

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

**Факультет міжнародної економіки і менеджменту
Кафедра міжнародної економіки**

ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНА ПРОГРАМА	«МІЖНАРОДНА ЕКОНОМІКА»
ГАЛУЗЬ ЗНАНЬ	05 Соціальні та поведінкові науки
СПЕЦІАЛЬНІСТЬ	051 «Економіка»

Форма навчання: очна (денна)
очна (денна), заочна, дистанційна

КВАЛІФІКАЦІЙНА МАГІСТЕРСЬКА РОБОТА

на тему «Україна у системі міжнародних логістичних мереж»
(назва теми)

здобувача Сургучова Вадима Вячеславовича
(ПІБ, підпис)

Науковий керівник: к.е.н., доцент Ковальчук Таміла Григорівна
(науковий ступінь, учене звання, ПІБ)

(підпис)

**Робота допущена до захисту перед
екзаменаційною комісією з атестації здобувачів
вищої освіти (ЕК)**

Завідувач кафедри: д.е.н., професор Столярчук Я.М.

(підпис)

Київ 2024

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

Факультет міжнародної економіки і менеджменту

Кафедра міжнародної економіки

ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНА ПРОГРАМА	«МІЖНАРОДНА ЕКОНОМІКА»
ГАЛУЗЬ ЗНАНЬ	05 Соціальні та поведінкові науки
СПЕЦІАЛЬНІСТЬ	051 «Економіка»

ПОГОДЖЕНО

Керівник проєктної групи (гарант)
освітньо-професійної програми
«Міжнародна економіка»

_____ Людмила ЦИМБАЛ

(підпис)

«_____» _____ 20__ р.

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри міжнародної економіки

_____ Ярослава СТОЛЯРЧУК

(підпис)

«_____» _____ 20__ р.

ІНДИВІДУАЛЬНЕ ЗАВДАННЯ

здобувачу вищої освіти Сургучову Вадиму Вячеславовичу

(прізвище, ім'я, по батькові)

_____ очної (денної) _____ форми навчання

очної (денної), заочної, дистанційної

на підготовку кваліфікаційної магістерської роботи

на тему: **«Україна в системі міжнародних логістичних мереж»**

Тему затверджено наказом ректора Університету від «25» червня 2024 р. № 926-ст

Кваліфікаційна магістерська робота виконується на матеріалах: вітчизняної та зарубіжної науково-методичної, статистичної та періодичної літератури, офіційних ресурсів мережі Internet, офіційних звітів Міністерства економіки України, Міністерства фінансів України, статистичної бази даних CEIC Data, статистичних досліджень Ukrstat, World Bank, НБУ.

План кваліфікаційної магістерської роботи

Розділ 1	ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ЛОГІСТИЧНИХ МЕРЕЖ
Розділ 2	АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ В МІЖНАРОДНІ ЛОГІСТИЧНІ МЕРЕЖІ
Розділ 3	СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМИ ПОСИЛЕННЯ ПОЗИЦІЙ УКРАЇНИ В МІЖНАРОДНИХ ЛОГІСТИЧНИХ МЕРЕЖАХ
Об'єкт дослідження:	діалектичний розвиток міжнародних логістичних мереж як важливої частини інфраструктури глобальної економіки
Предмет дослідження:	фактори, компоненти, функції, індикатори, моделі, тенденції, виклики та сценарії розвитку, а також конкурентна взаємодія логістичних мереж у світовій та вітчизняній економіках.
Мета кваліфікаційної магістерської роботи:	узагальнення теоретичних основ діалектичного розвитку міжнародних логістичних мереж як частини інфраструктури глобальної економіки, а також всебічний аналіз факторів, компонентів, функцій, індикаторів, моделей, тенденцій, викликів і сценаріїв розвитку міжнародних та вітчизняних логістичних мереж, а також обґрунтування рекомендацій щодо покращення міжнародних конкурентних позицій вітчизняних логістичних мереж.

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

У розділі 1 - ознайомитися з концептуальними засадами функціонування міжнародних логістичних мереж;

- висвітлити методологію оцінки ефективності інтеграції країни в міжнародні логістичні мережі;

- охарактеризувати світовий досвід інтеграції країн у міжнародні логістичні мережі;

У розділі 2 - оцінити логістичний потенціал України;

- здійснити аналіз участі України в міжнародних транспортних коридорах та логістичних проектах;

- надати порівняльний аналіз позиції України в міжнародних рейтингах логістичної ефективності;

У розділі 3 - розробити комплексну стратегію інтеграції України в глобальні логістичні мережі;

- сформулювати пропозиції щодо модернізації транспортно-логістичної інфраструктури України;

- запропонувати рекомендації щодо вдосконалення нормативно-правової бази та бізнес-середовища в логістичній сфері.

Завдання підготував науковий керівник

_____ Т.Г. Ковальчук
(підпис) (ініціали, прізвище)
«_____» _____ 20__ р.

Завдання одержав здобувач

_____ В.В. Сургучов
(підпис) (ініціали, прізвище)
«_____» _____ 20__ р.

Реферат

Кваліфікаційна магістерська робота містить 101 сторінку, 16 таблиць, 6 рисунків, перелік джерел посилання з 70 найменувань, 2 додатки.

«Україна у системі міжнародних логістичних мереж»

(назва кваліфікаційної магістерської роботи)

Об'єктом дослідження є діалектичний розвиток міжнародних логістичних мереж як важливої частини інфраструктури глобальної економіки.

Предметом дослідження є фактори, компоненти, функції, індикатори, моделі, тенденції, виклики та сценарії розвитку, а також конкурентна взаємодія логістичних мереж у світовій та вітчизняній економіках.

Мета кваліфікаційної магістерської роботи – узагальнення теоретичних основ діалектичного розвитку міжнародних логістичних мереж як частини інфраструктури глобальної економіки, а також всебічний аналіз факторів, компонентів, функцій, індикаторів, моделей, тенденцій, викликів і сценаріїв розвитку міжнародних та вітчизняних логістичних мереж, а також обґрунтування рекомендацій щодо покращення міжнародних конкурентних позицій вітчизняних логістичних мереж.

Відповідно до поставленої мети були визначені такі *завдання*:

- вивчити концептуальні засади функціонування міжнародних логістичних мереж;
- висвітлити методологію оцінки ефективності інтеграції країни в міжнародні логістичні мережі;
- охарактеризувати світовий досвід інтеграції країн у міжнародні логістичні мережі;
- оцінити логістичний потенціал України;
- здійснити аналіз участі України в міжнародних транспортних коридорах та логістичних проектах;
- надати порівняльний аналіз позиції України в міжнародних рейтингах логістичної ефективності;
- розробити комплексну стратегію інтеграції України в глобальні логістичні мережі;
- сформулювати пропозиції щодо модернізації транспортно-логістичної інфраструктури України;
- запропонувати рекомендації щодо вдосконалення нормативно-правової бази та бізнес-середовища в логістичній сфері.

Практичне значення отриманих результатів роботи. Розроблено комплексну стратегію інтеграції України в глобальні логістичні мережі, на основі якої сформовані пропозиції щодо модернізації транспортно-логістичної інфраструктури України та запропоновані рекомендації щодо вдосконалення нормативно-правової бази та бізнес-середовища в логістичній сфері. Результати дослідження можуть бути корисними для урядових органів, приватного сектору та міжнародних інвесторів, які зацікавлені у розвитку та покращенні логістичної інфраструктури України.

Рік виконання кваліфікаційної магістерської роботи 2024.

Рік захисту роботи 2024.

Ключові слова: логістика, логістична система, міжнародні логістичні мережі; глобальна інфраструктура, інтеграція, митна політика, логістичні партнерства, світовий логістичний ринок.

В і д г у к

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

Сургучова В.В.

(прізвище, ініціали)

на тему **«Україна у системі міжнародних логістичних мереж»**

1. *Актуальність теми.* У сучасних умовах логістична мережа України стикається з рядом серйозних проблем, які суттєво обмежують її функціонування та впливають на ефективність виробничих та торговельних процесів, тому постає необхідність у глибокому аналізі та розробці стратегій для вирішення цих проблем і покращення логістичної інфраструктури країни, що актуалізує тему дослідження.

2. *Позитивні риси кваліфікаційної магістерської роботи.* У роботі розкрито концептуальні засади функціонування міжнародних логістичних мереж, розглянуто методологію оцінки ефективності інтеграції країни в міжнародні логістичні мережі, оцінено світовий досвід інтеграції країн у міжнародні логістичні мережі, проаналізовано логістичний потенціал України, розглянуто участь України в міжнародних транспортних коридорах та логістичних проектах, зроблено порівняльний аналіз позиції України в міжнародних рейтингах логістичної ефективності, розглянуто стратегічні напрями посилення позицій України в міжнародних логістичних мережах.

3. *Наявність самостійних розробок автора.* Зроблено поглиблений аналіз тенденцій розвитку та сучасного стану міжнародних логістичних мереж, всебічно розглянуто сучасний стан інтеграції України в міжнародні логістичні системи, здійснено порівняльний аналіз позицій України в міжнародних рейтингах логістичної ефективності, розглянуто комплексну стратегію інтеграції України в глобальні логістичні мережі і, на цій основі, внесено пропозиції щодо модернізації транспортно-логістичної мережі та вдосконалення нормативно-правової бази і бізнес-середовища у логістичній сфері.

4. *Цінність теоретичних висновків та практичних рекомендацій.* Розроблено комплексну стратегію інтеграції України в глобальні логістичні мережі, на основі якої сформовані пропозиції щодо модернізації транспортно-логістичної інфраструктури України та запропоновані рекомендації щодо вдосконалення нормативно-правової бази та бізнес-середовища в логістичній сфері. Результати дослідження можуть бути корисними для урядових органів,

приватного сектору та міжнародних інвесторів, які зацікавлені у розвитку та покращенні логістичної інфраструктури України.

5. *Наявність недоліків.* Варто було б більш детально розкрити вплив проблем сучасної логістичної мережі України на ефективність виробничих та торговельних процесів. По тексту зустрічаються редакційні огріхи.

6. *Загальна оцінка кваліфікаційної магістерської роботи та її допущення до захисту перед ЕК:* робота відповідає всім поставленим вимогам, може бути допущена до захисту перед екзаменаційною комісією і заслуговує на оцінку 46 балів.

Науковий керівник: доцент кафедри міжнародної економіки, к.е.н.,
доцент

(посада, учене звання, науковий ступінь)

Ковальчук Т.Г.

(підпис)

(прізвище, ініціали)

“ 27 ” листопада 2024 р.

Рецензія
на кваліфікаційну магістерську роботу
здобувача вищої освіти
Сургучова Вадима Вячеславовича
(прізвище, ім'я, по батькові)

Тема **«Україна у системі міжнародних логістичних мереж»**

Актуальність теми кваліфікаційної роботи і доцільність її розроблення.
Дослідження України у системі міжнародних логістичних мереж – одне з ключових питань повоєнного відновлення країни. Логістика має важливу роль в світовій економіці, забезпечує ефективний рух товарів та послуг, тож вказані фактори актуалізують обрану тему дослідження.

Якість проведеного дослідження. Кваліфікаційна робота є добре структурованим, завершеним та комплексним дослідженням. Мета роботи досягнута через повноцінне вирішення поставлених завдань, джерела інформації є актуальними та сучасними, висновки до роботи є структурованими та обґрунтованими.

Позитивні риси кваліфікаційної роботи. Основною позитивною рисою роботи є актуальність обраної тематики, достатньо опрацьовані джерела інформації дали змогу обґрунтувати пропозиції щодо модернізації транспортно-логістичної інфраструктури України та запропонувати рекомендації щодо вдосконалення нормативно-правової бази та бізнес-середовища в логістичній сфері.

Зауваження відсутні.

Практична значимість висновків і рекомендацій Висновки і рекомендації у роботі, наведені студентом, можуть потенційно слугувати джерелом для майбутньої логістичної трансформації у міжнародній співпраці.

Місце роботи та посада рецензента
Науковий ступінь, учене звання (за наявності)

Підпис засвідчую:



Сургучова О.Т.
(підпис, ПІБ)

Місце печатки організації, де працює рецензент

Головний методист Голови
Білоус В.Ю.
(посада, підпис)

начальник
Відділу управління
інформаційними ресурсами

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ЛОГІСТИЧНИХ МЕРЕЖ.....	7
1.1. Концептуальні засади функціонування міжнародних логістичних мереж	7
1.2. Методологія оцінки ефективності інтеграції країни в міжнародні логістичні мережі.....	15
1.3. Світовий досвід інтеграції країн у міжнародні логістичні мережі	24
РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ В МІЖНАРОДНІ ЛОГІСТИЧНІ МЕРЕЖІ	35
2.1. Оцінка логістичного потенціалу України	35
2.2. Аналіз участі України в міжнародних транспортних коридорах та логістичних проектах	46
2.3. Порівняльний аналіз позиції України в міжнародних рейтингах логістичної ефективності	58
РОЗДІЛ 3 СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМИ ПОСИЛЕННЯ ПОЗИЦІЙ УКРАЇНИ В МІЖНАРОДНИХ ЛОГІСТИЧНИХ МЕРЕЖАХ	64
3.1. Розробка комплексної стратегії інтеграції України в глобальні логістичні мережі	64
3.2. Пропозиції щодо модернізації транспортно-логістичної інфраструктури України	70
3.3. Рекомендації щодо вдосконалення нормативно-правової бази та бізнес- середовища в логістичній сфері	82
ВИСНОВКИ	90
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	94
ДОДАТКИ	102

ВСТУП

Актуальність дослідження. Україна займає стратегічно важливе географічне положення в Європі, що робить її ключовим вузлом у міжнародних логістичних мережах. Розташування на перехресті шляхів між Європою, Азією та Близьким Сходом перетворює країну на важливий транзитний коридор, який сприяє ефективному переміщенню товарів і послуг між різними регіонами світу.

Сьогодні Україна активно працює над вдосконаленням і розширенням своєї транспортної та логістичної інфраструктури для інтеграції в глобальні логістичні мережі. Це включає модернізацію портів, залізниць, автомагістралей та створення нових логістичних хабів. Інвестиції в ці напрямки можуть значно підвищити ефективність логістичних процесів, знизити витрати на транспортування та покращити конкурентоспроможність країни на міжнародному ринку.

Однак Україна стикається з низкою економічних і політичних викликів, які впливають на її позиції в міжнародних логістичних мережах. Це включає потребу в диверсифікації торгових партнерів, проведення реформ для поліпшення бізнес-клімату та зміцнення економічних зв'язків з європейськими та іншими міжнародними партнерами. Дослідження цих аспектів є важливим для розуміння поточної ситуації та майбутнього розвитку України в контексті міжнародних логістичних мереж.

Країна також має значний потенціал для інновацій у сфері логістики та транспорту, завдяки наявності природних ресурсів, кваліфікованої робочої сили та розвиненого науково-технічного потенціалу. Вивчення можливостей для впровадження інновацій і покращення логістичних процесів може сприяти підвищенню ефективності, зниженню витрат і забезпеченню стабільності розвитку логістичних мереж в Україні.

З початком збройної агресії Росії проти України у 2022 році економіка країни зазнала значних втрат: ВВП зменшився з 199,8 млрд дол. у 2021 році до

160,5 млрд дол. у 2022 році. Війна також сильно вплинула на логістичні мережі, що підтверджує актуальність вивчення ролі України в системі міжнародних логістичних мереж в умовах поточної ситуації.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематиці розвитку міжнародних логістичних мереж як частини інфраструктури глобальної економіки присвячені роботи вітчизняних та зарубіжних авторів. Серед вітчизняних науковців відомі праці В.Іванова, П.Сидоренка, Р.Ігнатенка. Серед зарубіжних вчених значний інтерес становлять праці Р.Джозефа, Д.Росса, П.Уільямсона та інших. Однак, враховуючи безпрецедентні виклики, спричинені військовою агресією проти України та кардинальну трансформацію традиційних логістичних маршрутів і ланцюгів постачання, виникає нагальна потреба у переосмисленні ролі та місця України в системі міжнародних логістичних мереж, а також у розробці нових підходів до відновлення та розвитку логістичної інфраструктури країни в умовах післявоєнної відбудови.

Метою дослідження є узагальнення теоретичних основ діалектичного розвитку міжнародних логістичних мереж як частини інфраструктури глобальної економіки, а також всебічний аналіз факторів, компонентів, функцій, індикаторів, моделей, тенденцій, викликів і сценаріїв розвитку міжнародних та вітчизняних логістичних мереж, а також обґрунтування рекомендацій щодо покращення міжнародних конкурентних позицій вітчизняних логістичних мереж.

Для досягнення цієї мети були визначені наступні **завдання**:

- вивчити концептуальні засади функціонування міжнародних логістичних мереж;
- висвітлити методологію оцінки ефективності інтеграції країни в міжнародні логістичні мережі;
- охарактеризувати світовий досвід інтеграції країн у міжнародні логістичні мережі;
- оцінити логістичний потенціал України;

- здійснити аналіз участі України в міжнародних транспортних коридорах та логістичних проектах;
- надати порівняльний аналіз позиції України в міжнародних рейтингах логістичної ефективності;
- розробити комплексну стратегію інтеграції України в глобальні логістичні мережі;
- сформулювати пропозиції щодо модернізації транспортно-логістичної інфраструктури України;
- запропонувати рекомендації щодо вдосконалення нормативно-правової бази та бізнес-середовища в логістичній сфері.

Об'єктом дослідження є діалектичний розвиток міжнародних логістичних мереж як важливої частини інфраструктури глобальної економіки.

Предметом дослідження є фактори, компоненти, функції, індикатори, моделі, тенденції, виклики та сценарії розвитку, а також конкурентна взаємодія логістичних мереж у світовій та вітчизняній економіках.

Методи дослідження, що застосовуються в роботі, включають аналіз літературних джерел, статистичний аналіз, порівняльний аналіз, а також методи експертних оцінок та прогнозування. Ці методи дозволяють здійснити всебічну оцінку поточного стану та майбутніх перспектив розвитку України в контексті міжнародних логістичних мереж.

Теоретична, методична та практична значущість отриманих результатів. Розроблено комплексну стратегію інтеграції України в глобальні логістичні мережі, на основі якої сформовані пропозиції щодо модернізації транспортно-логістичної інфраструктури України та запропоновані рекомендації щодо вдосконалення нормативно-правової бази та бізнес-середовища в логістичній сфері. Результати дослідження можуть бути корисними для урядових органів, приватного сектору та міжнародних інвесторів, які зацікавлені у розвитку та покращенні логістичної інфраструктури України.

Інформаційна база дослідження. Роботи зарубіжних та вітчизняних вчених, матеріали конференцій, статті та дисертації, дані мережі Інтернет з проблематики дослідження.

Структура роботи. Матеріали дослідження викладені на 95 сторінках тексту, структуровано за вступом, трьома розділами основної частини, висновками та списком використаних джерел з 70 найменувань, ілюстративний матеріал представлено 16 таблицями та 6 рисунками, 2 додатками.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ

МІЖНАРОДНИХ ЛОГІСТИЧНИХ МЕРЕЖ

1.1. Концептуальні засади функціонування міжнародних логістичних мереж

З початку 21 століття розвиток і застосування теорії мереж стрімко зросли. Ідеї та методи, розроблені в цій галузі, стали основними інструментами для аналізу різноманітних явищ – від епідемій та кампаній з дезінформації до хімічних реакцій і функціонування мозку.

Теорія світових систем пояснює, як економічні мережі та відносини влади формуються в межах глобальної системи. Вона стверджує, що основні країни отримують вигоду від експлуатації периферійних і напівпериферійних регіонів через механізми, такі як нерівні торгові відносини, видобуток ресурсів і використання дешевої робочої сили. Теорія також акцентує увагу на тому, як історичні процеси, колоніалізм і глобальний капіталізм сприяли формуванню цієї світової економічної структури. Розуміння динаміки взаємодії між ядром, периферією та напівпериферією є важливим для вирішення проблеми глобальної нерівності та для аналізу того, як організовані глобальні економічні мережі.

Теорія глобального ланцюга створення вартості (GVC) вивчає складну динаміку виробництва в умовах глобалізації. Вона підкреслює динамічне розподілення виробничих процесів через міжнародні кордони та формування складних ланцюгів постачання. Основною ідеєю цієї теорії є те, що виробництво більше не обмежується одним місцем, а включає мережу компаній і країн, що працюють разом для створення кінцевого продукту.

Теорія GVC визнає, що фірми все частіше розбивають виробничі процеси на різні етапи або завдання, які можуть бути розподілені по різних

географічних локаціях. Кожен етап виробництва здійснюється в тому місці, де він найбільш вигідний з точки зору вартості, досвіду або наявних ресурсів. Наприклад, розробка, виробництво, складання та дистрибуція смартфона можуть охоплювати кілька різних країн.

Глобальні ланцюжки поставок являють собою складну мережу взаємопов'язаних компаній і країн, що беруть участь у виробничому процесі. Ці ланцюжки можуть бути дуже заплутаними, оскільки включають постачальників, виробників, дистриб'юторів і роздрібних торговців по всьому світу. Компанії стратегічно вибирають партнерів у різних країнах з метою оптимізації ефективності, зниження витрат і доступу до спеціалізованих навичок або ресурсів.

По суті, теорія глобального ланцюга створення вартості пояснює, як глобальна економіка функціонує як мережа взаємопов'язаних дій, де компанії та країни стратегічно розміщують себе в ланцюгах постачання для максимізації економічних вигод. Ця теорія набуває особливої актуальності в сучасному світі, де глобалізація та розвиток цифрових технологій значно пришвидшили фрагментацію виробничих процесів і розширення глобальних ланцюгів поставок.

Міжнародні логістичні мережі є критично важливою інфраструктурою глобальної економіки, забезпечуючи безперешкодний потік товарів, інформації та капіталу через національні кордони. Ці мережі складаються з комплексних і взаємопов'язаних систем транспорту, зв'язку та зберігання, які дозволяють підприємствам ефективно постачати сировину, виробляти продукцію та доставляти її споживачам по всьому світу. Їхня ефективність і надійність мають вирішальне значення для економічного зростання, збільшення обсягів торгівлі та конкурентоспроможності країн на глобальному ринку.

Ці мережі також відіграють важливу роль у розвитку глобальних ланцюгів постачання, дозволяючи компаніям отримувати доступ до дешевших ресурсів, оптимізувати виробничі процеси та виходити на міжнародні ринки.

Розвиток і підтримка ефективних міжнародних логістичних мереж вимагає значних інвестицій в інфраструктуру, технології та кваліфіковану робочу силу.

Уряди, компанії та міжнародні організації співпрацюють, щоб покращити ці мережі, забезпечуючи їх здатність адаптуватися та залишатися стійкими до таких викликів, як природні катастрофи, політична нестабільність та економічні коливання. Таким чином, міжнародні логістичні мережі є артеріями глобальної економіки, що забезпечують рух товарів і послуг, який є основою сучасної торгівлі та економічного процвітання.

Практично всі логістичні системи, зокрема міжнародні, можна класифікувати за кількома основними критеріями (Додаток А)[17]:

1. За типом економічного потоку: логістичні системи можуть управляти матеріальними, фінансовими чи інформаційними потоками.
2. За масштабами поширення: мережі можуть бути мікро-, мезо- або макрологістичними, в залежності від їх розміру та охоплення.
3. Залежно від стадії відтворювального процесу: вони можуть бути орієнтовані на закупівлі, виробництво або розподіл товарів.
4. За фазами обороту капіталу: логістичні системи можуть бути спрямовані на підприємницьку чи комерційну логістику.
5. За географією охоплення: вони можуть бути локальними, регіональними, національними чи міжнародними.
6. За ступенем автоматизації: логістичні системи можуть бути простими або автоматизованими.
7. За способом організації: системи можуть бути прямими, ешелонованими або гнучкими.
8. За призначенням: логістичні системи можуть бути спеціалізованими чи інтегрованими.
9. За формою уявлення: це можуть бути фізичні або абстрактні логістичні системи.

Найбільш важливим критерієм серед цих класифікацій є масштаб поширення логістичних мереж, оскільки він визначає їх характер і функції. Макрологістичні системи є об'єднаннями компаній і логістичних систем, які співпрацюють для оптимізації зовнішніх економічних потоків з метою зниження логістичних витрат та підвищення вигоди для всіх учасників. Це системи, в яких інтегровані функції постачання, виробництва, збуту, розподілу, транспорту та ринку.

Макрологістичні системи можна класифікувати за різними рівнями в залежності від адміністративно-територіального поділу країни, і це можуть бути: районні, міжрайонні, міські, обласні, регіональні, міжрегіональні, республіканські та міжреспубліканські. Така класифікація відображає географічне охоплення і структуру цих систем у межах держави.

Мезологістичні системи являють собою мережі підприємств та організацій, які взаємодіють у рамках міжрегіональних, міжгалузевих або міжнародних логістичних ланцюгів. Їхня мета — ефективно керувати внутрішніми економічними потоками в межах компаній або організацій, що входять до складу цих ланцюгів.

Мікрологістичні системи фокусуються на виконанні вузькоспеціалізованих завдань у межах конкретних компонентів логістичних систем. Вони зазвичай пов'язані з окремими бізнес-організаціями, такими як виробники товарів. Основною метою мікрологістичних систем є інтеграція процесів виробництва, постачання та збуту, а також оптимізація операцій, пов'язаних з транспортуванням, зберіганням та навантаженням/розвантаженням. Крім того, вони займаються моніторингом потоків матеріальних ресурсів та супутньої інформації.

Мікрологістичні системи можна класифікувати за рівнем інтеграції[13]:

1. Внутрішні мікрологістичні системи - працюють всередині організації, оптимізуючи управління матеріальними потоками в межах виробничого циклу. Вони забезпечують ефективне використання матеріальних ресурсів, скорочення запасів, прискорення оборотності капіталу,

зменшення виробничого часу та контроль над рівнем запасів на складах. Основні критерії оптимізації для цих систем — мінімізація собівартості виробництва і зменшення часу виробничого циклу, збереження якості продукції.

2. Зовнішні мікрологістичні системи — включають співпрацю з іншими організаціями для управління матеріальними потоками поза межами окремої компанії, забезпечуючи ефективну інтеграцію та координацію на різних етапах ланцюга постачання.

3. Інтегровані мікрологістичні системи — мають високий рівень співпраці між всіма учасниками процесу, від постачальників до кінцевих споживачів, з метою досягнення максимального ефекту в оптимізації виробничих і логістичних процесів.

Таким чином, мікрологістичні системи фокусуються на забезпеченні ефективної інтеграції і оптимізації всіх аспектів логістичних процесів у межах конкретної організації або в рамках її співпраці з іншими учасниками ланцюга поставок.

Наприклад, сучасні заводи з виробництва вугільного обладнання інтегрують складські та виробничі ділянки, щоб мінімізувати необхідність складування та переміщення комплектуючих і готових виробів. Це дозволяє зберігати матеріали безпосередньо поруч із місцем їх обробки, що значно підвищує ефективність виробничих операцій.

Внутрішньовиробнича логістична система є комплексною мережею виробничих та інформаційних потоків, які об'єднуються у підсистеми, що тісно взаємодіють між собою. Усі підсистеми логістичної системи можна поділити на дві основні категорії [20, 21]:

1. Функціональні підсистеми, до яких відносяться виробнича, транспортна та складська логістика.
2. Підсистеми, що забезпечують інформаційну, правову та кадрову логістику.

Важливо, що логістичні системи часто функціонують в умовах невизначеності та турбулентності навколишнього середовища, що передбачає наявність випадкових змін у ринкових умовах та роботі транспортних систем. Однак для забезпечення надійності та стійкості системи є принципово важливим. Це пояснює, чому логістична система, як система масового обслуговування, має не тільки внутрішні зв'язки, але й взаємодії з зовнішнім середовищем.

Згідно з цими принципами, оптимальність та адаптивність є ключовими характеристиками ефективних логістичних систем.

Загальна структура виробничої мікрологістичної системи, що включає матеріальні та інформаційні потоки, представлена в Додатку Б [22]. Важливо зазначити, що деякі інформаційні потоки можуть передувати або супроводжувати матеріальні потоки в межах системи.

Міжнародні логістичні мережі є ключовою складовою інфраструктури глобальної економіки. Вони охоплюють різноманітні системи транспортування, зберігання та розподілу, які забезпечують безперешкодне переміщення товарів та інформації через кордони [15]. Основні функції міжнародних логістичних мереж наведені в Додатку Б.

Таким чином, міжнародні логістичні мережі виконують критичну роль, сприяючи розвитку міжнародної торгівлі, знижуючи витрати, покращуючи управління ланцюгом поставок та дозволяючи бізнесам виходити на глобальний рівень. Вони є необхідними для ефективного функціонування сучасної світової економіки та значно впливають на економічний розвиток і процвітання країн.

Міжнародні логістичні мережі складаються з численних взаємопов'язаних компонентів, що працюють синхронно, забезпечуючи безперебійний потік товарів через глобальні ланцюги поставок. Один із основних компонентів таких мереж - це транспортна інфраструктура, яка включає дороги, залізниці, аеропорти, морські порти та навіть цифрові мережі

для передачі даних. Ефективна транспортна інфраструктура є критично важливою для переміщення товарів між різними країнами та регіонами світу.

У міжнародному бізнесі склади та центри розподілу відіграють важливу роль в міжнародній логістиці. Вони служать проміжними пунктами для зберігання та консолідації товарів перед їх подальшим розподілом до кінцевих споживачів. Вірно розташовані склади дозволяють зменшити витрати на транспортування та покращити ефективність ланцюга поставок.

Міжнародні логістичні мережі також повинні враховувати складні митні та нормативні вимоги. Митні органи та експерти з відповідності грають важливу роль у забезпеченні того, щоб вантажі відповідали вимогам імпорту та експорту, включаючи необхідну документацію, мита, тарифи та стандарти безпеки.

Сучасні логістичні мережі значною мірою залежні від передових інформаційних технологій. Ці системи забезпечують можливість відстеження поставок у режимі реального часу, ефективного управління запасами, прогнозування попиту та зручної комунікації між різними учасниками ланцюга поставок. Технології, такі як GPS, RFID і блокчейн, усе частіше використовуються для покращення видимості і відстеження товарів на всіх етапах їхнього переміщення.

Співпраця з постачальниками, перевізниками, експедиторами, митними брокерами та іншими постачальниками логістичних послуг є критично важливою для успіху міжнародних логістичних мереж. Міцні партнерські відносини сприяють оптимізації процесів ланцюга постачання, зменшенню витрат і підвищенню ефективності. Крім того, міжнародні логістичні мережі повинні бути готовими до різноманітних ризиків, таких як геополітична нестабільність, стихійні лиха та збої в ланцюгах поставок. Надійні стратегії управління ризиками та плани на випадок надзвичайних ситуацій є важливими для забезпечення стійкості та безперебійної роботи мережі [14].

В останні роки стійкий розвиток став одним із ключових принципів міжнародних логістичних мереж. Компанії все більше зосереджуються на

зменшенні свого впливу на навколишнє середовище, оптимізуючи транспортні маршрути, використовуючи чистіші джерела енергії та екологічно безпечні пакувальні матеріали. Окрім того, забезпечення якості та безпеки продукції є важливим аспектом міжнародної логістики. Контроль якості, випробування продукції та відповідність міжнародним стандартам є критичними для задоволення вимог клієнтів та нормативних стандартів.

Компоненти міжнародних логістичних мереж наведені в таблиці 1.1.

Таблиця 1.1. – Компоненти міжнародних логістичних мереж [5, 19]

Компонента	Опис
Транспортна інфраструктура	Це включає в себе дороги, порти, аеропорти, залізниці і транспортні мережі, які дозволяють переміщення товарів
Зберігальні приміщення	Це склади і складські комплекси, де товари можуть бути зберігані на час їхнього переміщення або до моменту продажу
Інформаційні технології	Сучасні логістичні мережі використовують інформаційні системи і технології для відстеження, моніторингу і управління вантажами
Людські ресурси	Логістичні мережі потребують кваліфікованих фахівців для управління різними аспектами логістики, включаючи транспортування, складську роботу та інформаційну підтримку
Логістичні послуги	Це компанії, які спеціалізуються на наданні логістичних послуг, такі як транспортування, зберігання і управління ланцюгом постачання

Таким чином, міжнародні логістичні мережі є складними системами, які вимагають високого рівня координації між численними компонентами для забезпечення ефективного переміщення товарів через кордони. Для успішної роботи таких мереж у глобалізованому світі критично важливими є ефективне управління транспортуванням, складуванням, відповідністю вимогам, технологіями, партнерствами, управлінням ризиками, стійкістю, контролем якості, документацією та постійним вдосконаленням процесів.

1.2. Методологія оцінки ефективності інтеграції країни в міжнародні логістичні мережі

Міжнародні логістичні мережі, як складні системи, потребують специфічних методик для дослідження та оптимізації їх структури й функціонування. Декілька основних підходів, що використовуються для аналізу таких мереж, включають методики аналізу потоків, моделювання та симуляції, SWOT-аналізу, оцінки логістичної вартості, аналізу ефективності, оцінки ризиків і крос-функціонального аналізу.

Методика аналізу потоків допомагає глибше зрозуміти, як і де матеріальні ресурси, інформація та фінанси рухаються в межах логістичної мережі. Вона передбачає детальне вивчення логістичних ланцюгів, транспортних маршрутів, каналів комунікації та фінансових потоків. Використання сучасних інструментів, таких як системи управління ланцюгами постачання (SCM) та інтегровані інформаційні системи, дає змогу збирати дані в реальному часі, аналізувати їх і візуалізувати потоки, що дозволяє виявити проблемні ділянки або, навпаки, зони з високою ефективністю. Це допомагає оптимізувати наявну роботу мережі та обґрунтовано приймати рішення щодо її модернізації чи розширення.

Методика моделювання та симуляції є важливим інструментом для тестування різних сценаріїв у міжнародних логістичних мережах. Використовуючи спеціалізоване програмне забезпечення, створюється віртуальна модель, що імітує реальні процеси в мережі. Моделювання дозволяє провести численні "експерименти", оцінити, як система відреагує на зміни в попиті, поставках чи транспортних перешкодах. Це дозволяє передбачити можливі проблеми, визначити вузькі місця в ланцюзі та розробити оптимальні стратегії для управління ресурсами й підвищення продуктивності мережі. Такий підхід є особливо корисним для планування нових інвестицій, розширення мережі та розробки стратегій для реагування на непередбачувані події.

Ці методики забезпечують глибоке розуміння функціонування міжнародних логістичних мереж і допомагають оптимізувати їх роботу, що є важливим етапом у забезпеченні ефективності та стійкості сучасних глобальних ланцюгів постачання.

Методика SWOT-аналізу є систематичним підходом для оцінки як внутрішнього, так і зовнішнього середовища організації або конкретної системи, такої як міжнародна логістична мережа. Цей метод дозволяє виявити сильні та слабкі сторони, а також можливості та загрози, що можуть впливати на ефективність мережі. SWOT-аналіз охоплює чотири основні аспекти:

1. Сильні сторони (Strengths)
2. Слабкі сторони (Weaknesses).
3. Можливості (Opportunities)
4. Загрози (Threats)

Таблиця 1.2 може містити наочну структуру, яка відображає всі ці аспекти для конкретної міжнародної логістичної мережі, надаючи загальну картину сильних і слабких сторін, а також можливостей і загроз, які слід врахувати для подальшого розвитку та оптимізації.

Таблиця 1.2. – Методика SWOT-аналізу

Сильні сторони (Strengths)	Слабкі сторони (Weaknesses)
Це внутрішні переваги або конкурентні переваги, які дозволяють логістичній мережі функціонувати більш ефективно, ніж її конкуренти. Це може включати такі фактори, як наявність передових технологій, кваліфікована робоча сила, ефективні транспортні маршрути чи сильні партнерства	Це внутрішні обмеження або недоліки, які можуть негативно впливати на функціонування логістичної мережі. Це можуть бути проблеми, пов'язані з недостатньо розвинутою інфраструктурою, застарілими технологіями, низьким рівнем автоматизації, а також з недостатньою інтеграцією між компонентами мережі
Можливості (Opportunities)	Загрози (Threats)
Це зовнішні фактори або тенденції, які можуть сприяти поліпшенню функціонування або розвитку логістичної мережі. Це можуть бути нові технології, зміни в ринковому попиті, розвиток нових ринків або партнерств, а також можливості для удосконалення ланцюга поставок.	Це зовнішні чинники або ризики, які можуть мати негативний вплив на ефективність логістичної мережі. До загроз відносяться такі фактори, як політична нестабільність, економічні коливання, зміни в нормативно-правовому середовищі, природні катастрофи, збої в поставках чи конкуренція.

Джерело: складено автором на основі [61]

Цей підхід дозволяє ідентифікувати ключові фактори, що впливають на діяльність мережі, і створює основу для формулювання стратегічних рішень щодо її вдосконалення чи коригування в умовах змінного середовища.

SWOT-аналіз дозволяє логістичним мережам систематизувати свої ресурси та визначити виклики, з якими вони стикаються. Цей підхід сприяє розробці стратегій, які спрямовані на максимізацію можливостей і мінімізацію ризиків. Водночас, SWOT-аналіз допомагає виявляти слабкі сторони, що можуть бути поліпшені для підвищення ефективності роботи мережі.

Методика оцінки логістичної вартості є важливим інструментом для глибокого аналізу економічної ефективності логістичних операцій. Вона зосереджена на розподілі загальних витрат на окремі компоненти логістичної мережі, такі як транспортування, зберігання, управління запасами, обробка замовлень та інші пов'язані процеси. Кожен елемент цих операцій детально аналізується, щоб визначити його вклад у загальну вартість логістичних послуг. Такий підхід дозволяє [64]:

1. Виявляти найбільш витратні та менш ефективні ділянки мережі.
2. Розробляти стратегії для оптимізації витрат, наприклад, шляхом удосконалення процесів транспортування або зберігання.
3. Проводити порівняльний аналіз з іншими логістичними системами або галузевими стандартами для виявлення конкурентних переваг або недоліків.

Завдяки такому аналізу компанії можуть знайти можливості для перегляду умов з постачальниками, оптимізації логістичних процесів або впровадження нових технологій, що дозволить знизити витрати та підвищити ефективність у довгостроковій перспективі. Методика оцінки логістичної вартості не тільки забезпечує чітке розуміння економічних аспектів логістики, але й дозволяє приймати обґрунтовані рішення для вдосконалення всієї логістичної мережі.

Методика аналізу логістичних показників ефективності (KPI) є основним інструментом для моніторингу та вдосконалення роботи

міжнародної логістичної мережі. Вона дозволяє оцінити, наскільки ефективно працює логістична система та чи досягаються її стратегічні цілі. Основні показники KPI, що застосовуються в міжнародних логістичних мережах, включають [36]:

1. Швидкість доставки - цей показник вимірює час від моменту замовлення до доставки товару кінцевому споживачу. Він є важливим для оцінки ефективності логістичних операцій і задоволення потреб клієнтів.

2. Відсоток своєчасно доставлених вантажів - це показник, який відображає долю замовлень, доставлених у межах запланованого часу. Високий відсоток вказує на надійність логістичної мережі та дотримання графіків доставки.

3. Вартість логістики на одиницю товару - цей показник оцінює, скільки компанія витрачає на логістичне обслуговування одиниці товару. За допомогою цього показника можна аналізувати вартісну ефективність різних логістичних процесів і шляхів доставки.

Використання KPI дозволяє менеджменту ідентифікувати проблемні області в логістичних операціях, розуміти їх причини та оперативно коригувати стратегії для підвищення ефективності. Постійний моніторинг цих показників дає змогу компаніям покращувати свої процеси, знижувати витрати і підвищувати рівень задоволеності клієнтів, що, у свою чергу, сприяє підвищенню конкурентоспроможності на міжнародному ринку.

Методика аналізу ризиків є надзвичайно важливою для забезпечення стабільності та безпеки міжнародних логістичних мереж. Вона допомагає ідентифікувати та оцінити всі потенційні загрози, які можуть вплинути на ефективність роботи мережі. Основні етапи цієї методики включають [35]:

1. Ідентифікація ризиків - на цьому етапі визначаються всі можливі загрози, які можуть виникнути в міжнародному логістичному середовищі, такі як політична нестабільність, економічні коливання, природні катастрофи, пандемії, збої в транспортних системах або проблеми з постачальниками.

2. Оцінка ризиків - після ідентифікації, ризики оцінюються за двома основними критеріями: ймовірність їх виникнення і можливий вплив на діяльність мережі. Це включає використання як кількісних методів (математичні моделі, статистичні методи), так і якісних методів (експертні оцінки, SWOT-аналіз).

3. Розробка стратегій управління ризиками - на основі отриманих оцінок створюються стратегії для мінімізації або нейтралізації виявлених ризиків. Це може включати різноманітні підходи, такі як диверсифікація постачальників, резервні плани, страхування, а також створення більш гнучких і стійких ланцюгів поставок, здатних швидко адаптуватися до непередбачених обставин.

Аналіз ризиків допомагає логістичним компаніям готуватися до різноманітних зовнішніх загроз, раціонально розподіляти ресурси та вчасно реагувати на будь-які зміни в умовах функціонування мережі. Це дає змогу знизити потенційні втрати та забезпечити стійкість і безперервність логістичних процесів навіть у складних умовах глобалізованого бізнесу.

Методика крос-функціонального аналізу в міжнародних логістичних мережах фокусується на вивченні взаємодії між різними підрозділами та функціональними областями, що складають логістичну систему. Основною метою є виявлення потенційних конфліктів, неефективних процесів та точок оптимізації, що дозволяють покращити загальну продуктивність та ефективність логістичних операцій.

Крос-функціональний аналіз дозволяє оцінити, як зміни в одному підрозділі можуть вплинути на інші. Наприклад:

- Зміни в процесах закупівлі можуть спричинити потребу в більшому складі або змінити вимоги до транспортування.
- Зміни в роботі складів можуть змінити вимоги до логістичних маршрутів або транспортування, в той час як збільшення обсягу перевезень потребує додаткових ресурсів або нових організаційних рішень.

Цей аналіз допомагає виявити потенційні «болючі точки» в системі, де існують простоти, неефективності або конфлікти між різними частинами ланцюга поставок. Виявлені проблеми можуть бути вирішені через зміни в організації процесів, поліпшення комунікації між підрозділами або автоматизацію певних етапів. Завдяки крос-функціональному підходу, підприємства можуть виявляти нові можливості для підвищення ефективності, зниження витрат і покращення координації між функціональними підрозділами.

Цей підхід дозволяє [9]:

1. Оптимізувати роботу мережі шляхом виявлення залежностей між різними етапами ланцюга постачання.
2. Покращити координацію між закупівлями, складським господарством, транспортуванням та іншими функціями, що дозволяє досягти більш скоординованої та злагодженої роботи.
3. Збільшити ефективність і знизити витрати за рахунок оптимізації процесів і зменшення дублювання або нераціонального використання ресурсів.

Оцінка ефективності транспорту є важливим аспектом для міжнародних логістичних мереж, оскільки транспорт є ключовим елементом ланцюга поставок. Оцінка ефективності перевезень здійснюється за допомогою різних індикаторів та методів, які дозволяють виміряти результативність транспортних операцій і виявити можливості для їх вдосконалення.

Основні індикатори оцінки ефективності транспорту можуть включати [25]:

- Час доставки: вимірює час, що проходить від моменту відправки товару до його отримання споживачем. Цей показник є критично важливим для задоволення вимог клієнтів і підвищення рівня сервісу.
- Вартість транспортування: визначає, скільки коштує доставка одиниці товару. Це включає витрати на паливо, обслуговування транспорту, заробітну

плату водіїв та інші змінні витрати. Аналіз цього показника дозволяє оптимізувати витрати на транспортування.

- Завантаження транспортних засобів: оцінює, наскільки ефективно використовуються транспортні засоби, чи є надлишкові або недостатньо завантажені вантажівки. Це допомагає знизити витрати та підвищити економічну вигідність перевезень.

- Своєчасність доставок: вимірює відсоток вантажів, доставлених у визначений час. Це дозволяє оцінити надійність транспорту та відповідність логістичних процесів вимогам клієнтів.

Крім того, оцінка ефективності транспорту може включати в себе якісні методи аналізу, які допомагають зібрати додаткову інформацію щодо потенційних проблем або обмежень в транспортних мережах, таких як збої в роботі інфраструктури або нестабільність зовнішніх умов (наприклад, погодні умови, геополітичні фактори).

Основними перевагами ефективної оцінки транспорту є, в першу чергу, оптимізація перевезень, що передбачає виявлення найефективніших маршрутів та шляхів для зниження витрат і часу доставки, по-друге, зниження витрат, тобто, аналіз витрат на транспортування дозволяє знайти можливості для економії, такі як використання більш економічних транспортних засобів або оптимізація завантаження вантажівок, по-третє, покращення обслуговування клієнтів, а це значить своєчасні та надійні поставки підвищують рівень задоволення клієнтів і сприяють зміцненню партнерських відносин, по-четверте, збільшення ефективності логістичної мережі, тобто, цінка транспортних операцій дозволяє виявляти можливості для покращення всієї логістичної мережі, включаючи інтеграцію нових технологій або підвищення гнучкості мережі.

Отже, методика крос-функціонального аналізу та оцінка ефективності транспорту є важливими інструментами для управління міжнародними логістичними мережами, що дозволяють підвищити загальну ефективність, знизити витрати та покращити обслуговування клієнтів.

Оцінка економічної ефективності транспортного процесу охоплює локальні та комплексні, а також натуральні та економічні показники, включаючи й показники позатранспортних впливів. Локальні критерії ефективності використовуються для порівняння різних варіантів перевезень за окремими характеристиками. Комплексні показники ефективності застосовуються, коли одночасно змінюються кілька аспектів транспортного процесу. Часто технологічні параметри, такі як витрати чи час на перевезення, використовуються як локальні або часткові показники ефективності.

Більшість дослідників вважає мінімізацію витрат оптимальним критерієм ефективності, однак в деяких випадках також розглядається максимізація обсягів перевезень або прибутку. Водночас, в умовах змінного попиту, мінімізація витрат не завжди дає повну картину ефективності системи.

Транспортна логістика є важливою складовою частиною загальної логістичної системи і вирішує три основні завдання [44].

1. Формування ринкових зон обслуговування, прогнозування та обробка потоку матеріалів у логістичній системі, що включає склади постачальників, споживачів, оптових торговців та інші компоненти. Це також охоплює оперативне управління та контроль за переміщенням матеріалів.

2. Розробка організаційної системи для транспортних процесів, включаючи планування перевезень, розподіл видів діяльності, формування потоків вантажів і складання графіків руху транспортних засобів.

3. Управління запасами та їх обслуговування за допомогою транспортних засобів і інформаційних систем.

У контексті транспортної логістики важливими є два основні фактори при визначенні способу перевезення: витрати та час доставки. Оскільки витрати є основним критерієм для вибору оптимального способу перевезення, вони залежать від строків доставки. Зміна терміну доставки впливає на зміну транспортних витрат. Час доставки є особливо важливим показником у сучасних логістичних концепціях, де швидкість обробки та доставки вантажу

має вирішальне значення для задоволення потреб клієнтів і ефективності ланцюга постачання.

Серед комплексу критеріїв, які важливі при вирішенні завдань щодо організації перевезень, виникає особливий інтерес до таких (рис. 1.1).

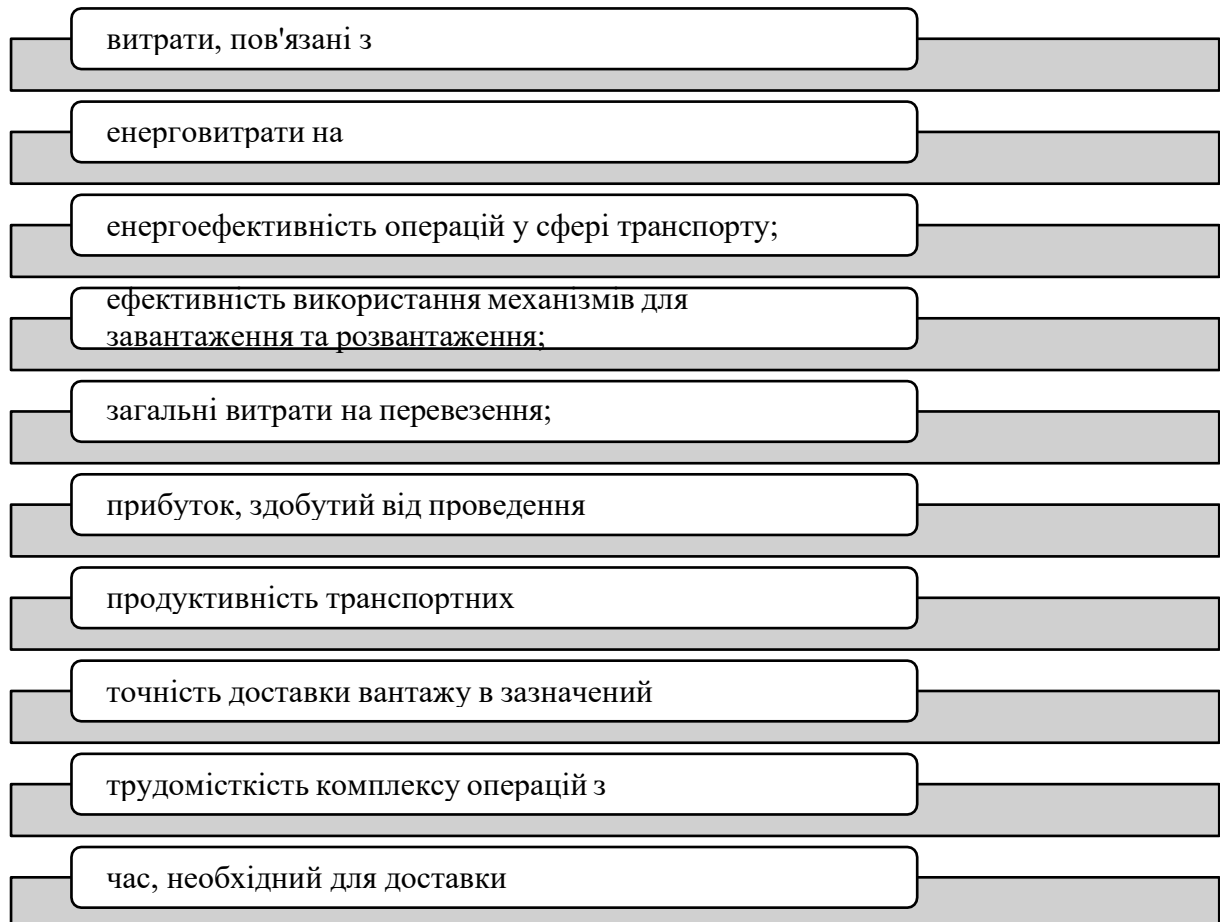


Рис. 1.1. – Основні критерії організації міжнародних перевезень [23, с. 354]

Ефективність також можна оцінювати через максимізацію прибутку. Однак цей підхід може призвести до змін у тарифній політиці та збільшення обсягу послуг без впровадження необхідних технологічних інновацій. Для ефективного дослідження міжнародних логістичних мереж важливо застосовувати комплексний підхід, використовуючи відповідні інструменти та методики, що залежать від конкретних завдань і обставин, в яких здійснюється дослідження.

1.3. Світовий досвід інтеграції країн у міжнародні логістичні мережі

Глобальні логістичні системи стали невід'ємною складовою частиною світової економіки. Вони охоплюють не лише транспортні мережі, але й складські комплекси, центри обробки даних, а також системи управління та контролю. Розвиток цих систем є результатом технологічного прогресу, зростання обсягів міжнародної торгівлі та еволюції бізнес-моделей. Досвід показує, що ефективність глобальних логістичних систем значною мірою залежить від якості управління, інтеграції різних видів транспорту, а також від здатності швидко реагувати на зміни в умовах ринку.

Глобальні логістичні системи пройшли значний етап розвитку з моменту свого виникнення, ставши основним елементом сучасного бізнесу та важливим чинником у формуванні світової економіки. Для того щоб зрозуміти роль логістики в сьогоденні, необхідно врахувати її історичне походження та вплив на міжнародні економічні відносини. Логістика, у своєму основному сенсі, стосується процесу переміщення товарів чи ресурсів з одного місця в інше. Однак з часом вона розширилася, охоплюючи не лише транспортування, а й управління запасами, складування, розподіл та координацію ланцюгів постачання, і нині є важливим чинником, що забезпечує безперебійний рух товарів, своєчасну доставку та економічну ефективність операцій.

Логістика також дозволяє компаніям значно розширювати своє географічне охоплення та виходити на глобальні ринки, забезпечуючи ефективні та надійні рішення для управління ланцюгами постачань. Вона спрощує переміщення товарів через кордони, створюючи зв'язки між виробниками, постачальниками та роздрібними торговцями по всьому світу. Без належної логістики підприємства стикалися б з серйозними проблемами в управлінні своїми операціями, задоволенні вимог клієнтів і досягненні сталого розвитку.

Еволюція логістики, починаючи з її перших етапів до сьогодення, підкреслює її незамінну роль у сучасному бізнесі та світовій економіці. Від

зародження сучасної логістики на початку XX століття до сьогоднішньої цифрової трансформації, логістика безперервно адаптується до змінюваних потреб компаній і споживачів.

Для глобальної логістики надзвичайно важливо продовжувати впровадження інновацій та розвиватися, щоб ефективно реагувати на нові виклики та можливості. Майбутнє логістики відкриває величезний потенціал для автоматизації, роботизації та впровадження стійких практик, що допоможе створити більш ефективну, рентабельну та екологічно свідому глобальну економіку. Шляхом активного впровадження інновацій, співпраці та стратегічного планування, галузь логістики може не тільки продовжувати формувати майбутнє бізнесу, але й стимулювати економічне зростання на глобальному рівні.

За даними 2023 року, обсяг глобального ринку логістики становив 8,96 трильйона доларів США, а до 2033 року очікується, що він зросте до 21,91 трильйона доларів США, демонструючи значний річний темп зростання (CAGR) 9,35% у період з 2024 по 2033 роки [14].

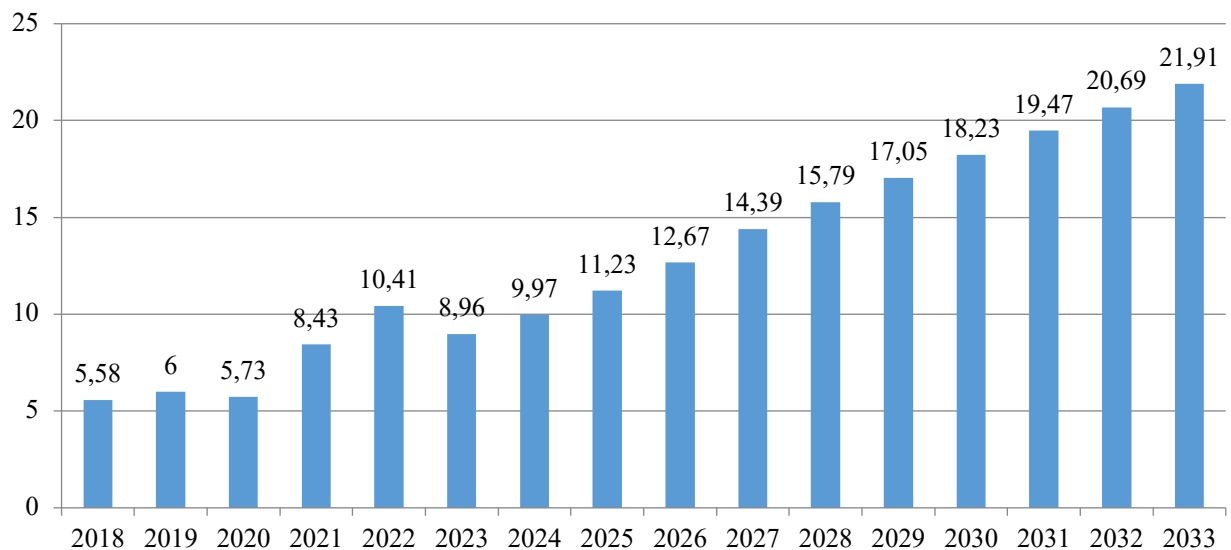


Рис. 1.2. – Розмір глобальної галузі логістики у 2018-2033 рр. (трлн дол. США) [15; 16]

Логістичний ринок Азіатсько-Тихоокеанського регіону в 2023 році оцінювався в 3952,34 млрд дол. США, при цьому середньорічний темп

зростання (CAGR) за прогнозований період становив 10,45%. Європейський ринок логістики в 2023 році оцінювався в 4591,41 млрд дол. США, з темпом зростання (CAGR) 8,91% протягом прогнозованого періоду. У 2023 році найбільшу частку доходу в ринку логістики за типами транспорту займав сегмент дорожнього транспорту (39,38%). З точки зору типу логістики, дохід другого сегмента складав 36,73%. За кінцевими споживачами, промисловий та виробничий сегмент отримали 31,99% частки доходу в 2023 році. Що стосується регіонів, Азіатсько-Тихоокеанський регіон став лідером з часткою доходу 44,09% у 2023 році [17].

Одним із ключових факторів, що позитивно впливають на розвиток ринку, є швидке зростання індустрії електронної комерції, а також покращення доступу до високошвидкісного інтернет-з'єднання. Зі збільшенням попиту на онлайн-покупки потреба в ефективних логістичних послугах продовжує зростати. Крім того, ринок стимулюється зміною переваг споживачів на користь покупок через інтернет.

Інтернет-роздрібні мережі забезпечують зручну доставку товарів додому, що сприяє подальшому розширенню ринку. Водночас, виробники прагнуть впроваджувати «зелені» логістичні рішення, щоб знизити екологічний вплив своїх операцій та підвищити екологічність бізнесу. Вони також активно використовують передові технології, такі як блокчейн, штучний інтелект (AI), Інтернет речей (IoT) та доповнену реальність (AR) для покращення процесів моніторингу та управління логістикою.

У 2023 році розмір ринку логістики в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні становив 3,95 трлн дол. США, і до 2033 року очікується, що він досягне приблизно 10,67 трлн дол. США, з середньорічним темпом зростання (CAGR) 10,45% протягом періоду з 2024 по 2033 рр.

Північна Америка також прогнозує значне зростання протягом періоду аналізу. Це зростання обумовлене наявністю добре розвинутої інфраструктури в регіоні, особливо в галузі автомобільного та залізничного сполучення. США займають провідну позицію на логістичному ринку завдяки

висококонкурентній та різноманітній мережі ланцюгів постачання, яка з'єднує споживачів і виробників за допомогою різних видів транспорту, таких як експрес-доставка, авіап перевезення, залізничний та вантажний транспорт, а також морські перевезення.

У 2023 році Європа посідала друге місце за часткою ринку, і її зростання активно підтримується тенденціями розвитку електронної комерції. Зростаюча залежність європейських країн від електронної торгівлі стимулює попит на ефективні логістичні рішення. Крім того, європейські держави активно інвестують у дослідження та розробки в галузі логістики, що також сприяє розвитку ринку (Рис. 1.3).



Рис. 1.3. – Частка логістичного ринку за регіонами у 2023 р [20; 21]

Крім того, наявність кваліфікованої робочої сили та потенціал інфраструктури надають європейським країнам сприятливі умови для подальшого розвитку логістичного сектору. Ринок логістики в Німеччині займає найбільшу частку на європейському ринку, в той час як логістична галузь у Сполученому Королівстві є однією з найшвидше зростаючих у цьому регіоні (Табл. 1.3).

Таблиця 1.3. – Дохід ринку логістики, за регіонами у 2020-2023 рр.

(млрд. дол. США) [22]

За регіонами	2020	2021	2022	2023
Азіатсько-Тихоокеанський регіон	3,145.16	3,319.43	3,480.71	3,952.34
Європа	1,636.81	1,697.05	1,748.34	1,955.51
Латинська Америка	320.53	324.91	327.31	359.23
Близький Схід і Африка	440.22	448.98	455.05	502.60
Північна Америка	1,869.04	1,925.86	1,971.87	2,193.70

Логістика є ключовою складовою ланцюга постачань, що охоплює процес транспортування товарів, послуг і супутньої інформації від місця походження до кінцевого споживача. Сьогодні ця галузь зазнає значних змін, орієнтуючись на цифровізацію та автоматизацію процесів. Логістичні компанії активно впроваджують передові технології, такі як Інтернет речей (IoT), штучний інтелект (AI), машинне навчання і робототехніку для оптимізації операцій, підвищення ефективності та зниження витрат. Це включає автоматизацію складів, використання автономних транспортних засобів, прогнозування попиту та аналітику для кращого управління ланцюгами постачань.

Водний транспорт, також відомий як внутрішній водний транспорт, охоплює переміщення вантажів і пасажирів по річках, каналах, озерах та прибережних водах. Цей вид транспорту є економічно вигідним для перевезення великих обсягів вантажів на великі відстані та має високу вантажопідйомність. Завдяки цим перевагам попит на водний транспорт продовжує зростати, що сприяє подальшому розвитку світового ринку логістики в прогнозований період [23].

Електронна комерція охоплює процес купівлі та продажу товарів через Інтернет, причому доставку товарів кінцевим споживачам здійснюють сторонні постачальники логістичних послуг. Логістика відіграє важливу роль у секторі електронної комерції, оскільки забезпечує ефективне управління та моніторинг ланцюгів постачання, дозволяючи підприємствам зосереджуватися на маркетингу та інших бізнес-операціях.

Завдяки численним перевагам, які логістика приносить бізнесу електронної комерції, попит на ці послуги невинно зростає, сприяючи подальшому розширенню ринку. Наприклад, згідно з дослідженням ЮНКТАД (Конференція ООН з торгівлі та розвитку), опублікованим у квітні 2020 року, обсяг продажів електронної комерції у 2018 році досяг 25,6 трлн доларів, що становить 30% світового ВВП [24].

Логістика приносить численні переваги, серед яких покращення продуктивності доставки, зниження операційних витрат і підвищення рівня задоволеності клієнтів. Саме тому багато виробників і роздрібних торговців по всьому світу вважають логістичні процеси критичними для свого бізнесу. Крім того, ефективне управління логістикою сприяє підвищенню конкурентоспроможності організації, забезпечуючи гнучкість, високу якість доставки та оптимальне співвідношення вартості і результатів.

Глобалізація стає важливим фактором зростання ринку логістичних послуг, оскільки багато транснаціональних корпорацій передають логістичні функції на аутсорсинг. Це дозволяє організаціям розподіляти різні етапи виробничого процесу серед країн, знижуючи загальну вартість виробництва. Для покращення прибутковості та життєздатності, транспортні та логістичні компанії зосереджуються на оптимізації ефективності ланцюгів постачання. Водночас, для досягнення високих результатів у галузі необхідні чіткі керівні принципи управління.

Однією з проблем є відсутність єдиного державного регулювання та національних або міжнародних організацій, які б активно координували глобальну стандартизацію логістичних практик. Це обмежує рівень стандартизації в таких європейських країнах, як Велика Британія, Німеччина та Франція, де кожен постачальник може надавати різноманітні рішення в рамках окремих пакетів послуг.

Ще однією проблемою є відсутність або застарілість систем управління складом (WMS) у багатьох підприємствах. Наприклад, деякі компанії не мають інтегрованих WMS, або використовують такі системи, які не

підтримують важливі функції, як направлене розміщення товарів, взаємодія з системами управління транспортуванням (TMS) або ERP, або вибір зон зберігання. Очікується, що в майбутньому оновлення таких систем значно зросте. Наприклад, у травні 2020 року компанія Manhattan Associates представила нове рішення *Manhattan Active Warehouse Management*, яке є хмарною системою для управління складом, що об'єднує всі фактори розподілу без необхідності в подальших оновленнях.

Пандемія мала значний негативний вплив на ринок логістики, викликавши затримки та відкладення робіт у багатьох сферах через карантинні заходи та норми соціального дистанціювання. Однак після закінчення пандемії галузь очікує на значне зростання попиту, яке буде спричинене швидкою урбанізацією та зростаючою потребою в ефективному використанні обмежених ресурсів та простору. Це стало однією з причин розширення логістичного ринку після COVID-19.

У 2023 році найбільшу частку на ринку займав сегмент автомобільних доріг. Ріст цього сегмента був обумовлений збільшенням попиту на дорожні транспортні засоби для перевезення товарів на великі відстані, зокрема для внутрішніх ринків. Багато підприємств роздрібної торгівлі при виборі автомобільного транспорту надають перевагу вантажівкам і великогабаритним вантажам, що забезпечують велику вантажопідйомність та ефективність перевезень.

Крім того, покращення дорожньої інфраструктури в країнах, що розвиваються, а також високий рівень розвитку дорожнього сполучення в розвинених країнах є критично важливими для подальшого зростання використання автомобільного транспорту. Більшість міст другого і третього рівня в різних країнах добре пов'язані мережею доріг, що дозволяє роздрібним логістичним компаніям ефективно доставляти та забирали товари. Очікується, що ця тенденція збережеться в найближчі роки завдяки прогресу в розвитку автомобільного транспорту та вдосконаленню автомагістралей по всьому світу.

З іншого боку, сектор водних шляхів став найшвидше зростаючим сегментом ринку у 2023 році. Водний транспорт, що використовує судна та човни для перевезення людей, товарів і вантажів, є економічно вигідним варіантом для транспортування важких вантажів на великі відстані, особливо в міжнародній торгівлі. Це один із найбільш дешевих видів транспорту, порівняно з повітряним, залізничним та автомобільним.

Водний транспорт також грає важливу роль у військових операціях, забезпечуючи захист кордонів через Військово-морські сили. Крім того, постачальники послуг водного транспорту все активніше використовують сенсорні технології для моніторингу суден, що дозволяє здійснювати контроль за їхнім станом у віддалених районах. Дані, отримані від датчиків, допомагають оптимізувати технічне обслуговування суден, що включає моніторинг їхнього стану і своєчасне проведення необхідних ремонтних робіт. Наприклад, компанії, такі як NoraSens та Silicon Radar, займаються виробництвом датчиків для кораблів, що дозволяє підвищити ефективність операцій і забезпечити безпеку судноплавства (Табл. 1.4).

Таблиця 1.4. – Дохід ринку логістики, за типом транспортування, 2020-2023 рр.
(млрд. дол. США) [27]

Тип транспорту	2020	2021	2022	2023
Повітряні шляхи	390.66	410.38	428.41	485.38
Водні шляхи	2,311.03	2,422.81	2,524.17	2,853.85
Залізничні дороги	1,721.34	1,796.11	1,862.44	2,095.78
Проїжджі частини	2,988.73	3,086.94	3,168.25	3,528.38

Стороння логістика (3PL) домінувала на ринку в 2023 році та очікується, що вона буде розвиватися найшвидшими темпами протягом прогнозованого періоду 2024-2033 рр. Логістика третьої сторони передбачає аутсорсинг управління кількома операціями ланцюга постачання, що дозволяє компаніям зменшувати загальні витрати на розподіл і складування, а також забезпечувати більшу гнучкість. В результаті надання аутсорсингових послуг для виконання

різноманітних функцій ланцюга постачання має позитивний вплив на ріст ринку.

Зростаюча потреба в аутсорсингу основних логістичних і транспортних послуг для зниження витрат на доставку, а також керування термінами доставки пояснюється широким використанням сторонньої логістики у таких галузях, як роздрібна торгівля, телекомунікації, автомобільна промисловість, будівництво, електронна комерція, виробництво, харчові продукти та напої (F&B), а також індустрія гостинності. Це, в свою чергу, сприяє розширенню ринку.

Крім того, сектор сторонньої логістики був найшвидше зростаючим сегментом у 2023 році. 3PL включає транспортування товарів через різні види транспорту — залізничний, автомобільний, морський або повітряний — з однієї транспортної зони ланцюга постачання до іншої. Сторонні постачальники матеріально-технічного забезпечення є перевізниками, що базуються на активах, включаючи використання їхніх суден і авіакомпаній, які працюють за контрактом. Вони зазвичай спеціалізуються на міжнародних перевезеннях великовагових вантажів, а також на торгівлі. Використання сторонньої логістики дозволяє компаніям звільняти час і ресурси для зосередження на інших аспектах свого бізнесу, таких як розвиток та стратегічне зростання, з одночасним скороченням витрат на наймання додаткового персоналу та вантажівок.

Сегментація ринку логістики включає промисловість і виробництво, нафту і газ, роздрібну торгівлю та охорону здоров'я. Промисловий і виробничий сектори були лідерами на ринку в 2023 році, і очікується, що вони будуть швидко зростати в період між 2024-2033 рр. Логістика в цих сферах допомагає покращити ефективність і продуктивність, одночасно знижуючи витрати та підвищуючи задоволеність споживачів. Це зростання зумовлено збільшенням попиту на промислові виробничі потужності та необхідністю забезпечення своєчасного постачання компонентів та матеріалів.

З іншого боку, сектор охорони здоров'я був найшвидше зростаючим сегментом у 2023 році. Логістика охорони здоров'я є критично важливим компонентом медичної системи, оскільки медичні прилади та фармацевтичні препарати потребують особливо обережного транспортування і зберігання. Логістика охорони здоров'я охоплює зберігання, транспортування, доставку та обробку медичних виробів від виробничих потужностей до кінцевого споживача. Цей сектор продовжує розвиватися в умовах постійного попиту на медичні послуги та препарати, а також через глобальні виклики, такі як пандемії та надзвичайні ситуації в охороні здоров'я.

Таблиця 1.5. – Дохід ринку логістики, за кінцевим користувачем, 2020-2023 рр. (млрд. дол.США) [28]

Кінцевий користувач	2020	2021	2022	2023
Промисловість та виробництво	2,418.05	2,500.89	2,570.59	2,867.46
Роздрібна торгівля та електронна комерція	1,349.62	1,398.06	1,439.24	1,607.90
Охорона здоров'я	799.32	850.60	899.54	1,032.35
Нафта і газ	544.54	573.43	600.09	681.54
Інші	2,300.24	2,393.25	2,473.81	2,774.13

Прогнозується, що зростання споживання та виробництва фармацевтичних препаратів, а також інноваційних медичних пристроїв, разом з інтенсивним розвитком цільових груп пацієнтів, сприятимуть подальшому розширенню сектору логістики охорони здоров'я в наступні роки. Потреба в швидкому та надійному транспортуванні та зберіганні медичних товарів, зокрема ліків та медичних приладів, буде зростати, особливо з урахуванням старіння населення, розширення доступу до медичних послуг та наукових досягнень у фармацевтиці.

Одним із важливих факторів, що сприятимуть розвитку цієї сфери, є технології для збереження якості медичних продуктів, зокрема контроль температури під час транспортування та зберігання. Багато медичних препаратів потребують суворого контролю температури, що сприяє розвитку

спеціалізованих логістичних послуг, включаючи транспорт і складування з контролем температури.

Як приклад, у листопаді 2022 року компанія United Parcel Service Inc. (UPS) придбала європейську компанію Bomi Group, яка спеціалізується на транспортуванні та складуванні товарів з контрольованою температурою. Це придбання дозволить UPS розширити свої можливості в сфері логістики охорони здоров'я, зокрема для перевезення медичних препаратів, вакцин та іншої продукції, яка потребує специфічних умов зберігання.

Іншим прикладом є покупка компанією C.H. Robinson у січні 2020 року компанії Prime Distribution Services за 225 мільйонів доларів США. Це придбання включає 2,6 мільйона квадратних футів складських приміщень і надає корпорації послуги роздрібної консолідації, такі як дистрибуція, виконання замовлень та контроль запасів. Цей крок дозволяє компанії значно розширити свій бізнес у сфері логістики та управління ланцюгами постачання для фармацевтичної та медичної індустрії.

Такі придбання та інвестиції підкреслюють важливість інновацій у сфері логістики охорони здоров'я, де якість, безпека і швидкість доставки є критичними аспектами для забезпечення ефективного функціонування глобальних постачальницьких ланцюгів у цій галузі.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ В МІЖНАРОДНІ ЛОГІСТИЧНІ МЕРЕЖІ

2.1. Оцінка логістичного потенціалу України

Логістика є основною складовою економіки, її можна порівняти з кровоносною системою, що забезпечує рух товарів від виробника до споживача. Це комплекс операцій, включаючи транспортування, зберігання та розподіл продукції на ринку. Логістика охоплює зовнішні операції, що мають прямий зв'язок із процесом виготовлення товару, забезпечуючи його доступність для кінцевого споживача.

Основним завданням логістики є забезпечення наявності необхідного товару в потрібній кількості, в потрібний час та у найкращій точці продажу, при цьому мінімізуючи витрати на всі етапи доставки та обробки товару.

Логістика займає важливу роль у функціонуванні економіки, зокрема у період воєнного стану, коли її значення лише зростає. Ця галузь зазнала суттєвих змін, однак її внесок у національну економіку України залишається значним. За даними 2021 року, логістичні послуги забезпечили 6,69 млрд грн від загального обсягу ВВП України (12,176,378 млн грн). Водночас загальний обсяг випуску товарів та послуг в Україні зростав з 2016 по 2021 рік, досягнувши піку в 12,176,378 млн грн у 2021 році. Однак у 2022 році через кризові фактори, зокрема повномасштабне вторгнення Росії, спостерігалось різке зменшення цього показника — до 5,191,028 млн грн.

Якщо порівняти динаміку зростання ВВП України за 2016–2021 роки, то можна побачити, що загальний ВВП зріс на 224,84%, а логістична галузь — на 195,75%. Однак питома вага доданої вартості транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності у структурі ВВП зменшилась за цей період на 0,81%, і на кінець 2021 року складала 5,5%.

Таблиця 2.1 - Валовий внутрішній продукт виробничим методом та валова додана вартість за видами економічної діяльності у фактичних цінах

Показник	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Випуск товарів і послуг у ринкових цінах, млн.грн.	5420433	6721741	8037021	8927367	9291883	12176378	5191028
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність, млн.грн.	341938	420484	503326	582500	594010	669354	204547
Питома вага транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності, %	6,31	6,26	6,26	6,52	6,39	5,50	3,94

Джерело: [51]

Внаслідок війни економічна ситуація в Україні зазнала значних змін. За даними Державної служби статистики, ВВП у 2022 році склав 5 191 028 млн грн, тоді як додана вартість галузі транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності зменшилася до 204 547 млн грн. Питома вага цієї галузі у структурі ВВП України у 2022 році становила лише 3,94%, що є скороченням на 2,37% порівняно з 2016 роком. Це свідчить про значний вплив війни на економічну ситуацію та зниження внеску логістики в національну економіку.

Тим не менше, на основі аналізу цих даних можна зробити висновок, що, незважаючи на труднощі, в Україні є потенціал для подальшого розвитку. Зростання виробництва товарів і послуг у період з 2016 по 2021 рік вказує на стабільний розвиток, хоча в 2022 році спостерігається різке зниження через кризу. У майбутньому для України важливо активно інтегруватися у глобальний ланцюг доданої вартості, що стане основою для забезпечення стійкого економічного зростання. Відновлення промислового потенціалу є одним із ключових аспектів цього процесу.

Промисловий сектор, який займається виробництвом товарів та послуг, є основним драйвером економічного розвитку. Однак для його ефективної роботи необхідна сучасна та функціональна логістична інфраструктура. В

Україні, порівняно з європейськими країнами, внесок логістики у ВВП є значно нижчим — менше ніж 4%, тоді як в Європі цей показник коливається від 6,5% до 10%. Це свідчить про значний потенціал для розвитку логістичної галузі в Україні.

Крім того, важливим показником є рівень валових капіталовкладень. В Україні на 2021 рік цей показник становив менше ніж 14%, що є нижчим за рівень багатьох інших європейських країн, таких як Польща, Румунія, Німеччина та Чехія, де цей показник значно вищий. Це вказує на необхідність залучення більшого обсягу інвестицій у розвиток інфраструктури та модернізацію виробничих потужностей для досягнення стійкого економічного зростання.

З огляду на потреби відновлення інфраструктури після воєнних подій, в Україні прогнозується збільшення валових капіталовкладень. Для задоволення зростаючих потреб економіки буде необхідно будівництво нових логістичних центрів та індустріальних парків, що сприятиме розвитку економічної діяльності країни та збільшенню попиту на інфраструктуру. Це, в свою чергу, забезпечить швидку окупність інвестицій, що є важливим аспектом для стимулювання економічного зростання.

Зростання ефективності та розвиток транспортно-логістичної інфраструктури є важливими факторами для покращення логістичних процесів. Це критично важливо для успішної експортно-імпоротної діяльності України, оскільки ефективне перевезення товарів, надійне зберігання на складах, а також оперативна робота поштових і кур'єрських служб є основними елементами, що сприяють розвитку міжнародної торгівлі.

Стратегічні рішення у сфері транспорту та логістики відіграють важливу роль у відновленні економічного потенціалу країни та створенні сприятливого середовища для сталого розвитку зовнішньоекономічної діяльності. Підвищення ефективності логістичних процесів та вдосконалення інфраструктури сприятиме зростанню конкурентоспроможності українських

товарів на міжнародних ринках. Це, в свою чергу, підвищить обсяги експорту та зміцнить позиції України в глобальних економічних відносинах.

Тепер проаналізуємо динаміку та структуру імпортно-експортних операцій України за період 2016-2022 років.

Таблиця 2.2 - Динаміка експорту та імпорту

Показник	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Імпорт	39,3	49,61	57,19	60,8	54,37	72,84	54,53
Експорт	36,4	43,27	47,3	50,06	49,19	68,07	44,17
Сальдо	-2,9	-6,3	-9,8	-10,7	-5,2	-4,8	-10,4

Джерело: [43]

Аналіз даних, наведених у таблиці 2.2, вказує на певні тенденції та зміни в зовнішньоекономічній діяльності України. Загалом, спостерігається зростання зовнішньоторговельної активності країни з 2016 по 2021 роки, за винятком 2020 року, коли через пандемію COVID-19 було зафіксовано зниження обсягів імпорту та експорту. Максимальні показники обох категорій були досягнуті в 2021 році, однак у 2022 році обсяги імпорту та експорту зменшилися, що можна пояснити впливом військового конфлікту та зруйнуванням інфраструктури.

Зовнішньоторговельне сальдо впродовж 2016–2021 років було негативним, і ця тенденція посилилася в 2022 році, коли зменшення торговельного сальдо склало 10,4 млрд одиниць. Негативне сальдо торговельного балансу вказує на те, що Україні необхідно залучати додаткові зовнішні фінансові ресурси для підтримки економічної стабільності.

Що стосується структури імпортно-експортних операцій за видами транспорту, то в умовах війни ситуація стала складнішою. Логістика в Україні переживає значні труднощі через ризики, пов'язані з безпекою перевезень, зміну логістичних маршрутів, а також втрати товарів під час зберігання. Залишаються два шляхи для логістичних компаній: або адаптуватися до нових умов і оптимізувати процеси, або визнати неможливість продовження діяльності.

Як зазначено, понад 30 мільйонів тонн імпорتنих товарів було доставлено в Україну за минулий рік. З них майже 11 мільйонів тонн перевезено автомобільним транспортом. Це свідчить про значну роль автомобільного транспорту в забезпеченні логістичних потреб країни, хоча й підкреслює необхідність вирішення проблем безпеки та ефективності перевезень в умовах війни.

Далі, з метою детальнішого аналізу, розглянемо структуру імпортно-експортних операцій України за видами транспорту, що дозволить оцінити, які транспортні коридори є найбільш важливими для зовнішньої торгівлі країни.

Аналізуючи обсяги імпорту в Україну за 2022 рік, можна помітити важливі зміни в транспортних потоках. Найбільше збільшення імпорту було зафіксовано з березня до травня 2022 року, коли українські галузі змогли відновити рівень міжнародних автомобільних вантажних перевезень, який був досягнутий до повномасштабного вторгнення Росії. Цей період став важливим для логістики країни, оскільки він відзначався відновленням транспортування товарів через міжнародні автомобільні коридори, незважаючи на складну військову ситуацію.

З травня до кінця 2022 року спостерігалось стабільне збільшення обсягу імпортованих товарів автотранспортом, що свідчить про поступове відновлення транспортування та логістичних процесів в умовах війни. Це дозволило забезпечити постачання товарів до країни, незважаючи на високі ризики.

На другому місці серед транспортних засобів, що забезпечували імпорт, опинилася залізниця — 9,89 млн. тонн, що також є важливим показником для забезпечення сталого потоку товарів в Україну. Залізничний транспорт залишався важливим логістичним маршрутом, особливо для важких і негабаритних вантажів, а також для перевезень, що потребують більш стабільного і організованого потоку.

На третьому місці за обсягами перевезених імпорتنих товарів опинився морський транспорт (7,16 млн. тонн). Це підтверджує важливість морських

портів для торгівлі, хоча на тлі збройного конфлікту та обмежених можливостей для безпечного мореплавства, цей показник виявився меншим, ніж автомобільний і залізничний транспорт.

Таким чином, основні транспортні шляхи для імпорту товарів в Україну у 2023 році зосереджувалися на автомобільному та залізничному транспорті, що дозволило компенсувати частину втрат у морських перевезеннях. Відновлення цих маршрутів стало важливим кроком для підтримки зовнішньої торгівлі та забезпечення економічної стабільності країни в умовах війни.

Таблиця 2.3 - Структура експорту та імпорту за видами транспорту за 2023 рік

Показник	Всього	За видами транспорту			
		Автомобільний транспорт	Залізничний транспорт	Морський транспорт	Інші види транспорту
Імпорт за вартістю					
- млрд. дол	54,53	34,85	7,17	6,28	6,23
- %	100	64%	13	12	11
Імпорт за обсягом					
- млн. тон	30,34	10,67	9,89	7,16	2,62
- %	100	35	33	24	9
Експорт за вартістю					
- млрд. дол	44,17	16,23	9,05	17,86	1,03
- %	100	36,5	20,5	40,5	2,3
Експорт за обсягом					
- млн. тон	99,75	12	33,73	53,86	0,16
- %	100	12	33,8	54	0,2

Джерело: [43]

Згідно з оцінками, загальні втрати в інфраструктурі водного транспорту в Україні внаслідок війни перевищили 13 млрд грн (близько 471 млн доларів). Це створює серйозні труднощі для відновлення та нормалізації роботи цього сектору. Втрата чотирьох ключових портів свідчить про значний вплив війни на основні вузли торгово-транспортної системи країни. Хоча руйнування портів не були повними через складність їхньої структури та розташування, все ж ці пошкодження обмежують можливості для відновлення торгових шляхів.

Причиною помірних руйнувань портів стали два фактори: по-перше, через їхню складну і розгалужену структуру, їх було важче повністю знищити, і по-друге, агресор використовував порти для вивезення власних ресурсів, таких як зерно та метали, що дозволяло зберігати часткову функціональність цих об'єктів. Проаналізуємо дані втрати в розрізі транспортної інфраструктури:

1. Водний транспорт. Незважаючи на це, втрати в інфраструктурі водного транспорту є суттєвими, і для відновлення цього сектору необхідно вжити термінових заходів. Відновлення водного транспорту та портової інфраструктури буде ключовим елементом у відновленні економічного потенціалу України, а також важливим кроком для забезпечення стійкого економічного розвитку після війни.

Наразі три порти в гирлі Дунаю — Ізмаїльський, Ренійський та Усть-Дунайський — продовжують свою діяльність і збільшують обробку вантажів. До початку війни ці порти обробляли менше ніж 5% українського експорту. Однак вони не можуть повністю компенсувати обсяги пропускну здатності морських портів, оскільки:

- їхня фізична потужність обробки вантажів складає лише до 10 млн тонн на рік, тоді як морські порти здатні обробити до 250 млн тонн;
- порти на Дунаї обслуговують тільки невеликі судна та баржі, що обмежує розміри партій вантажів і географію доставки, а також підвищує витрати на транспортування;
- обмежена пропускна здатність річкових портів фізично обмежує обсяги вантажопотоку.

Попри незначні пошкодження інфраструктури, сектор водного транспорту стикається з великими непрямими втратами. Загальні непрямі збитки, пов'язані з пошкодженням інфраструктури морських портів та внутрішнього водного транспорту, оцінюються у понад 80 млрд грн (приблизно 2,7 млрд доларів). Ці втрати обумовлені втратами доходів через контроль агресора над акваторією Чорного моря, використанням флоту та

ракетних установок в Криму, а також встановленням морських мін. Внаслідок цього морський торговий трафік був повністю припинений, а порти, такі як Маріуполь, Бердянськ та Скадовськ, були окуповані.

Порти Миколаєва, Одеси та Херсону майже припинили свою діяльність, а водний транспорт по Дніпру зупинився через блокування гирла річки. Однак порти на Дунаї продовжують працювати, і обсяг товарообігу через них зріс у чотири рази порівняно з довоєнним періодом. Ці зміни на транспортному ринку вимагають детального аналізу та розробки стратегічних рішень для відновлення ефективності та стабільності галузі в умовах війни.

2. Залізнична інфраструктура. Від початку війни українська залізниця продемонструвала свою критичну важливість як елемент національної інфраструктури, взявши на себе не лише функції перевезення вантажів, але й забезпечення евакуації мільйонів громадян, а також постачання необхідних матеріалів, обладнання та озброєння.

Згідно з попередніми оцінками, загальні пошкодження залізничного полотна складають до 200 км, а приблизно 1200 км залізничних колій опинились на тимчасово окупованих територіях. Окрім того, внаслідок бойових дій були пошкоджені 57 залізничних станцій та вокзалів. Важливо також врахувати, що частина рухомого складу АТ «Укрзалізниця» залишилася на окупованих територіях, що додає ускладнень до процесу відновлення та функціонування залізничної мережі під час війни.

Ці проблеми спричинили суттєві труднощі у вантажних перевезеннях, зокрема перевантаження на залізничних маршрутах, що призвело до виникнення вузьких місць в логістичних процесах. Основними причинами цих труднощів є:

- Обмеження пропускної спроможності на пунктах пропуску;
- Технологічні обмеження, зокрема необхідність змінювати візки вагонів для адаптації до різних стандартів колії (з українського 1520 мм на європейське 1435 мм);

- Обмеження в проведенні контрольних процедур, включаючи перевірки прикордонниками, митниками та фітосанітарною інспекцією як на українському боці, так і в країнах-сусідах;
- Проблеми на стиках різних видів транспорту, оскільки європейські порти не здатні ефективно обробляти таку кількість зернових вантажів у вагонах;
- Обмеження пропускнуєї спроможності залізничної інфраструктури в сусідніх країнах, зокрема щодо сортувальних станцій, кількості рухомого складу та можливостей колій;
- Обмеження складської інфраструктури, зокрема відсутність належних складів для перевалки, зберігання та накопичення зернових і інших вантажів.

Загальні втрати залізничної інфраструктури оцінюються в \$3,1 млрд. Окрім того, враховуючи додаткове соціальне навантаження на АТ «Укрзалізниця», непрямі втрати від пошкоджень та обмежень у функціонуванні інфраструктури складають орієнтовно 4,4 млрд доларів [4].

3. Повітряний транспорт. Авіаційна галузь України почала відчувати наслідки військової агресії ще до початку бойових дій. У 2022 році міжнародні страхові компанії повідомили про припинення страхування літаків через високу ймовірність вторгнення Росії. Коли бойові дії почались, повітряний простір над Україною був закритий для цивільних авіап перевезень, що значно ускладнило операційну діяльність як українських, так і іноземних авіакомпаній, включаючи вантажні перевезення.

Загалом, з 35 аеродромів, що були на той час, 19 зазнали пошкоджень, серед яких 12 були цивільними аеродромами, а ще 7 – аеродромами подвійного призначення.

Загальна оцінка пошкоджень авіаційної інфраструктури, включаючи аеропорти, аеродроми та авіаційну техніку, становить понад 57,3 млрд грн (2,04 млрд доларів).

Непрямі втрати авіаційної галузі за 21 місяць війни оцінюються в приблизно 154,7 млрд грн (5,3 млрд доларів). Ці втрати розподіляються на різні складові:

- втрати аеропортів – 13,6 млрд грн (0,46 млрд доларів);
- втрати авіакомпаній – 125,2 млрд грн (4,28 млрд доларів);
- втрати державного підприємства обслуговування повітряного руху України (Украерорух) – 7,4 млрд грн (0,25 млрд доларів);
- втрати інших комерційних суб'єктів, що працюють на території аеропортів – 8,4 млрд грн (0,29 млрд доларів).

Ці цифри свідчать про серйозні втрати та значні виклики для авіаційної галузі України, які виникли внаслідок воєнних дій.

4. Автомобільний транспорт. Згідно з аналітичними розрахунками, прямі збитки, понесені комунальними підприємствами та приватними перевізниками через пошкоджений або знищений транспорт, складають 25 млрд грн (приблизно \$0,9 млрд). Ці збитки стосуються знищених тролейбусів, трамваїв і автобусів. Найбільші втрати комунального транспорту спостерігались у Луганській та Донецькій областях, а також у місті Харкові.

Оцінка втрат приватного легкового транспорту базується на офіційно зареєстрованих даних про кількість автомобілів, без врахування можливих втрат незареєстрованого транспорту в постраждалих регіонах. Прямі втрати приватних автомобілів оцінюються в 28,5 млрд грн (приблизно \$1 млрд), що відповідає втратам 105 тис. автомобілів. Крім того, було знищено 623 пожежних автомобілі на суму 900 млн грн або \$30 млн, без урахування інших типів спеціалізованої техніки та вантажівок.

Через активні бойові дії та значні втрати пасажирського транспорту перевезення пасажирів міським та приміським транспортом майже повністю припинилися в прифронтових та окупованих регіонах. За оцінками, непрямі втрати для пасажирських автоперевізників складають близько 5,9 млрд грн (приблизно \$200 млн).

5. Складська логістика. Прямі збитки, завдані Росією українській інфраструктурі, промисловим об'єктам та виробничій логістиці, з початку агресії досягли майже 50 мільярдів доларів. За інформацією урядового офісу з залучення та підтримки інвестицій *UkraineInvest*, через повномасштабну російську агресію в Україні було зруйновано або пошкоджено 22% складських приміщень. На початок 2022 року в Україні налічувалося понад 2,5 мільйони квадратних метрів складської інфраструктури, більшість з яких була розташована на Київщині. Серед пошкоджених — більше 382 тисяч квадратних метрів складських площ, особливо в Київській області.

Серед компаній, які понесли втрати через російську агресію на Київщині, були великі фірми, зокрема МХП, Rozetka, Фокстрот, Fozzy Group, АТБ, NOVUS, Bohnenkamp Україна, Good Wine, Ekol Logistics Ukraine, Logistic Plus, Watsons, SAVService, DC Ukraine, Mary Kay, а також численні інші виробники, девелопери, постачальники та рітейлери.

Деякі зруйновані логістичні комплекси вже відновлені або перебувають у процесі відновлення. Наприклад, мережа супермаркетів "АТБ" відновила два своїх склади, а компанія "РЛС" реконструює пошкоджені склади в Броварах. Також Dragon Capital успішно відновила одну з будівель великого логістичного комплексу West Gate Logistic, що був зруйнований поблизу села Стоянка.

Протягом минулого року вдалося відновити та побудувати понад 40 тисяч квадратних метрів нових складських приміщень, які були заморожені на початку війни. Однак, головним завданням залишаються не лише відновлення зруйнованих об'єктів, а й модернізація існуючої логістичної інфраструктури. Це потребує високого рівня цифровізації, автоматизації та створення сучасних складських об'єктів класу "А".

Однією з ключових сильних сторін логістичного комплексу України є його здатність адаптуватися до нових умов ведення бізнесу, що дозволяє забезпечувати безперервність діяльності та розвитку в умовах конфлікту.

2.2. Аналіз участі України в міжнародних транспортних коридорах та логістичних проектах

Зважаючи на важливість міжнародних транспортних коридорів (МТК) для розвитку економіки України, особливо в умовах післявоєнного відновлення, стратегічний підхід до інтеграції транспортних систем та розвитку інфраструктури є ключовим фактором для подальшого зростання та залучення інвестицій.

МТК є важливою складовою частиною логістичної інфраструктури України, через яку проходять основні потоки вантажів та пасажирів між Європою, Азією та іншими регіонами світу. Згідно зі Стратегією регіонального розвитку на 2021-2027 роки, Україна має вісім важливих міжнародних транспортних коридорів, включаючи Критські, Євразійський, Балтика-Чорне море, Північ-Південь, а також специфічний коридор ЧЕС.

Зони впливу МТК визначаються в радіусі 15 км довкола коридорів, що забезпечує півгодинну транспортну доступність. Це дозволяє регіонам, що потрапляють у зону впливу, отримувати додатковий економічний імпульс через розвиток інфраструктури та послуг, які знижують витрати на логістику, підвищують ефективність перевезень та забезпечують створення нових робочих місць.

Однак, військова агресія Росії змінила ситуацію в Україні та на міжнародному транспортному ринку. Тимчасова окупація Криму та початок війни на сході України в 2014 році, а також повномасштабне вторгнення Росії в 2022 році серйозно вплинули на функціонування МТК, зокрема на коридори, що проходять через прифронтові території.

– ЧЕС (Ізмаїл – Одеса – Миколаїв – Херсон – Мелітополь – Бердянськ – Маріуполь): через активні бойові дії та часткову окупацію цей коридор став майже повністю заблокованим, що ускладнило логістичні перевезення на сході країни.

– МТК Крітський №9 та Європа-Азія: ці коридори, які проходять через Росію і Білорусь, в умовах геополітичних змін вимагають переналаштування маршрутів в обхід цих країн, що вимагає часу для реконструкції інфраструктури та адаптації до нових маршрутів.

– Євразійський, Балтика-Чорне море, Північ-Південь: блокування українських портів у Чорному морі обмежило діяльність цих коридорів, що значно ускладнило транзит та морські перевезення.

Для розвитку транспортних коридорів, які проходять через Україну, ключовим є їхня інтеграція в європейську та світову транспортну мережу. Зокрема, важливою є підтримка мультимодальних перевезень, що комбінують різні види транспорту, а також удосконалення транспортно-логістичної інфраструктури, здатної ефективно обробляти контейнерні вантажі. Це сприятиме активізації цих процесів. Важливим аспектом також є підвищення обізнаності приватного сектора щодо нових послуг, а також розвитку інфраструктури через державно-приватне партнерство та на умовах концесії, що допоможе сприяти розвитку транспортних коридорів та зон їхнього впливу.

Українська транспортна інфраструктура зазнала значних руйнувань через російську агресію і потребує значних фінансових ресурсів для відновлення. Згідно з оцінками Світового банку, Уряду України та Європейської Комісії, на 1 червня 2022 року збитки в секторі транспорту оцінюються в 30 млрд доларів, із яких 26,1 млрд доларів — прямі збитки. Для відновлення інфраструктури необхідно ще 74 млрд доларів. Найбільше пошкодження зазнали транспортні об'єкти в Чернігівській, Донецькій, Луганській, Харківській, Херсонській, Київській та Запорізькій областях.

За оцінками Київської школи економіки (KSE), на 1 вересня 2022 року загальні збитки транспорту становили 35,3 млрд доларів. Пошкоджено 19 аеропортів і цивільних аеродромів, 500 км залізничних шляхів, 25 000 км доріг, 315 мостів та інші важливі інфраструктурні об'єкти. Це значно ускладнило

функціонування транспортних коридорів та логістичних ланцюгів, зокрема через пошкоджені або заблоковані частини інфраструктури.

Міжнародна спільнота активно підтримує Україну у вирішенні цих проблем, визнаючи важливість країни як світового експортера агропромислової продукції. Водночас зростання транзитних вантажоперевезень, зокрема через Туреччину, у 2022 році на 47%, викликало збільшення часу очікування на кордонах, який може досягати до 40-50 днів.

Для покращення логістики експортних поставок України, у липні 2022 року українські транспортні маршрути були включені до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T). Це дозволило чотирьом транспортним коридорам TEN-T проходити через територію України та претендувати на фінансування в рамках ЄС для розвитку цих маршрутів. Зокрема, це стосується наступних коридорів:

- Північно-Балтійський коридор, який тепер продовжений через Львів та Київ до Маріуполя.
- Балто-Чорноморсько-Егейський коридор, що проходить через Львів, Чернівці, Румунію, Молдову до Одеси.
- Коридори Балтійське море – Адріатичне море та Рейн – Дунай, які також проходять через Львів.

Фінансування проектів TEN-T здійснюється через програму Connecting Europe Facility (CEF), створену у 2014 році. Це інструмент ЄС, що сприяє економічному розвитку, створенню робочих місць і підвищенню конкурентоспроможності за допомогою інвестицій в інфраструктуру, зокрема в транспортну. У таблиці 6 представлено бюджет фінансування цих коридорів через CEF, які проходять територією України.

Загальна вартість фінансування Північно-Балтійського транспортного коридору становить 4655 млн євро, з яких 508,7 млн євро передбачено на розбудову доріг (38 проєктів). Станом на 2019 рік профінансовано 38% запланованої суми.

Таблиця 2.4 - Фінансування CEF транспортних коридорів TEN-T, які проходять територією України, прогнозована оцінка витрат станом на 2020 рік, коридору загалом [67]

Назва транспортного коридору	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	після 2020	Великі вузлові міста на території України
Північно – Балтійський ⁴²	22	109	171	387	508	560	933	1965	Львів – Київ
Балтійське море – Адріатичне море	77	95	152	331	489	760	1362	2210	Львів
Рейн – Дунай ⁴⁴	167	168	769	974	1236	907	1102	1700	Львів
Балто-Чорноморсько – Егейський	-	-	-	-	-	-	-	-	Львів – Чернівці – Одеса

Фінансування транспортного коридору "Балтійське море – Адріатичне море" складає 5476 млн євро, з яких 264,3 млн євро виділено на дорожні проекти (41 проект). З 2014 по 2019 роки профінансовано 35% необхідної суми.

Фінансування коридору "Рейн – Дунай" становить 7024 млн євро, з яких 190,8 млн євро виділено на дорогу (35 проектів). До 2019 року профінансовано 60% від загального бюджету.

Підтримка України з боку ЄС здійснюється в рамках Плану дій "Шляхи солідарності між Україною та ЄС" (EU-Ukraine Solidarity Lanes Action Plan), який передбачає розробку альтернативних маршрутів для експорту та імпорту продукції з України, створення національних контактних пунктів для вирішення логістичних питань, спрощення процедур перетину кордону тощо. ЄС також розглядає можливість перетворення ліній колії з шириною 1520 мм на колію 1435 мм, якщо це буде економічно обґрунтовано, що дозволить покращити транспортне сполучення та удосконалити транспортно-логістичну інфраструктуру.

Це сприятиме розвитку мультимодальних перевезень, підвищенню ефективності транспортної мережі та реалізації транзитного потенціалу України, що є важливим як у воєнний, так і в повоєнний період. Європейська Бізнес Асоціація також запропонувала стратегію щодо розвитку альтернативних експортних маршрутів, зокрема через Литву та Польщу, з метою з'єднання української залізничної мережі з портами Балтії. Проект передбачає побудову нової залізничної колії 1520 мм, що з'єднає Україну з Литвою та портом Гданськ у Польщі. Така ініціатива може бути реалізована шляхом реконструкції існуючої мережі або будівництва окремої залізничної гілки, що, за оцінками експертів, може тривати до 5 років. Це дозволить зменшити вартість вантажних перевезень, спростити логістику та наростити транзитний потенціал, а також зменшити шкідливий вплив автомобільного транспорту на навколишнє середовище.

Враховуючи ці виклики, важливим стає залучення українського залізничного транспорту до участі в альтернативних інфраструктурних транспортних проєктах, які оминають території Росії та Білорусі.

Альтернативні інфраструктурні проєкти:

1. Ініціатива КНР «Один пояс, один шлях» (One Belt, One Road). Одним із важливих елементів цієї ініціативи є транс'євразійський коридор «Китай – Центральна Азія – Туреччина – РФ – Європа», який може проходити через Україну. Цей проєкт створює нові можливості для розвитку вантажоперевезень між Україною та країнами Азії.



Рис. 2.1. – Маршрут ініціативи КНР «Один пояс, один шлях» [68]

Динаміка вантажних перевезень між Україною та країнами Азії в рамках ініціативи «Один пояс, один шлях».

Протягом 2021–2023 років спостерігалася значна зміна в обсягах вантажних перевезень між Україною та країнами Азії в межах цієї ініціативи, що відображає необхідність нових транспортних рішень та стратегій для забезпечення стабільних зв'язків, попри наявні військові та економічні труднощі. Таблиця детальніше показує динаміку змін в обсягах перевезень і дає уявлення про ключові тренди розвитку цього напрямку.

Таблиця 2.5 - Перевезення вантажів між Україною та Азійськими учасниками ініціативи «Один пояс, один шлях» (усі види транспорту), млн т [66]

Країни	Роки		
	2021	2022	2023
КНР	35,6	12,4	11,5
Туреччина	14,3	9,3	9,4
Казахстан	3,8	0,9	0,4
Іран	2,2	0,7	0,02
Узбекистан	0,7	0,2	0,2
Туркменістан	0,2	0,2	0,4
Киргизстан	0,03	0,04	0,01
Таджикистан	0,02	0	0

Попри готовність уряду Китаю інвестувати значні кошти в розвиток ініціативи «Один пояс, один шлях», після початку широкомасштабного російського воєнного вторгнення можливість повноцінної участі України в цьому проєкті виглядає малоймовірною. Це зумовлено відсутністю транспортного сполучення між Україною та Росією, а також непрямою підтримкою Росії з боку Китаю. Окрім того, цей глобальний проєкт зазнає серйозної критики через використання Китаєм так званих «боргових пасток» у країнах, що отримували фінансування для реалізації інфраструктурних проєктів в межах ініціативи. Крім того, національні та міжнародні опоненти також висловлюють занепокоєння через політичний аспект цієї ініціативи, зокрема щодо створення синоцентричної транспортної мережі, яка суперечить існуючій моделі, де основні позиції займають стратегічні союзники України, такі як США та Європейський Союз.

2. «Мережа блакитних точок» (Blue Dot Network, BDN), започаткована в 2019 році, не є традиційним інфраструктурним транспортним проєктом, але її засновники позиціонують її як альтернативу китайській ініціативі «Один пояс, один шлях». На сьогодні розвиток цієї мережі підтримують США, Канада, Австралія, Великобританія, Іспанія, Швейцарія, Чехія та Японія.

Ця мережа передбачає обов'язкову сертифікацію міжнародних інфраструктурних проєктів, що має сприяти підвищенню їх економічної ефективності через всебічну оцінку ризиків, застосування принципів стійкого і інклюзивного розвитку, забезпечення прозорості реалізації, підвищення стійкості та максимальне використання локальних ресурсів.

Динаміка вантажних перевезень між Україною та країнами, які є учасниками ініціативи «Мережа блакитних точок», протягом 2021–2023 років, представлена в таблиці 2.6.

Таблиця 2.6 - Вантажні перевезення України з країнами – учасницями ініціативи «Мережа блакитних точок» (усі види транспорту) протягом 2021–2023 рр., млн т [70]

Країни	Роки		
	2021	2022	2023
Канада	0,2	0,1	0,1
США	5,6	2	1,2
Австралія	0,6	0,6	0,2
Сполучене Королівство	1,9	0,7	0,6
Іспанія	6	5,7	9,6
Швейцарія	2,4	0,5	0,5
Чехія	6,4	5,6	4,8
Японія	1,2	0,4	0,1

Сертифікація майбутніх і діючих інфраструктурних проєктів у сфері залізничного транспорту України в межах ініціативи «Мережа блакитних точок» сприятиме підвищенню привабливості української транспортної інфраструктури як для вітчизняних, так і для іноземних інвесторів. Це також стимулюватиме зацікавленість власників вантажів і операційних компаній у здійсненні перевезень через територію України завдяки підвищеній передбачуваності та уніфікації процесів. Ці фактори позитивно вплинуть на перспективи зростання обсягів транзитних вантажних перевезень залізничним транспортом по Україні.

3. Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут (Trans-Caspian International Transport Route, TMTM), або Середній коридор, розглядається як альтернатива Північному коридору Трансазійської залізниці (Trans-Asian Railroad, TAR) та морським перевезенням через Суецький канал (рис. 2.2). Цей маршрут призначений для здійснення вантажних перевезень між Китаєм і Європою, обходячи територію Росії. Однією з ключових складових морської гілки цього проєкту є Одеський морський порт та порт «Чорноморськ» [59].

Цей маршрут є дорожчим за морські перевезення, але він потребує значно менше часу – лише 11–15 діб, порівняно з 30–45 добами для морського транспорту [12].



Рис. 2.2. – Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут [69]

В умовах триваючого широкомасштабного воєнного вторгнення Росії, транзит через територію агресора став непривабливим і навіть «токсичним» для світових отримувачів та відправників вантажів. Це сприяє збільшенню попиту на Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут (ТМТМ). Обсяги вантажів, що перевезені цим маршрутом, в порівнянні з 2021 роком, збільшилися в 2,5 рази у 2022 році та в 1,9 рази у 2023 році (з 0,6 млн т у 2021 році до 1,5 млн т у 2022 році і 2,8 млн т у 2023 році) [13]. Водночас перевезення через Північний коридор, який проходить через територію Росії, у 2022 році скоротилися на 34%, і у 2023 році це падіння продовжувалося [14]. За прогнозами, у 2024 році обсяги вантажних перевезень через ТМТМ можуть досягти 4 млн т [15].

На думку експертів Європейського банку реконструкції та розвитку (ЄБРР), цей маршрут є найбільш стабільним з огляду на наявні геополітичні ризики. Світовий банк вважає його найперспективнішим і прогнозує, що до 2030 року щорічні обсяги вантажних перевезень на цьому маршруті досягнуть 11 млн т, причому понад третина з них буде контейнеризованою [16]. Через російське вторгнення вантажні перевезення між Україною та країнами Центральної Азії (Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Туркменістан, Узбекистан), які раніше здійснювалися здебільшого залізничним транспортом, зазнали значного скорочення. У 2023 році їхня частка становила лише 19,6% від довоєнного рівня 2021 року (0,9 млн т порівняно з 4,6 млн т) (табл. 2.7)

Таблиця 2.7 - Вантажні перевезення України всіма видами транспорту з країнами Центральної Азії протягом 2021–2023 рр., млн т [59]

Показники	Роки		
	2021	2022	2023
Експортні вантажі	0,6	0,2	0,1
Імпортні вантажі	4,0	1,1	0,8

Відновлення повноцінного залізничного сполучення з Центральною Азією в рамках Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту (ТМТМ) відкриває нові перспективи для розвитку залізничного транспорту України. Це сприятиме економічному зростанню, зокрема через можливості експорту вітчизняної металургійної продукції [18]. Тому залучення України до вантажних перевезень ТМТМ має бути пріоритетним напрямком розвитку вітчизняного залізничного транспорту, оскільки це дозволить суттєво підвищити його економічні показники та відновити присутність українських виробників на ринках Центральної Азії. Однак досвід АТ «Укрзалізниця» на ТМТМ, зокрема у 2016 році, виявився неуспішним. Тестовий потяг, який прибув до КНР, не зміг здійснити завантаження вантажу, що призвело до повернення порожнього потяга. Тоді вартість перевезень не відповідала ринковим реаліям, а сам потяг перебував в дорозі 15,5 діб замість запланованих 11–12 [19].

Проте в умовах нового світового порядку, ТМТМ набуває значення. Зокрема, ЄС планує інвестувати 10 млрд євро в розвиток цього маршруту, про що було оголошено на інвестиційному форумі Global Gateway у січні 2024 року [20]. У рамках форуму підписано меморандуми між Європейським інвестиційним банком (ЄІБ) і Казахстаном, Киргизстаном та Узбекистаном для кредитування інвестиційних проєктів на суму 1,47 млрд євро. Також анонсовано підписання меморандуму між ЄБРР і Казахстаном на суму 1,5 млрд євро. Додатково, у травні 2024 року в Грузії завершено ремонт та реконструкцію ділянки залізничної гілки «Баку – Тбілісі – Карс», що є

частиною ТМТМ, що має підвищити привабливість цього маршруту для транзитних перевезень [21].

4. Проєкт «Дорога розвитку» (Development Road), у разі успішної реалізації, також може значно покращити ситуацію з транзитними вантажними перевезеннями через територію України. Проєкт передбачає створення транспортної мережі вартістю 17 млрд дол. США, яка з'єднає Ірак, Катар і ОАЕ з Туреччиною, причому Катар та ОАЕ використовуватимуть для перевезень морський транспорт (рис. 2.3).

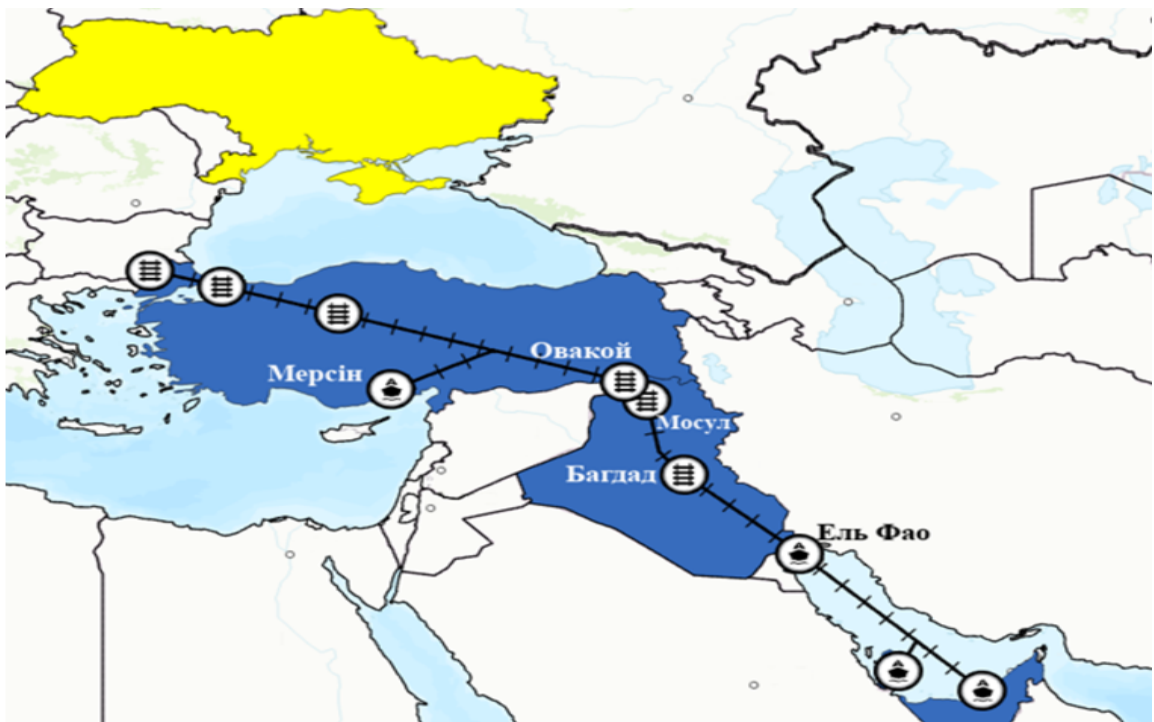


Рис. 2.3. – Маршрут проєкту «Дорога розвитку» [70]

Динаміку руху вантажів між Україною та країнами, які беруть участь у проєкті «Дорога розвитку», за 2021–2023 роки наведено в таблиці 2.8.

У рамках проєкту «Дорога розвитку» передбачено будівництво 1200 км автомобільних доріг та залізничної колії, що забезпечить здійснення вантажних перевезень між країнами Перської затоки та Європою. Це ймовірно включатиме використання середземноморського турецького порту Мерсін [25].

Таблиця 2.8. – Вантажні перевезення України з країнами проєкту «Дорога Розвитку» (усі види транспорту) протягом 2021–2023 рр., млн т [58]

Країни-учасниці	Роки		
	2021	2022	2023
Туреччина	14,3	9,3	9,4
Ірак	1,1	0,3	0,3
Катар	0,22	0,04	0,05
ОАЄ	0,8	0,2	0,4

Ключовими конкурентними перевагами «Дороги розвитку» є вища швидкість перевезень у порівнянні з морським транспортом та можливість уникати перенавантаженого Суецького каналу. Хоча цей проєкт не передбачає безпосередньої участі України, його реалізація може створити додаткові можливості для збільшення обсягів вантажних перевезень Транскаспійським міжнародним транспортним маршрутом (ТМТМ) та інших регіональних коридорів, що можуть бути пов'язані з українською транспортною системою. Водночас висока вартість, політичні ризики та регіональна нестабільність можуть стати перешкодами для реалізації проєкту «Дорога розвитку», тому наразі важко оцінити його реальний вплив на діяльність вітчизняного залізничного транспорту [26].

Особливу увагу слід звернути на можливості для збільшення обсягів транзитних перевезень залізничним транспортом України, які можуть з'явитись внаслідок переговорів між Україною та Об'єднаними Арабськими Еміратами (ОАЄ) щодо угоди про всеосяжне економічне партнерство. Угода, про підписання якої було оголошено 26 квітня 2024 року [27], дозволить лібералізувати доступ на ринки товарів та послуг між двома країнами. Це створить сприятливі умови для збільшення транзитних вантажів через територію України завдяки близькості Аравійського півострова до Туреччини, ділянок ТМТМ і потенційно «Дороги розвитку». Успішна реалізація угоди може призвести до зростання експортних перевезень, зокрема олії, металургійної та борошномельної продукції, а також імпорту енергетичних ресурсів з ОАЄ. Крім того, покращення доступу на ринок ОАЄ в умовах

активізації транзитних перевезень у межах ТМТМ і можливо, проєкту «Дорога розвитку», створить сприятливі умови для розширення присутності українських виробників на ринках Близького Сходу. Це може забезпечити регулярні перевезення та сприяти економічному розвитку України через нові експортні можливості.

2.3. Порівняльний аналіз позиції України в міжнародних рейтингах логістичної ефективності

У міжнародній практиці ефективність логістичних процесів у країнах зазвичай оцінюється за індексом ефективності логістики (Logistics Performance Index – LPI), що розраховується на основі результатів експертних опитувань та публікується Світовим банком кілька разів на десятиліття.

У дослідженні бере участь понад 130 країн, які оцінюються за п'ятибальною шкалою по кількох ключових аспектах:

- інфраструктура – доступність і якість торговельної та транспортної інфраструктури (порти, залізничні та автомобільні шляхи, інформаційні технології);
- митні процедури – ефективність роботи митниць та процесу митного контролю;
- міжнародні перевезення – легкість організації міжнародних перевезень вантажів за конкурентними цінами;
- функціонування логістичних компаній – кваліфікація фахівців у сфері логістики та якість наданих послуг;
- відстеження вантажів – здатність точно визначити місцезнаходження вантажу та факт його доставки;
- своєчасність поставок – регулярність відправлень, а також своєчасність і надійність доставки.

Завдяки зазначеним критеріям, індекс виконує роль інструмента для порівняльного оцінювання, що дозволяє країнам виявляти слабкі місця в логістичній сфері та знаходити можливості для її покращення.

У 2023 році Всесвітній Банк опублікував останній рейтинг за індексом ефективності логістики, який дозволяє порівняти показники логістики в 139 країнах світу. Як уже зазначалося, цей індекс ґрунтується на результатах глобального опитування експертів, зокрема міжнародних експедиторів та експрес-перевізників, які надають оцінки «доброзичливості» логістики країн, де вони працюють, а також тих, з якими здійснюється торговельна діяльність.

Експерти поєднують глибокі практичні знання щодо країн, у яких працюють, з інформованими оцінками інших країн, з якими вони мають досвід співпраці у сфері торгівлі, а також оцінювання глобального логістичного середовища. Таким чином, індекс базується як на якісних, так і на кількісних показниках, що вимірюють ефективність логістики в країнах уздовж ланцюга постачання, а також допомагає створювати профілі логістичної ефективності для кожної з них.

У таблиці 2.9 наведено рейтинг деяких країн світу за індексом ефективності логістики. Топ-10 країн з найкращими показниками на 2023 рік мають високоякісну логістику, з середньою оцінкою 4,1 з 5 можливих балів.

Аналізуючи дані таблиці 1, можна побачити, що індекс ефективності логістики за період з 2016 по 2023 роки зазнав значних коливань, що вплинуло на склад лідерів рейтингу. Наприклад, у 2023 році значно знизили свої позиції в рейтингу Німеччина, Швеція, Японія, США, Нова Зеландія, Канада, Чехія, Португалія та Люксембург. У той же час, значно покращили свої позиції Сінгапур, Фінляндія, Данія та Канада, що свідчить про позитивні зміни в їхніх складових індексу ефективності логістики.

Логістичні послуги залишалися загалом стійкими як для країн, що займають високі позиції в рейтингу, так і для тих, які знаходяться на нижчих місцях, попри складну ситуацію в глобальному середовищі.

Таблиця 2.9 - Індекс ефективності логістики у 2016, 2018 та 2023 роках

2016		2018		2023	
Країна	Значення індексу	Країна	Значення індексу	Країна	Значення індексу
1. Німеччина	4,2	1. Німеччина	4,2	1. Сінгапур	4,3
2. Люксембург	4,2	2. Швеція	4,1	2. Фінляндія	4,2
3. Швеція	4,2	3. Бельгія	4,0	3. Данія	4,1
4. Нідерланди	4,2	4. Австрія	4,0	4. Німеччина	4,1
5. Сінгапур	4,1	5. Японія	4,0	5. Нідерланди	4,1
6. Бельгія	4,1	6. Нідерланди	4,0	6. Швейцарія	4,1
7. Австрія	4,1	7. Сінгапур	4,0	7. Австрія	4,0
8. Об'єднане королівство	4,1	8. Данія	4,0	8. Бельгія	4,0
9. Гонг Конг, ПАР, Китай	4,1	9. Об'єднане королівство	4,0	9. Канада	4,0
10. США	4,0	10. Фінляндія	4,0	10. Гонг Конг, ПАР, Китай	4,0
11. Швейцарія	4,0	11. ОАЕ	4,0	11. Швеція	4,0
12. Японія	4,0	12. Гонг Конг, ПАР, Китай	3,9	12. ОАЕ	4,0
13. ОАЕ	4,0	13. Швейцарія	3,9	13. Франція	3,9
14. Канада	4,0	14. США	3,9	14. Японія	3,9
15. Фінляндія	4,0	15. Нова Зеландія	3,9	15. Іспанія	3,9
16. Франція	4,0	16. Франція	3,8	16. Тайвань	3,9
17. Данія	3,8	17. Іспанія	3,8	17. Республіка Корея	3,8
18. Ірландія	3,8	18. Австралія	3,8	18. США	3,8
19. Австралія	3,8	19. Італія	3,7	19. Австралія	3,7
20. Південна Африка	3,8	20. Канада	3,7	20. Китай	3,7
21. Італія	3,8	21. Норвегія	3,7	21. Греція	3,7
22. Норвегія	3,7	22. Республіка Чехія	3,7	22. Італія	3,7
23. Іспанія	3,7	23. Португалія	3,6	23. Норвегія	3,7
24. Республіка Корея	3,7	24. Люксембург	3,6	24. Південна Африка	3,7
25. Тайвань	3,7	25. Республіка Корея	3,6	25. Об'єднане королівство	3,7
...83. Україна	2,7	...69. Україна	2,83	...88. Україна	2,7

Джерело: розроблено авторами на основі [42]

Навіть незважаючи на перебої в доставках через пандемію COVID-19 та глобальну кризу ланцюгів постачань, середній бал у рейтингу 2023 року залишився на рівні 2018 року. Ця стійкість частково пояснюється надійністю опитування експертів, яке оцінює структурні фактори, які не зазнали істотних

змін через кризові явища останніх років, зокрема якість інфраструктури та організацію роботи митниць.

Щодо України, то можна відзначити значне поліпшення індексу у 2018 році порівняно з 2016, після чого спостерігалось різке погіршення та падіння до 88-ї позиції в рейтингу. Водночас числове значення індексу ефективності логістики залишилося на рівні 2016 року. Ці зміни пов'язані з наслідками повномасштабної війни з Російською Федерацією та масштабними руйнуваннями інфраструктури, зокрема транспортної.

Надійність ланцюга постачання сьогодні є критично важливим фактором. Наприклад, середній час для контейнерів на всіх потенційних торгових шляхах – від входу в порт експорту до виходу з порту призначення - складає в середньому 44 дні, з відхиленням 10,5 днів. Близько 60% часу, необхідного для міжнародної торгівлі товарами, припадає саме на морську логістику. Однак найбільші затримки виникають, коли контейнери затримуються в портах, аеропортах або на мультимодальних терміналах, тобто в місцях відправлення або призначення. Політика, яка спрямована на ці об'єкти, зокрема інвестиції в модернізацію портів, покращення роботи митниць і впровадження нових технологій, може значно підвищити надійність постачань.

Твердження, що ефективність перевищує дохід, є цілком обґрунтованим, якщо врахувати нові ключові показники продуктивності, такі як час перебування контейнерів у портах. Зазвичай країни з розвинутою економікою мають більші затримки, порівняно з економіками, що розвиваються. Це може бути наслідком довготривалих ефектів кризи ланцюгів постачань 2021–2022 років, впливу російської агресії на логістичні процеси в Європі, а також випередження багатших країн у продуктивності портів і цифровізації ланцюгів постачання.

Фактичний стан розвитку логістики в Україні та її місце в глобальній логістичній мережі також оцінюються за індексом ефективності логістики. Аналізуючи зміну складових цього індексу в Україні з 2007 по 2023 рік (див.

табл. 2), можна відзначити, що найкращий результат країна продемонструвала у 2014 році, посівши 61-ше місце з 2,98 балами, тоді як найгірший результат зафіксовано у 2010 році (102-ге місце та 2,57 бали). У 2023 році Україна зайняла 79-те місце серед 139 країн світу, отримавши 2,7 бали з 5 можливих.

Таблиця 2.10 - Місце України у рейтингу індексу ефективності логістики у 2007-2023 роках

Показники	2023	2018	2016	2014	2012	2010	2007
Ефективність роботи митниці, ранг	90	89	116	69	88	135	97
Ефективність роботи митниці, оцінка	2,4	2,49	2,3	2,69	2,41	2,02	2,22
Рівень інфраструктури, ранг	89	119	84	71	70	79	74
Рівень інфраструктури, оцінка	2,4	2,22	2,49	2,65	2,69	2,44	2,35
Ефективність міжнародних перевезень, ранг	75	68	95	67	83	84	83
Ефективність міжнародних перевезень, оцінка	2,8	2,83	2,59	2,95	2,72	2,79	2,53
Ефективність функціонування логістичних компаній, ранг	92	61	95	72	61	77	90
Ефективність функціонування логістичних компаній, оцінка	2,6	2,84	2,55	2,84	2,85	2,59	2,41
Ефективність відстеження вантажів, ранг	94	52	61	45	50	112	80
Ефективність відстеження вантажів, оцінка	2,6	3,11	2,96	3,2	3,15	2,49	2,53
Своєчасність постачань, ранг	76	56	54	52	68	114	55
Своєчасність постачань, оцінка	3,1	3,42	3,51	3,51	3,31	3,06	3,31
Загальний ранг за індексом	79	66	80	61	66	102	73
Загальна оцінка за Індексом	2,7	2,83	2,74	2,98	2,85	2,57	2,55

Джерело: складено автором за [42]

Серед основних «вузьких місць» розвитку логістики в Україні експерти виокремили:

- низьку ефективність відстеження вантажів (94-те місце з 139 країн світу);
- низьку ефективність роботи логістичних компаній (92-ге місце з 139);
- недостатню ефективність роботи митниць (90-те місце з 139).

Отже, результати рейтингу за індексом ефективності логістики свідчать про незадовільний рівень розвитку логістичної інфраструктури в Україні.

Таким чином, можна зробити висновок, що в майбутньому країни зі середнім рівнем доходу, такі як Гонконг чи Тайвань, з стабільними показниками за всіма шістьма складовими індексу, можуть обігнати більш розвинені країни за ефективністю логістики в рейтингу.

На сьогодні морська логістика забезпечує перевезення майже 80% усіх товарів за обсягом і $\frac{2}{3}$ товарів за вартістю. Ступінь ефективності морської логістики країни, зокрема через участь у глобальних морських перевезеннях вантажів у контейнерах, відображає індекс залучення країни до лінійного судноплавства (Liner Shipping Connectivity Index – LSCI), який розраховується на основі статистики ООН. Доступ країн до світових ринків значною мірою залежить від їхніх транспортних зв'язків, зокрема від регулярності морських перевезень. Цей індекс, по суті, показує рівень залученості країни до глобальної торгівлі: чим вищий індекс, тим більше країна інтегрована в систему глобальних морських перевезень, має високу пропускну здатність і активну участь у міжнародній торгівлі.

Країни з найвищими значеннями цього індексу активно залучені до глобальної торгівлі, мають експортоорієнтовані економіки та високий рівень міжнародної конкурентоспроможності в сфері обробки та перевезення вантажів морським транспортом. У 2024 році лідерами за цим індексом є: Китай (1-е місце серед 176 країн), Південна Корея (2-е місце) та Сінгапур (3-е місце). До Топ-10 також входять такі великі світові трейдери, як США (4-е місце), Японія (7-е місце), Нідерланди (9-е місце) та Велика Британія (10-е місце). Окрім того, у рейтингу присутні країни, для яких основною функцією морського транспорту є перевалка транзитних вантажів, наприклад Малайзія (5-е місце), Іспанія (6-е місце), В'єтнам (8-е місце) тощо.

Україна в 2024 році займає 156-те місце серед 176 країн світу за цим індексом. Повномасштабне вторгнення Росії значно вплинуло на рівень участі України в лінійному судноплавстві. До 2022 року Україна стабільно перебувала на 65-70 місцях у цьому рейтингу.

РОЗДІЛ 3

СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМИ ПОСИЛЕННЯ ПОЗИЦІЙ УКРАЇНИ В МІЖНАРОДНИХ ЛОГІСТИЧНИХ МЕРЕЖАХ

3.1. Розробка комплексної стратегії інтеграції України в глобальні логістичні мережі

Логістична галузь України, як невід’ємна частина національної економіки, знаходиться в умовах постійних змін, що є результатом різноманітних факторів, серед яких найбільш значущими є інфраструктурні обмеження, політична та економічна нестабільність, а також виклики, пов’язані з військовим конфліктом. Проте, ці труднощі також створюють нові можливості для розвитку галузі, особливо у контексті модернізації та інтеграції з міжнародними транспортними мережами.

Основним фактором скорочення обсягів залізничних транзитних вантажних перевезень стало припинення транспортного сполучення з Росією після її повномасштабного вторгнення в Україну. Участь України в міжнародних транспортних проєктах, згаданих раніше, може сприяти залученню додаткових обсягів транзитних вантажів для перевезення вітчизняним залізничним транспортом, що позитивно вплине на економічні показники цієї галузі та сприятиме розвитку національного виробництва. В умовах агресії РФ, яка систематично знижує можливості функціонування цивільних секторів економіки України, це може стати ефективним інструментом для активізації транспортної взаємодії, а також для оптимального використання потенціалу залізничного транспорту, що в свою чергу підтримуватиме стійке економічне зростання та відновлення країни. Успіх залізничних перевезень через альтернативні транспортні коридори значною мірою залежить від ефективної ізоляції транспортної системи Росії та Білорусі від транзитних вантажів. З огляду на природні конкурентні переваги

залізничних перевезень територіями РФ та РБ, зокрема завдяки нижчій вартості та економії часу, Україні та її міжнародним партнерам варто вжити рішучих заходів для блокування такого руху до завершення війни та виплати РФ репарацій у повному обсязі.

У поточних умовах триваючої російської воєнної агресії перевезення по багатьох альтернативних маршрутах супроводжуються значними ризиками, нейтралізація яких виходить за межі можливостей вітчизняного транспорту. Зокрема, всі маршрути, що проходять через Чорне море, є потенційною ціллю для атак з боку російських збройних сил. Росія вже неодноразово демонструвала свою здатність атакувати цивільні судна, включаючи ті, що ходять під іноземними прапорами. Вона також вдавалася до мінування міжнародних судноплавних шляхів, знищення цивільної портової інфраструктури та здійснення незаконних оглядів торгових суден в нейтральних водах. Потенційне зростання фрахту та вартості страхування суден може негативно вплинути на економічну доцільність перевезень через Чорне море, зменшуючи їх привабливість для бізнесу. Крім того, здійснення залізничних перевезень через Туреччину через Босфорську протоку фактично унеможлиблює залучення транзитних вантажів до України через територіальну віддаленість цього маршруту.

Не менш важливою є проблема з російськими судами, які часто вимикають автоматичну систему ідентифікації (AIS), щоб уникнути санкцій. Це порушує міжнародні правила безпеки морського судноплавства, що підвищує ризики для цивільного судноплавства [28, 29]. З огляду на це, однією з ключових умов для залучення додаткових обсягів транзиту через альтернативні транспортні коридори є створення безпечних умов для морських перевезень у Чорному морі та забезпечення реалізації принципу «Свобода відкритого моря» за Конвенцією ООН з морського права, однією з ратифікантів якої є РФ [30].

Також варто зазначити, що проросійські настрої серед урядів Грузії, Китаю та Ірану можуть стати ще однією загрозою для стабільності вантажних

перевезень в межах альтернативних коридорів. Це додатково створює ризики для українських зацікавлених сторін на глобальному транспортному ринку [31].

Для залучення додаткових обсягів транзитних вантажів залізничним транспортом України та для ефективної участі в міжнародних інфраструктурних проєктах, що відповідають наявному потенціалу транспортної системи, слід вжити низку стратегічних заходів. Ось декілька важливих кроків, що можуть сприяти підвищенню конкурентоспроможності та інтеграції української залізничної системи в глобальні транспортні коридори:

1. Інтеграція до «Мережі блакитних точок» та залучення фінансування: для підвищення привабливості українського залізничного транспорту та нарощування його конкурентоспроможності, важливо активізувати зусилля щодо залучення міжнародної технічної та фінансової допомоги. Це дозволить забезпечити сертифікацію наявних і майбутніх об'єктів залізничної інфраструктури України в межах міжнародної транспортної мережі. Зокрема, програма Ukraine Facility, яка передбачає фінансування для модернізації українського транспортного сектору, може стати важливим інструментом інтеграції залізничної мережі в глобальну економічну систему. Завдяки цьому можна забезпечити інтеграцію до міжнародних коридорів та знизити технічні бар'єри для перевезень.

2. Відновлення участі в Транскаспійському міжнародному транспортному маршруті (ТМТМ): для залучення українських залізничних перевезень до ТМТМ необхідно проаналізувати причини неуспішних результатів перевезень у 2016 році та розробити стратегію для налагодження регулярних перевезень. Важливо вивчити переваги налагодження регулярного сполучення, що дозволить отримати ефект від масштабування. Крім того, створення уніфікованої тарифної системи для країн-учасниць ТМТМ зробить цей маршрут простішим і прогнозованим для використання. Ініціювання перемовин між «Укрзалізницею», ЄІБ та ЄБРР щодо залучення фінансування

для розширення залізничної інфраструктури, що обслуговує Одеський порт та порт «Чорноморськ», зокрема під'їзних шляхів, є важливим кроком у розвитку цього напрямку.

3. Стратегія експансії на ринки Близького Сходу: підписання угоди про всеосяжне економічне партнерство між Україною та ОАЕ може створити синергетичний ефект для залучення додаткових обсягів транзитних вантажів через Близький Схід. Необхідно розробити стратегію регіональної експансії, залучаючи вітчизняних виробників, які зацікавлені у регулярному постачанні своєї продукції до цього регіону. Скоординовані зусилля у розвитку транспортної інфраструктури, у тому числі участь в ТМТМ та проєкті «Дорога розвитку», можуть стимулювати значне зростання обсягів вантажоперевезень.

4. Покращення безпеки навігації в Чорному морі: з метою забезпечення належних умов для безпеки судноплавства в Чорному морі необхідно активно інформувати міжнародних партнерів про можливі загрози для світової торгівлі через російську агресію. Ініціювання міжнародних переговорів щодо гарантій безпеки для судновласників і операторів, які здійснюють перевезення через Чорне море, є критично важливим для зменшення ризиків. Це дозволить мінімізувати втрати для українського залізничного транспорту, пов'язані з небезпеками для цивільного судноплавства.

5. Відповідальність за вимкнення автоматичної ідентифікаційної системи AIS: враховуючи загрози від необґрунтованого вимкнення AIS російськими судами, необхідно провести переговори з країнами Чорноморського басейну та міжнародними партнерами щодо забезпечення ефективного виконання міжнародних стандартів безпеки. Важливо, щоб судна, які порушують ці вимоги, не допускались до портів і не отримували технічного обслуговування. Міжнародні страхові компанії можуть запровадити диференційовану систему страхових платежів, що враховуватиме використання AIS судновласниками.

6. Ізоляція РФ і РБ від міжнародних транспортних маршрутів: для обмеження конкуренції альтернативним міжнародним транспортним

проектам і позбавлення Росії фінансових ресурсів для ведення війни, доцільно пропонувати міжнародним партнерам України включити заборону перевезень транзитних вантажів з РФ та РБ у майбутні пакети санкцій. Це стане потужним інструментом для розвитку альтернативних маршрутів та зменшення здатності Росії фінансувати свою військову агресію.

Завдяки комплексному підходу, який включає як технічні, так і політичні заходи, Україна може значно посилити свою роль у глобальній транспортній системі, забезпечити ефективне використання свого транзитного потенціалу та створити умови для економічного зростання навіть в умовах триваючої війни.

На нашу думку, виявлені «вузькі місця» у розвитку логістики в Україні можуть бути вирішені за допомогою переорієнтації логістичних маршрутів на річкові порти. Починаючи з 2022 року, Дунайські порти, зокрема Рені та Усть-Дунайськ, які до повномасштабного вторгнення були збитковими, відновили свої потужності та наразі активно розвивають інфраструктуру. Дунайський регіон залишається важливою складовою глобальної продовольчої безпеки, і сьогодні це один із основних та стабільних шляхів українського сільськогосподарського експорту. Регіон характеризується зручним транспортним сполученням, добре розвиненою інфраструктурою, торговими угодами з ЄС, високими стандартами якості та великим споживчим попитом.

Основними логістичними потужностями регіону є три порти: Ізмаїльський, Ренійський та Усть-Дунайський, а також значна кількість приватних терміналів, які з'явилися саме після 2022 року.

Проте переорієнтація транспортних потоків викликала нові логістичні проблеми, серед яких:

- необхідність модернізації дунайських портів;
- проведення днопоглиблювальних робіт у акваторії портів;
- потреба в будівництві, ремонті та модернізації існуючого флоту;
- залучення уживаного парку суден;

- необхідність будівництва та модернізації під'їзних залізничних колій;
- створення сприятливих умов для безперешкодного дорожнього сполучення.

Наразі в порти Придунав'я залучено багато інвестиційних проєктів, спрямованих на розвиток логістичної інфраструктури. Це відповідає положенням державних програм та планів щодо розвитку південних областей України і створення там сучасного логістичного хабу. Такі інвестиції можуть бути корисними для впровадження в сферах економічного, управлінського аналізу та планування логістичних компаній.

Таким чином, можна відзначити перевагу портів Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ, яка полягає в можливості використання річки Дунай як перспективного та умовно безпечного водного логістичного маршруту для експорту української сільськогосподарської продукції до країн Європи.

Загалом, успіх міжнародних транспортних коридорів залежить від здатності країн-учасниць досягати компромісів і ефективно співпрацювати для вирішення спільних завдань. Розвиток таких коридорів здатен сприяти підвищенню рівня життя та економічного добробуту всіх залучених країн.

Попри складну ситуацію, розвиток МТК залишатиметься одним із основних напрямів післявоєнного відновлення України. Зокрема:

- Нові маршрути для коридорів Критський №9 і Європа-Азія, що передбачають обхід Росії та Білорусі, мають потенціал значно посилити роль України як транзитного хабу між Європою та Азією.

- Інтеграція з ЄС через програму «Розширення та інтеграція логістики з ЄС» дозволить Україні максимально використати потенціал своїх західних регіонів та посилити співпрацю з європейськими країнами. Цей процес включає не лише розвиток дорожньої та залізничної інфраструктури, а й модернізацію портів, збільшення пропускної здатності на митницях, спрощення процедур і зменшення бюрократії.

– Розвиток мультимодальних перевезень: завдяки розширенню мультимодальних ланцюгів, що поєднують залізницю, автомобільний, морський та повітряний транспорт, Україна зможе зберегти і збільшити обсяги транзитних перевезень навіть за умов обмеженої роботи окремих видів транспорту.

Стратегія регіонального розвитку України передбачає активну підтримку та розвиток регіонів, що потрапляють у зону впливу МТК, через надання їм економічних і соціальних преференцій. Після війни важливо:

- відновити і модернізувати інфраструктуру транспортних коридорів в цих зонах;
- створити умови для розвитку нових логістичних хабів, складів і транспортних терміналів;
- заохочувати інвестиції в інфраструктурні проекти, які будуть сприяти розвитку мультимодальних перевезень.

Це дозволить не лише покращити економічну ситуацію в постраждалих регіонах, а й зміцнити транзитний потенціал країни на міжнародному рівні.

Інтеграція України в міжнародну транспортну мережу та ефективне використання її транзитного потенціалу є ключовим аспектом для відновлення економіки після війни. Стратегія регіонального розвитку, спрямована на покращення функціонування міжнародних транспортних коридорів, створить сприятливі умови для розвитку економіки, залучення інвестицій і інтеграції України в європейську та світову транспортну систему.

3.2. Пропозиції щодо модернізації транспортно-логістичної інфраструктури України

Логістична галузь України, що є важливою складовою частиною економіки країни, стикається з рядом серйозних проблем і викликів. Ці проблеми охоплюють широкий спектр питань – від обмежень інфраструктури

до впливу військових дій, які негативно позначаються на ефективності та безпеці логістичних операцій.

Розвиток логістичних мереж в Україні, зокрема в контексті її інфраструктури зовнішньоекономічної діяльності, зазнав значних змін протягом останніх 5 років. Цей період супроводжувався низкою викликів та одночасно відкрив нові можливості для інтеграції України в глобальну логістичну систему.

Таблиця 3.1 – Ключові виклики ефективної інтеграції логістичних мереж України в систему міжнародних логістичних мереж протягом 2019-2023 рр.

Фактори розвитку	Характеристика
Бачення економічної реконструкції	Україна прагне модернізувати свою економіку, включаючи транспорт і логістику, за допомогою політичних рамок для залучення приватних інвестицій.
Наслідки війни	Триваюча війна з росією завдала значної шкоди інфраструктурі України, включаючи дороги, мости, морські порти та залізниці. За оцінками, збитки інфраструктури становили 95,5 мільярдів доларів США станом на середину 2022 року.
Морські порти та експорт	Серйозно постраждали морські порти, критично важливі для експорту України. Україна втратила контроль над кількома портами, що вплинуло на понад половину її загального експорту та 90% експорту зерна.
Виклики на кордоні з ЄС	Усунення вузьких місць на кордоні з ЄС є життєво важливим, включаючи вдосконалення залізничної та автомобільної інфраструктури для підтримки торгівлі та експорту.
Залізниця та альтернативні маршрути	Розгалужена мережа залізниць України, хоча й потребує приведення колії до європейської, залишається ключовим активом. Покращення залізничного сполучення з Європейським Союзом має вирішальне значення для продовження експорту.
Національний план відновлення	Український уряд окреслив план відновлення з бюджетом від 750 до 1 трильйона доларів США, який охоплює негайні та довгострокові потреби до 2032 року. Цей план включає розвиток транспортної та логістичної інфраструктури, зокрема нових залізниць, доріг, портів та аеропортів. .
Міжнародна підтримка та інвестиції	Ефективна реконструкція та модернізація потребуватимуть значної міжнародної підтримки та інвестицій. Міністерство інфраструктури України координує ці зусилля, оскільки необхідно чітко визначити ролі донорів і пріоритети проектів.
Комерційна життєздатність проектів	Для успішної реконструкції проекти мають бути добре підготовленими та комерційно життєздатними, щоб залучити інвесторів.

Джерело: складено автором на основі [42]

Ця оцінка свідчить про те, що Україна переживає період великих викликів, викликаних війною, але одночасно має амбітні плани щодо відновлення та модернізації своєї логістичної інфраструктури. Основні зусилля спрямовані на створення стійких, ефективних транспортних і логістичних мереж, що можуть інтегруватися в європейські та глобальні ланцюги поставок. Однак успіх цього процесу значною мірою залежить від подолання численних труднощів, пов'язаних із військовим конфліктом, а також від забезпечення необхідної міжнародної підтримки та інвестицій для реалізації цих планів.

Розглянемо детальніше основні виклики розвитку української логістичної інфраструктури, наведені в таблиці 3.1:

1. Бачення економічної реконструкції

Бачення економічної реконструкції України фокусується на модернізації країни, зокрема на розвитку транспортного та логістичного секторів, що є критично важливими для інтеграції України до євроатлантичної спільноти. Модернізація цієї інфраструктури розглядається як необхідна умова для використання потенціалу української промисловості та кваліфікованої робочої сили, що дозволить підвищити конкурентоспроможність країни на світовому ринку.

Для реалізації цього потенціалу важливо розвивати високоякісну транспортну та логістичну інфраструктуру, включаючи модернізацію аеропортів, доріг, мостів, портів і залізничних шляхів, які мають тісні зв'язки із Західною Європою. Такий розвиток дозволить з'єднати Україну з міжнародними транспортними і логістичними мережами, що створить основи для прискореного економічного зростання.

Ініціативи модернізації інфраструктури здійснюються під керівництвом двопартійної та міжнародної Комісії з економічної реконструкції CSIS Ukraine, яка працює над створенням політичних рамок для залучення приватних інвестицій, необхідних для відновлення країни. Ці рамки спрямовані на забезпечення сприятливого середовища для інвесторів, а також

на боротьбу з корупцією, що досі залишалася бар'єром для економічного зростання.

Крім того, модернізація української інфраструктури також узгоджується з баченням Партнерства Групи семи (G7) для глобальної інфраструктури та інвестицій (PGII). Йдеться не лише про відновлення та модернізацію існуючої інфраструктури (лікарень, шкіл, житла), але й про створення нових транспортних шляхів, залізничних мереж, портів і аеродромів. Очікується, що ці інвестиції не лише допоможуть Україні відновити її економіку, а й прискорять розвиток малих та середніх підприємств (МСП), надаючи їм можливості інтегруватися в глобальні ланцюги поставок та доступ до нових ринків.

Цей підхід має на меті досягнення не тільки політичних, але й економічних цілей. Він сприятиме інтеграції України до європейської економічної системи, дозволяючи країні використовувати свої промислові та людські ресурси для розвитку глобальних ринків.

Загалом, модернізація транспортної та логістичної інфраструктури є важливою частиною стратегії України щодо відновлення економіки та інтеграції в глобальні економічні процеси. Вона потребує великих інвестицій та політичної волі для подолання наявних проблем і створення належних умов для іноземних інвесторів.

2. Наслідки війни

Триваюча війна з Росією завдала величезної шкоди інфраструктурі України, серйозно пошкодивши транспортні мережі, зокрема дороги, мости, залізничні шляхи та морські порти. За оцінками Київської школи економіки (KSE), на 13 червня 2022 року загальний розмір збитків для інфраструктури склав 95,5 мільярда доларів США. Руйнування охоплюють не лише фізичні об'єкти, але й мають значний економічний вплив. Пошкоджено близько 305 мостів, 19 аеропортів, 57 залізничних станцій та 24 000 км доріг. Окрім прямого знищення матеріальних активів, війна призвела до серйозних економічних втрат, зокрема через скорочення виробництва, інвестицій, а також зниження ВВП, зростання витрат на оборону та соціальні програми.

Загальні втрати української економіки через війну оцінюються в діапазоні від 564 до 600 мільярдів доларів США. Окремо туристична індустрія втратила близько 7 мільярдів доларів у 2022 році [46].

Оцінка збитків і потреб у відновленні була проведена Світовим банком, урядом України та Європейською комісією. За результатами цієї оцінки, станом на 1 червня 2022 року, безпосередні збитки від війни склали 97 мільярдів доларів США, а непрямі збитки досягли 252 мільярди доларів США. Загалом, витрати на відновлення та реконструкцію країни оцінюються в близько 349 мільярдів доларів США. Найбільше постраждали сектори житлового будівництва та транспорту, що потребують найбільших інвестицій – відповідно 69 мільярдів доларів для відновлення житлового сектору та 74 мільярди доларів для реконструкції транспортної інфраструктури. Разом ці два сектори становлять понад 40% загальних витрат на відновлення країни.

Особливо важко постраждали регіони, що знаходяться на лінії фронту або в безпосередній близькості до бойових дій. Найбільші руйнування були зафіксовані в Чернігівській, Донецькій, Луганській, Харківській, Херсонській, Київській та Запорізькій областях [68].

Ці руйнування підкреслюють необхідність комплексного підходу до відновлення інфраструктури, який повинен включати значні фінансові ресурси та міжнародну підтримку. Масштаб і складність відновлення не обмежуються лише фізичними збитками; для ефективного відновлення необхідно розробити стратегію економічного відновлення, яка охоплює всі ключові сектори економіки, зокрема логістику, щоб забезпечити стабільність та відновлення національної економіки після завершення війни.

3. Морські порти та експорт

Морські порти є важливими складовими економіки України, особливо для її експорту. До початку війни країна мала мережу з 13 портів, що функціонували в Азовському та Чорноморському басейнах, а також у дельті Дунаю, серед яких найбільшими були Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ. Ці порти були ключовими каналами для агропромислового експорту України, а також

для імпорту нафти та експорту металів, хімічних продуктів і добрив. Однак війна істотно порушила роботу цієї логістичної мережі.

Україна втратила контроль над кількома важливими портами, зокрема Маріуполем і Бердянськом у Азовському морі, а також Скадовськом і Херсоном у Чорному морі. Ці порти були критично важливими для зовнішньої торгівлі, оскільки через них традиційно транспортувалося більше половини всього українського експорту та до 90% експорту зерна [42]. Втрата цих портів серйозно обмежила експортні можливості країни, що стало великим викликом для її економіки.

Незважаючи на те, що великі порти, такі як Миколаїв, Ольвія, Одеса, Чорноморськ і Південний, залишилися під контролем України, вони опинилися заблокованими російськими військами. Крім того, деякі частини річки Дніпро у Херсонській та Запорізькій областях перекрито, що ще більше ускладнює транспортні операції. Ця ситуація призвела до серйозних логістичних проблем, і через блокаду морських портів Україна щодня втрачала близько 170 мільйонів доларів на експорті [42].

4. Залізниця та альтернативні маршрути

Залізнична мережа України є важливим активом у часи війни, особливо з огляду на те, що морські порти заблоковані, а інші транспортні шляхи пошкоджені. У зв'язку з цим Україна значною мірою покладається на залізницю для транспортування товарів, хоча й стикається з численними труднощами. Однією з головних проблем є різниця в залізничних коліях між Україною та країнами Західної Європи, що вимагає заміни колісних пар у кожному вагоні на кордоні. Це значно ускладнює процес транспортування і збільшує витрати на логістику.

Для покращення ситуації Україна активно працює над вирівнюванням залізничних колій із європейськими стандартами та інтеграцією з Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T). Це дозволить покращити сполучення з ЄС і забезпечить кращу логістичну доступність для

українського експорту, особливо для таких товарів, як сільськогосподарська продукція та промислові товари.

Однак реалізація цих планів вимагає значних інвестицій в інфраструктуру та вдосконалення залізничних ліній, а також модернізації матеріально-технічного забезпечення, щоб забезпечити безперешкодний рух товарів. Покращення залізничної інфраструктури сприятиме не тільки покращенню експортних можливостей, а й загальному відновленню економіки України після війни.

Крім того, оскільки морські порти та залізничні шляхи мають серйозні обмеження, особливо в умовах блокади та пошкоджень, Україна також шукає альтернативні транспортні маршрути. Автомобільний транспорт, що поки що не є основним способом доставки великих вантажів, набуває дедалі більшого значення. Проте цей вид транспорту також стикається з проблемами, зокрема з обмеженнями пропускної спроможності на пунктах перетину кордону, особливо з Польщею та Румунією. Водночас будівництво нових інфраструктурних об'єктів на цих кордонах могло б збільшити обсяги перевезень і значно полегшити експорт через західний кордон України.

Відновлення та розширення залізничної мережі, а також розвиток альтернативних транспортних шляхів, є ключовими для збереження і розширення експортного потенціалу України. Це не тільки сприятиме економічному відновленню, але й зміцнить інтеграцію країни з Європейським Союзом і глобальними ланцюгами поставок.

5. Національний план відновлення

Український уряд розробив План національного відновлення, що покликаний не лише подолати наслідки війни, але й забезпечити стійке економічне зростання країни в післявоєнний період. Це амбітний та комплексний план, що охоплює широкий спектр потреб, від негайних до довгострокових, із загальним бюджетом від 750 мільярдів доларів США до 1 трильйона доларів США. Одна з основних складових плану — відновлення та модернізація транспортної і логістичної інфраструктури, що має вирішальне

значення для економічного відновлення України та її інтеграції в європейські та глобальні ланцюги поставок.

Структура плану відновлення

Інвестиційна стратегія в межах Національного плану відновлення розподілена на три основні етапи:

1. Невідкладні потреби (до 2022 року): Цей етап спрямований на усунення логістичних вузьких місць між Україною та Європейським Союзом.

Основними проектами є:

- будівництво нових залізничних ліній та розширення пропускної спроможності доріг;
- реструктуризація дунайських портів для збільшення обсягів експорту, зокрема агропромислової продукції.

2. Середньострокові потреби (2023-2025 роки):

- відновлення ключових об'єктів інфраструктури, зокрема пошкоджених портів і транспортних шляхів;
- вирішення інфраструктурних прогалин, що обмежують торговельні можливості України.

3. Довгострокова модернізація (2026-2032 роки):

- створення нових логістичних і складських комплексів;
- збільшення пропускної здатності портів на річці Дунай та будівництво нових автошляхів і аеропортів;
- розвиток швидкісної залізниці між Варшавою та Києвом, що має покращити зв'язок України з Європою.

Загальний обсяг інвестицій, необхідних для розвитку транспортної і логістичної інфраструктури, оцінюється в 120-160 мільярдів доларів США. Для успішної реалізації цього плану необхідна активна міжнародна співпраця з країнами-сусідами та міжнародними партнерами.

Ключова роль державно-приватного партнерства (ДПП)

Для успішної реалізації масштабних інфраструктурних проектів необхідно активно впроваджувати реформи в галузі державно-приватного партнерства (ДПП). Це дозволить залучити приватні інвестиції в відновлення та модернізацію критичної інфраструктури, зокрема шляхом:

- створення сприятливих умов для інвестицій;
- забезпечення прозорості у використанні коштів та відновленні інфраструктурних об'єктів.

Міністерство інфраструктури України відіграє провідну роль у координації проектів відновлення, а також у взаємодії з міжнародними партнерами. Крім того, Міністерство фінансів має забезпечити інтеграцію реформ у митному управлінні, що дозволить зменшити корупційні ризики та полегшить інвестиції в інфраструктуру.

6. Міжнародна підтримка та інвестиції

Міжнародна підтримка є критично важливою для відбудови транспортної та логістичної інфраструктури України. Враховуючи масштаби збитків і потреби в інвестиціях, Україна потребує активної фінансової допомоги та технічної підтримки від міжнародних донорів.

Міністерство інфраструктури України не тільки координує внутрішні інфраструктурні проекти, але й активно співпрацює з міжнародними донорами, інвесторами та організаціями. Воно відповідає за нагляд за інвестиціями та регуляторним простором у транспортному секторі, забезпечуючи їх ефективне використання. Важливим аспектом є розподіл пріоритетних проектів та чітке визначення ролей різних донорів.

Європейський інвестиційний банк (ЄІБ), Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР), Міжнародна фінансова корпорація (IFC), а також Японське агентство з міжнародного співробітництва (JICA) і Агентство з торгівлі та розвитку США (USTDA) — всі ці організації мають свої специфічні напрямки підтримки проектів. Важливо, щоб їхні зусилля не перекривалися, а доповнювали один одного. Наприклад, ЄІБ може фінансувати дорожні проекти, тоді як ЄБРР – розбудову портів або нові аеропорти.

Один із важливих аспектів залучення міжнародної допомоги – це підготовка високоякісних інфраструктурних проектів, які можуть бути фінансовані. Ці проекти повинні відповідати високим економічним, соціальним та екологічним стандартам, що забезпечить їхню ефективність і довгострокову вигоду для України. Тому надзвичайно важливою є підготовка пакетів проектів, які будуть визначені як пріоритетні, з можливістю залучення зовнішнього фінансування.

Крім фінансування, критично важливими є реформи в управлінні економікою, включаючи боротьбу з корупцією та перезапуск митного управління. Донори можуть допомогти у підтримці цих реформ, створюючи середовище, яке буде сприятливим для приватних інвестицій. Одним із ключових факторів для залучення інвесторів є створення фінансових інструментів для зменшення ризиків, таких як страхування інвестицій.

Загалом, для успішного відновлення та розвитку транспортної і логістичної інфраструктури України в післявоєнний період необхідна не лише велика внутрішня мобілізація ресурсів, але й широка міжнародна підтримка. Ця підтримка повинна включати фінансування, технічну експертизу та допомогу в проведенні реформ, що забезпечать економічну стабільність і ефективне використання інвестицій.

7. Комерційна життєздатність проектів

Для успіху відновлення України після війни, особливо в сфері транспортної та логістичної інфраструктури, ключовим є забезпечення комерційної життєздатності проектів. Це означає, що вони мають бути не тільки необхідними для економічного відновлення, але й привабливими для інвесторів, зокрема з приватного сектору. Для цього кожен проект повинен бути ретельно підготовлений, структурований і обґрунтований з економічної точки зору.

Один із важливих аспектів забезпечення комерційної життєздатності — це підготовка проектів. Простого списку проектів недостатньо для залучення інвестицій. Для кожного проекту необхідно:

- ретельно розробити техніко-економічне обґрунтування;
- створити чіткі фінансові прогнози;
- оцінити ризики та розробити стратегії з управління ними;
- визначити стратегію сталого обслуговування та експлуатації після реалізації проекту.

Це важливий етап, на якому український уряд може отримати значну підтримку від міжнародних донорів та інституцій з досвідом реалізації інфраструктурних проектів. Їхній досвід допоможе переконатися, що проекти відповідають міжнародним стандартам, підвищуючи їхню привабливість для інвесторів.

Проекти мають бути комерційно життєздатними не тільки з точки зору технічної та фінансової підготовки, але й у контексті поточних і майбутніх потреб ринку. Це вимагає глибокого розуміння:

- потреб секторів, яких проект має обслуговувати (наприклад, потреби в транспортуванні вантажів, вимоги до логістики, сільськогосподарської продукції тощо);
- економічного контексту, в якому проект буде працювати, зокрема макроекономічних факторів, змін у споживчому попиті або торгівлі;
- можливості інтеграції проекту в ширший економічний та інфраструктурний ландшафт України та регіону, що допоможе максимізувати його економічний вплив.

Не менш важливим фактором для забезпечення життєздатності проектів є стабільне, чітке та прозоре регуляторне середовище. Інвестори шукають передбачуваність та гарантії, тому регулювання повинно забезпечувати:

- легітимність і прозорість процесів погоджень і дозволів;
- справедливі, законні договірні відносини, що забезпечують юридичну захищеність;
- механізми вирішення спорів, що дозволяють швидко і ефективно вирішувати будь-які конфлікти.

Завдяки стабільному регуляторному середовищу інвестори можуть зменшити рівень ризику і впевнено вкладати кошти в українські інфраструктурні проекти. Боротьба з корупцією та загальне поліпшення бізнес-клімату є не менш важливими, оскільки вони безпосередньо впливають на довіру інвесторів до економічної стабільності країни.

8. Виклики на кордоні з ЄС

Одним з важливих аспектів, що впливають на економічне відновлення України, є покращення інфраструктури на кордоні з ЄС. З початком війни багато традиційних експортних шляхів були зруйновані або стали ненадійними. Тому вирішення проблем на кордоні є критично важливим для забезпечення ефективного транскордонного руху товарів.

Вузькі місця на кордоні

Однією з основних проблем є вузькі місця на кордоні, зокрема:

- недостатня кількість залізничних вагонів або залізничних переїздів, які не здатні підтримувати підвищений попит на торгівлю та експорт;
- різниця в залізничних коліях між Україною та країнами ЄС, що вимагає заміни колісних пар на кордоні, що значно уповільнює транзит вантажів.

Для вирішення цих проблем потрібно:

- модернізувати існуючі об'єкти інфраструктури на кордоні;
- будувати нові інфраструктурні об'єкти, такі як додаткові залізничні переїзди або склади для вантажів;
- збільшити кількість залізничних вагонів, доступних для транзиту товарів.

Ці заходи дозволять не лише покращити транскордонну торгівлю, а й сприятимуть глибшій економічній інтеграції України з Європейським Союзом і світовими ринками в цілому.

Покращення фізичної інфраструктури на кордоні — це лише частина проблеми. Інші важливі аспекти включають:

- спрощення митних процесів, щоб скоротити час та витрати на оформлення товарів;
- підвищення координації між прикордонними службами України та ЄС для пришвидшення процедур на кордоні;
- впровадження більш ефективних методів управління кордоном, що допоможе зменшити затримки, особливо для швидкопсувних товарів і товарів, що потребують термінового транспортування.

Хоча вдосконалення інфраструктури на кордоні з ЄС може значно знизити негативний вплив на торгівлю, ці зусилля не повинні замінити важливість відновлення та модернізації морських портів, розвитку альтернативних транспортних маршрутів та покращення логістичної мережі в цілому.

Таким чином, вирішення проблем на кордоні з ЄС є багатограним завданням, що вимагає: розвитку інфраструктури на кордоні, регуляторних реформ, логістичних вдосконалень, що підвищать експортні можливості України в поствоєнний період. Успішна реалізація цих заходів дозволить Україні значно зміцнити свою економічну стабільність і інтеграцію в європейські та світові ринки.

3.3. Рекомендації щодо вдосконалення нормативно-правової бази та бізнес-середовища в логістичній сфері

До військового вторгнення та його наслідків Україна відігравала важливу роль як транзитний транспортний хаб, що поєднує країни Європи та Азії. Через її територію проходять міжнародні транспортні коридори, зокрема Пан'європейські, Організації співробітництва залізниць, Транс'європейської транспортної мережі та інші, функціонування яких стало майже неможливим через воєнні дії. Це негативно позначилося на стабільності та ефективності інфраструктури України, а також на економічному становищі країни загалом.

Однак, навіть без урахування військових причин, існують об'єктивні передумови для неналежного розвитку транспортної сфери, зокрема недостатнє технічне обслуговування транспортної інфраструктури, погане фінансування та технічна відсталість транспортних технологій. Це призводить до неефективного виконання економічних функцій на внутрішніх і зовнішніх ринках, а також до обмеження потенціалу розвитку транспортних послуг.

Тому для забезпечення належної функціональності національної транспортної сфери необхідно впровадити інфраструктуру високого технологічного рівня, стимулювати інтенсивний розвиток та скоординованість різних видів транспорту. Водночас важливо створити ефективні механізми правового регулювання та належні системи державного управління, що сприятимуть розвитку міжнародної транспортної діяльності України. Це, в свою чергу, позитивно вплине на збільшення обсягів експорту та покращення зовнішньої торгівлі.

Національна транспортна стратегія України до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430-р [3], є основою для організаційно-правового регулювання та розвитку транспортної сфери. Вона спрямована на наближення транспортної інфраструктури України до міжнародних стандартів, інтегруючи її у функціональну міжнародну транспортну мережу.

Ця стратегія є ключовим елементом євроінтеграційного процесу в транспортній сфері, зокрема щодо підвищення рівня транспортних послуг і покращення якості інфраструктури. Вона передбачає вдосконалення системи державного управління, впровадження ефективних механізмів взаємодії учасників транспортного процесу, наближаючи їх до європейських стандартів. Основною метою є створення пріоритетності транспортної політики, розробка правових механізмів регулювання, спрямованих на:

1. Задоволення потреб споживачів і підвищення конкурентоспроможності суб'єктів транспортних послуг.

2. Створення рівних умов для надання транспортних послуг як державними органами, так і приватними підприємствами.

Загалом, Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року орієнтована на економічний розвиток країни через ефективне використання транспортної інфраструктури, що також включає імплементацію положень Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, ратифікованої Законом України від 16 вересня 2014 року № 1678-VII [6], а також Угоди про спільний авіаційний простір між Україною та ЄС, ратифікованої 17 лютого 2022 року № 2067-IX [5].

Здійснення контролю за реалізацією Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та її впровадженням покладено на Кабінет Міністрів України, Міністерство інфраструктури та інші державні органи, а також на об'єднання приватних суб'єктів господарювання та міжнародні організації в транспортній сфері. Вони мають докладати зусиль для надання допомоги та розвитку потенціалу держав з метою досягнення цілей у сфері міжнародних перевезень різними видами транспорту. Це є необхідним для координації транспортної політики та створення умов для виходу України на міжнародний ринок транспортних послуг.

Проте, низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та інфраструктури мультимодальних перевезень обмежує конкурентоспроможність українських суб'єктів транспортної сфери і стримує їхній вихід на міжнародний ринок.

Згідно з даними Національної транспортної стратегії, мультимодальні та інтермодальні перевезення займають в Україні лише 0,5% від загального обсягу транспортного ринку. За цим показником Україна значно відстає від країн Європейського Союзу та інших розвинених держав, де цей показник може бути в 20–30 разів вищим [3]. Це свідчить про низьку конкурентоспроможність і неспроможність забезпечити високоякісні міжнародні експортні послуги, що, в свою чергу, призводить до зменшення транзитних перевезень через Україну.

Міністерство інфраструктури України, яке виконує роль державного регулятора на ринку міжнародних автомобільних перевезень, зосереджено на питаннях діяльності перевізників, зокрема, на проблемах, пов'язаних з відсутністю ефективного механізму ліцензування. Наразі ліцензування є лише формальною процедурою, яка не забезпечує належного рівня перевірки можливостей перевізників щодо виконання їхніх функцій. Для покращення ситуації необхідно впровадити більш чіткий та ефективний підхід до ліцензування автомобільних перевізників, який би включав вимоги до ділової репутації, фінансової спроможності та професійної кваліфікації персоналу.

Окрім того, важливим аспектом є отримання багатостороннього дозволу ЄКМТ, який надається перевізникам і дозволяє їм здійснювати перевезення між країнами-учасницями Європейської конференції міністрів транспорту. Це дозволяє використовувати більш екологічні та безпечні транспортні засоби, що є важливою умовою для інтеграції України у європейський транспортний простір. Таким чином, необхідно забезпечити процедуру доступу до ринку автомобільних перевезень, відповідно до норм і вимог Європейського Союзу.

На сьогодні в Україні налічується від 10,400 до 11,309 суб'єктів господарювання, які займаються міжнародними автомобільними перевезеннями, і вони мають у своєму розпорядженні не більше 70,228 транспортних засобів. За експертними оцінками, з урахуванням технічних та екологічних вимог, які ставляться до транспорту, що перетинає кордони (зокрема, дозволу ЄКМТ), українські автоперевізники мають близько 40,000 автомобілів. Для порівняння, в Польщі цей показник становить 300,000 транспортних засобів, а в країнах ЄС – близько 900,000. Це свідчить про суттєву невідповідність українського автопарку міжнародним технічним та екологічним вимогам, що обмежує конкурентоспроможність українських перевізників на міжнародному ринку.

У рамках роботи над проектом Закону України про внесення змін до деяких законодавчих актів у сфері автомобільного транспорту, спрямованих на приведення українського законодавства у відповідність з європейськими

стандартами, було запропоновано низку змін щодо технічної перевірки автомобілів та введення технічних стандартів для транспортних засобів. Це також включало адаптацію до вимог Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, а також стандартів щодо тривалості керування транспортним засобом для водіїв, як національних, так і міжнародних перевезень, відповідно до Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів. Однак, незважаючи на ці ініціативи, реальний прогрес у вирішенні цих питань виявився обмеженим.

Попит на автомобільний і залізничний транспорт залишається високим, оскільки ці види транспорту займають важливе місце у забезпеченні перевезень вантажів і пасажирів, зокрема на міжнародному рівні. Але це призводить до того, що інші види транспорту, наприклад, авіаційний або водний, мають менше можливостей для розвитку в умовах конкуренції. Також це обмежує перспективи розвитку мультимодальних і інтермодальних перевезень, які є важливою складовою міжнародної логістики.

Проблеми, що заважають ефективному розвитку транспортної сфери в Україні, можна поділити на кілька основних категорій:

1. Відсутність системного підходу до координації діяльності всіх видів транспорту. Необхідно створити єдину стратегію розвитку всіх секторів транспорту, що дозволить ефективно використовувати інфраструктуру та ресурси різних видів транспорту в мультимодальних перевезеннях.

2. Недосконала система комунікацій між органами управління транспортом, транспортними підприємствами та користувачами послуг. Це знижує ефективність логістичних процесів і спричиняє затримки у перевезеннях, а також знижує конкурентоспроможність українських транспортних послуг на міжнародному ринку.

3. Недостатній рівень конкуренції на ринку транспортних послуг. Це обмежує розвиток інновацій та підвищення якості обслуговування, а також ускладнює доступ до міжнародних ринків для нових учасників.

4. Невідповідність європейським вимогам доступу до ринку транспортних послуг. Як показують розбіжності в кількості транспортних засобів, які використовують українські перевізники, і їхніх технічних характеристиках, український автопарк не відповідає високим вимогам ЄС, що обмежує можливості для експорту та міжнародних перевезень.

5. Недосконала система відповідальності та контролю. Відсутність чітких механізмів контролю за виконанням технічних і екологічних стандартів знижує рівень безпеки та ефективності транспорту, що також обмежує доступ до міжнародних транспортних ринків.

Отже, для забезпечення конкурентоспроможності українських перевізників та покращення транспортної інфраструктури необхідно вжити комплекс заходів, спрямованих на:

- поглиблення інтеграції з міжнародними транспортними стандартами;
- розвиток мультимодальних перевезень;
- вдосконалення механізмів координації між різними видами транспорту;
- підвищення рівня технічної підготовки транспортних засобів відповідно до європейських стандартів.

Лише комплексний підхід до цих питань дозволить підвищити ефективність української транспортної системи, поліпшити доступ до міжнародних ринків і створити умови для сталого розвитку транспортної інфраструктури країни.

Для підвищення конкурентоспроможності та розвитку транспортної сфери України, а також для її ефективного виходу на міжнародний ринок транспортних послуг, необхідно застосувати міжнародний досвід і принципи, які вже довели свою ефективність в інших країнах. Це включає ряд важливих напрямів, які допоможуть оптимізувати надання транспортно-логістичних послуг та інтегрувати Україну в міжнародну транспортну мережу:

1. Використання міжнародного досвіду та підвищення якості та надійності транспортно-логістичних послуг

Україна повинна адаптувати міжнародні стандарти в галузі транспорту і логістики. Це передбачає не лише вдосконалення технічних характеристик транспортних засобів, але й покращення управління логістичними ланцюгами, впровадження нових інформаційних технологій та автоматизації процесів перевезень. Наприклад, інтеграція системи управління транспортом (TMS) і використання сучасних ІТ-рішень дозволить значно зменшити витрати на перевезення і покращити взаємодію між перевізниками та споживачами послуг.

2. Розвиток транспортної інфраструктури відповідно до стандартів ЄС

Для виходу на міжнародний ринок та інтеграції в європейську транспортну систему важливо удосконалювати транспортну інфраструктуру, зокрема, пункти пропуску через державний кордон. Пункти пропуску повинні відповідати європейським стандартам, забезпечувати швидке і ефективне оформлення вантажів і пасажирів, а також бути обладнані сучасними системами для контролю і безпеки. Важливим аспектом є також створення сучасних логістичних хабів для інтеграції різних видів транспорту.

3. Підвищення відповідальності та прозорості у транспортній сфері

Для ефективної роботи транспортної сфери України необхідно підвищити рівень відповідальності перевізників, а також забезпечити прозорість у всіх етапах організації перевезень. Це можна досягти через створення чітких механізмів моніторингу, використання електронних систем документообігу та запровадження норм щодо екологічних і технічних вимог до транспортних засобів. Важливо також впроваджувати регулярні перевірки безпеки та відповідності стандартам, що дозволить знижувати ризики і підвищувати довіру до українських перевізників.

4. Розвиток мультимодальних перевезень

Забезпечення технологічної сумісності різних видів транспорту (автомобільного, залізничного, авіаційного, водного) є одним із ключових факторів для забезпечення ефективних мультимодальних перевезень. Для цього необхідно розробити єдині стандарти для взаємодії різних видів

транспорт, впровадити новітні технології управління мультимодальними перевезеннями, зменшити кількість формальностей при перевезеннях через кордони, а також інтегрувати українські транспортні системи в європейські.

5. Зменшення формальностей та лібералізація ринку

Для підвищення доступності транспортних послуг та залучення іноземних інвесторів необхідно значно зменшити бюрократичні бар'єри і формальності в процесі міжнародних перевезень. Це передбачає лібералізацію ринку, спрощення процедур оформлення вантажів та перевізників, зменшення кількості адміністративних процедур і податків для учасників транспортного процесу.

6. Участь України у міжнародних транспортних проектах

Одним із ключових напрямів для розвитку транспортної сфери є активна участь України в масштабних міжнародних транспортних проектах, таких як розвиток європейських транс'європейських транспортних мереж (TEN-T). Це дозволить не лише залучити інвестиції, а й інтегрувати українські транспортні системи з європейськими, що покращить доступ до європейського ринку для українських перевізників.

Інтеграція України в міжнародну транспортну систему та розвиток її внутрішньої інфраструктури з урахуванням європейських стандартів сприятиме значному поліпшенню якості транспортних послуг і підвищенню їх конкурентоспроможності. Це, у свою чергу, допоможе збільшити обсяги міжнародних перевезень, покращити якість обслуговування, знизити витрати для перевізників та сприятиме економічному зростанню країни. Реалізація цих заходів дозволить Україні ефективно використовувати свій транзитний потенціал, приєднатися до глобальних транспортних ланцюгів та створити умови для розвитку торгівлі, інвестицій та економіки в цілому.

ВИСНОВКИ

В роботі проведено узагальнення теоретичних засад діалектичного розвитку міжнародних логістичних мереж як інфраструктури глобальної економіки та пошуку методів і сценаріїв покращення міжнародних конкурентних позицій вітчизняних логістичних мереж. В результаті цього були зроблені наступні висновки:

Міжнародні логістичні мережі є ключовою складовою глобальної економіки, що визначає ефективність товарообігу, транспортування, а також забезпечення безперервних економічних зв'язків між різними країнами та регіонами. Їх розвиток безпосередньо пов'язаний з тенденціями глобалізації та інтеграції ринків, що передбачає необхідність постійного оновлення та вдосконалення інфраструктури для підтримки високої конкурентоспроможності.

Діалектичний розвиток міжнародних логістичних мереж виявляється в постійному процесі взаємодії різних компонентів — економічних, технологічних, політичних і соціальних факторів. Це зумовлює необхідність комплексного підходу до розбудови логістичних систем, який включає інтеграцію інновацій, модернізацію інфраструктури та адаптацію до нових глобальних викликів.

Міжнародні логістичні мережі є критично важливою інфраструктурою глобальної економіки, забезпечуючи безперебійний потік товарів, інформації та капіталу через національні кордони. Вони об'єднують складні системи транспортування, зберігання, зв'язку та обміну даними, які дозволяють компаніям та державам здійснювати ефективний обіг ресурсів, від виробництва до кінцевого споживача. Ці мережі включають різноманітні елементи — від доріг і залізниць до авіа- і морських перевезень, а також інфраструктуру для зберігання, обробки та обміну інформацією.

Ефективність і надійність міжнародних логістичних мереж мають вирішальне значення для глобального економічного зростання. Вони

сприяють розвитку міжнародної торгівлі, зменшенню витрат на доставку товарів і, в результаті, підвищенню конкурентоспроможності підприємств та країн на міжнародних ринках. Такі мережі створюють можливості для більш тісної інтеграції національних економік в глобальну економічну систему, сприяючи залученню інвестицій, зростанню попиту на інновації та розвитку нових технологій.

З огляду на зазначене, для підвищення конкурентоспроможності транспортної сфери України та її інтеграції у міжнародний ринок транспортних послуг, необхідно здійснити кілька ключових кроків, що базуються на міжнародному досвіді та враховують специфіку зовнішньоекономічних зв'язків України.

1. Використання міжнародного досвіду розвитку транспортної сфери. Для підвищення якості та надійності транспортно-логістичних послуг важливо впроваджувати передові міжнародні практики. Це передбачає розвиток високоякісних стандартів обслуговування клієнтів, а також підвищення ефективності логістичних ланцюгів через інтеграцію сучасних технологій управління транспортом, автоматизації процесів та впровадження інновацій у сфері перевезень. Досвід європейських країн в управлінні логістичними процесами та інтеграції різних видів транспорту дозволить Україні ефективно підвищити рівень обслуговування.

2. Розвиток транспортної інфраструктури відповідно до стандартів ЄС. Враховуючи важливість інтеграції України в європейський транспортний простір, необхідно модернізувати та адаптувати транспортну інфраструктуру до європейських стандартів. Це включає не лише удосконалення доріг, залізниць і аеропортів, але й впровадження стандартів безпеки, екологічної відповідальності та енергоефективності. Окремим аспектом є удосконалення функціонування пунктів пропуску через державний кордон, що забезпечить зменшення часу на перетин кордону та знизить логістичні витрати.

3. Підвищення відповідальності та прозорості в транспортній сфері. Для залучення міжнародних інвесторів та підвищення ефективності

транспортної сфери необхідно створити прозоре і відповідальне середовище. Це включає запровадження чітких регуляторних норм і стандартів, боротьбу з корупцією, а також створення системи моніторингу та контролю за якістю транспортних послуг. Забезпечення прозорості та відповідальності в управлінні транспортною інфраструктурою дозволить збільшити довіру з боку міжнародних партнерів та перевізників.

4. Розвиток мультимодальних перевезень. З метою ефективної організації транспортних перевезень важливим кроком є розвиток мультимодальних перевезень, що дозволяє поєднувати різні види транспорту (залізничний, автомобільний, морський, авіаційний) для оптимізації логістичних ланцюгів і зменшення витрат на перевезення. Важливим аспектом є створення єдиної технологічної сумісності різних видів транспорту, а також розбудова відповідної інфраструктури для їх інтеграції (термінали, контейнери, залізничні станції, порти).

5. Зменшення формальностей під час міжнародних перевезень. Оптимізація митних процедур і адміністративних бар'єрів є важливим аспектом для полегшення міжнародної торгівлі та перевезень. Зменшення бюрократичних процедур, запровадження електронних декларацій та застосування спрощених митних процедур значно прискорить час обробки вантажів та зменшить витрати для підприємств і перевізників.

6. Лібералізація транспортного ринку. Участь України в міжнародних транспортних проектах та лібералізація транспортного ринку відповідно до законодавства ЄС сприятиме розвитку конкурентного середовища, стимулюючи приватні інвестиції в транспортну інфраструктуру. Це включає відкриття доступу для іноземних перевізників, що дозволить підвищити ефективність транспортної системи країни, а також сприятиме розвитку нових міжнародних перевезень.

Участь України у масштабних міжнародних транспортних проектах. Важливо брати участь у масштабних міжнародних ініціативах, таких як розвиток Трансєвропейської транспортної мережі (TEN-T), нових коридорів

міжнародного транзиту, а також співпрацювати з міжнародними організаціями в рамках програм розвитку транспортної інфраструктури. Це дозволить Україні отримати доступ до міжнародних фінансових ресурсів, а також покращити свою роль у міжнародних логістичних ланцюгах.

Таким чином, ефективна організація транспортного обслуговування в Україні, яка ґрунтується на принципах міжнародної інтеграції, модернізації інфраструктури та розвитку мультимодальних перевезень, стане важливим фактором у досягненні високої конкурентоспроможності країни на міжнародному ринку транспортних послуг та сприятиме економічному зростанню України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Автомобільні дороги України. URL: <http://euro2012highway.blogspot.com/2007/08/blog-post.html> (дата звернення 10.09.2024 р.)
2. Аналіз та сучасний стан міжнародних транспортних коридорів. URL: https://tourlib.net/statti_ukr/karpan.htm (дата звернення 15.09.2024 р.)
3. Андрусів У.Я. Кластеризація як інноваційна технологія розвитку соціально-економічних систем. II Міжнародна науково-практична конференція «Бізнес, інновації, менеджмент: проблеми та перспективи». 2021. С. 202-203
4. Бабій Л. В. Теоретичні підходи до визначення параметрів розвитку мережевої економіки. Міжнародна економічна політика. 2012. Спецвип. Ч. 2. С. 29–37.
5. Боровик Т., Даниленко В. Транспортна логістика як фактор забезпечення зовнішньоекономічної діяльності вітчизняних підприємств. Економіка та управління національним господарством. 2022. № 177. С. 35–39. URL: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/177-6> (дата звернення 25.08.2024 р.)
6. Воркут Т.А. Тенденції розвитку ринку вантажних автомобільних перевезень в Україні. Системні методи керування, технологія та організація виробництва і експлуатації автомобілів: Зб. наук. пр. К.: НТУ, ТАУ. 1999. Вип.7. С.110-114.
7. Галайда В. А. Мережева економіка в умовах глобалізації. Харків : Ранок, 2010. 290 с.
8. Глєбова А.О., Кравченко В.В. Розвиток цифрових комунікацій в умовах діджиталізації економіки України: проблеми та можливості. Ефективна економіка. 2021. № 9. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/9_2021/82.pdf (дата звернення 12.10.2024 р.)

9. Гринюк Н.А., Спірідонов Д.С. Теоретичні підходи до функціонування міжнародних логістичних мереж. Економіка та держава. 2021. № 21. С. 130-134
10. Гусенко О.С., Бомчак Ю.В. Аналіз сучасного стану та динаміки експорту зернових культур України в умовах ускладнення міжнародної логістики. Proceedings of the XI International Scientific and Practical Conference. Helsinki, Finland. 2023. Pp. 60–67. URL: <https://isg-konf.com/integration-of-science-as-a-mechanism-of-effective-development/> (дата звернення 05.09.2024 р.)
11. Гусенко О.С. Світова торгівля зерновими культурами та ризики морської логістики: сучасний стан та динаміка. Науковий вісник Одеського національного економічного університету: зб. наук. праць. Одеса. 2024. No 3-4 (316-317). С. 176–182. URL: <http://n-visnik.oneu.edu.ua/collections/2024/316-317/pdf/176-182.pdf> (дата звернення 19.09.2024 р.)
12. Гусь А. В. Щодо співвідношення поняття «цифрова економіка» та суміжних категорій. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право». 2020. Вип. 62. С. 189–193.
13. Дзядук Т. В. Мережева економіка як елемент формування сучасної світової господарської системи. Економіка та держава. 2008. № 7. С. 25–27.
14. Димарчук С. М. Логістична система управління та її взаємозв'язок з стратегією підприємства. Вісник ДУ «Львівська політехніка», 2015. № 390. С. 20.
15. Електрифікація залізниці України за роки незалежності. Київ, 2021. URL: <https://kvazar.com.ua/novosti/189-elektrifikatsiya-zh-d-transporta-nezavisimoj-ukrainy>
16. Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення : ООН; Угода, вимоги від 27.02.2004 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_016#doc_info (дата звернення 18.08.2024 р.)
17. Євтушенко Г.В., Сардак Я.І., Пастухова Н.В. Тенденції розвитку мережевої економіки в Україні та світі. Вісник Харківського національного

університету імені В. Н. Каразіна. Серія «Економічна». 2016. Вип. 90. С. 131–138.

18. Зелена книга. Міжнародні вантажні автомобільні перевезення. 2020 р. URL: https://cdn.regulation.gov.ua/dd/ea/a1/34/regulation.gov.ua_GREEN%20PAPER%20'On%20International%20Freight%20Road%20Transport'.pdf (дата звернення 11.08.2024 р.)

19. Кальченко А. Г. Логістика: Підручник. К.: КНЕУ, 2013. 284 с.

20. Капустіна Н.Б. Мережеве суспільство: введення в концептуальні основи теорії М. Кастельса. Правове життя сучасної України : у 3 т. : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 15 трав. 2020 р.) / відп. ред. М. Р. Аракелян. Одеса: Гельветика, 2020. Т. 1. С. 21-24

21. Кизим М.О., Крамарев Г.В., Іванова О.Ю., Хаустова В.Є. Теоретичні засади розвитку глобальних ланцюгів створення вартості. Бізнес Інформ. 2018. № 12. С. 39-50

22. Кизим М.О., Хаустова В.Є., Трушкіна Н. В. Мережева економіка: еволюція розвитку, передумови становлення концепції, концептуальні підходи до визначення. Бізнес Інформ. 2022. № 11. С. 40-51

23. Кіт Л. З. Еволюція мережевої економіки. Вісник Хмельницького національного університету. Серія «Економічні науки». 2014. № 3. Т. 2. С. 187–194.

24. Ковальчук Т. Т. Глобальна інформаційно-мережева економіка: цивілізаційні перспективи. Актуальні проблеми економіки. 2013. № 12. С. 15–23.

25. Конспект лекцій з дисципліни «Логістика» для здобувачів першого (бакалаврського) рівня вищої освіти зі спеціальності 073 «Менеджмент». Укладач: С.І. Тарасенко. Кам'янське: ДДТУ, 2020. 144 с.

26. Коч С. В. Транскордоння: простір соціального порядку і політичної дії: монографія. Одеса: Фенікс, 2019. 357 с.

27. Кравчук І. П. Еволюція терміну «мережева економіка»: сутність та підходи до її визначення. Інноваційна економіка. 2011. № 6. С. 44–51.
28. Круш П. В., Кожемяченко О. О. Національна економіка: регіональний та муніципальний рівень : підручник. Київ : ЦУЛ, 2011. 320 с.
29. Лисий В.М., Стебляк Д.М. Вплив війни на розвиток транспортного перевезення в Україні. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Міжнародні економічні відносини та світове господарство». 2022. Випуск 43. С. 92–96. URL: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/55650/1/18.pdf> (дата звернення 15.08.2024 р.)
30. Логістичний потенціал України в міжнародному рейтингу URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/logistichniy-potentsial-ukrayini-v-mizhnarodnomu-reytingu> (дата звернення 26.08.2024 р.)
31. Мазуренко О. О., Кудряшов А. В. Перспективи подальшого розвитку міжнародних транспортних коридорів України. Транспортні системи та технології перевезень. 2016. № 12. С. 58–61
32. Маслов А. О. Інформаційна економіка: становлення, структура та теоретичне осмислення : монографія. 2-е вид., випр. і допов. Київ : ВПЦ «Київський університет», 2016. 512 с.
33. Матвієнко-Біляєва Г.Л., Ляліна Н.С., Котельникова Ю.М. Основні напрями розвитку логістики підприємств та її основні концепції. Науковий вісник Ужгородського національного університету. 2019. № 24. Ч. 2. С. 119-124
34. Міжнародні транспортні коридори, що проходять через Україну. URL: https://pidru4niki.com/92893/ekologiya/mizhnarodni_transportni_koridori_prohod_yat_ukrayinu (дата звернення 15.09.2024 р.)
35. Міценко Н., Міщук І. Сутність та проблеми функціонування системи міжнародної логістики в екстремальних умовах. Вісник Львівського торговельно-економічного університету. Економічні науки. 2022. № 68. С. 25.

36. Нагорний Є.В., Шраменко Н.Ю. Аналіз критеріїв ефективності функціонування логістичних систем при доставці вантажів. Міжвузівський збірник "Наукові нотатки". Луцьк, 2010. № 28. С. 353 – 357

37. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення 09.09.2024 р.)

38. Нечипорук Л. В. Теоретичні аспекти формування мережевої економіки. Економічна теорія та право. 2015. № 1. С. 76–84.

39. Новицький В. Є. Економічні ресурси цивілізаційного розвитку : навч. посіб. Київ : НАУ, 2011. 287 с.

40. Нямецук Г. В. Якісні характеристики формування «нової» економіки в контексті інформатизації світогосподарського розвитку. Актуальні проблеми міжнародних відносин. 2014. Вип. 118. Ч. II. С. 113–121.

41. Одотюк І.В. Глобалізація і локалізація: від теорії до практики. Ефективна економіка. 2021. № 11. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/11_2021/10.pdf (дата звернення 02.10.2024 р.)

42. Офіційний сайт групи Всесвітнього банку. Індекс ефективності логістики. URL: <https://lpi.worldbank.org/> (дата звернення 05.10.2024 р.)

43. Офіційний сайт Конференції ООН з торгівлі та розвитку. Індекс залучення країни у лінійне судноплавство. URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.LSCI> (дата звернення 13.10.2024 р.)

44. Павлова Г., Бабій, І., Воловик, Д. Становлення логістики на рівні міжнародних економічних відносин. *Innovation and Sustainability*. 2022. № 2. С. 139–146.

45. Подлужна Н. О. Досягнення економічного прогресу в Україні та її регіонах на основі диверсифікації форм економіки знань і прояву ефекту

меліоризму // Управління економікою: теорія та практика : зб. наук. пр. Київ : Ін-т економіки промисловості НАН України, 2017. С. 121–133.

46. Притула Х. М., Калат Я. Я., Кирик І. М. Зони впливу міжнародних транспортних коридорів як новий об'єкт державної регіональної політики України на період до 2027 року. Електронне наукове видання «Ефективна економіка». 2020. №11. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/11_2020/14.pdf (дата звернення 15.10.2024 р.)

47. Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері автомобільного транспорту з метою приведення їх у відповідність з актами Європейського Союзу № 4683 від 17.05.2016 року. URL: https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=59136 (дата звернення 15.09.2024 р.)

48. Пушак Я. Я. Сучасні тенденції розвитку мережевої економіки на підприємствах в умовах глобальних викликів. Глобальні та національні проблеми економіки. 2017. Вип. 18. С. 608–612.

49. Самойленко А. О. Глобальні можливості мережевої економіки в сучасних умовах інформаційного простору. Вісник Одеського національного університету імені І. І. Мечникова. 2020. Т. 25. Вип. 6. С. 33–37.

50. Січкаренко К. О. Мережева організація інноваційної діяльності : наукова доповідь. Київ : ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України», 2015. 48 с.

51. Стан та перспективи розвитку ринку логістичних послуг в Україні URL: <http://elar.khmnu.edu.ua/bitstream/123456789/5310/1/%d0%b%d0%b8%d0%b9.pdf> (дата звернення 18.09.2024 р.)

52. Топішко Н. П., Топішко І. І., Галецька Т. І. Мережева економіка як форма соціально економічної організації в глобальних координатах. Наукові записки Національного університету «Острозька академія». Серія «Економіка». 2018. № 8. С. 33–38.

53. Транспортна стратегія України. Пріоритети транспортного сектору до 2030 року «Підтримка імплементації Угоди про асоціацію та Національної транспортної стратегії України» . https://mtu.gov.ua/files/strategy_ukr.pdf . Міністерство інфраструктури України : 2023

54. Тульчинська С. О., Шашина М. В. Парадигмальні особливості становлення мережевої економіки як складової структурної модернізації регіональної економіки. Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія «Економіка і управління». 2019. Т. 30. № 1. С. 84–88.

55. Угода між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір : ратифікована Законом України від 17 лютого 2022 року № 2067-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984> (дата звернення 15.09.2024 р.)

56. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони : ратифікована Законом України від 16 вересня 2014 року № 1678-VII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984> (дата звернення 15.09.2024 р.)

57. Угода про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах : ООН; Угода, Міжнародний документ від 20.03.1958 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_343#doc_info (дата звернення 16.09.2024 р.)

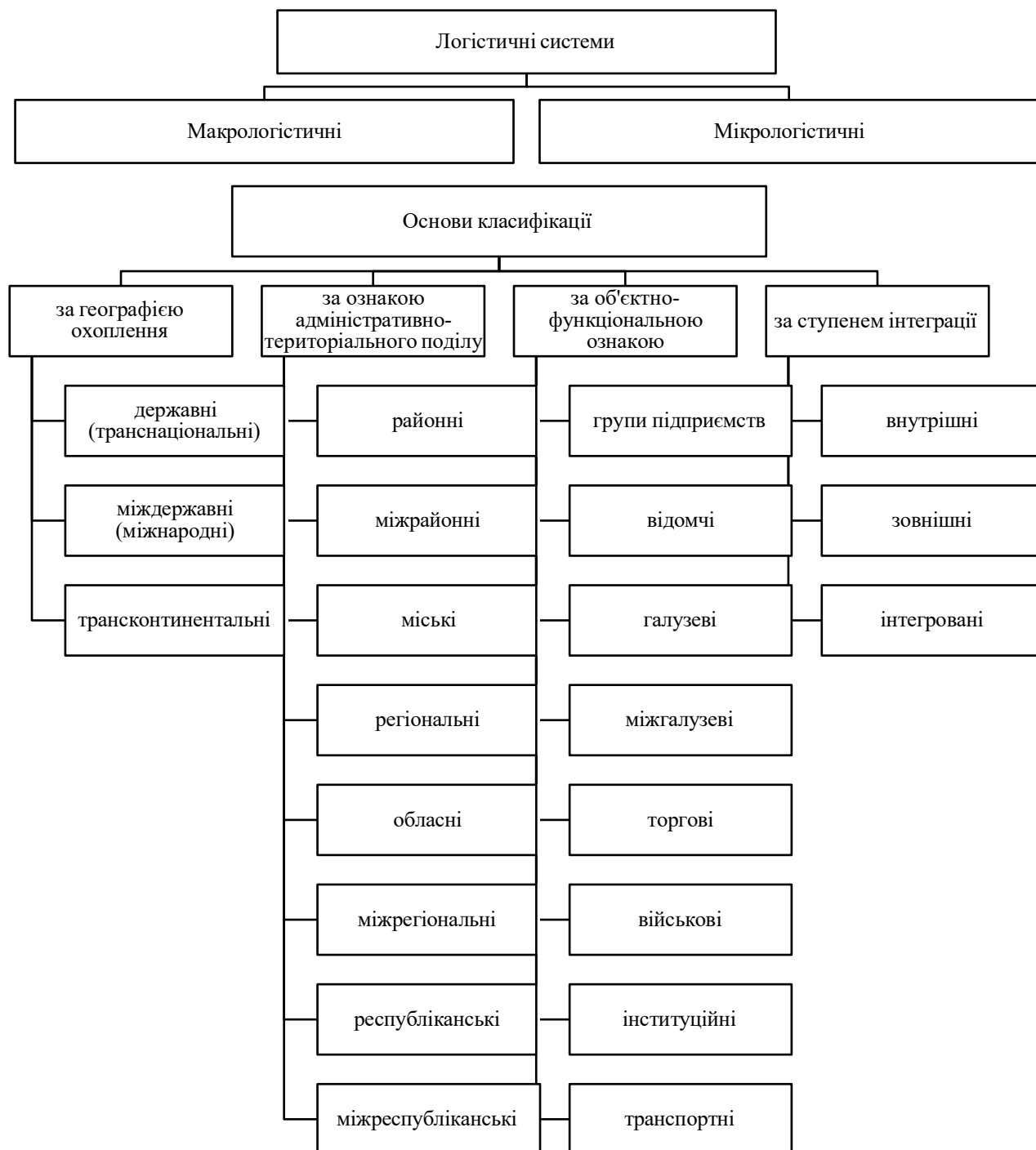
58. Україна – хаб між Європою та Азією. Київ, 2020. URL: <https://sudohodstvo.org/ukraina-khab-transportnij-koridor-mezhdu-evropoj-i-aziej/> (дата звернення 10.10.2024 р.)

59. Україна – як велика ланка Нового Шовкового Шляху. URL: <https://landlord.ua/news/ukraina-stanetzvenom-novogo-shelkovogo-puti/> (дата звернення 10.10.2024 р.)

60. Український логістичний альянс. URL: <https://ula-online.com/> (дата звернення: 24.11.2023)
61. Хмелевський О.В. Міжнародна логістика у ключових трендах її розвитку. Інфраструктура ринку. 2019. № 38. С. 61-67
62. Шашина М. В. Динаміка розвитку мережевих структур у напрямі структурної модернізації регіональної економіки. Причорноморські економічні студії. 2020. Вип. 50-2. С. 85–89.
63. Шевчук А. Система логістичного забезпечення міжнародного товароруку. Innovation and Sustainability. 2022. № 2. С. 155–162.
64. Ширяєва Л., Соколов А. Проблеми та напрямки вдосконалення логістики олійних культур України на сучасному етапі. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. 2024. Випуск 2. С. 23–33. DOI: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2024-2-23-33> (дата звернення 10.09.2024 р.)
65. Щербина В. В., Гісь С. М. Сучасні чинники впливу на розвиток портової галузі. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. 2022. № 1 (78), С. 55–69.
66. «Дорога життя» для нашої держави. URL: <https://day.kyiv.ua/ru/article/mirovye-diskussii/dorogazhizni-dlya-nashego-gosudarstva> (дата звернення 10.10.2024 р.)
67. International LPI global ranking // The World Bank Website URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global>
68. Belt and Road Portal. URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/> (дата звернення 10.10.2024 р.)
69. Finland backs dev't of Trans-Caspian Transport Route (Exclusive) URL: <https://en.trend.az/casia/kazakhstan/3865974.html> (дата звернення 12.10.2024 р.)
70. 'Route of Development': Iraq's Ambitious Infrastructure Plan URL: <https://www.civildaily.com/news/route-of-development-iraqs-infrastructure/> (дата звернення 10.10.2024 р.)

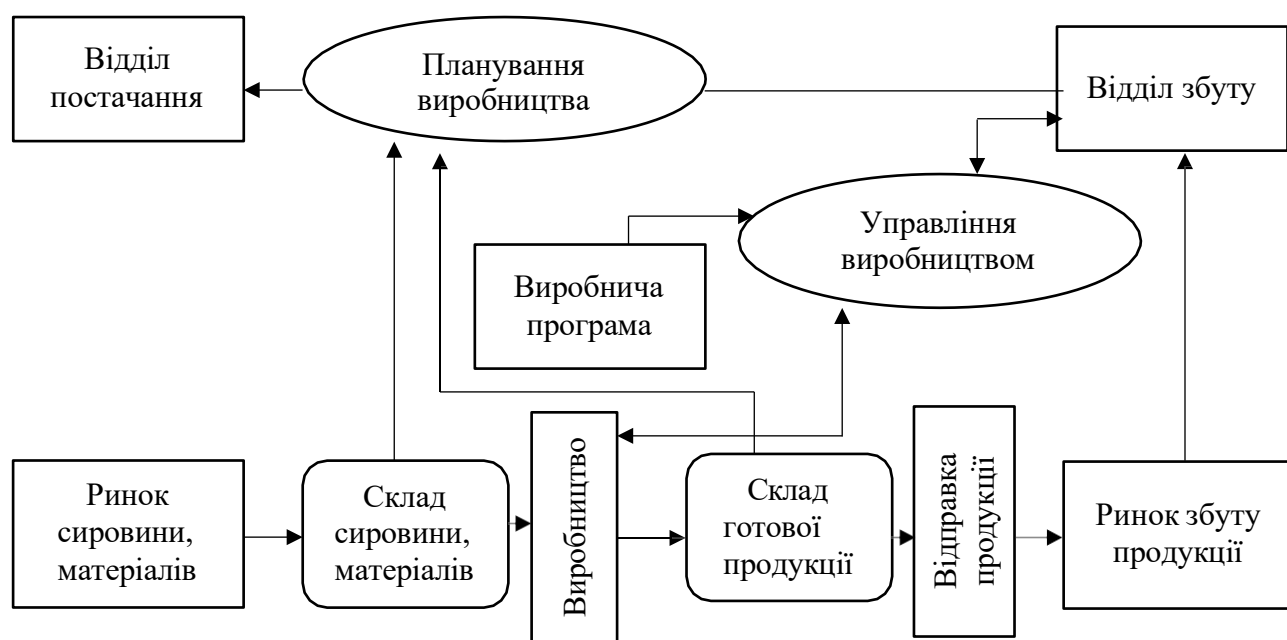
ДОДАТКИ

Додаток А



Класифікація логістичних систем

Додаток Б



Узагальнена структура виробничої логістичної системи

Короткий звіт за результатами перевірки кваліфікаційної роботи
антиплагіатною Internet-системою StrikePlagiarism

Дата звіту11/23/2024

Дата редагування---

Звіт не був оцінений.

Звіт подібності

метадані

Заголовок

Україна у системі міжнародних логістичних мереж

Автор

Науковий керівник / Експерт

Сургунов В.В.

доц. Ковальчук Т.Г.

підрозділ

кафедра міжнародної економіки

Тривога

У цьому розділі ви знайдете інформацію щодо текстових спотворень. Ці спотворення в тексті можуть говорити про МОЖЛИВІ маніпуляції в тексті. Спотворення в тексті можуть мати намісний характер, але частіше характер технічних помилок при конвертації документа та його збереженні, тому ми рекомендуємо вам підходити до аналізу цього модуля відповідально. У разі виникнення запитань, просимо звертатися до нашої служби підтримки.

Заміна букв		1
Інтервали		0
Мікропробіли		1
Білі знаки		0
Парафрази (SmartMarks)		239

Обсяг знайдених подібностей

Коефіцієнт подібності визначає, який відсоток тексту по відношенню до загального обсягу тексту було знайдено в різних джерелах. Зверніть увагу, що високі значення коефіцієнта не автоматично означають плагіат. Звіт має аналізувати компетентна / уповноважена особа.

12.89%

12.89%

КП 1

25

Довжина фрази для коефіцієнта подібності 2

4.98%

4.98%

КП 2

20373

Кількість слів

0.55%

0.55%

КЦ

160431

Кількість символів

Подібності за списком джерел

Нижче наведений список джерел. В цьому списку є джерела із різних баз даних. Копір тексту означає в якому джерелі він був знайдений. Ці джерела і значення Коефіцієнту Подібності не відображають прямого плагіату. Необхідно відкрити кожне джерело і проаналізувати зміст і правильність оформлення джерела.

10 найдовших фраз

Копір тексту

ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	НАЗВА ТА АДРЕСА ДЖЕРЕЛА URL (НАЗВА БАЗИ)	КІЛЬКІСТЬ ІДЕНТИЧНИХ СЛІВ (ФРАГМЕНТІВ)	
1	Вербицький_фах 10/8/2024 Publishing House "Helvetica" (Видавничий дім "Гельветика")	171	0.84 %
2	https://elar.khmnu.edu.ua/server/api/core/bitstreams/71afae85-9544-4c43-8973-926e4af31f20/content	83	0.41 %
3	https://elar.khmnu.edu.ua/server/api/core/bitstreams/71afae85-9544-4c43-8973-926e4af31f20/content	82	0.40 %
4	https://irfd.gov.ua/irfdple20220401.pdf	75	0.37 %

Тези

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

ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНОЇ ЕКОНОМІКИ І МЕНЕДЖМЕНТУ

ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИЙ ВЕКТОР ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ УКРАЇНИ

Корнієнко А.А.	91
Конкурентна взаємодія економік США та ЄС: досвід для реалізації національних інтересів України	
Лазян Е.А.	94
Кліматична міграція та її виклики за умов глобалізації	
Лозова С.Ю.	97
Впровадження зеленої економіки в Україні в контексті євроінтеграції	
Мамішов М.Б.	100
Інвестиційна привабливість України: сучасний стан та перспективи зростання	
Манько П.В.	103
Диверсифікація європейського ринку енергоресурсів в умовах глобальної енергетичної кризи	
Овчаренко Д. І.	105
Міжнародна трудова міграція та її вплив на світову економіку	
Павлова Д.А.	107
Європейський ринок нанотехнологій та місце України на ньому	
Паранько Я.В.	110
Європейський вектор розвитку міжнародної торгівлі України	
Псаревський В.В.	112
Технологічна складова конкурентного розвитку економіки України в умовах євроінтеграції	
Рідзель В.Р.	114
Європейська інтеграція України: використання досвіду скандинавської економічної моделі для сталого економічного розвитку України	
Рублик П.В.	117
Європейське інвестування у повоєнному відновленні економіки України	
Сидоров П.Р.	120
Міжнародна конкурентоспроможність підприємств в умовах глобальних викликів	
Струкова А.М.	121
Дезінтеграційна криза в ЄС: форми та наслідки	
Сургучов В.В.	123
Світовий досвід інтеграції країн у міжнародні логістичні мережі	
Устинова А.С.	126
Штучний інтелект в міжнародному бізнесі	
Khomchak O. S.	129
International Investment Resource For Post-War Economic Recovery	
Веремчук А.В.	131
Стратегія сталого розвитку компанії VISA	
Якут Ю.О.	133

СВІТОВИЙ ДОСВІД ІНТЕГРАЦІЇ КРАЇН У МІЖНАРОДНІ ЛОГІСТИЧНІ МЕРЕЖІ

Глобалізація світової економіки та розвиток міжнародної торгівлі зумовлюють необхідність ефективної інтеграції України в систему міжнародних логістичних мереж. Під час війни транспортно-логістична

123

система України має вирішальне значення. Вона слугує «кровоносною системою економіки» і має вирішальний вплив на гуманітарну, соціальну, продовольчу, енергетичну та військову безпеку.

Під час війни в Україні відбулись суттєві зміни в структурі та обсягах міжнародних і транзитних вантажопотоків. Зокрема, стрімке зростання залізничних і автомобільних перевезень до Польщі, Словаччини, Угорщини та Румунії значно підвищило навантаження на прикордонну інфраструктуру регіонів західної України. Досвід провідних країн світу демонструє, що розвинена логістична інфраструктура та ефективні логістичні процеси стають ключовими факторами конкурентоспроможності на глобальному ринку.

Оптимізація логістичних процесів дозволяє мінімізувати витрати, скоротити час доставки та підвищити якість обслуговування, що посилює конкурентоспроможність українських експортерів на світових ринках [1, с. 209–217]. Ефективна міжнародна логістика є критично важливою для економічного зростання, диверсифікації експорту та підвищення добробуту громадян України [2, с. 157–162].

Географічне розташування України на перетині основних транспортних шляхів між Європою та Азією створює значні можливості для розвитку транзитного потенціалу країни. Через територію України проходять 4 із 10 міжнародних транспортних коридорів, що формує потужний базис для інтеграції в глобальні логістичні мережі [3]. Країни, які бажають розширити свої логістичні можливості, можуть отримати цінні уроки з досвіду Німеччини та Сінгапуру. Важливим є комплексний підхід до такої інтеграції, що включає розвиток потужної інфраструктури, впровадження інноваційних технологій та створення спеціалізованих логістичних центрів. Згідно звіту Світового банку «Connecting to Compete» за 2023 рік, лідером за індексом ефективності логістики визначено Сінгапур з показником LPI 4,3 [4].

Розглянемо три ключові фактори успішної інтеграції Сінгапуру в міжнародні логістичні мережі [5]:

Перший – розбудова транспортного сполучення. Сінгапур розвинув мережу з понад 600 морських портів та авіасполучення з 330 містами світу, уклав угоди про повітряне сполучення з 130 державами та територіями, що забезпечило високу частоту та надійність перевезень.

Другий – впровадження інноваційної інфраструктури та процесів. Основні інновації включають автоматизовані транспортні засоби, інтелектуальні датчики виявлення аномалій доставки, аналітика даних для прогнозування заторів. Важливим є створення спеціалізованої інфраструктури: логістичних парків, центрів холодового ланцюга, експрес-об'єктів для електронної комерції.

Третій – активне залучення приватного сектору, 20 з 25 найбільших світових логістичних компаній розмістили в Сінгапурі свої регіональні та глобальні операційні центри. Корпоратизація операторів портів та аеропортів сприяла зростанню вантажообігу та підвищенню ефективності логістичного сектору.

Далі розглянемо, Німеччини як одного з провідних логістичних хабів Європи. Ключовими факторами успішної інтеграції у міжнародні логістичні мережі є [6]:

- стратегічне географічне розташування та розвинена транспортна інфраструктура. На прикладі Німеччини можна побачити, що розташування в центрі Європи та наявність розгалуженої мережі автомагістралей забезпечує ефективне сполучення між Західною та Східною Європою;

- впровадження інноваційних логістичних концепцій. Унікальний досвід створення вантажних сіл (Güterverkehrszentren), що функціонують як інтегровані логістичні центри з доступом до локальних пунктів доставки та магістральних мереж;

- технологічна модернізація складських операцій. Впровадження технології Pick-by-Voice оптимізує процеси комплектування замовлень, підвищує продуктивність праці та мінімізує помилки при обробці вантажів.

Успішна інтеграція країни в міжнародні логістичні мережі потребує системного підходу та базується на розвитку транспортного сполучення, впровадженні інноваційних технологій та активній співпраці з приватним сектором.

Для України, враховуючи досвід Сінгапуру та Німеччини, доцільно взяти його за основу:

- ✓ створити національне «єдине вікно» для цифровізації та оптимізації процесів затвердження торговельних дозволів;

- ✓ розробити програму корпоратизації ключових логістичних об'єктів для підвищення їх ефективності та залучення приватних інвестицій;

- ✓ впровадити систему податкових та адміністративних стимулів для залучення міжнародних логістичних операторів;

- ✓ розвивати спеціалізовану логістичну інфраструктуру, зокрема мультимодальні логістичні центри та smart-термінали;

- ✓ створити сприятливі умови для впровадження сучасних технологій автоматизації складських процесів, зокрема систем Pick-by-Voice та інших інноваційних рішень;

- ✓ розробити національну стратегію розвитку логістичної інфраструктури з урахуванням створення мультимодальних логістичних центрів за зразком німецьких вантажних сіл;

- ✓ розвивати транскордонну логістичну співпрацю з країнами ЄС шляхом створення спільних логістичних хабів та впровадження єдиних стандартів обслуговування.

Аналіз досвіду Сінгапуру та Німеччини демонструє, що ефективна інтеграція в міжнародні логістичні мережі є ключовим фактором економічного зростання та підвищення конкурентоспроможності країни.

Список літератури:

1. Прокопишин О. С., Трушкіна Н. В., Сербіна Т. В. Щодо організації зовнішньоекономічної логістичної діяльності аграрних підприємств в умовах війни. *Вісник економічної науки України*. 2022. № 1 (42). С. 209–217. URL: <http://dspace.nbuiv.gov.ua/handle/123456789/186660?show=full> (дата звернення: 02.11.2024)
2. Кузяк В., Баляк У., Хрещак М. Оптимізація логістичного забезпечення аграрної продукції в умовах війни. *Bulletin of Lviv National Environmental University. Series «AIC Economics»*. 2023. № 30. С. 157–162. URL: <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/1949741> (дата звернення: 02.11.2024)
3. Міжнародні транспортні коридори і Україна. URL: <https://osvita.ua/vnz/reports/international-relations/19430/> (дата звернення: 04.11.2024)
4. Connecting to Compete. World Bank. 2023. URL: https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/LPI_2023_report_with_layout.pdf (дата звернення: 04.11.2024)
5. Three factors that have made Singapore a global logistics hub. World Bank. 2018. URL: <https://blogs.worldbank.org/en/transport/three-factors-have-made-singapore-global-logistics-hub> (дата звернення: 06.11.2024)
6. Kinga E. Logistics in Germany – all you need to know. Edwards Kinga. URL: <https://ecommercegermany.com/blog/logistics-in-germany-all-you-need-to-know> (дата звернення: 06.11.2024)