking analysis of the logistics industry, identifying key trends and challenges expected to shape the sector in the coming years. The report examines the impact of emerging technologies, evolving consumer demands, and global economic shifts on logistics operations. It offers strategic insights into areas such as supply chain digitization, sustainability, and risk management.

8. Logistics 4.0: Transforming Supply Chains in the Digital Age, Dr. Johannes Kern, 2021

This book explores the revolutionary impact of digital technologies on modern supply chains. The book delves into the concept of Logistics 4.0, emphasizing the integration of Internet of Things (IoT), artificial intelligence (AI), blockchain, and big data analytics in logistics operations. Dr. Kern provides insights into how these technologies enhance efficiency, transparency, and agility in supply chain management. The text also addresses the challenges of digital transformation

and offers strategic guidance for businesses looking to implement innovative solutions. This comprehensive resource is essential for professionals, academics, and students aiming to navigate and leverage the digital transformation in logistics.

9. The Future of Logistics: A Strategic Perspective, Dr. Michael Browne, 2022

This article provides a comprehensive analysis of the evolving logistics landscape from a strategic viewpoint. The book explores the critical trends and challenges that will shape the future of logistics, including technological advancements, sustainability, and globalization. Dr. Browne offers strategic insights into how businesses can adapt to these changes, optimize their supply chains, and enhance their competitive advantage.

10. The Impact of the War in Ukraine on Global Supply Chains, Sebastian Heise, Christopher Buck, and Jan-Hendrik Piatkowski, McKinsey & Company, 2022

This article explores the far-reaching consequences of the war in Ukraine on global supply chains. It examines the profound effects of the conflict in Ukraine on global supply chains. The authors analyze disruptions across various industries, highlighting the challenges faced by businesses in managing supply chain continuity and resilience. The report delves into the immediate and long-term consequences of the war, such as material shortages, logistical bottlenecks, and shifting trade patterns. It also provides strategic recommendations for companies to mitigate risks and adapt to the evolving landscape.

The global market for transport and logistics services is a dynamic sector that plays a crucial role in the modern world economy. It covers a wide range of transport modes (water, air, road and rail) and logistics services (warehousing, inventory management, customs clearance, freight forwarding, etc.) that facilitate the movement of goods and raw materials across national borders.

This paper describes the specifics of the transport and logistics services market, exploring its meaning and essence in today's global economic landscape, especially in the context of the challenges associated with military conflicts. It outlines the structure and major components of the global market, as well as the factors and barriers that influence and shape this market.

In addition, the work provides a comparative analysis of market indicators in Ukraine and EU countries, providing an understanding of contrasting levels of development and operational efficiency. It also offers an overview of global trends in transportation and logistics, highlighting technological advances, sustainability initiatives, and the integration of multimodal transportation.

To provide a comprehensive understanding of the evolution of the market, the article presents a forecast of the global market for transport and logistics services. This paper concludes with a proposal for strategies for market development and resilience in the face of military conflicts, emphasizing the need for infrastructure improvement, technology implementation, and international cooperation.

This work is a valuable resource for understanding the complexity of the transport and logistics services market, its global importance and how this market is changing and developing.

Додаток В

Топ-10 країн за LPI рейтингом та місце України в ньому

Країна	Рейтинг	LPI рейтинг	Значення	Митниця		Інфраструктура		Міжнародні відправлення (оформлення)		Логістична компетенція		Відстеження вантажів		Своєчасність	
				Рейтинг	Оцінка	Рейтинг	Оцінка	Рейтинг	Оцінка	Рейтинг	Оцінка	Рейтинг	Оцінка	Рейтинг	Оцінка
Сінгапур	1	1	4,3	1	4,2	1	4,6	2	4	1	4,4	1	4,4	1	4,3
Фінляндія	2	2	4,2	4	4	5	4,2	1	4,1	3	4,2	3	4,2	1	4,3
Денмарк	3	3	4,1	2	4,1	9	4,1	14	3,6	9	4,1	2	4,3	10	4,1
Німеччина	4	3	4,1	7	3,9	3	4,3	8	3,7	3	4,2	3	4,2	10	4,1
Нідерланди	5	3	4,1	7	3,9	5	4,2	8	3,7	3	4,2	3	4,2	17	4
Швейцарія	6	3	4,1	2	4,1	2	4,4	14	3,6	2	4,3	3	4,2	4	4,2
Австрія	7	7	4	14	3,7	16	3,9	4	3,8	11	4	3	4,2	1	4,3
Бельгія	8	7	4	7	3,9	9	4,1	4	3,8	3	4,2	16	4	4	4,2
Канада	9	7	4	4	4	3	4,3	14	3,6	3	4,2	11	4,1	10	4,1
Гонконг	10	7	4	12	3,8	14	4	2	4	11	4	3	4,2	10	4,1
Україна	87	79	3	90	2	89	2,4	75	2,8	92	2,6	94	2,6	76	3,1

Джерело: розроблено автором на основі [34]

Додаток Г

Динаміка топ-10 країн та України за LPI рейтингом

2014			2016			2018			2023		
Країна	Рейтинг	Оцінка	Країна	Рейтинг	Оцінка	Країна	Рейтинг	Оцінка	Країна	Рейтинг	Оцінка
Німеччина	1	4.12	Німеччина	1	4.23	Німеччина	1	4.2	Сінгапур	1	4,3
Нідерланди	2	04.05	Люксембург	2	4.22	Швеція	2	04.05	Фінляндія	2	4,2
Бельгія	3	04.04	Швеція	3	4.2	Бельгія	3	04.04	Денмарк	3	4,1
Велико-британія	4	04.01	Нідерланди	4	4.19	Австрія	4	04.03	Німеччина	4	4,1
Сінгапур	5	4	Сінгапур	5	4.14	Японія	5	04.03	Нідерланди	5	4,1
Норвегія	6	3.96	Бельгія	6	4.11	Нідерланди	6	04.02	Швейцарія	6	4,1
Швеція	7	3.96	Австрія	7	4.1	Сінгапур	7	4	Австрія	7	4
Люксембург	8	3.95	Гонконг, Китай	8	04.07	Денмарк	8	3.99	Бельгія	8	4
США	9	3.92	Велико-британія	9	04.07	Велико-британія	9	3.99	Канада	9	4
Японія	10	3.91	Швейцарія	10	3.99	Фінляндія	10	3.97	Гонконг, Китай	10	4
Україна	61	2.98	Україна	80	2.74	Україна	66	2.83	Україна	87	3

Джерело: розроблено автором на основні [34]

КОРОТКИЙ ЗВІТ ПОДІБНОСТІ



Ім'я користувача:
Міжнародного обліку та аудит Гавриловський Олек...

ID перевірки:
1016258353

Дата перевірки:
17.05.2024 09:45:36 EEST

Тип перевірки:
Doc vs Internet + Library

Дата звіту:
17.05.2024 11:01:14 EEST

ID користувача:
100005725

Назва документа: Сковородки_Владислави_Романівни_original_17052024_063016

Кількість сторінок: 57 Кількість слів: 11627 Кількість символів: 91402 Розмір файлу: 335.08 KB ID файлу: 1016046244

10.6% Схожість

Найбільша схожість: 1.66% з Інтернет-джерелом (<https://docs.dtki.ua/doc/1095.17394.2?page=0>)



0% Цитат

Вилучення цитат вимкнено

Вилучення списку бібліографічних посилань вимкнено

0% Вилучень

Немає вилучених джерел

Модифікації

Виявлено модифікації тексту. Детальна інформація доступна в онлайн-звіті.

