

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

**Факультет міжнародної економіки і
менеджменту**

Кафедра міжнародних фінансів

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

Форма навчання: денна

КВАЛІФІКАЦІЙНА БАКАЛАВРСЬКА РОБОТА

на тему «СВІТОВИЙ РИНОК ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ В ПЕРІОД
ПАНДЕМІЇ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ»

здобувача Вугмана Дмитрія Олеговича _____

Науковий керівник: к.е.н., доцент
(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 Мозговий О.М.

(підпис)

Київ 2022

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

Факультет Міжнародної економіки і менеджменту
Кафедра міжнародних фінансів

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»

_____ Столярчук Я.М.
(підпис) (ініціали, прізвище)
«_____» _____ 20__ р.

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри міжнародних фінансів

_____ Мозговий О.М.
(підпис) (ініціали, прізвище)
«_____» _____ 20__ р.

ІНДИВІДУАЛЬНЕ ЗАВДАННЯ

здобувачу вищої освіти

Вугману Дмитрію Олеговичу

(прізвище, ім'я, по батькові)

_____ денної _____ форми навчання
очної (денної), заочної, дистанційної

на підготовку кваліфікаційної бакалаврської роботи

на тему: «СВІТОВИЙ РИНОК ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ В ПЕРІОД
ПАНДЕМІЇ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ»

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

Кваліфікаційна бакалаврська робота виконується на матеріалах: міжнародних та українських організацій, агенцій та компаній

План кваліфікаційної бакалаврської роботи

Розділ 1	Теоретичні основи дослідження світового ринку логістичних послуг
<i>(назва розділу)</i>	
Розділ 2	Сучасний стан та проблеми розвитку світового ринку логістичних послуг
<i>(назва розділу)</i>	
Об'єкт дослідження:	система взаємовідносин і процесів розвитку світового ринку логістичних послуг
Предмет дослідження:	особливості розвитку світового ринку логістичних послуг в умовах пандемії
Мета кваліфікаційної бакалаврської роботи:	на основі узагальнення теоретичної бази щодо розвитку світового ринку логістичних послуг та аналізу діяльності основних логістичних провайдерів на світовому ринку обґрунтувати ключові тренди розвитку цієї сфери в період та після пандемії.

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

У розділі 1 необхідно визначити сутність світового ринку логістичних послуг, основні види логістичних послуг, а також узагальнити особливості регулювання міжнародних логістичних процесів.

У розділі 2 потрібно проаналізувати ключові показники та основні проблеми розвитку світового ринку логістичних послуг, дослідити специфіку розвитку ринку логістики України та окреслити ключові постпандемічні тренди розвитку світового та вітчизняного ринків логістичних послуг.

Завдання підготував
науковий керівник

(підпис)

(ініціали, прізвище)

« ____ » _____ 20__ р.

Завдання одержав здобувач

(підпис)

(ініціали, прізвище)

« ____ » _____ 20__ р.

Реферат

Кваліфікаційна бакалаврська робота містить 80 сторінок, 14 таблиць, 24 рисунки, список використаних джерел з 60 найменувань, один додаток.

«СВІТОВИЙ РИНОК ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ В ПЕРІОД ПАНДЕМІЇ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ»

Об'єктом дослідження виступає система взаємовідносин і процесів розвитку світового ринку логістичних послуг.

Предметом дослідження є особливості розвитку світового ринку логістичних послуг в умовах пандемії.

Мета дипломної роботи: на основі узагальнення теоретичної бази щодо розвитку світового ринку логістичних послуг та аналізу діяльності основних логістичних провайдерів обґрунтувати ключові тренди розвитку цієї сфери в період та після пандемії.

Відповідно до мети в роботі сформульовано наступні *завдання*:

- визначити сутність світового ринку логістичних послуг
- класифікувати основні види логістичних послуг
- охарактеризувати особливості регулювання міжнародних логістичних процесів
- проаналізувати ключові показники та основні проблеми розвитку світового ринку логістичних послуг
- визначити постпандемічні тренди розвитку світового ринку логістичних послуг
- дослідити особливості ринку логістики України в період та після пандемії.

При написанні роботи були використані наступні наукові методи: історичний та економічний аналіз, графічна інтерпретація, логічне узагальнення.

Практичне значення отриманих результатів: окремі пропозиції щодо подальших напрямів розвитку діяльності логістичних компаній можуть бути використані в роботі логістичних операторів.

Рік виконання кваліфікаційної бакалаврської роботи – 2021-2022.

Рік захисту роботи - 2022.

Ключові слова: світовий ринок логістичних послуг, пандемія, ринок логістики України, трансформація логістичного ринку.

В і д г у к
на кваліфікаційну бакалаврську роботу
здобувача факультету Міжнародної економіки і менеджменту
освітньо-професійної програми «Міжнародна економіка»
Вугмана Дмитрія Олеговича

(прізвище, ініціали)

на тему: «Світовий ринок логістичних послуг в період пандемії: сучасний стан та тенденції розвитку»

Глобалізація, інтернаціоналізація та транснаціоналізація міжнародної торгівлі встановлюють основні тренди на світовому ринку логістичних послуг останні десятиліття. Розвиток нових технологій та інновацій, збільшення міжнародних корпоративних зв'язків та збільшення обсягів прямих інвестицій збільшує логістичні ланцюжки між країнами світу. Збільшення обсягів експортно-імпортних операцій породжують конкуренцію та відповідну якість надання послуг. Однак сучасні тенденції пандемії та військової агресії з боку Росії зупиняє розвиток та перериває напрацьовані шляхи поставок, що і зумовлює аналіз даного дослідження.

В цілому дипломна робота відповідає встановленим нормам, має необхідні структурні елементи, посилання на необхідну кількість джерел, містить актуальні таблиці і рисунки.

Заслуговує на увагу представлена в дипломі аналіз постпандемічних трендів розвитку світового логістичного ринку, а саме гіперавтоматизація, зелена логістика, кореляція інновації із соціальними та діловими тенденціями та ін.

Частково в роботі зустрічаються орфографічні та стилістичні помилки.

По змісту роботи принципових зауважень не маю. Дипломну роботу Вугмана Дмитрія Олеговича рекомендую до захисту.

Науковий керівник: к.е.н., доцент кафедри міжнародних фінансів

(посада, учене звання, науковий ступінь)

Лавріненко О.В.

(підпис)

(прізвище, ініціали)

“ 08 ” серпня 2022 р.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ СВІТОВОГО РИНКУ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ	5
1.1 Сутність світового ринку логістичних послуг	5
1.2 Основні види логістичних послуг	15
1.3 Регулювання міжнародних логістичних процесів.....	22
РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ СВІТОВОГО РИНКУ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ	30
2.1 Аналіз ключових показників та основних проблем розвитку світового ринку логістичних послуг	30
2.2 Постпандемічні тренди розвитку світового ринку логістичних послуг	44
2.3 Особливості ринку логістики України в період та після пандемії	53
ВИСНОВКИ.....	69
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	72
ДОДАТКИ.....	79

ВСТУП

Сучасні особливості розвитку світового господарства суттєво впливають на всі галузі економіки більшості країн світу, викликаючи їх структурні трансформації, прискорюючи одні процеси та сповільнюючи інші. Світовий ринок логістичних послуг тому не виключення. Пандемія внесла значні корективи в розвиток цього ринку та змінила його ключові тренди. Проте постковідний період розвитку галузей світової економіки супроводжується не лише подоланням викликів пандемії: війна в Україні суттєво вплинула на прогнозовані тренди.

Не зважаючи на події останніх місяців, продовжується інтелектуалізація світового ринку логістичних послуг, більшість процесів провадяться з використанням автоматизованих систем, роботів та штучного інтелекту. В багатьох країнах ключовим завданням доставки товарів до споживача залишається максимальне задоволення його вимог, тому більшість зусиль компанії направлені саме на залучення та утримання споживача з максимізацією задоволення його потреб.

Суттєвий внесок в розвиток теорії та методології логістики, а також у вивчення особливостей розвитку світового ринку логістичних послуг внесли такі відомі зарубіжні та вітчизняні науковці, як Бауерсокс Д., Бударина Н., Вікторівська-Яцик А., Григорак М. Ю., Гринчак Н. А., Еймор Д., Клименко В., Лозова Г., Окландер М., Салій Т., Стоун`ер Т. та ін.

Об'єктом дослідження виступає система взаємовідносин і процесів розвитку світового ринку логістичних послуг.

Предметом дослідження є особливості розвитку світового ринку логістичних послуг в умовах пандемії.

Мета дипломної роботи: на основі узагальнення теоретичної бази щодо розвитку світового ринку логістичних послуг та аналізу діяльності основних логістичних провайдерів обґрунтувати ключові тренди розвитку цієї сфери в період та після пандемії.

Відповідно до мети в роботі сформульовано наступні *завдання*:

- визначити сутність світового ринку логістичних послуг
- класифікувати основні види логістичних послуг
- охарактеризувати особливості регулювання міжнародних логістичних процесів
- проаналізувати ключові показники та основні проблеми розвитку світового ринку логістичних послуг
- визначити постпандемічні тренди розвитку світового ринку логістичних послуг
- дослідити особливості ринку логістики України в період та після пандемії.

При написанні роботи були використані наступні наукові методи: історичний та економічний аналіз, графічна інтерпретація, логічне узагальнення.

Практичне значення отриманих результатів: окремі пропозиції щодо подальших напрямів розвитку діяльності логістичних компаній можуть бути використані в роботі логістичних операторів.

Робота складається з вступу, трьох розділів, висновків та додатків.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ СВІТОВОГО РИНКУ

ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ

1.1. Сутність світового ринку логістичних послуг

Стабільне зростання частки сфери послуг є однією з основних сучасних тенденцій розвитку економіки. На сьогодні, для багатьох країн світу характерним напрямком у розвитку економіки є збільшення обсягів виробництва своїх послуг, примноження доходів від сервісної діяльності та зростання зайнятості у цій сфері, загострення конкуренції, збільшення обсягів зовнішньої торгівлі послугами. Сучасний міжнародний ринок послуг характеризується зростаючим ступенем мобільності як виробників, так і споживачів послуг за допомогою таких факторів як: зниження транспортних витрат; підвищенням частки послуг, що надаються дистанційно за допомогою новітніх форм і засобів супутникового зв'язку; збільшенням попиту на послуги, які раніше мали товарну форму (це стосується фінансових послуг, послуг банків та страхових компаній) [1]. В рамках класифікації Світової організації торгівлі (СОТ) виділено понад 150 видів послуг, які були згруповані у 12 секторів [2]. На думку учасників та фахівців ринку послуг, основна їх частина, що надаються споживачам, припадає на сферу логістики [3].

Термін «логістика» (від грец. – мистецтво обчислювати, міркувати) давно використовується в науці та техніці. Починаючи з 1970-х років логістика як вид діяльності набула широкого поширення у сфері економічних відносин та бізнесі. Загалом логістика є наукою про планування, контроль та управління процесами руху матеріальних, трудових, фінансових та інформаційних потоків [4].

Поняття логістики вперше було вжито у березні 1974 року - у Берліні Першим Європейським Конгресом з логістики було прийнято визначення

логістики як науки про планування, управління та контроль за рухом матеріальних, інформаційних та фінансових ресурсів у різних системах [4].

З середини 1990-х років у світовій торгівлі відбулися кардинальні зміни. Ці зміни були пов'язані, з одного боку, зі зниженням торгових бар'єрів та лібералізацією торгових режимів, з другого – з динамічним розвитком експортно орієнтованих секторів економіки країн Азійсько-Тихоокеанського регіону. Інтенсивний процес перенесення виробництва (у тому числі великотоннажного) із Західної Європи та США в азіатські країни та формування зворотного потоку готових виробів в умовах зростання споживання у розвинених країнах стали найважливішим стимулом розвитку глобального ринку транспортно-логістичних послуг. Крім Китаю, у цьому процесі активно задіяні держави Південно-Східної Азії та Індія [4].

«Друге народження» логістика пережила завдяки глобалізаційним процесам у сфері транспортних зв'язків, розвитку Інтернет-торгівлі та створенню різноманітних маркетингових мереж. Початок ХХІ століття характеризувався зміною цінової конкуренції на якісну конкуренцію, засновану на ефективності виробництва та на логістиці перевезень вантажів [5].

Розглянемо докладніше визначення категорії логістика, яка була досліджена багатьма науковцями та спеціалістами різних міжнародних організацій. У таблиці 1.1 наведено деякі з них [6].

Таблиця 1.1 – Визначення терміну логістика [6]

Джерело	Характеристика
1	2
Рада з питань логістичного управління	Процес планування, реалізації та контролю за ефективним, економічно-обґрунтованим потоком сировини, виробничих запасів, готової продукції та відповідної інформації від місця походження до місця споживання, а також при необхідності її зберіганням з метою задоволення потреб клієнтів.
EN 14943:2005 European Committee for Standardisation	Процес планування, виконання та контролю за переміщенням та розміщенням людей та / або товарів, а також допоміжних заходів, пов'язаних з таким переміщенням та розміщенням, у системі, яка організована для досягнення конкретних цілей.

1	2
ISO 17546:2016	Логістика означає не лише фізичний розподіл чи транспортування вантажів, але й описання запобіжних заходів щодо особливостей використання, обслуговування, обробки, тестування, пакування, транспортування та зберігання (стан та умови конфігурації обладнання та навколишнього середовища) на кожному етапі життєвого циклу.
Д. Новіков	Логістика – це «комплекс інфраструктурних послуг».
М. Крістофер	Процес стратегічного управління зберіганням і рухом матеріалів, деталей і готової продукції.
Д. Боверсокс, Д. Клос	Логістика об'єднує закупівлю, розповсюдження, управління запасами, виробництвом, пакування та обслуговування споживачів.
С. Бенсассі, Л. Маркуз-Рамос, І. Мартінез-Зарзосо, К. Суарез-Баргует	Логістика є основою галузі національного економічного розвитку та ключовим фактором, що впливає на конкурентоспроможність міжнародної торгівлі.
Н. Ель-Беріши, І. Рюгге, Б. Шольц-Рейтер	Логістика – це дуже складна сфера економічної діяльності, основними функціями якої є транспортування, зберігання, обробка матеріалів, упаковка та обробка інформації всіх логістичних операцій.

На нашу думку, найбільш відповідним терміном для характеристики даної економічної категорії є визначення логістики Європейською комісією: «набір послуг, який включає планування, організацію, управління, виконання та моніторинг всього матеріального, товарного та інформаційного потоку компанії (від закупівлі, виробництва та складування, до додаткових послуг, дистрибуції та зворотної логістики)» [6].

Значимість логістики в глобалізованій економіці достатньо зросла за останні роки. На сьогодні, логістика є основою багатьох дуже складних глобальних ланцюгів поставок, які постійно потребують ефективного, економічного та надійного потоку товарів та інформації [6].

На сучасному світовому ринку логістичні послуги виступають однієї з вагомих складових послуг. Логістичні послуги трактуються авторами та спеціалістами у цій сфері достатньо по-різному, з різним ступенем деталізації та різними підходами. У Додатку А наведено найбільш розповсюджені визначення логістичних послуг [7, 2, 6].

Виходячи із вищезазначеного можна узагальнити визначення логістичної послуги, а саме: логістична послуга – це комплекс послуг із виконання замовлення споживача на проведення роботи з організації та управління потоковими процесами з метою їх оптимізації.

Основними характеристиками логістичних послуг можна зазначити наступні:

- 1) взаємозв'язок із джерелом;
- 2) множина (варіабельність) якості;
- 3) націленість (спрямованість) послуг;
- 4) винятковість послуг;
- 5) не можливість зробити логістичні послуги «про запас» як і будь-які інші послуги;
- 6) еластичність попиту послуги на ринку;
- 7) оперативність надання послуги [3].

Світовий ринок логістичних послуг є своєрідною структурою, в якій відбуваються безперервні процеси адаптації. Дані процеси спрямовані на можливість якомога краще інтегрувати пропозицію послуг з очікуваннями та бажаннями клієнтів. В основному такі зміни пов'язані з типом та обсягом наданих послуг [8].

У зв'язку із тим, що логістичні послуги надаються тією чи іншою мірою для всіх галузей економіки, спеціалізація даного ринку має відповідати очікуванням усіх споживачів послуг. Тому сервісна пропозиція від суб'єктів, що працюють на ринку логістичних послуг, має бути прогресивною та практично створюватися поряд із сучасними технічними та організаційними рішеннями, що мають місце у діяльності сучасних компаній. Модульна структура ринку логістичних послуг розвивається та змінюється під впливом безлічі різноманітних факторів. Одним із найбільш значущих факторів, який сприяв зростанню числа зарубіжних джерел доставки, є глобалізація [8].

Відповідно до класифікації, що використовується Світовим банком (2010 р.), виділяють 3 рівні діяльності сектору логістичних послуг (рис. 1.1) [9].



Рисунок 1.1 – Рівні діяльності сектору логістичних послуг [9]

Перший рівень діяльності сектору логістичних послуг – це управління ланцюжком поставок та транспортний менеджмент, який включає послуги перевезення та складування, вантажно-розвантажувальні роботи, послуги митного брокера [3].

Управління ланцюжком поставок включає в себе проектування глобальної мережі та стратегії розподілу, в яких визначаються розташування складів і потреби в транспортуванні. Також вони можуть до їх складу можна віднести прогнозування та планування запасів; стратегію дизайну продукту; оцінку технологічних потреб; ідентифікацію постачальників та управління ними. Однак, вищезазначені спеціалізовані послуги зазвичай адаптовані до потреб клієнтів та, як правило, не пропонуються як окремо один від одного. Послуги з управління транспортом включають зберігання та складування, обробку вантажів, послуги транспортного агентства та митного брокера [9].

Другий рівень включає в себе послуги транспортного фрахтування. Це супутні вантажні логістичні послуги, до яких включені транспортні послуги, які є

невід'ємною частиною руху товарів по всьому ланцюжку постачання. Більшість основних постачальників логістичних послуг займаються транспортними послугами. Супутні послуги вантажної логістики можуть надаватися фірмами, які використовують власне обладнання та транспортний парк, або посередниками, що діють між клієнтами та транспортними фірмами [3].

Третій рівень – це дистрибуція, експрес-доставка, упаковка, кур'єрські послуги, оренда транспортних засобів, продаж, технічне обслуговування та ремонт обладнання та транспортних засобів, страхові послуги, фінансування торгових операцій, інформаційні та телекомунікаційні послуги [3]. Як приклад можна навести регулярне технічне обслуговування та ремонт важливого транспортного обладнання, яке забезпечує цілісність транспортних парків, хоча воно не обов'язково може пропонуватися фірмам-клієнтам як сторонні послуги. Крім того, хоча послуги передачі даних і повідомлень та інші телекомунікаційні послуги є ключовими додатковими послугами, необхідними для відстеження руху товарів, вони часто інтегруються з основною логістикою вантажних перевезень або супутніми послугами логістичної служби вантажних перевезень [9].

Загальний приклад ланцюга поставок зображений на рисунку 1.2. Даний приклад складається з трьох фаз і включає в себе три сторони:

- 1) виробник / постачальник;
- 2) провайдер / постачальник логістичних послуг – відіграє суттєву роль у формуванні ланцюга поставок, також відповідає за його організацію або тільки його частини;
- 3) замовник / клієнт [6].

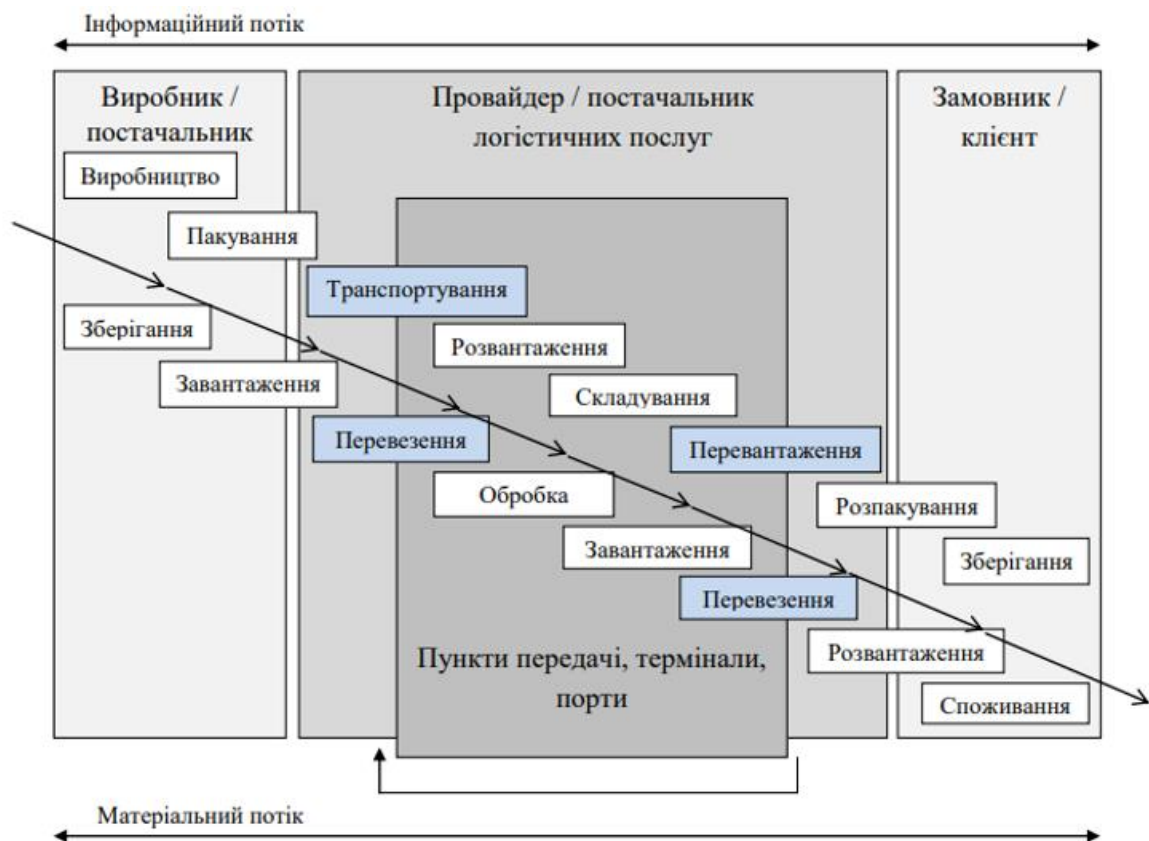


Рисунок 1.2 – Логістичні послуги як елементи простого ланцюга поставок [6]

До суб'єктів ринку логістичних послуг входять компанії, що належать до сектору малого та середнього підприємництва, в систему завдань яких входить виконання послуг на виконавчому рівні, а саме транспорт, перевалка, складування, упаковка тощо. Вплив таких компаній на ринок зазвичай має локальний характер. Стратегія їхньої діяльності заснована на спеціалізації щодо базових послуг, які спрямовані на суб'єкти без відповідного потенціалу для самостійного виконання таких послуг [8].

Іншими учасниками цього ринку є суб'єкти, які пропонують набагато ширший спектр послуг, орієнтованих на логістичне управління поряд процесів, що відбуваються у виробничо-комерційних компаніях. Стратегія їхньої діяльності відноситься до співпраці з компаніями на рівні оптимізації ланцюжків поставок шляхом пропозиції їм сучасних рішень техніко-організаційного характеру, що підтримуються ІТ-системами. Такий підхід створив нову потребу на ринку, а саме

пошук таких пропозицій, які дозволяють набувати комплексних рішень у одного постачальника послуг [8].

У разі сучасного розвитку світового ринку логістичні оператори більшою мірою орієнтуються виключно на вимоги клієнтів. До основних вимог споживачів логістичних послуг можна віднести:

- комплексність логістичної послуги, що є відображенням інтегрованих процесів у логістиці;
- мобільність у взаємодії учасників логістичного ланцюга;
- доступність логістичної послуги, тобто зниження значущості географічного фактору, а також тимчасових обмежень в отриманні доступу до послуг;
- надійність та безперервність поставок з використанням клієнтоорієнтованих технологій у відношеннях із споживачами, постачальниками та посередниками;
- синхронізованість у виконанні операцій із надання послуг за рахунок упорядкування бізнес-процесів та їх стандартизації [3].

Враховуючі вище зазначені вимоги сучасні логістичні оператори у своїй діяльності прагнуть досягти рентабельності при взаємодії зі споживачами послуг у рамках інтегрованого ланцюжка постачання. У межах цього завдання вони вирішують, з одного боку, питання збалансованості запитів споживачів логістичних послуг із необхідним рівнем прибутку, з іншого – підтримують комплекс логістичних послуг, що забезпечує достатній рівень їхньої конкурентоспроможності. Сучасні логістичні оператори мають можливість надавати максимально повний комплекс послуг (логістичний сервіс) споживачу в рамках ланцюжка поставок [3].

Фахівці та учасники ринку логістичних послуг визначають, що найбільш затребувані ринком логістичні послуги є транспортування, внутрішньоскладська обробка товарних потоків, експедирування та послуги митних брокерів. Також на ринку є стійкий попит на такі послуги, як керування товарними запасами, керування циклом замовлення. І найменш затребувані логістичні послуги з нестійким попитом – це послуги інформаційного забезпечення [3].

Розвиток ринку логістичних послуг призводить до еволюції та трансформації самої структури ринку логістичних послуг. В 2007 році в своєму дослідженні ринку логістичних послуг фахівці Європейської комісії розглядали ринок логістичних послуг з точки зору інтеграції 15 сегментів, які зазначені на рисунку 1.3 [6].

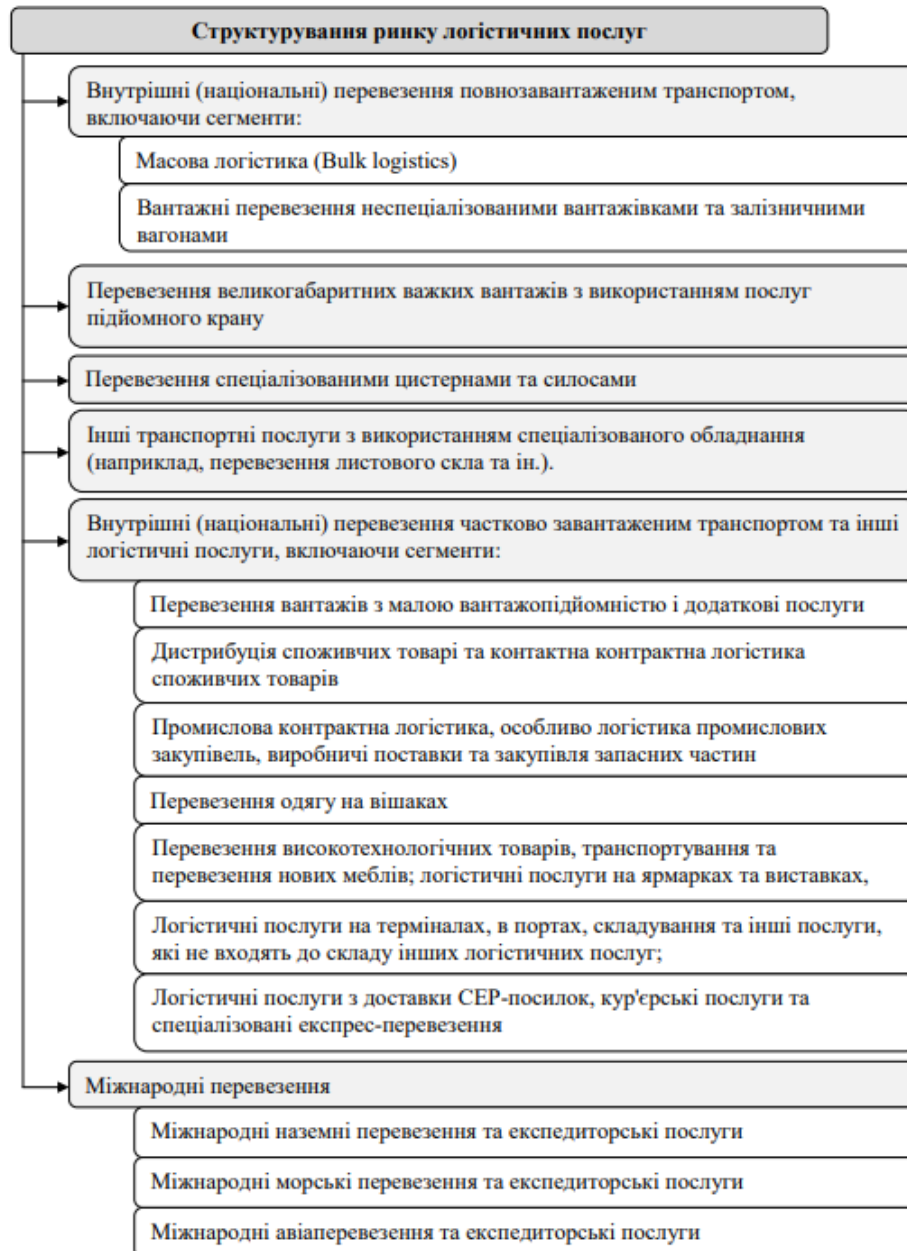


Рисунок 1.3 – Структурування ринку логістичних послуг [6]

Також особливої уваги у дослідженні ринку логістичних послуг заслуговують роботи окремих науковців. Так, Гринчак Н.А. у своїй дисертаційній роботі виділила та узагальнила основні сегменти ринку логістичних послуг на

основі дослідженні Європейської комісії «TOP 100 in European Transport and Logistics Services» 2019-2020 років (рис. 1.4) [6].



Рисунок 1.3 – Сегментування ринку логістичних послуг [6]

Також можемо виділити сучасні фактори, що впливають на розвиток ринку логістичних послуг. До них відносяться:

- глобалізація галузей та структурні зміни в економіці;
- зростаючий попит на логістично-транспортні послуги;
- зміни в організації логістичних систем і ланцюжків поставок;
- ускладнення виробничо-збутових процесів;
- прискорення технологічних змін, а також дедалі короткі життєві цикли товарів/послуг;
- позиціонування транспортно-логістичних компаній, а також географічно-продуктова диверсифікація;

- розвиток електронної комерції та її вплив на конфігурацію ланцюжка поставок;
- орієнтація на логістичні послуги за моделлю інтегрованого постачальника;
- умови, що виникають в результаті сталого розвитку транспорту [8].

Таким чином, на сучасному світовому ринку логістичні послуги виступають однією з вагомих складових послуг. Вони являють собою комплекс послуг із виконання замовлення споживача на проведення роботи з організації та управління потоковими процесами з метою їх оптимізації. Світовий ринок логістичних послуг є своєрідною структурою, в якій відбуваються безперервні процеси адаптації. Дані процеси спрямовані на можливість якомога краще інтегрувати пропозицію послуг з очікуваннями та бажаннями клієнтів.

1.2. Основні види логістичних послуг

У дослідженнях сфери логістичних послуг не виокремлено єдиної загальної класифікації їх видів. Відповідно до Генеральної угоди про торгівлю послугами (GATS) в списку галузевих класифікацій послуг COT: MTN.GNS / W / 120. логістичні послуги класифікуються лише як транспортні послуги (MTN.GNS / W / 120 11) [6]. Але вважаємо за потрібне розглянути окремі підходи до їх класифікації, що дозволить підвищити ефективність та якість їх аналізу та статистичного узагальнення.

Багато дослідників та спеціалістів ринку намагалися класифікувати логістичні послуги, застосовуючи різні критерії та фактори. Але в роботі наведемо найбільш повні класифікації видів логістичних послуг, на нашу думку.

У роботі Гринчак Н.А., на яку ми посилалися раніше, зазначена класифікація та підходи науковців до визначення видів логістичних послуг. У роботі зазначені наступні критерії відношення послуги до логістичної: тип послуги, ступінь нематеріальності послуги, частота контакту з клієнтом, мотив придбання послуги, умови надання послуги, тип покупця послуг [6].

Такі науковці як Дж. Роса, М. Жедлінські, У. Крюхол-Барчик розглядають два критерія за якими можливо класифікувати логістичні послуги:

1) логістичні послуги, які орієнтовані на ресурси – це послуги, для реалізації яких необхідним є застосування технічного обладнання та транспортних засобів;

2) логістичні послуги, які мають інтелектуальний характер, а саме пов'язані з плануванням та організацією ланцюгів поставок [6].

А. Бхаттачарджи у своїх роботах виділяє три групи логістичних послуг залежно від типу одержувача / замовника (споживача):

—логістичні послуги для індивідуальних споживачів;

—логістичні послуги для кінцевих бізнес-споживачів;

—логістичні послуги для промислових підприємств [6].

Крім того, А. Бхаттачарджи розділяє логістичні послуги на дві категорії: висококонтактні послуги, які передбачають більш високий ступінь контакту з клієнтами та послуги з низьким рівнем контакту із замовником [6].

Широкий перелік видів логістичних послуг у своїх роботах наводить Моїсеєва Н.К., а саме:

- пряме транспортування,
- управління складуванням,
- консолідація відправок,
- експедирування,
- оформлення платежів за перевезення,
- супровід вантажів,
- послуги митного брокера,
- проектування інформаційних систем,
- вибір інформаційного забезпечення,
- вибір перевізника,
- переговори про тарифи,
- повернення товару,
- керування автотранспортом,
- перепакування та маркування,

- управління виконанням замовлень,
- консолідація відправок,
- управління запасами,
- управління процедурами замовлень,
- забезпечення запасними частинами,
- консультаційні послуги,
- постачання матеріалів [7].

Б.А. Анікіним логістичні послуги, орієнтовані на просування матеріального потоку, поділяються на послуги із задоволення споживчого попиту на логістичні послуги, послуги виробничого призначення, зворотні (реверсивні) послуги, післяпродажні послуги, фінансово-кредитні послуги, інформаційні послуги [7].

У таблиці 1.2 наведена найпоширенішою класифікацією видів логістичних послуг [6].

Таблиця 1.2 – Класифікація видів та характеристика логістичних послуг [6]

Вид логістики	Характеристика логістичних послуг
1	2
Виробнича логістика	Логістичні послуги, які пов'язані з рухом ресурсів (матеріалів, сировини, напівфабрикатів, деталей) безпосередньо в процесі виробництва. Основною метою таких логістичних послуг є ефективна організація процесів виробництва за рахунок стабільного та безперебійного забезпечення сировиною
Закупівельна логістика	Логістичні послуги з пошуку і налагодження зв'язків з постачальниками сировини, дослідження та використання найбільш ефективних і оптимальних умов поставки, розрахунках і відповіді на питання: «краще купити чи варто виробити самостійно». Основною метою таких логістичних послуг є виключення простоїв у виробництві через брак і відсутність необхідних матеріалів.
Складська логістика	Логістичні послуги пов'язані зі зберіганням і видачею сировини, упаковкою готової продукції, при необхідності її маркуванням, швидким відвантаженням, а також послуги щодо проектування складських приміщень, або їх вибір з метою оренди, вибір місця їх розташування, вибір складського обладнання тощо
Логістика запасів	Логістичні послуги пов'язані з ефективним зберіганням запасів, розрахунком оптимального розміру запасів, як сировини так і готової продукції на складах компанії.
Логістика збуту	Логістичні послуги пов'язані із забезпеченням ефективного управління каналами розподілу готової продукції, а саме послуги щодо обґрунтування оптимальної мережі дистрибуції або філій компанії, визначення розмірів партій, виду і форми упаковки, аналізу ринку збуту, забезпеченням сервісу, ціноутворення, реклами.

Класифікацію логістичних послуг також можна провести за низкою суттєвих ознак, які зазначені у таблиці 1.3.

Таблиця 1.3 – Класифікація логістичних послуг за ознаками [3]

Ознака	Види логістичних послуг
1	2
За значимістю	<ul style="list-style-type: none"> — основні (ключові) логістичні послуги, такі як зберігання вантажу, експедирування, вантажоперевезення, консолідація вантажу, документаційний супровід та інші; — допоміжні логістичні послуги, до них відносять процедури збору та повернення товару, управління вторинними матеріальними ресурсами (відходами); — додаткові послуги, наприклад копакінг, стикування товару, ціноутворення, тобто виділення в кінцевій ціні готової продукції логістичних витрат)
За функціональним призначенням	<ul style="list-style-type: none"> — послуги з перевезення вантажів та оптимізації маршрутів; — послуги з митного оформлення вантажів; — послуги з пакування вантажів/продукції; — послуги з оформлення транспортно-супровідних документів; — послуги з комплектації замовлень на складі, консолідації вантажів; — послуги з приймання, складування та вантажопереробки продукції; — послуги з маркування, штрих-кодування, сортування, стікерування товару та ін; — послуги з інформаційного забезпечення системи руху матеріального потоку; — послуги, пов'язані зі зворотними матеріальними потоками (шлюбом, оборотною тарою); — послуги із забезпечення запасними частинами та супутнім сервісом; — лізинг спеціалістів у галузі логістики; — консалтингові послуги.
Послуги управлінського характеру	<ul style="list-style-type: none"> — інтегроване планування та управління ланками ланцюга поставок; — керування циклом виконання замовлення; — керування функціональним життєвим циклом товару; — управління матеріальними запасами; — управління рівнем та параметрами якості логістичного сервісу; — управління доходами та логістичними витратами; — аудит та контролінг логістичних процесів
За об'єктом управління та ступенем спеціалізації	<ul style="list-style-type: none"> — послуги, що надаються для промислових підприємств; — послуги, що надаються для підприємств торгівлі та громадського харчування; — послуги для підприємства певної галузі; □ послуги у секторі B2B; — послуги у секторі B2C; — спеціалізовані (специфічні) послуги; — змішані послуги.

За періодичністю використання	<ul style="list-style-type: none"> — регулярні; — періодичні; — оперативні.
-------------------------------	--

На міжнародному ринку логістичних послуг широко використовується наступна класифікація логістичних послуг:

1PL – First Party Logistics – незалежна логістика.

2PL – Second Party Logistics – використання послуг вузькоспеціалізованих операторів (транспортні послуги, складські послуги, IT-послуги тощо).

3PL – Third Party Logistics – всі логістичні функції передані на логістичний аутсорсинг.

4PL – Fourth Party Logistics – управління ланцюгами постачання організації-замовника (Supply Chain Management).

У спектр послуг 4PL входять планування та оптимізація ланцюжків постачання, інтеграція інформаційно-технологічних систем, стратегічне планування мереж, планування використання транспорту, оптимізація маршрутів, управління складами та запасами, управління документопотоком, лізинг кадрів, консалтинг та інші додаткові послуги.

5PL – Fifth Party Logistics – послуги 4PL з широким використанням Інтернету як єдиної віртуальної платформи, що забезпечує більш глибоку та всебічну взаємодію та координацію роботи з клієнтами, що обслуговуються [3].

Різноманітність критеріїв до класифікації видів логістичних послуг виявляють їх неоднорідність. Можна узагальнити, що згідно класифікацій логістичних послуг, які були розглянуті нами вище, виділяють три основні групи логістичних послуг:

- транспортні;
- транспортно-експедиторські послуги;
- складські послуги.

Інші логістичні послуги називаються допоміжними або додатковими. Але, зазвичай, на міжнародному рівні використовуються три типи логістичних послуг (табл. 1.4). Галузь логістики широко поширена і включає широкий спектр послуг,

які безпосередньо впливають на те, як продукція доставляється від виробника до конкретних одержувачів [10].

Таблиця 1.4 – Основні види логістичних послуг на міжнародному ринку [10]

Вид	Характеристика
Складські послуги	<p>Продукт зазвичай зберігається на складі чи послідовно транспортується через різні склади перед відвантаженням. Багато компаній віддають перевагу своїм складам; у той час як багато інших компаній працюють пліч-о-пліч зі сторонніми постачальниками логістичних послуг. Вони, як правило, отримують товари та зберігають їх від імені своїх клієнтів.</p> <p>Це допомагає усунути витрати на оплату повного складу. Хоча складське зберігання є дуже гнучким та нескладним аспектом галузі, проте в ньому є певні елементи, що роблять ситуацію критичною. Сховище, яке вам потрібно, визначатиме динаміку простору, необхідного вашим продуктам, тимчасові аспекти вашої потреби у просторі, наскільки легко доступні ваші продукти та багато іншого.</p>
Вантажні перевезення	<p>Великогабаритні товари та великі замовлення переважно доставляються за допомогою вантажних перевезень. Це включає комбінацію певних транспортних засобів, таких як кораблі, поїзди, вантажні автомобілі, вантажівки тощо. Вантажні послуги також включають послуги з перевезення, які дозволяють транспортувати ваше замовлення з портів на певні склади для зберігання.</p> <p>Як і складування, вантажні перевезення також сповнені складнощів і пов'язані з постійними коливаннями нестачі робочої сили, попиту, термінів доставки та багато іншого. Завдання постачальника логістичних послуг – стежити за своєчасною доставкою продукції незалежно від ситуації чи обставин, із якими стикається компанія. Це дозволяє підтримувати лояльність до бренду та лояльність клієнтів</p>
Кур'єрська доставка	<p>Кур'єрська доставка – одна із найпопулярніших служб доставки, яку вибирає компанія. Кур'єрські послуги в основному використовуються для невеликих замовлень та для товарів, які дуже тендітні і вимагають особливої уваги при доставці. Кур'єрські служби працюють швидше, ніж вантажні перевезення.</p> <p>Причина дуже проста: кур'єрські служби обслуговують невеликі замовлення, а чи не великі партії товарів. Багато роздрібних торговців, як правило, резервують кур'єрські послуги для останнього кроку, коли конкретний продукт потрапляє безпосередньо до передбачуваних покупців зі складу</p>

Говорячи про логістичні потоки, ми говоримо про рух та напрямок певних товарів, посилок, пакетів, предметів або інформації в мережі ланцюжка поставок. Точніше, між точкою, у якій продукти чи інформація виникли, та точкою кінцевого споживання.

Усі види логістичних послуг можна об'єднати у три основних напрямки, які відповідають трьом логістичним процесам – це вхідна логістика, вихідна логістика та зворотна логістика [16].

Вхідна логістика відноситься до руху товарів від постачальників до виробництва. Сюди входить зберігання та транспортування різної продукції та інформації від постачальників, через склад і далі через виробничі потужності виробників для переробки та виробництва.

Типи товарів чи предметів, що транспортуються через цей логістичний потік, є сировиною. Деякі з них можуть бути інструментами для виробництва чи витратними матеріалами, необхідними для палива, або різними запасними частинами та компонентами для виробничих ресурсів. Найкраще управління вхідною логістикою робить цикл більш ефективним та комплексним. Відмінним способом управління вхідною логістикою є використання автоматичних систем замовлення або виконання замовлень [16].

Вихідна логістика - це переміщення готової продукції від виробничих потужностей до наступної ланки ланцюжка поставок. Ці товари переміщуються через склади, далі до місця споживання (до рук кінцевих споживачів). Це часто називають процесом виконання замовлення.

Вихідний логістичний рух відноситься до підприємств, що відвантажують і доставляють свою продукцію зі складу покупцю (тоді як вхідний відноситься до зміни між компаніями та їх постачальниками) [16].

Зворотна логістика відноситься до переміщення предметів або товарів від кінцевих користувачів назад по ланцюжку поставок до відповідної зацікавленої сторони. Це відбувається у разі повернення або з продуктами, які можуть потребувати обслуговування або ремонту, відновлення, перепродажу, переробки, відновлення або належної утилізації (фактично продукт не може бути перероблений через певні елементи і повинен бути розібраний безпечним і належним чином) [16].

Цей потік охоплює всі дії, що виконуються після продажу або життєвого циклу кінцевого продукту. Цей процес найбільш поширений в автомобільній та електронній промисловості.

Отже, вхідна логістика належить до руху товарів між підприємствами та його постачальниками. Навпаки, вихідна логістика відноситься до потоку товарів між компаніями та кінцевим користувачем або споживачем. А зворотня логістика означає, що рух продукції від кінцевого користувача або споживача назад до виробника для ремонту, переробки, відновлення тощо [16].

Таким чином, проаналізовані нами дослідження щодо класифікації логістичних послуг засвідчують, що, на сьогодні, не існує єдиного загального набору видів логістичних послуг, що пов'язано із стрімким розвитком рівня та обсягів ринку логістичних послуг. Найбільш поширеними видами логістичних послуг є транспортні та складські послуги. Транспортна логістика організовує оптимізацію процесу перевезення вантажів, негабаритних і габаритних. Складська логістика – це оптимізація приймання і зберігання товару на складах, що знижує тимчасові і трудові витрати на зберігання [11].

1.3. Регулювання міжнародних логістичних процесів

На сучасному етапі розвиток логістики переважає у всіх сферах господарсько-економічної діяльності та йде з випередженням темпів розвитку її правового регулювання. Нормативне регулювання логістичної діяльності є єдиною структурою чи процесом реалізації заходів організації відповідно до чинних норм міжнародного та вітчизняного законодавства.

У багатьох країнах відповідальність за регулювання логістичної діяльності не поширюється лише на міністерства. З іншого боку, деякі процеси регулюються на місцевому рівні. Природа функціонування ланцюга постачання визначає, що вдосконалення логістичної діяльності перетинається з багатьма політичними сферами [12].

Питаннями розвитку міжнародних перевезень, удосконалення транспортних засобів, усунення перешкод у русі вантажів та пасажирів займаються як національні, і міжнародні організації. У свою чергу вони поділяються на урядові та неурядові організації

До міжнародних транспортних організацій належать:

- Комітет із внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН;
- Комісія з транспорту Європейського співтовариства;
- Міжнародна федерація експедиторських асоціацій (FIATA);
- Міжнародний союз автомобільного транспорту (IRU) та інші [13].

У процесі активного розвитку міждержавних зв'язків, у тому числі завдяки роботі міжнародних організацій, у XX та на початку XXI століття з'явилася значна кількість міжнародних договорів та конвенцій, які прямо чи опосередковано регулюють питання міжнародної логістики [13]:

- Міжнародна конвенція з морського права, укладена в Брюсселі у 1922 році;
- Брюссельська конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент (Гаазькі правила);
- Конвенція ООН про морське перевезення вантажів 1978 року та прийняті нею Гамбурзькі правила;
- Конвенція про міжнародні залізничні перевезення 1980 року;
- Угода про міжнародне вантажне сполучення;
- Конвенція про договір дорожнього перевезення вантажів 1956 року;
- Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів та багажу 1973 року;
- Європейська угода про міжнародні автомагістралі 1975 року;
- Конвенція про податкове оподаткування дорожніх транспортних засобів, що використовуються для міжнародних перевезень вантажів 1950 року;
- Європейська угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів 1957 року;

- Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книги Міжнародного дорожнього перевезення (Конвенція TIR) 1975 року та інші [13].

Також до джерел міжнародного права, що регулюють питання глобальної логістики, відносяться резолюції міжнародних організацій з питань, пов'язаних із логістикою, національне законодавство країн, двосторонні та багатосторонні урядові угоди [13].

Найважливішим міжнародним документом, що заклав основні принципи взаємовідносин між компаніями/споживачами та логістичними операторами/провайдерами, стала Конвенція ООН про міжнародне змішане перевезення 1980 року, яка:

- узагальнила найбільш передову на той час практику роботи провайдерів логістики та сформулювала основні принципи, які лягли в основу їх роботи у наступні роки, включаючи і початок XXI століття;
- визначила правовий статус провайдерів логістики;
- трактувала поняття «презумпції провини оператора», тобто з вантажовласником оператор укладає договір доставки товару, що оформляється спеціальною угодою, і приймає на себе всі ризики щодо її здійснення, включаючи і дії третіх осіб, що залучаються ним. Якщо з вантажем що-небудь станеться, перед вантажовласником завжди є винна сторона - оператор, який і зобов'язаний компенсувати шкоду;
- встановила необхідність для оператора котирування наскрізної ставки тарифу (наскрізна ставка включає всі витрати на доставку товару);
- окреслила основний зміст документа, що виступає як договір доставки товару [13].

Принципова відмінність положень Конвенції від колишньої практики полягає у закріпленні правового статусу оператора – провайдера логістики – перед субпідрядником як власника товару, який вживає всіх заходів, визначених ним самим, щодо забезпечення зобов'язань по доставці товару [13].

У 1984 році Міжнародною торгово-промисловою палатою було розроблено форму документа, який виконує функцію договору доставки при міжнародних перевезеннях. Цей документ отримав назву «Договір змішаного перевезення» (Combined Transport Document).

Важливий внесок у розвиток юридичних основ діяльності логістичних провайдерів зробило прийняття «Правил для транспортних документів на змішане перевезення» ЮНКТАД (Конференція ООН з торгівлі та розвитку) та МТП (Міжнародна торгова палата), які набули чинності з 1 січня 1994 року. Дана публікація визначила основні обов'язки операторів (провайдерів логістики) щодо організації та забезпечення змішаних перевезень вантажів [13].

Свій внесок в уніфікацію та визначення юридичного статусу діяльності логістичних провайдерів внесли також «Уніфіковані правила МТП, що належать до документа змішаного перевезення» (Публікація № 298), Конвенції ООН про міжнародне морське перевезення 1978 року (Гамбурзькі правила), звичаї для документарних акредитивів МТП (Публікація № 500), Гаазькі та Гаазько-Вісбійські правила про уніфікацію деяких правил про застосування коносаментів 1971 року [13].

Таким чином, за останні десятиліття було сформовано правову базу, що регламентує діяльність компаній, що працюють у сфері міжнародної логістики. Багато держав змінили своє внутрішнє законодавство, трансформували його під міжнародні вимоги.

Слід зазначити, що основою договірних відносин при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності підприємств є договір міжнародного перевезення вантажів та договір міжнародної купівлі-продажу. Під міжнародним перевезенням розуміється транспортування вантажів між двома і більше державами, що виконується за умов, встановлених міжнародними угодами між цими державами [13].

Правове регулювання у даній сфері передбачає вирішення основних питань перевезень у вигляді міжнародних угод – транспортних конвенцій, у яких містяться уніфіковані норми, одноманітно визначають умови міжнародних

перевезень вантажів: вимоги до перевізної документації; порядок прийому вантажу до перевезення та видачі їх у пункті призначення; відповідальність перевізника; процедуру пред'явлення до перевізника претензій та позовів. За відсутності одноманітних матеріально-правових норм діють норми транспортних конвенцій чи національного законодавства. Специфіка укладання договорів міжнародного перевезення вантажів залежить від видів транспорту та (або) їх комбінацій, що використовуються при аналізованому транспортуванні [13].

Основним документом, що свідчить про те, що одна сторона угоди (продавець) зобов'язується передати зазначений у контракті товар (або інший предмет угоди) у власність іншій стороні (покупцеві), є договір міжнародної купівлі-продажу.

Розрізняють наступні види міжнародних договорів купівлі-продажу:

– контракт разової поставки – одноразова угода на поставку узгодженої кількості товару до певної дати (строку, періоду);

– контракт з періодичним постачанням, що передбачає регулярне (періодичне) постачання певної кількості партій товару протягом встановленого в умовах контракту періоду – короткострокового (зазвичай один рік) або довгострокового (5–10 років, а іноді й більше);

– контракти на постачання комплектного обладнання, що передбачають наявність зв'язків між експортером обладнання, покупцем-імпортером та спеціалізованими фірмами, що беруть участь у комплектації постачання;

– в залежності від форми оплати товару розрізняють контракти з оплатою у грошовій формі та з оплатою у товарній формі (повністю або частково) [13].

Зовнішньоторговельні угоди двох або більше сторін, що укладаються в процесі їхньої виробничої та господарської (включаючи торговельну) діяльності, оформляються контрактом (договором), як правило, у письмовій формі. Відносини, що виникають із договору, називаються контрактними (договірними), а зобов'язання сторін, які з договору, – зобов'язаннями за договором (за договором).

Зовнішньоторговельний контракт – це основний комерційний документ зовнішньоторговельної операції, що свідчить про досягнуту угоду між сторонами. Предметом зовнішньоторговельного договору може бути купівля-продаж товару, виконання підрядних робіт, оренда, ліцензування, надання права продаж, консигнація та інше [13].

Найважливішою статтею зовнішньоторговельного договору з позицій міжнародної логістики є пункт «Базові умови договору». Під час укладання договору сторони повинні чітко розподілити між собою численні обов'язки, пов'язані з доставкою товару від продавця до покупця (транспортування, страхування у дорозі, оформлення митних документів тощо). Базисні умови постачання розроблені для уніфікації розуміння правий і обов'язків сторін договору.

Вони визначають обов'язки продавця та покупця з доставки товарів, встановлюють момент переходу ризику випадкової загибелі або псування товару з продавця, спрощують операції з постачання товарів. Базисні умови є загально визнаними у міжнародній торгівлі і, зазвичай, залежить від торгових звичаїв, що у комерційній практиці окремих країн, портів, галузей торгівлі. Велика робота з вироблення загального підходу до трактування комерційних термінів було проведено Міжнародною торговою палатою. З 1936 року вона видає "Міжнародні правила тлумачення термінів" ("Інкотермс"), остання редакція яких вийшла у 2020 році [13].

«ІНКОТЕРМС» (Incoterms, International commerce terms) – це міжнародні правила у форматі словника, що забезпечують однозначні тлумачення найбільш широко використовуваних торгових термінів у сфері зовнішньої торгівлі, передусім щодо франко-місця переходу відповідальності від продавця до покупця. Міжнародні торгові терміни є стандартні умови договорів міжнародної купівлі-продажу, визначені заздалегідь у міжнародному визнаному документі. Положення «Інкотермс» беруться до уваги, якщо у контракті на них є посилання. У разі розбіжності умов контракту із статтею «Інкотермс» пріоритет мають умови контракту [13].

В Інкотермс 2020 існує 4 групи базисних умов постачання продукції (Е, F (Основне перевезення сплачено покупцем), С (Основне перевезення сплачено продавцем) та D (Доставка)). Вони діляться відповідно до розподілу обов'язків між сторонами зовнішньоторговельного правочину (табл.1.5) [14].

З 11 термінів «Інкотермс-2020» 7 застосовні до будь-якого виду транспорту основного перевезення (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP) та 4 застосовні виключно до морського транспорту та транспорту територіальних вод (FOB, FAS, CFR, CIF) [15].

Таблиця 1.5 – Групи умов правил Інкотермс 2020 [13, 14]

Група	Прийняте позначення	Значення терміну
Відправлення		
Група Е		Франко-завод «самовивіз»
Група F		Основне перевезення не сплачено
	FCA	Франко-перевізник у пункті відправлення
	FAS	Франка вздовж борту судна у порту відправлення
	FOB	Франко-борт судна в порту відправлення
Група С		Основне перевезення не сплачено
	CFR	Вартість та фрахт до порту призначення
	CIF	Вартість, страхування та фрахт до порту призначення
	CPT	Перевезення сплачено до місця призначення
	CIP	Перевезення та страхування оплачені до місця призначення
Прибуття		
Група D	DAT	Постачання на терміналі
	DAP	Постачання в місці призначення
	DDP	Поставлено, мито сплачено

Широке поширення Інкотермс при укладанні договорів міжнародної купівлі-продажу товарів у всьому світі пояснюється низкою причин:

- 1) великий авторитет МТП, під егідою якої були розроблені Інкотермс;
- 2) Інкотермс здобули визнання з боку ділових кіл більшості країн;
- 3) Інкотермс періодично (приблизно раз на десятиліття) оновлюється, слідуючи за розвитком науково-технічного прогресу, враховуючи передовий досвід та практику міжнародної торгівлі, насамперед зміни у транспортуванні та обробці товару;

4) Інкотермс дозволяють уникнути сторонам суперечок та різних тлумачень того чи іншого терміну, умови договору, даючи з урахуванням новітньої міжнародної практики роз'яснення щодо тих чи інших базисів поставки;

5) Інкотермс дозволяють максимально спростити формулювання укладеного договору купівлі-продажу, уникнути зайвих нагромаджень у розподілі взаємних прав та обов'язків сторін, дозволяє їм чітко визначити обсяг зобов'язань, що приймаються на себе [15].

Правила Інкотермс націлені на те, щоб полегшити контрагентам із різних держав процес укладання та виконання угод міжнародної купівлі-продажу у вигляді чіткого формулювання та письмового закріплення стандартних умов договорів [15].

ІНКОТЕРМС фіксують такі важливі комерційні та юридичні питання щодо фактичного виконання зовнішньоекономічного договору купівлі-продажу, як:

- 1) місце та момент виконання обов'язків продавця щодо передачі товару;
- 2) перехід ризиків із продавця на покупця;
- 3) розподіл обов'язків з оплати необхідних витрат та зборів, включаючи сплату митних платежів;
- 4) отримання експортних та імпорتنих ліцензій;
- 5) обов'язок укладання договору перевезення;
- 6) розподіл обов'язків сторін з перевезення та виконання вантажно-розвантажувальних робіт;
- 7) розподіл обов'язків сторін за поданням відвантажувальних, платіжних та інших документів, а також необхідних сповіщень;
- 8) обов'язок страхування [15].

Таким чином, питанням регулювання логістичних процесів у світі займається велика кількість міжнародних організацій, уряди країн тощо. До документів, згідно яких відбувається регулювання логістичних процесів, відносяться резолюції міжнародних організацій з питань, пов'язаних із логістикою, національне законодавство країн, двосторонні та багатосторонні

урядові угоди на національному та міжнародному рівнях, а також правила Інкотермс.

РОЗДІЛ 2

СТАН ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ СВІТОВОГО РИНКУ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ

2.1. Аналіз ключових показників та основних проблем розвитку світового ринку логістичних послуг

Світовий ринок логістичних послуг невпинно зростає. Такі фактори, як зростаючі донедавна масштаби міжнародної торгівлі та світової економіки, стимулювали зростання ринків. Крім того, прогрес, що прискорюється в інтегрованих рішеннях, таких як управління безпекою, складування, управління інформацією та запасами, упаковка, обробка матеріалів і транспортування, збільшує розмір світового логістичного ринку.

Ринок логістичних послуг у 2020 році суттєво відрізнявся від попередніх періодів. Пандемія стала головним фактором впливу на роботу усієї світової економіки, а накопичений раніше логістами досвід роботи під час економічних та політичних криз лише частково пом'якшив наслідки COVID-19. Саме тому світова криза перевезень, яка почалася під час пандемії коронавірусу через закриті кордони, не припинилася до початку 2022 року. А із загостренням конфлікту між Росією, Україною та іншими країнами, ще більше посилилася. Логістика між країнами руйнується шаленими темпами.

Очікується, що російсько-українська криза сильно вплине на світову торгівлю в найближчому майбутньому, особливо з урахуванням санкцій проти Росії та Білорусі. Серед наслідків очікується зростання транспортних та логістичних витрат, збої в ланцюжках поставок, зростання цін на газ та електроенергію тощо [17].

Відповідно до звіту під назвою «Глобальний ринок логістики: галузеві тенденції, частка, розмір, зростання, можливості та прогнози 2022-2027 рр.», у 2021 році світовий ринок зворотної логістики досяг 9.5 трлн доларів США.

Очікувалося, що ринок досягне 13.3 трлн. доларів США до 2027 року, демонструючи середньорічний темп зростання 5,8% протягом 2022-2027 років зокрема, через зростання логістики електронної комерції, нестачі контейнерів, закриття великих портів, що викликають перевантаженість портів, нестачі водіїв вантажівок та обмеження пропускної спроможності у повітрі (рис. 2.1) [18].

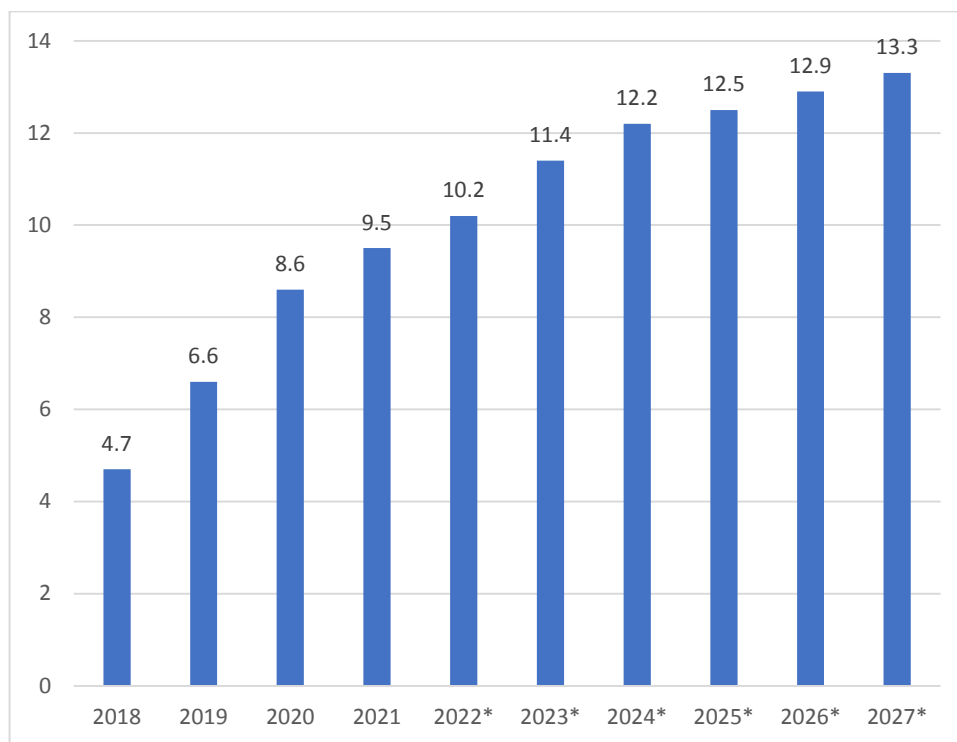


Рисунок 2.1 – Динаміка обсягів світового ринку логістики, 2018-2027 рр. (трлн дол. США) [18]

** прогнольні дані*

Згідно статистичних даних інтернет-порталу Statista.com у 2020 році світовий ринок логістики оцінювався майже в 8,6 трлн доларів США. Ринок логістичних послуг Азійсько-Тихоокеанського регіону був першим за обсягом ринку логістичних послуг і становив 3,9 трлн євро. (45 % загального розміру світового ринку логістичних послуг) (рис. 2.2). Лідируюче становище регіону у галузі логістики можна пояснити, насамперед, важливістю регіону у постачанні більшості необхідних торгових товарів у глобальному масштабі.

Оскільки для західних компаній було дуже рентабельно почати переносити все виробництво товарів до менш розвинених країн Азії, більшість компаній

сьогодні мають усі свої виробничі потужності в азійських країнах. Розширення торгових шляхів та перенесення промислового виробництва в азійські країни зробили величезний внесок у розвиток логістичного ринку. Крім того, в Азійсько-Тихоокеанському регіоні розташовані найбільші у світі порти. PSA International, Hutchison Port Holdings, China Cosco Shipping та China Merchants Ports є чотирма найбільшими операторами морських терміналів у регіоні [19].

Північна Америка була другим за величиною логістичним регіоном у 2020 році, на її частку припадало 2,028.78 доларів США (рис. 2.2). Європа займала третє місце за обсягами логістичного ринку та становила 1,6 трлн дол. США [19].

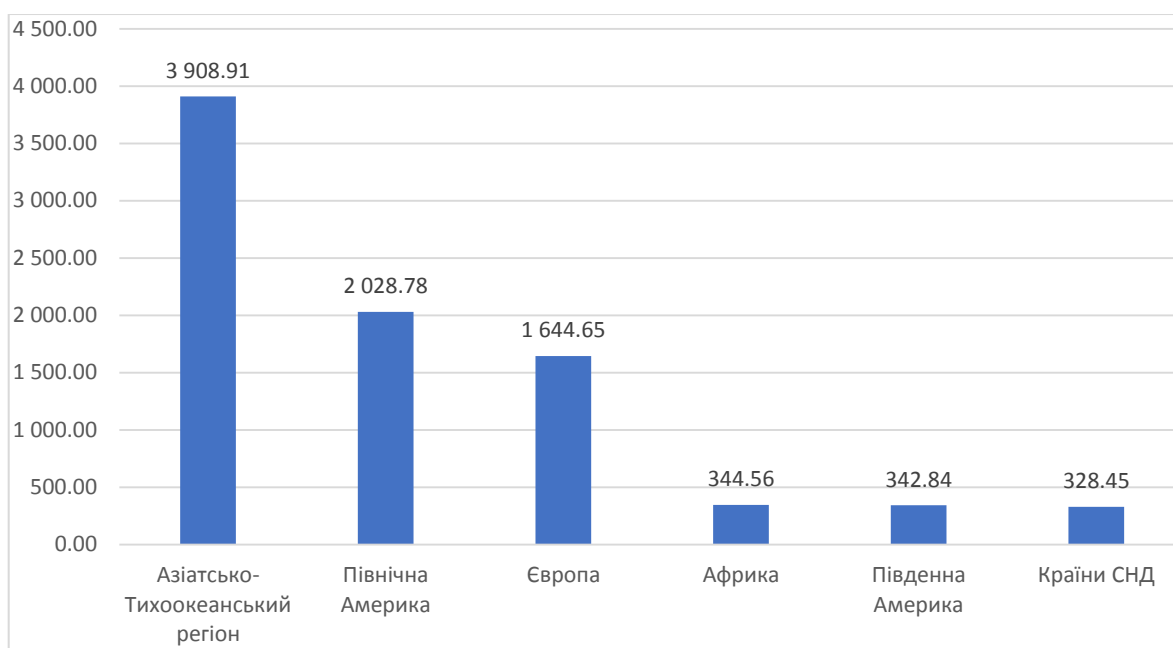


Рисунок 2.2 – Регіональна структура світового ринку логістики у 2020 році, млрд дол США [19]

Протягом останніх 20 років відбулися події, які внесли суттєві зміни в розвиток глобального ринку логістичних послуг. Вони були пов'язані не тільки зі скороченням торгових бар'єрів і лібералізацією торгівлі, а й з інтенсивним перенесенням виробництва із Західної Європи і США в країни Південно-Східної Азії (головним чином Китай, Індію, В'єтнам, Індонезію), а як наслідок, з формуванням зворотного потоку готової продукції в умовах зростаючого споживання в розвинених країнах. Саме цей процес більш за все вплинув на

обсяги світового ринку логістичних послуг та формування географічної структури на сучасному етапі його розвитку.

На рисунку 2.3 можна спостерігати, що з 2011 по 2018 роки відбулося зростання торгівлі логістичними послугами. Однак, стабільному збільшенню обсягів як експорту, так і імпорту логістичних послуг, що спостерігався з 2011 по 2014 роки, завадила світова економічна криза 2015 року, що торкнулася світової торгівлі товарами, і, як наслідок, світового ринку логістичних послуг [20].

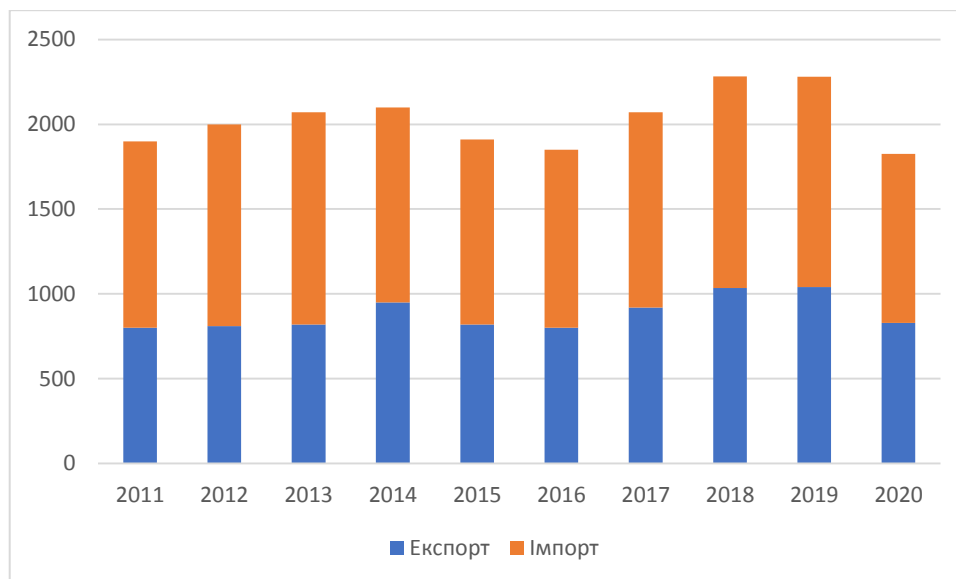


Рисунок 2.3 – Динаміка обсягів експорту та імпорту логістичних послуг у 2011-2020 роках, млрд дол. США [20]

Проте з 2016 року ситуація стабілізувалася та ринок логістичних послуг показував динамічне зростання у період 2018-2019 років, якому сприяло впровадження інформаційних технологій, програмних продуктів, автоматизація ланок логістичного ланцюжка, аутсорсинг послуг тощо. Однак, варто зазначити, існують і фактори, що стримують розвиток світового ринку логістичних послуг. До таких факторів можна віднести: недостатній рівень кваліфікації персоналу у сфері логістики та управління ланцюгами постачання; недосконалість законодавчої та нормативної бази; відсутність достовірної та уніфікованої статистичної звітності у сфері логістики [20].

Станом на 2020 рік обсяг експорту логістичних послуг зменшився на 20% по відношенню до 2019 року і склав 829,86 млрд дол США. (рис. 2.3).

Спостерігається і тенденція спаду обсягу імпорту логістичних послуг. У 2020 році він склав 996,08 млрд дол США, тоді як у 2019 році він становив 1240,42 млрд дол США [21].

Протягом 2018-2019 років найбільшим логістичним центром були Сполучені Штати Америки, на які припадало в середньому близько 92 млрд дол. США експорту та понад 111 млрд дол. США імпорту логістичних послуг (рис 2.4). Але показники в 2020 році значно змінилися і США поступилися місцем Китаю. Експорт логістичних послуг Китаю в 2020 році збільшився на 25% до 2019 року і склав 57,6 млрд дол США. Показник імпорту даних послуг у 2020 році зменшився на 10% порівняно з 2019 роком, але не втратив позицію лідера [22].

Covid-19 істотно вплинув на розвиток світової логістичної структури. Китай, що є найбільш постраждалим світовим виробничим центром, на початкових етапах поширив операційні проблеми по всьому світу. Ланцюжки поставок були порушені для компаній, що мають виробничі потужності в Китаї, і загальна торгівля, тобто експорт промислових товарів та імпорт сільськогосподарських товарів до Китаю та з Китаю, скоротилися. Не обійшлося і без скорочення постачання комплектуючих, вироблених у Китаї, для інших галузей. Зараження зупинило вантажні порти, брак робочої сили для навантаження/розвантаження, перевізники були пришвартовані. Поступово постраждали автомобілебудування, електроніка, медикаменти. Згідно зі звітами Світового банку, у Китаї в період з січня до лютого обсяги вантажних перевезень у секторі логістики впали більш, ніж на 15% порівняно з рівнем 2019 року, перш ніж у березні з'явилися ознаки відновлення [23].

Окрім Китаю та США до найбільших експортерів логістичних послуг у світі також відносяться Німеччина (54,3 млрд дол. США), Сінгапур (53,1 млрд дол. США), а також Франція (43 млрд дол. США), Данія (42,9 млрд дол. США), Нідерланди (36,3 млрд дол. США) та ін (рис. 2.4).

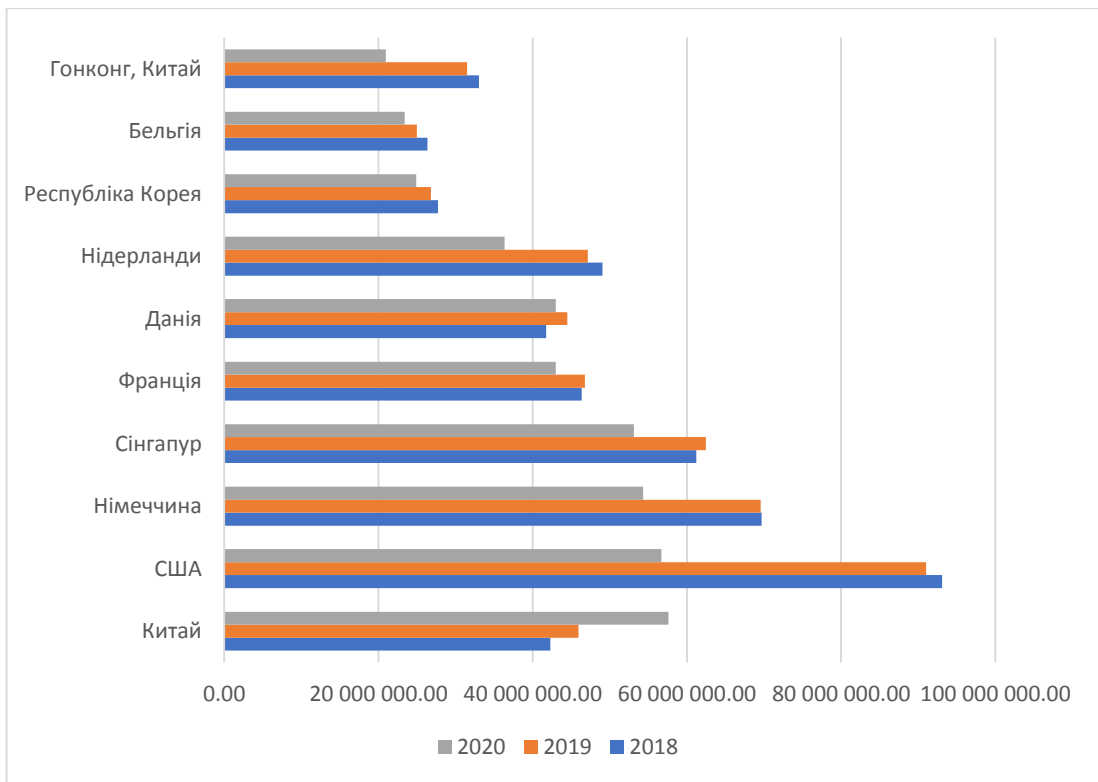


Рисунок 2.4 – Топ-10 країн експортерів на світовому ринку логістичних послуг у 2018-2020 роках, млрд дол. США [24]

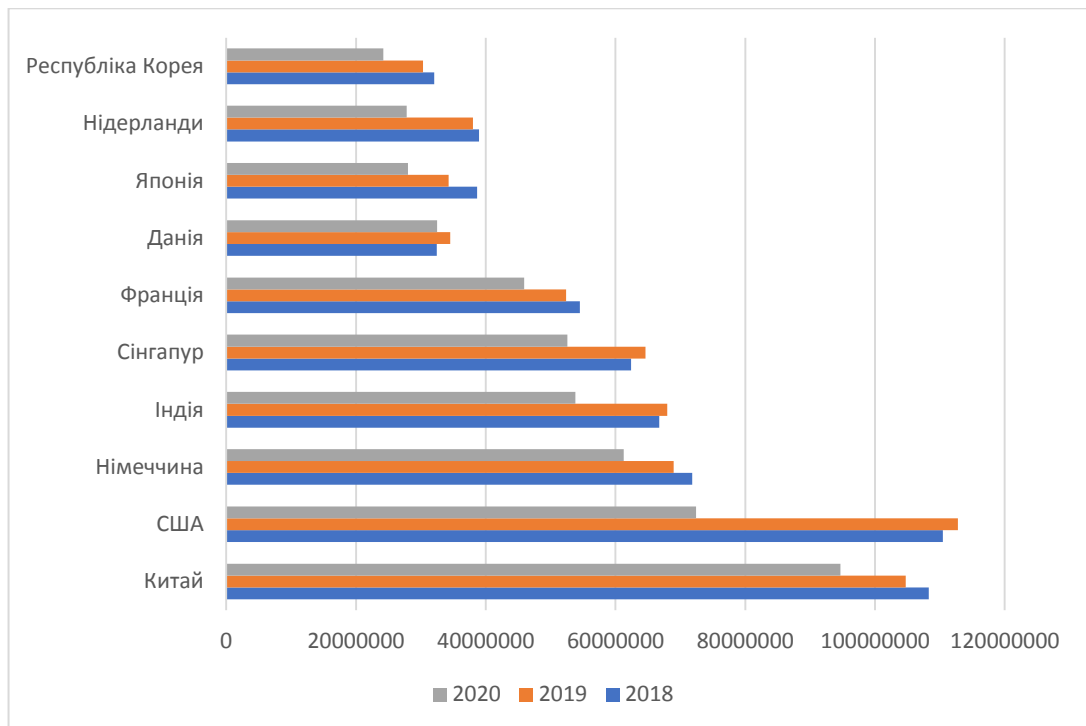


Рисунок 2.5 – Топ-10 країн імпортерів на світовому ринку логістичних послуг у 2018-2020 роках, млрд дол. США [24]

Такий розподіл зумовлений рівнем розвитку сукупності видів діяльності, за допомогою яких здійснюється та обслуговується процес руху матеріальних та фінансових потоків або процес руху товарів, обсягами виробництва та споживання, їх активною участю у міжнародному товарообміні та поділі праці [6].

До найбільших імпортерів логістичних послуг, крім США та Китаю, також відносять Німеччину (61,2 млрд дол. США), Індію (53,8 млрд дол. США), Сінгапур (52,6 млрд дол. США), Францію (45,9 млрд дол. США) та інші (рис. 2.5).

Вважаємо за потрібне розглянути докладніше європейський ринок логістичних послуг. У 2020 році обсяг європейського ринку логістичних послуг в склав 1 644 млрд дол США [6]. Більше ніж 50 % коштів від загального обсягу витрачених на логістичні послуги в Європі припадало на Німеччину, Францію та Великобританію.

Структура європейського ринку логістичних послуг формується з трьох основних складових, а саме: вантажоперевезення та експедирування – 58 %, складські послуги – 25% та послуги управлінської логістики – 17% (рис. 2.6) [25]. Виходячи із загальної структури ринку логістичних послуг можна стверджувати, що на ньому домінують компанії, які надають повний комплекс логістичних послуг [6].

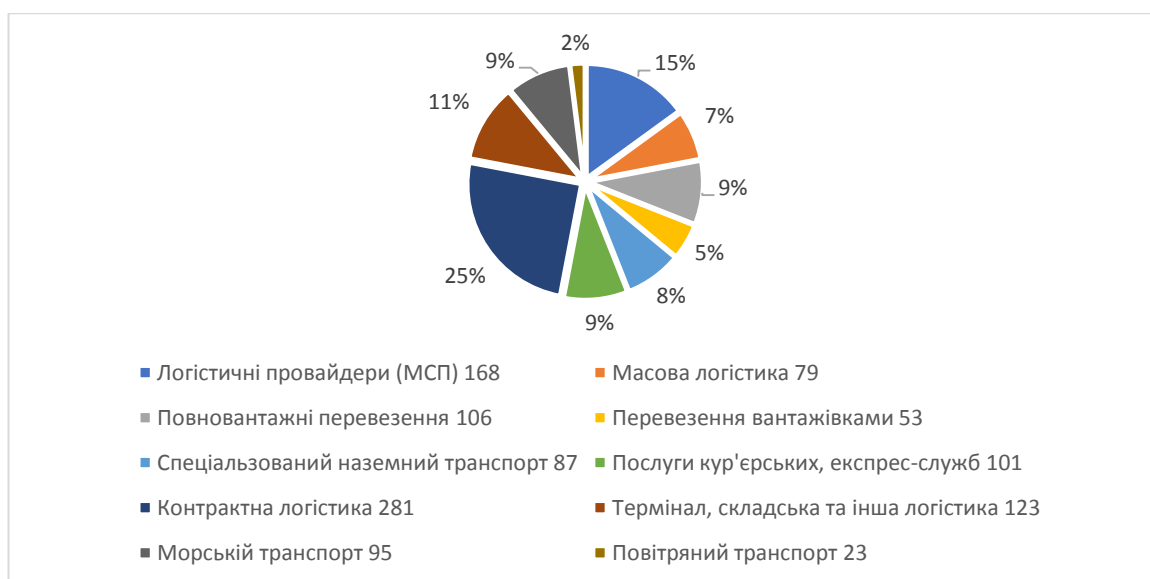


Рисунок 2.6 – Структура європейського ринку логістичних послуг у 2020 році, % [25]

Тенденції, які були спрямовані на розширення світової торгової діяльності у світі, збільшили попит на логістичні послуги. Враховуючи те, що на транспортні послуги займає перше місце у структурі європейського ринку логістичних послуг пропонуємо розглянути докладніше якими видами транспорту надаються послуги. На рис. 2.6 показано структуру торгівлі за межами країн Європейського Союзу (ЄС) за видами транспорту [26].

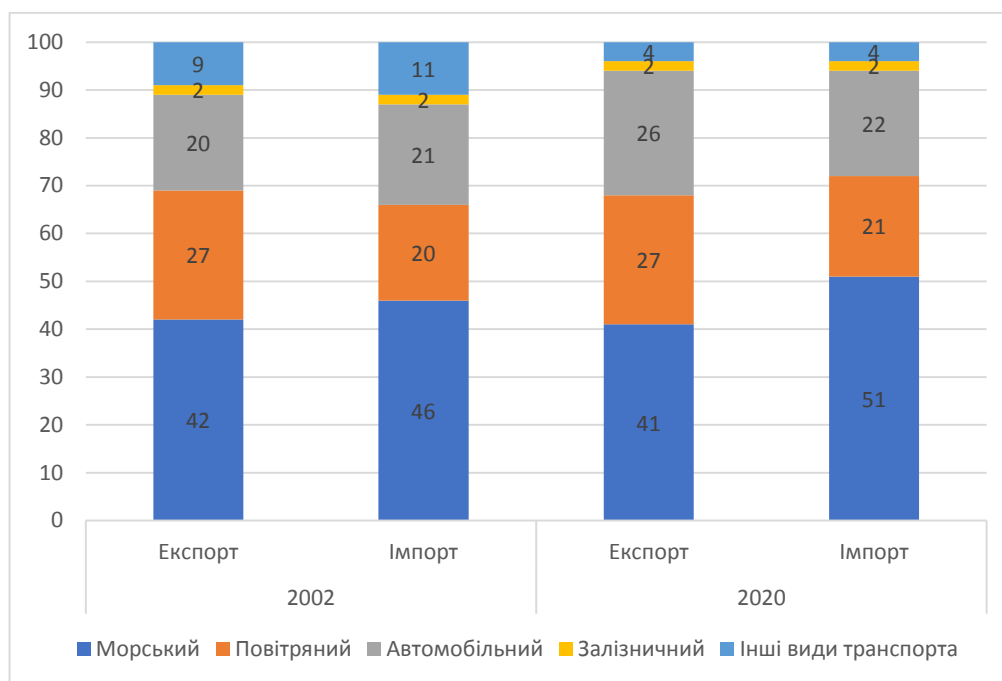


Рисунок 2.6 – Структура перевезень товарів країн ЄС за видами транспорту у 2002 та 2020 роках, % [26]

На морський транспорт припадало 41 % вартості товарів, що експортуються з країн ЄС, та 51% товарів, що імпортуються в країни ЄС у 2020 р. Як бачимо з рис. 2.6 за 18 років попит на морський транспорт майже не змінився. На повітряний транспорт припадало 27% товарообігу країн ЄС експорту та 21% імпорту. На автомобільний транспорт припадало 26% експорту з країн ЄС та 22% імпорту. Залізничний транспорт (2% експорту, 2% імпорту) та інші види транспорту (4% експорту, 4% імпорту) не мали двозначних часток [26].

На сучасному етапі на світовому ринку логістичних послуг діють десятки тисяч компаній. Враховуючи те, що даний ринок є достатньо фрагментованим переважна частина компаній, які ведуть свою діяльність на ньому, відносно

невеликого розміру. На частку найбільших компаній припадає майже третина обсягу продажів логістичних послуг. Аналізуючи обсяги загальних витрат на логістичну діяльність на європейському ринку, 50% від обсягу логістичних послуг забезпечуються постачальниками цих послуг, а решта 50% - промисловими та торговими компаніями [6]. У таблиці 2.1 наведено ТОП-10 найбільших компаній світу, що надають логістичні послуг.

Таблиця 2.1 – ТОП-10 провідних логістичних компаній світу
у 2019-2020 роках [27]

Рейтинг 2021 року	Компанія	Країна	Прибуток 2019, млн дол. США	Прибуток 2020, млн дол. США	Зміни у % 2021 року відносно попереднього року
1	Amazon (FBA)	США	53 761	80 437	49,6%
2	DHL	Німеччина	32 099	32 448	1,1%
3	Kuehne & Nagel	Швейцарія	25 458	25 369	-0,3%
4	DB Schenker	Німеччина	18 343	19 449	6,0%
5	Nippon Express	Японія	18 306	18 543	1,3%
6	DSV Panalpina	Данія	14 197	17 732	24,9%
7	C.H. Robinson	США	14 322	15 148	5,8%
8	XPO Logistics	США	11 294	11 312	0,2%
9	UPS	США	9 302	11 048	18,8%
10	Expeditors International	США	8 175	10 116	23,7%

Згідно з даними рейтингу, наведеному у таблиці 2.1, лідируючі позиції займають компанії Amazon (США), DHL (Німеччина) і Kuehne & Nagel (Швейцарія). Практично в усіх компаніях станом на 2020 рік прибуток збільшився відносно 2019 року [27].

Компанія Fulfillment by Amazon (FBA), стороння логістична служба гіганта електронної комерції, залишилася провідним постачальником логістичних послуг у 2020 році, збільшивши свій прибуток на 49,6% до більш ніж 80,4 млрд дол. США [27]. Враховуючи негативну тенденцію пандемії Covid-19 для світової економіки, компанія у 2021 році збільшила свій прибуток на 22% відносно 2020 року та не втратила свою позицію у рейтингу провідних логістичних компаній світу.

Друге місце серед найбільших логістичних компаній світу займає німецький логістичний та поштовий оператор Deutsche Post DHL Group. У 2020 році прибуток компанії склав майже 33 млрд. дол. США. У 2021 році логістичний оператор повідомив, що його прибуток зріс на 22,5% по відношенню до 2020 року.

Дивізіон експрес-доставки DP-DHL отримав за 2021 рік операційний прибуток ЕВІТ 4,2 млрд євро, що на 53,4% більше, ніж роком раніше. Виторг становив 24,2 млрд. євро (2020: 19,1 млрд євро). Таке зростання було зумовлене збільшенням попиту на термінову доставку міжнародних експрес-відправлень (TDI) на 10,3% та збільшенням середньої ваги відправлення [35].

Третє місце у рейтингу займає міжнародна транспортно-логістична компанія Kuehne & Nagel. У 2020 році прибуток зменшився на 0,3% відносно 2019 року. У 2021 році прибуток компанії склав 35,7 млрд. дол. США [36].

COVID-19 визначив зростання прибутку логістичної компанії за рахунок комбінацій онлайн-заказів споживачів і малого бізнесу, який працював до пандемії в основному в офлайн режимі. Пандемія також стимулювала високі запити на медичну продукцію, зокрема на засоби індивідуального захисту, оскільки хворі та державні установи купують ці товари у великих обсягах, в основному в азіатських постачальників [27].

Такий фактор як зростання попиту в поєднанні з неохопленим вантажним простором через відміну пасажирських авіарейсів, призвело до збільшення ціни на авіап перевезення між Китаєм і США від 4 доларів за кг до 12 доларів за кг. Це принесло вигоду 3PL-операторам з великою мережею вантажних авіап перевезень. Так, виручка від 3PL-бізнесу логістичної компанії UPS виросла на 18,8% і склала більше 11 млрд. дол. США у 2020 році [27].

У той же час для деяких постачальників логістичних послуг, чий бізнес пов'язаний із виробничим сектором, 2020-2021 роки виявилися більш негативними. Дана тенденція була пов'язана з тим, що клієнти компаній у нафтогазових та хімічних секторах зіткнулися із серйозним скороченням на

початку 2020 року через падіння світових цін на енергоресурси та зниження промислової діяльності [27].

Світовий ринок вантажоперевезень у 2020 році зазнав значних змін, які внесли у розвиток логістичної сфери свої корективи. Через зменшення кількості вантажів та простоювання транспорту, боротьба логістичних компаній за клієнта у першому півріччі 2020 року спричинила виникнення цінового демпінгу. Велика кількість компаній вимушена була залишити ринок через велику конкуренцію. Але, локдаун у Європі ближче до кінця 2020 року кардинально змінив ситуацій для компаній, який викликав ажіотаж на перевезення вантажів з країн Азії [27]. Через такий ажіотаж та нестачу контейнерів логістичні компанії значно підвищили ціни на перевезення. Через високий попит на світовому ринку морських перевезень деякі судноплавні компанії ввели плани загального підвищення ставки (GRI) або ставки відшкодування (RR) для управління своїми бізнес-витратами. Підвищення ставок було пов'язано з відновленням наприкінці 2020 року економічної активності в Китаї та піковим періодом попиту на товари на ринках США і Європи у зв'язку з різдвяними та новорічними святами, а також з поставками засобів медичної гігієни, медикаментів та інших невід'ємних атрибутів пандемії [27].

Для аналізу ефективності міжнародних ланцюгів постачання та визначення конкурентних позицій країн на світовому логістичному ринку використовують Індекс ефективності логістики (Logistics Performance Index (LPI) Світового банку. Даний рейтинг складається на базі опитування глобальних логістичних компаній за наступними показниками:

—ефективність процесу оформлення (швидкість, простота і передбачуваність формальностей) органами прикордонного контролю, включаючи митницю;

—якість торгової і транспортної інфраструктури (наприклад, порти, залізниці, дороги, інформаційні технології);

—легкість організації поставок за конкурентоспроможними цінами;

—компетентність і якість логістичних послуг (наприклад, транспортних операторів, митних брокерів);

—здатність прокладати маршрути і відстежувати вантажі;

—своєчасність відвантаження в напрямку призначення в запланований або очікуваний час доставки [37].

Останній рейтинг Світовий банк опублікував у 2018 році. У таблиці 2.2 зазначено зміни позицій десятки країн-лідерів за період з 2007 по 2018 роки [29, 30].

Таблиця 2.2 – Результати оцінки ефективності логістики
Світовим банком за інтегральним показником LPI [29, 30]

Країни	Індекс LPI (місце країни)					
	2007	2010	2012	2014	2016	2018
Німеччина	4,10 (3)	4,11 (1)	4,03 (4)	4,12 (1)	4,23 (1)	4,2 (1)
Швеція	4,08 (4)	4,08 (3)	-	3,96 (6)	4,20 (3)	4,05 (2)
Нідерланди	4,18 (2)	4,07 (4)	4,02 (5)	4,05 (2)	4,19 (4)	4,02 (6)
Сінгапур	4,19 (1)	4,09 (2)	4,13 (1)	4 (5)	4,14 (5)	4 (7)
Бельгія	-	3,94 (9)	3,98 (7)	4,04 (3)	4,11 (6)	4,04 (3)
Австрія	4,06 (5)	-	-	3,65 (22)	4,10 (7)	4,03 (4)
Великобританія	3,99 (9)	3,95 (8)	3,90 (10)	4,01 (4)	4,07 (8)	3,99(9)
Японія	4,02 (6)	3,97 (7)	3,93 (8)	3,91 (10)	3,97 (12)	4,03 (5)
Данія	3,86 (13)	3,85 (16)	4,02 (6)	3,78 (17)	3,82 (17)	3,99 (8)
Україна	2,55 (73)	2,57 (102)	2,85 (66)	2,98(61)	2,74 (80)	2,83 (66)
Росія	2,37 (99)	2,61 (94)	2,58 (95)	2,69 (90)	2,57 (99)	2,69 (85)
Грузія	-	2,61 (93)	2,77 (77)	2,51 (116)	2,35 (130)	2,44 (119)

Перше місце за підсумками рейтингу 2018 року посіла Німеччина (4,20 балів з 5 можливих). Німеччина зберігала лідерство у рейтингах 2010, 2014 та 2016 років. На другому місці у 2018 році була Швеція, яка піднялася з третього місця у 2016 році. Далі ідуть Бельгія, Австрія, Японія, Нідерланди та інші. Україна займала 66 місце у рейтингу 2018 року.

Дослідницький центр FinancesOnline у 2020 році виділив ТОП-5 розвинутих країн згідно показників Індексу ефективності логістики (рис.2.7) [38]. Згідно з рис.2.6 у 2020 році Китай з оцінкою 8,9 визначений провідним ринком, що розвивається. Далі йдуть Індія (7,39) та Об'єднані Арабські Емірати (6,36).

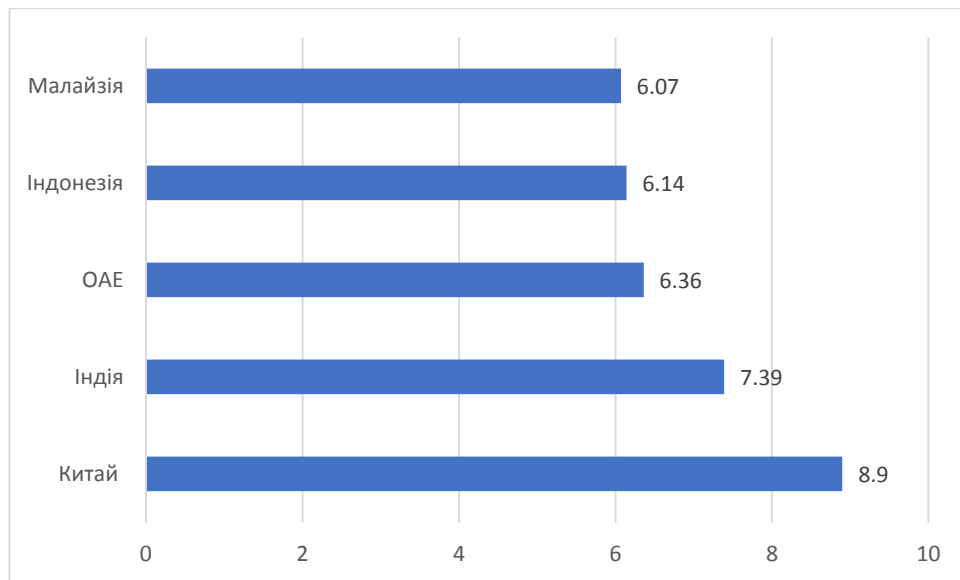


Рисунок 2.7 – ТОП-5 розвинутих країн у 2020 році на основі Індексу ефективності логістики [38]

Зрозуміло, що проблеми в логістичній сфері відрізняються в залежності від того, в яких регіонах здійснювалися логістичні операції. Так, наприклад, у північноамериканському регіоні для логістичної діяльності характерні: широка географія поставок, переважна потреба в наземних видах транспорту й відносно невеликі обсяги митної документації. В Європі логістичні операції пов'язані з подоланням численних політичних, культурних, економічних і мовних бар'єрів. Організація логістичної діяльності в Азійсько-Тихоокеанському регіоні передбачає вантажоперевезення на значні відстані морським або повітряним транспортом. Зрозуміло, що міжнародним логістичним менеджерам необхідно уявляти особливості організації логістичної діяльності різних регіонах світу [31].

2021 рік був важким для світової логістики через нестабільність, що зберігається. Галузь ланцюжка поставок зіткнулася з блоком Суецького каналу, ураганами та циклонами, закриттям портів та терміналів через спалахи COVID-19, митні та торгові зміни, нестачу робочої сили та багато іншого [39].

У третьому кварталі 2021 року світова торгівля послугами збільшилась на 25% порівняно з аналогічним періодом минулого року. Основними факторами зростання торгівлі були послуги, що надаються у цифровому вигляді, такі як комп'ютерні, фінансові та ділові послуги, а також транспорт, чому сприяло

зростання тарифів на доставку. Однак це зростання ще не означає повного відновлення порівняно з допандемічним рівнем, оскільки торгівля послугами залишається на 5% нижчою за рівень, зареєстрований у третьому кварталі 2019 року. Також світові транспортні послуги зросли на 45% у річному обчисленні у третьому кварталі 2021 року та на 12% порівняно з тим самим періодом 2019 року.

Сплеск попиту у поєднанні з обмеженнями, пов'язаними з пандемією, спричинив вузькі місця в портах, неправильний розподіл контейнерів по всьому світу та затримки, що призвело до значного збільшення ставок на доставку. У третьому кварталі 2021 року експорт транспортних засобів з Азії зріс на 71% у річному обчисленні та на 46% порівняно з третім кварталом 2019 року [40].

У лютому 2022 року війна в Україні, яку розпочала Російська федерація, призвела до турбулентності у світовій логістичній сфері. Війна порушила постачання нафти, яка подорожчала на понад 100 доларів за барель, внаслідок чого США та інші країни скидають нафту зі своїх запасів на випадок надзвичайної ситуації. Вантажні перевезення були перенаправлені, зійшли з рейок та припинені з прилеглих районів, порушуючи глобальну мережу ланцюжка поставок [41]. У таблиці 2.3 зазначені перспективи розвитку експедиторських послуг у 2022 році.

Велика кількість міжнародних логістичних компаній призупинила свою діяльність в країні-агресора. Накриклад, німецька компанія DHL, яка є світовим лідером у галузі логістики, призупинила перевезення до Росії та Білорусі після вторгнення російських військ в Україну.

Зокрема, серед логістичних гігантів, які відмовилися від співпраці з агресором був данський Maersk – одна з найбільших у світі компаній з транспортування контейнерів [33]. Глобальний контейнерний перевізник Mediterranean Shipping Company (MSC) з 1 березня 2022 року запровадив тимчасову зупинку замовлень на перевезення контейнерів з Російською Федерацією (РФ) [34].

Таблиця 2.3 – Перспективи ринку експедиторських перевезень у 2022 році [41]

Ринок	Оцінки зростання за 2022 рік	Характерні тенденції
Глобальне експедирування вантажів	11,6%	- очікується, що відновлення ринку триватиме до 2022 року, оскільки економічна діяльність, ймовірно, зросте, що призведе до покращення обсягів торгівлі; - однак такі фактори, як дефіцит контейнерів у АРАС та перевантаженість портів у Північній Америці та Європі, можуть гальмувати зростання ринку.
Глобальне авіап перевезення	14,9%	- прогнозується, що ринок авіап перевезень зросте на рівні 5,6% до 2025 року - зростання споживання електронної комерції та виконання нових експортних замовлень передусім будуть стимулювати зростання
Глобальне морське експедирування вантажів	7,6%	- суттєвого покращення умов судноплавства не очікується протягом 2022 року, враховуючи триваючі збої та затори в портах у поєднанні з обмеженнями COVID 19 (омікрон); - очікувалося, що ставки знову зростуть протягом 1 кварталу 2022 року через перебої в постачанні через пандемію, а вже з початку 2 кварталу 2022 через війну в Україні.

Таким чином, глобальний ринок логістики у його нинішньому стані виник у результаті злиття тенденцій із боку пропозиції та попиту. Швидке поширення торгових угод між різними країнами є основним чинником попиту світовому ринку логістики. Протягом останніх років світовий логістичний ринок досить стрімко розвивався, незважаючи на безліч негативних викликів у світі. У 2021 році обсяг світового ринку логістичних послуг перевищив показник 2020 року, тоді коли увесь світ зазнав економічних та соціальних проблем із пандемією COVID-2019. Експертні прогнози передбачали стрімке зростання світового ринку логістики до 2027 року, але вже очевидно, що у 2022 році більшість прогнозів може не справдитися.

2.2 Постпандемічні тренди розвитку світового ринку логістичних послуг

За останнє десятиліття світовий ринок логістичних послуг суттєво розвився, але попри це, цифрову трансформацію освоював повільніше порівняно з іншими галузями економіки. Однак через глобальну пандемію COVID-19, зростання електронної комерції та скорочення офлайн-рітейлу традиційний ланцюжок поставок та логістична діяльність мали змінитися. Нові технології та комп'ютеризовані підходи до ведення бізнесу стали актуальними як ніколи [42, 43].

Майже через два роки, коли світ поступово відновлюється після наслідків пандемії, логістична галузь зазнала серйозних змін. Ефективно адаптувавшись до мінливого глобального сценарію, сектор продовжує розвиватися і зростати з численними тенденціями цього року.

Цифрова трансформація є основним революційним чинником у галузі логістики. Згідно з експертною оцінкою Gartner, до 2025 року обсяг інвестицій у галузь логістики складе 1,72 трлн доларів США. [43].

Експерти інноваційних центрів компанії DHL відзначають, що тенденції розвитку світового ринку логістичних послуг, як і логістики в цілому, за своєю природою кінетичні, вони нескінченно змінюють позиції та імпульси у міру того, як більші макросили, такі як демографія, державна політика та споживчий попит, об'єднуються та конфліктують, формуючи галузевий ландшафт. У своєму останньому звіті Logistics Trend Radar показали, що інновації в логістиці корелюватимуть із соціальними та діловими тенденціями, а також з технологічними досягненнями. Логістичні компанії максимально автоматизують та роблять свої процеси більш гнучкими та підвищують стійкість своїх операцій [44].

Також глобальна пандемія змусила компанії перейти на автоматизацію. Гіперавтоматизація - це поєднання різних технологій, спрямованих на підвищення ефективності логістики. Його основна мета – створити плавний перехід між

різними областями: продажі, постачальники, планування, закупівлі та дистрибуція, а також зменшити участь людини [43].

Ще однією тенденцією розвитку можна назвати зелену логістику, яку часто називають екологістикою. Вона відноситься до багатьох заходів і політик, спрямованих на зниження впливу на навколишнє середовище при транспортуванні, складуванні та інших логістичних операціях. Основна мета полягає в тому, щоб координувати всі види діяльності та здійснювати їх таким чином, щоб це приносило користь економіці, навколишньому середовищу та суспільству. Серед основних факторів, що визначають цю тенденцію, — висока залежність від викопного палива, вплив міського руху на транспортну логістику, вуглецевий слід, енерговитратні склади, що потребують цілодобової участі людини та багато іншого. Отже, які кроки роблять лідери галузі для боротьби з цими проблемами (табл. 2.4):

1. Оптимізація керування автопарком. Є дві речі, які можна зробити: покращити планування маршруту та покращити планування завантаження.
2. Стійке керування складом. Автоматизація окремих процесів, акцент на енергозбереження, обмеження втрат ресурсів
3. Поліпшення процесів управління запасами та зворотної (реверсивної) логістики може бути досягнуто багатьма способами, включаючи оптимізацію обладнання для комплектування, впровадження роботів та автоматизованого обладнання або добре сплановану зворотну логістику [43].

Також, вважаємо, що слід звернути увагу на проведені дослідження Дослідницької платформи StartUps Insights про десять головних тенденцій та інновацій у логістичній галузі у 2022 році. Експертами даного дослідження було проаналізовано вибірку з 901 глобального стартапу та підприємства, що масштабується. Результатом є інноваційна аналітика на основі даних, яка покращує прийняття стратегічних рішень, надаючи огляд нових технологій та стартапів у галузі логістики [45].

Таблиця 2.4 – Рішення для декарбонізації вантажного транспорту та логістики [43]

Регулювання зростання попиту на прями послуги	Види транспорту розумно використовуються та комбінуються	Флоти та активи використовуються спільно та максимально	Парки енергоефективні та активи	Флоти та активи використовують джерело енергії з найменшими викидами
<ul style="list-style-type: none"> • реструктуризація ланцюга поставок • децентралізація виробництва та запасів • 3D друк • Дематеріалізації • поведінка покупця 	<ul style="list-style-type: none"> • збільшення використання залізниці • збільшення використання морського судноплавства на короткі відстані та внутрішніх водних шляхів • модульний автомобільний транспорт • вантажні велосипеди • мультимодальна оптимізація • синхронність 	<ul style="list-style-type: none"> • оптимізація навантаження • консолідація навантаження та розподіл активів • модульна упаковка та коробки • відкриті транспортні мережі та склади • збільшення щільності зберігання та енергоефективності 	<ul style="list-style-type: none"> • більш чисті та ефективні технології • ефективні транспортні засоби та судна • транспортні засоби великої місткості / причепи • поведінка водія • експлуатація флоту • обслуговування автопарку 	<ul style="list-style-type: none"> • електричні / гібриди • сонячна / вітрова • біопаливо • водень • CNG/bio-LNC • чистіше дизель • управління паливом

Розглянемо докладніше 10 тенденцій розвитку в логістичній сфері, а саме трансформації та інші технології, які можуть стимулювати інновації в логістичній галузі (рис. 2.8) [45].

Однією з головних тенденцій в логістичній сфері є Інтернет речей. IoT – це з'єднання фізичних пристроїв, які відстежують та передають дані через Інтернет та без втручання людини. Інтеграція технології IoT у галузі логістики та ланцюжка поставок підвищує та забезпечує ефективність, прозорість, видимість товарів у режимі реального часу, моніторинг стану та управління парком.

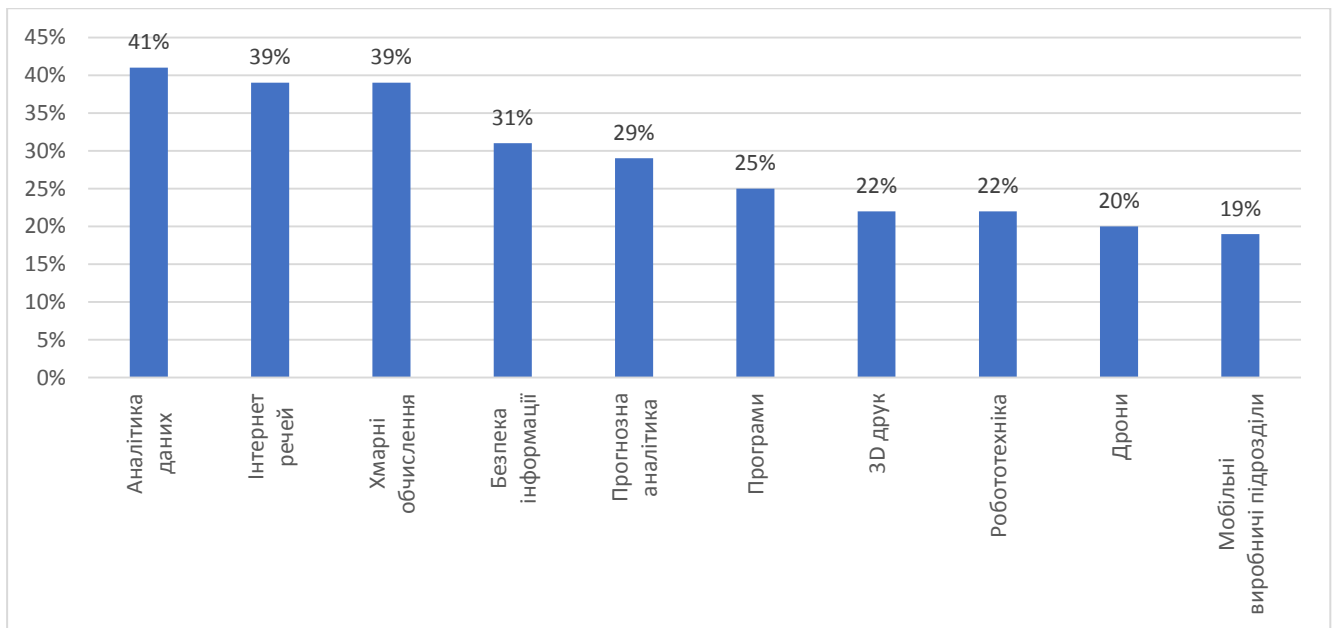


Рисунок 2.8 – Топові пріоритетні технології в логістиці [45]

На сьогодні, штучний інтелект та машинне навчання також має значний розвиток у логістичній сфері. Алгоритми штучного інтелекту разом із машинним навчанням допомагають компаніям активно реагувати на коливання попиту. Наприклад, рішення для прогнозування на цій основі дозволяють менеджерам планувати процеси ланцюжка поставок та знаходити способи зниження експлуатаційних витрат. Безпілотний штучний інтелект та технології розумних доріг позитивно впливають на перехід до автоматизації служби доставки, адміністративних завдань та прискорює операції з великим обсягом інформації.

На рисунках 2.9 та 2.10 зазначені зниження витрат та збільшення доходу від впровадження штучного інтелекту у роботу логістичних компаній. Експерти зібрали дані на основі опитуваних респондентів [45].

Станом на 2022 рік дослідження McKinsey показало, що майже 20% підприємств використовують ту чи іншу форму машинного навчання у своїх процесах. Це допомагає компаніям скоротити ручну працю, оптимізувати витрати та забезпечити розумне прийняття рішень.

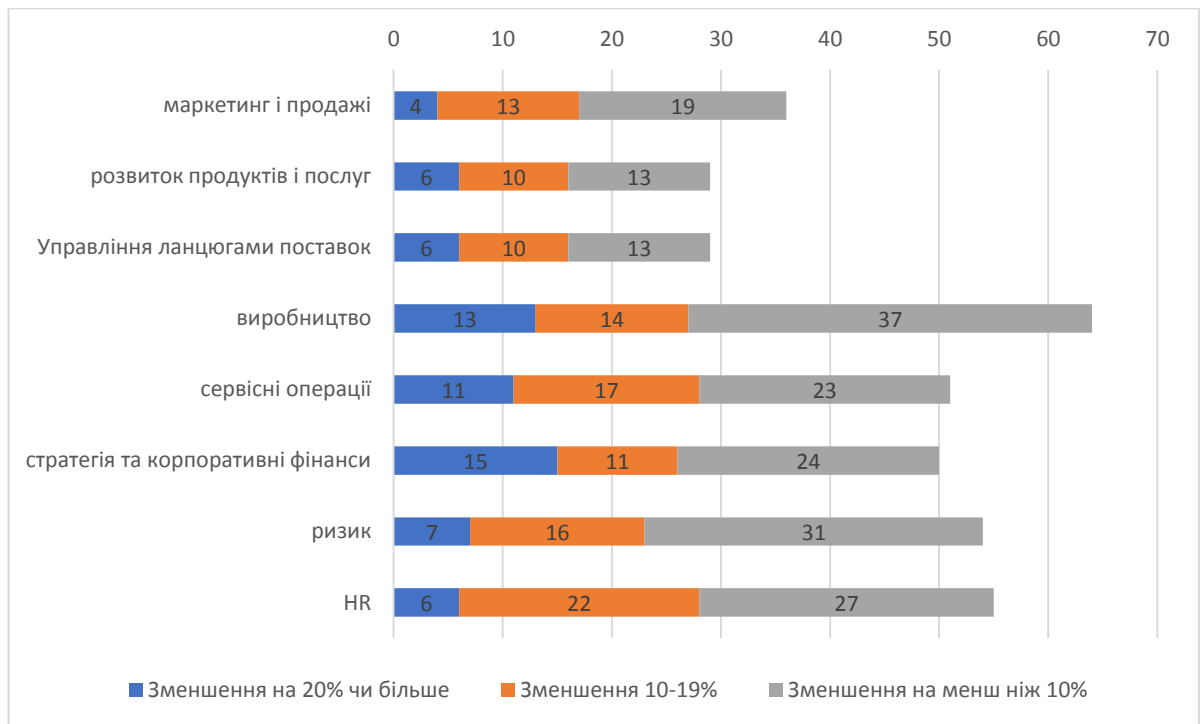


Рисунок 2.9 – Зниження витрат від впровадження штучного інтелекту, % респондентів [45]

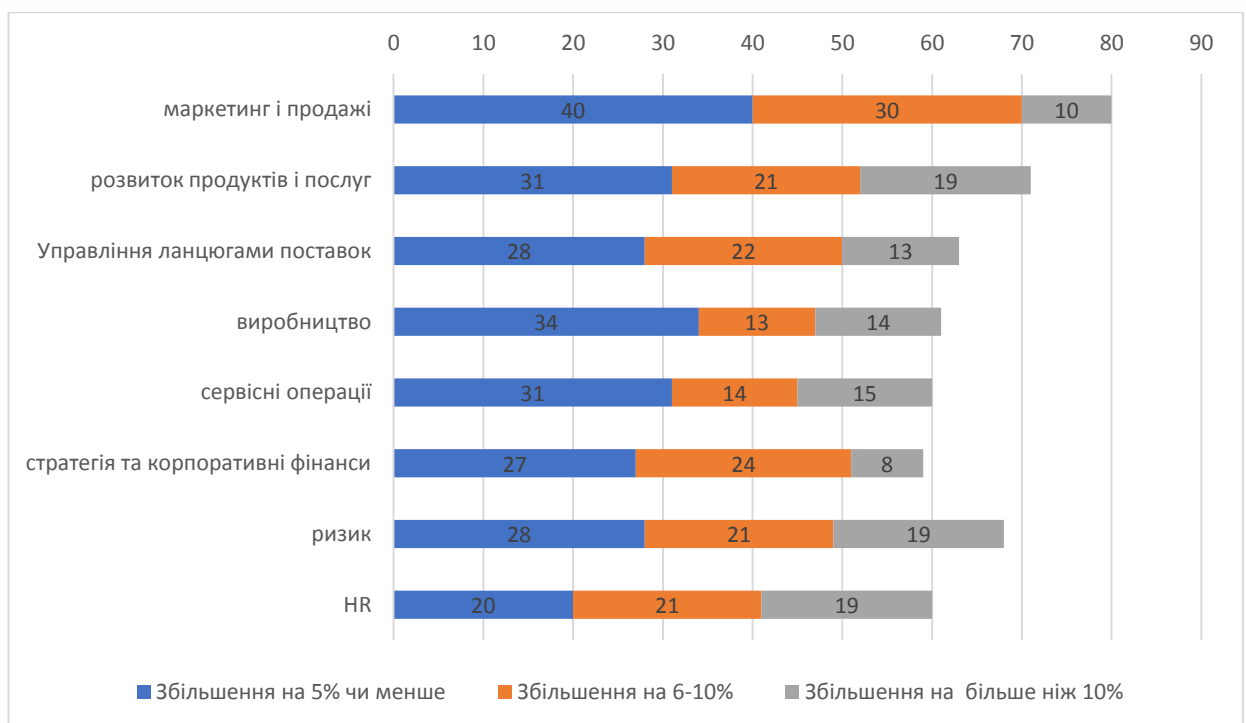


Рисунок 2.10 – Збільшення доходів від впровадження штучного інтелекту, % респондентів [45]

Роботизована автоматизація процесів (RPA) зробила величезний стрибок у розвитку за останні кілька років. Завдяки технологічним досягненням та більшій доступності роботизовані рішення входять до логістики. Автономні мобільні роботи допомагають людям у складуванні та розвантаженні запасів. Автоматизовані керовані транспортні засоби та візки (AGV та AGC) перевозять предмети на складі або між об'єктами. Багато компаній навіть тестують безпілотні літальні апарати для доставки на останній милі. У таблиці 2.5 зазначені основні характеристики роботизованих технологій [45].

Таблиці 2.5 – Характерні ознаки роботизованих технологій

Автоматизовані мобільні роботи	Автоматичні керовані транспортні засоби
Бездоріжна навігація	Вимагає зупинити це
Може об'їжджати перешкоди	Важко переналаштувати карту
Можна легко переназначити	Потрібні склади
Депо не потрібні	Доставляє в заздалегідь запрограмоване місце
Доставляє користувачам розташування	Подорожі у виділених районах
Мандрує навколо людей	Важко розширюватися
Легко розширити або змінити	

Джерело: складено автором на основі [43, 45].

Доставка «останньої милі» - одна з найбільших проблем логістики. Останній етап ланцюжка поставок, від складу чи розподільчого центру до покупця, часто неефективний і становить більшу частину загальних витрат за переміщення товарів. Доставка «останньої милі» є визначальною послугою в логістиці, оскільки вона безпосередньо пов'язана із задоволеністю клієнтів. Проте доставка «останньої милі» стикається з різними проблемами, включаючи затримки через завантаженість доріг, нюанси клієнтів, державне регулювання та щільність доставки. На рисунку 2.11 зазначені основні проблеми з якими стикаються постачальники логістичних послуг на сучасному етапі [45].

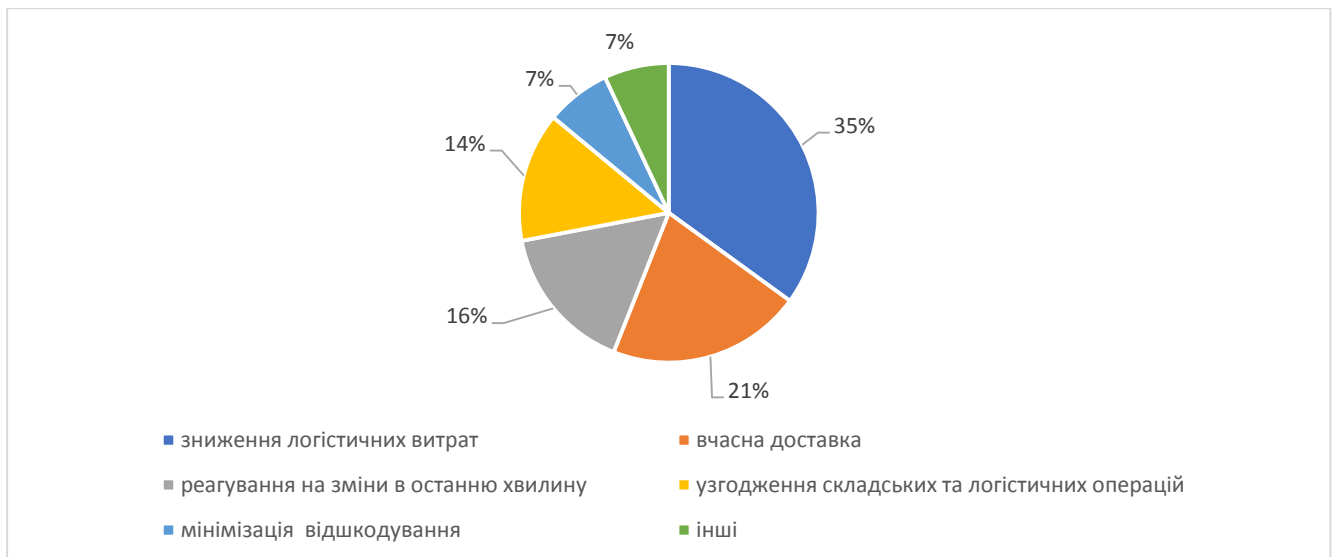


Рисунок 2.11 – Основні проблеми для постачальників логістичних послуг доставки «останньої милі» [38]

Автоматизація складу підвищує ефективність, швидкість та продуктивність за рахунок скорочення втручання людини. Технології захоплення та розміщення, такі як автоматизовані керовані транспортні засоби (AGV), роботизована комплектація, автоматизоване зберігання та вилучення (ASRS) та комплектація біля стін, знижують кількість помилок та підвищують продуктивність складу. Склади вимагають поєднання ефективних технологій автоматизації, щоб контролювати операційні логістичні витрати [45].

Блокчейн забезпечує безпеку завдяки незаперечній децентралізованій системі реєстрів та вирішує нагальні проблеми з відстежуваністю. Це забезпечує прозорість транзакцій у логістичному процесі. Більше того, смарт-контракти, засновані на технології блокчейн, дозволяють швидше затверджувати та оформлювати документи за рахунок скорочення часу обробки на контрольно-пропускних пунктах. Для компанії, яка може використовувати кілька постачальників або послуги ЗР, ця система допоможе різним операторам зв'язку обмінюватися конфіденційними даними, не побоюючись їх витоку або пошкодження. Однак для цього компаніям необхідно оцифрувати, стандартизувати та очищати свої дані. Щойно загальногалузеві стандарти будуть

запроваджені, компаніям доведеться створити екосистему партнерів з ланцюжка постачання, які зможуть використовувати середовище блокчейну [45].

Аналітика великих даних надає корисну інформацію для підвищення продуктивності складу, управління продуктивністю та використання логістичних ресурсів. Дані, отримані в результаті моніторингу розташування та погоди, а також графіки роботи автопарку, допомагають оптимізувати маршрути та планування доставки. Аналіз ринкових даних підтримує подальшу оптимізацію цін постачальників, рівнів запасів та створення звітів з управління ризиками. Більш того, розширена аналітика дозволяє отримати інформацію, яка допомагає виявляти аномалії та пропонувати рішення щодо профілактичного обслуговування [45].

Хмарні обчислення. Хмарні рішення SaaS для логістичних компаній дозволяють використовувати моделі з оплатою за фактом використання, що потребують невеликих капіталовкладень. Це зводить до мінімуму ризику та витрати на обслуговування ІТ-інфраструктури. Хмарні логістичні рішення також усувають комунікаційні перешкоди та дозволяють компаніям безпечно співпрацювати та обмінюватися даними. Крім того, хмарна інтеграція дозволяє збирати дані із систем управління для аналізу загальних логістичних процесів. Нарешті, інтегрована в хмару логістика пропонує універсальну доступність і не обмежується фізичним простором [43, 45].

Автономні транспортні засоби підвищують безпеку транспортних засобів та безпечно доставляють товари, усуваючи людські помилки під час водіння. Вони підвищують ефективність доставки на першій та останній милях, оскільки призначені для роботи весь день та всю ніч. Крім того, автономні транспортні засоби підвищують ефективність використання палива за рахунок використання методів взводу на далеких маршрутах, скорочення пробок та оптимізації маршрутів руху за рахунок використання технології з покращеним штучним інтелектом [43, 45].

Еластична логістика дозволяє компаніям ефективніше управляти операціями ланцюжка поставок у періоди коливань попиту. Це допомагає

збільшити або зменшити масштаб операцій ланцюжка поставок за необхідності відповідно до ринкового попиту. Таким чином, еластична логістика вирішує проблеми, з якими стикаються компанії, що займаються ланцюжками постачання, включаючи недостатнє використання суден, обмеження на складування та затоварення [45].

Цифрові близнюки. Ця технологія створює цифрову копію фізичного об'єкта чи процесу. Він може мати безліч практичних застосувань у логістиці. Склади можуть використовувати цю технологію для створення точних 3D моделей своїх складських приміщень і експериментувати зі змінами планування без необхідності переміщати один елемент. Логістичні центри можуть створювати цифрові двійники та використовувати їх для перевірки маршрутів, розкладів та підвищення ефективності. На додаток до цього мережі доставки можуть використовувати цю технологію для надання інформації в режимі реального часу, що покращить час доставки та ще більше допоможе автономним транспортним засобам на маршрутах [45].

Таким чином, на сьогоднішній день світовий ринок логістичних послуг має низку характерних тенденцій, до яких можна віднести:

- зростання використання логістичними компаніями інноваційних та інформаційних технологій;
- динамічні темпи розвитку світового ринку послуг логістики;
- активні процеси глобалізації логістичних підприємств з допомогою злиттів і поглинань, у результаті спостерігається посилення позицій підприємств із розвиненою логістичною мережею, які мають комплекс послуг, і широку географію інтернаціоналізації бізнесу;
- формування фірмових логістичних мереж та міжнародних центрів логістики, що створюються найбільшими корпораціями для підвищення ефективності логістичних функцій та розвиток сфери логістики в країнах [43, 45].

Досягнення в галузі технологій, включаючи автоматизоване обладнання для обробки матеріалів, біометрію, GPS тощо, допомагають організаціям та

підприємствам працювати професійно, тим самим стимулюючи зростання ринку логістики по всьому світу. Зростання інтернет-торгівлі та зростаюча популярність онлайн-покупок є одними з факторів, що підтримують зростання ринку.

Отже, омніканальний підхід до роздрібної електронної комерції набирає обертів, постачальникам логістичних послуг стало необхідно впроваджувати автоматизацію та нові технології, такі як штучний інтелект, геозонування, Інтернет речей та аналіз даних, щоб зробити доставку та повернення безперешкодними та економічно ефективними. як покупців, так роздрібних продавців. Зростання впровадження систем динамічного планування маршрутів на основі аналітики допомагає логістичним компаніям оптимізувати операції та забезпечувати економічно ефективне та безперешкодне обслуговування як клієнтів, так і роздрібних продавців.

2.3. Особливості ринку логістики України в період та після пандемії

Український ринок логістичних послуг зазнає важливих перетворень. В Україні постійно починають надходити нові технології у повсякденне використання в логістичній сфері, керуючись тенденціями світового ринку логістичних послуг. Період з початку 2020 року і до сьогодні став насиченим на виклики для всіх гравців логістичного ринку в Україні. Деякі компанії змогли адаптуватися до цих складних умов роботи у сфері міжнародних перевезень, дехто продовжує гасити пожежі, які залишає за собою карантин і пандемія COVID-19 і викликає нові, яким посприяла війна на території країни.

В Україні економічне значення ринку логістичних послуг характеризується питомою вагою логістичного ринку в структурі ВВП. Згідно офіційної статистики Держкомстату, питома вага транспорту, складування, поштової та кур'єрської діяльності склала 5,6 % від загальної вартості ВВП у 2021 році. Аналіз динаміки питомої ваги показує, що ситуація на ринку логістичних послуг України не стабільна та зазнає погіршення починаючи з 2020 року. Важливо зазначити, що

питома вага не перевищувала 8% протягом десятирічного періоду (рис. 2.12) [46, 47].

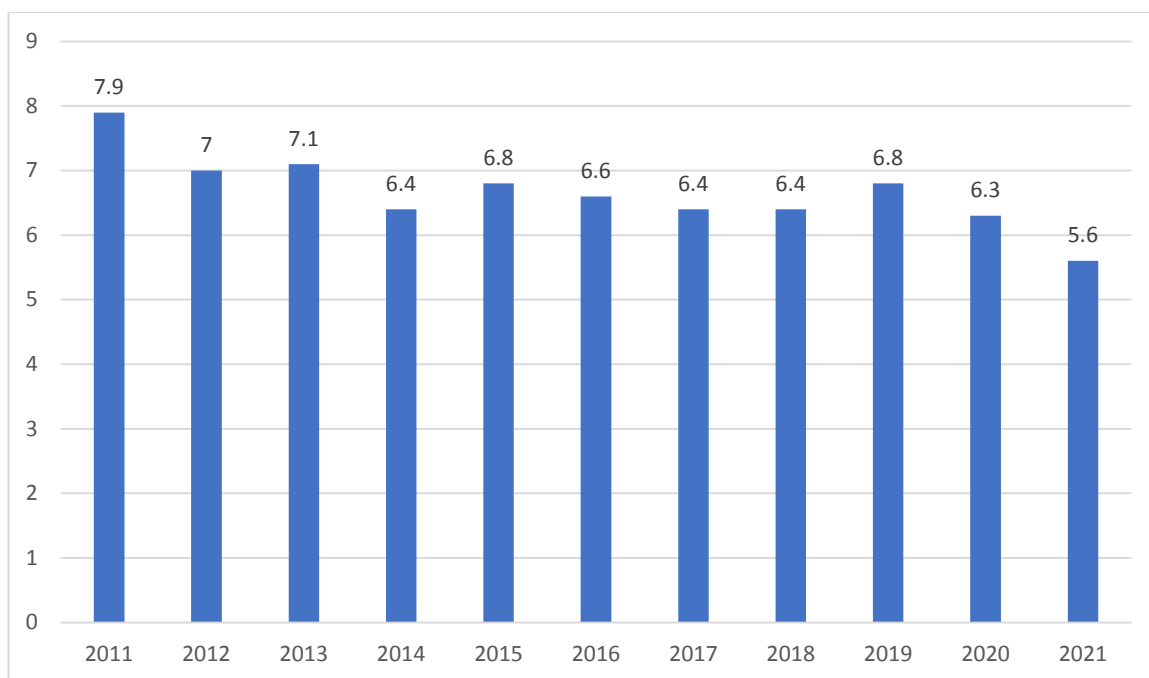


Рисунок 2.12 – Динаміка питомої ваги транспорту, складського господарства, поштових та кур’єрських послуг у ВВП України, 2011-2021 років

Джерело: складено автором на основі [46, 47].

За рівнем ефективності роботи української логістичної системи згідно Індексу ефективності логістики (Logistics Performance Index (LPI)) Україна займає 66-ше місце серед 160 країн світу у рейтингу. На думку експертів, логістична система України прогресує. Це яскраво демонструє динаміка національного Індексу ефективності логістики. За оцінками Світового Банку індекс України у 2018 році досяг 2,83 бали. Найрозвиненішим компонентом української системи логістики є відстеження проходження вантажів (3,42), а найменш розвиненим – якість торговельної та транспортної інфраструктури (2,22) [49].

Але, даний Індекс все одно не відображає повної інформації про реальний стан розвитку ринку логістичних послуг в Україні. Можна сказати, що він лише відображає значення ринку логістичних послуг у соціально-економічному розвитку самої країни. Сегмент ринку логістичних послуг, що генерується лише вантажоперевезеннями, формується з різних видів транспорту, зокрема з

вантажного автомобільного транспорту, залізничного, повітряного (авіаційного), водного (морського та внутрішньо водного), трубопровідного транспорту [6].

Ключовим сегментом ринку логістичних послуг як вітчизняного, так і світового, є вантажоперевезення та експедирування. На даний сегмент у світі припадає 58% всього світового ринку логістичних послуг [6].

Аналіз статистичних даних показав, що у 2020 році обсяги перевезень вантажів за всіма видами транспорту зросли на 3,9% відносно 2019 року (рис. 2.13) [48].

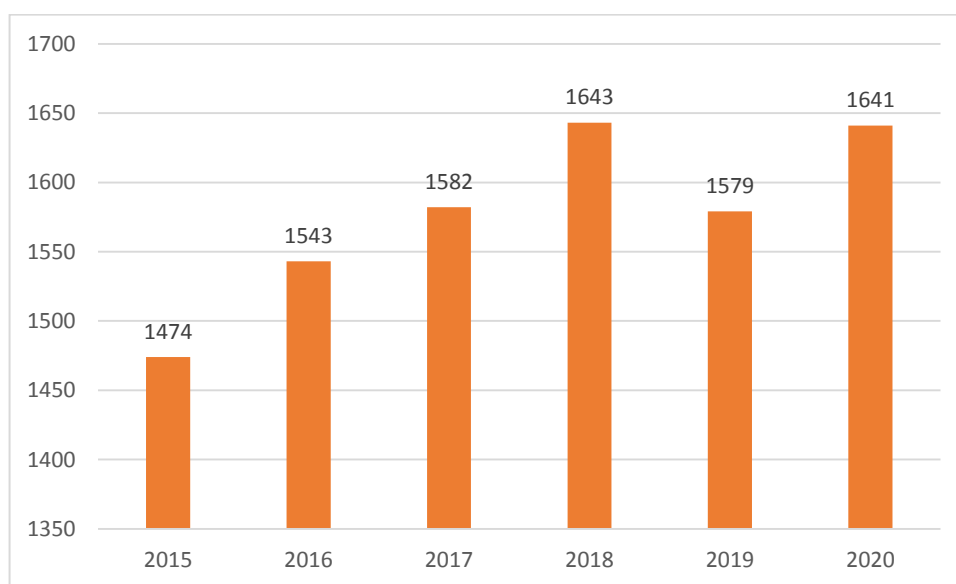


Рисунок 2.13 – Динаміка перевезень вантажів всіма видами транспорту в Україні, млн дол. США [49]

2020 рік виявився дуже важким для світової економіки та економіки України також. Велика кількість компаній призупинили свою діяльність чи взагалі закрили свій бізнес. У той же час деякі компанії не тільки витримали випробування кризи пандемії, а й стали сильнішими.

Згідно дослідження структури перевезень вантажів за окремими видами транспорту в Україні за останні 5 років не зазначали суттєвих змін. Важливо зазначити, що на розвиток ринку логістичних послуг також не вплинули фактори політичного середовища та тимчасово окупованих територій України (рис. 2.14-2.15) [46, 48].

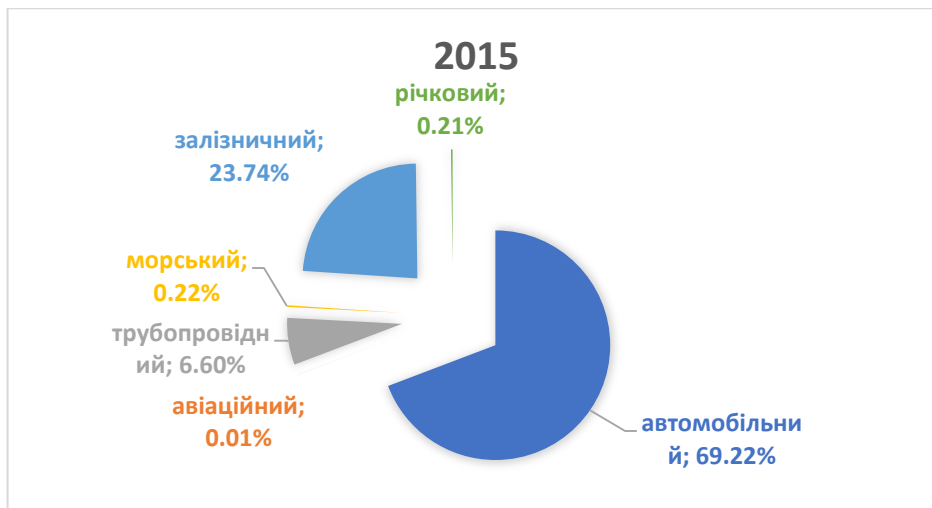


Рисунок 2.14 – Питома вага окремих видів транспорту в перевезенні вантажів у 2015 році, %

Джерело: складено автором на основі [47, 50].

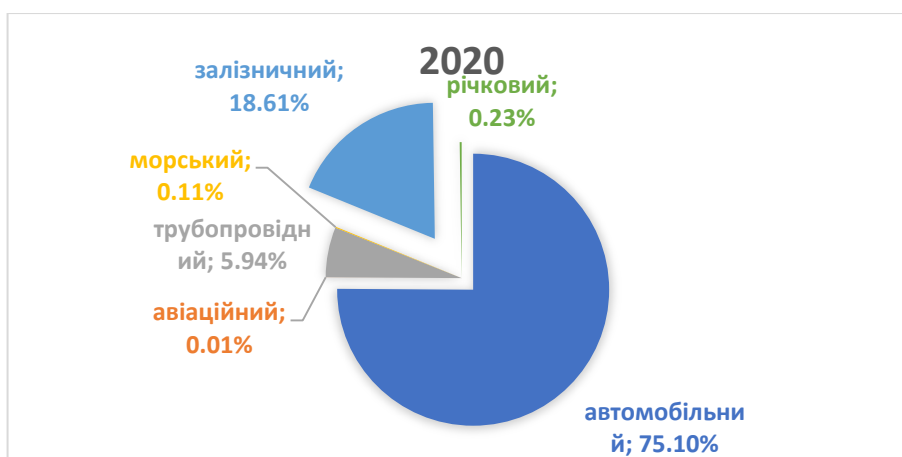


Рисунок 2.15 – Питома вага окремих видів транспорту в перевезенні вантажів у 2020 році, %

Джерело: складено автором на основі [46, 48].

З рисунків 2.14-2.15 та таблиці 2.6, можна зробити висновок, що основними видами транспорту, при здійсненні вантажних перевезень, були і залишаються автомобільний та залізничний транспорт. У 2020 році частка перевезень автомобільним транспортом у загальному обсязі всіх вантажних перевезень, порівняно з 2015 роком збільшилась і склала 75,1 %, а частка перевезень вантажів залізничним та трубопровідним транспортом, навпаки зменшилась, і склали 18,61 % та 5,94 %, відповідно.

На обсяги перевезених вантажів кожного з видів транспорту безпосередньо впливає інфраструктура країни, стан дорожнього покриття, провізна спроможність, маневреність та місткість, швидкість перевезень, особливості пакування та транспортування вантажів, вартість, обсяги внутрішньої та зовнішньої торгівлі тощо [6].

Таблиця 2.6 – Динаміка перевезень вантажів за видами транспорту, млн дол.

США

Вид транспорту	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Всього за всіма видами</i>	1474	1543	1582	1643	1579	1641
Залізничний	350	343	339	322	313	306
Автомобільний	1021	1086	1122	1206	1147	1232
Водний	6	7	6	6	6	6
Морський	3	3	2	2	2	2
Річковий	3	4	4	4	4	4
авіаційний	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
трубопровідний	97	107	115	109	113	97

Джерело: складено автором на основі [46, 48].

Перевезення вантажів за всіма видами транспорту показували відносно позитивну динаміку, окрім трубопровідного. Таку негативну тенденцію можна пояснити запуском Російською Федерацією «Північного потоку 2», а також значним скороченням транзиту газу через Україну.

На рис. 2.16. можна спостерігати, що у I півріччі 2021 року лідерські позиції у структурі перевезень вантажів займають залізничний та автомобільний. Нажаль, в Україні майже зовсім не використовуються річковий та авіаційний транспорт.



Рисунок 2.16 – Структура вантажних перевезень у I півріччі 2021 року [50]

Величезна кількість дослідників аналізують ринок логістичних послуг, вивчаючи його продуктивність за допомогою показника вантажообігу. Ми також розглянемо докладніше даний показник в динаміці (рис. 2.17; табл. 2.7).

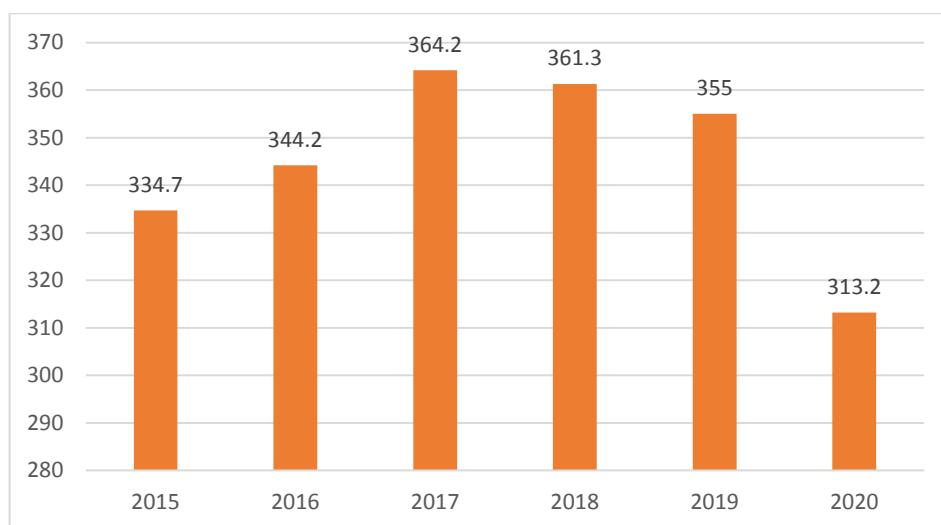


Рисунок 2.17 – Динаміка вантажообігу в Україні за всіма видами транспорту у період 2015-2020 років, млрд ткм

Джерело: складено автором на основі [51-55].

За даними рисунку 2.17 та таблиці 2.7 видно, що у 2020 році загальний показник вантажообігу України за різними видами транспорту складав 313,2 млрд ткм і зменшився відносно 2019 року на 11,7 % (355 млрд ткм), а у 2019 р. зменшився відносно 2018 р. на 1,74 %. Тенденцію зростання ми могли спостерігати тільки у період 2016-2018 роках [49, 51-52].

Таблиця 2.7 – Вантажообіг за видами транспорту
за період 2015-2020 років, млрд ткм

Види транспорту	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Транспорт	334,7	344,2	364,2	361,3	355,0	313,2
Залізничний	195,1	187,6	191,9	186,3	181,8	175,6
Морський	3,9	2,5	2,9	1,8	1,8	1,5
Річковий	1,6	1,5	1,4	1,6	1,6	1,4
Автомобільний	53,3	58,0	62,3	72,1	65,0	65,1
Авіаційний	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3
трубопровідний	80,7	94,4	105,4	99,2	104,5	69,3

Джерело: складено автором на основі [49, 51-52].

Також під час дослідження ринку логістичних послуг України, на нашу думку, необхідно проаналізувати кількість постачальників логістичних послуг. В 2020 році на ринку логістичних послуг України вели свою діяльність 77,8 тисяч постачальників даних послуг. Даний показник складає 86% всіх підприємств економічної діяльності. Можемо зазначити, що ринок логістичних послуг постійно зазнає змін, кількість постачальників логістичних послуг також постійно змінюється. Наприклад, за період з 2011 по 2013 років кількість постачальників логістичних послуг зменшилась з 101,2 тисяч одиниць до 61,8 тисяч одиниць. Протягом останніх років спостерігалася постійна турбулентність у кількості постачальників логістичних послуг на ринку України (рис. 2.18) [6, 52].

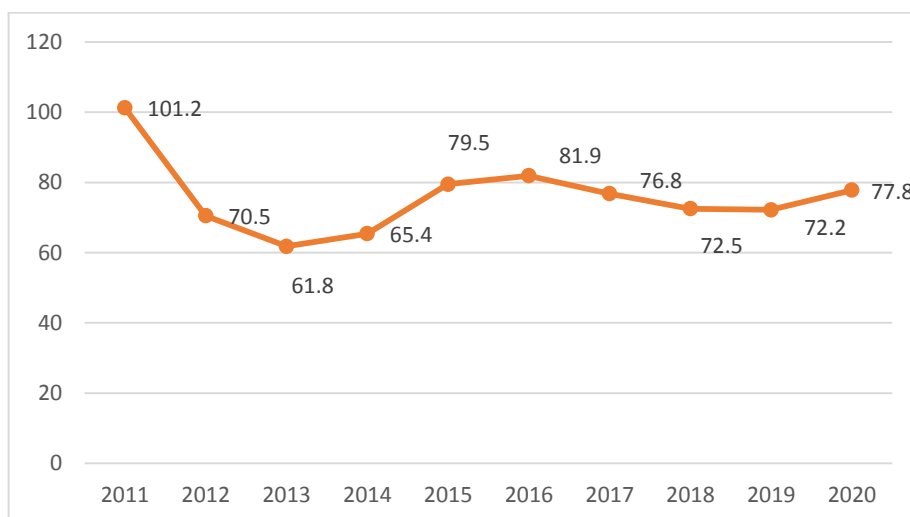


Рисунок 2.18 – Кількість постачальників логістичних послуг в Україні за 2011-2019 роки, тис. од.

Джерело: складено автором на основі [6, 53].

В основному на ринку логістичних послуг в Україні працюють компанії, основним видом економічної діяльності яких є перевезення вантажів залізничним, автомобільним та трубопровідним транспортом. Також переважають компанії, які працюють в сфері складування і допоміжної діяльності у сфері транспорту (рис. 2.19) [6].

Досліджуючи структурування ринку логістичних послуг України, чітко виокремлюється два сегменти: 55,2 % вантажоперевезення та експедирування та 44,8 % складське господарство та інша допоміжна діяльність в сфері транспорту (рис. 2.19). Це ще раз підтверджує специфіку ринку логістичних послуг України, а саме з точки зору оцінки обсягів транспортних перевезень та складської логістики [6, 49].

Розглянемо експорт та імпорт логістичних послуг України з основними країнами-партнерами у 2020 році. Як видно з рисунку 2.20 основним експортером логістичних послуг була Російська Федерація, обсяг експорту становив 2436350,7 тис. дол. США - це 48,8% від загального обороту експорту з усіма країнами світу. Швейцарія та Арабські Емірати посідають друге та третє місце в ТОП-10 країн-експортерів логістичних послуг.

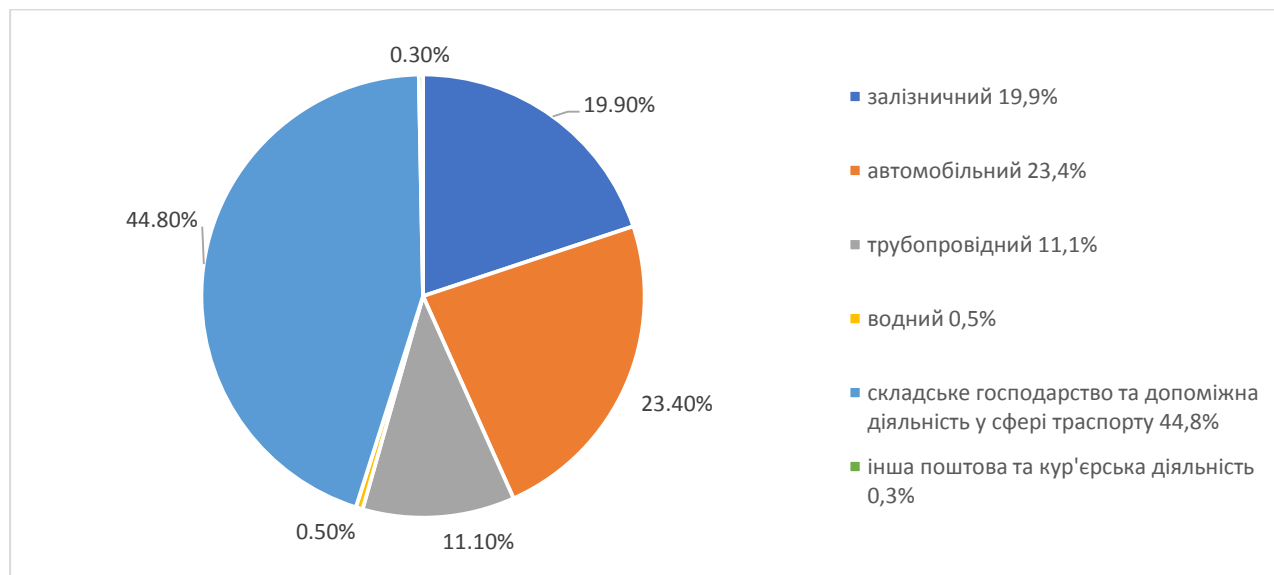


Рисунок 2.19 – Структура ринку логістичних послуг за обсягом реалізованих послуг підприємствами за видами економічної діяльності у 2020 році, %

Джерело: складено автором на основі [6, 53].

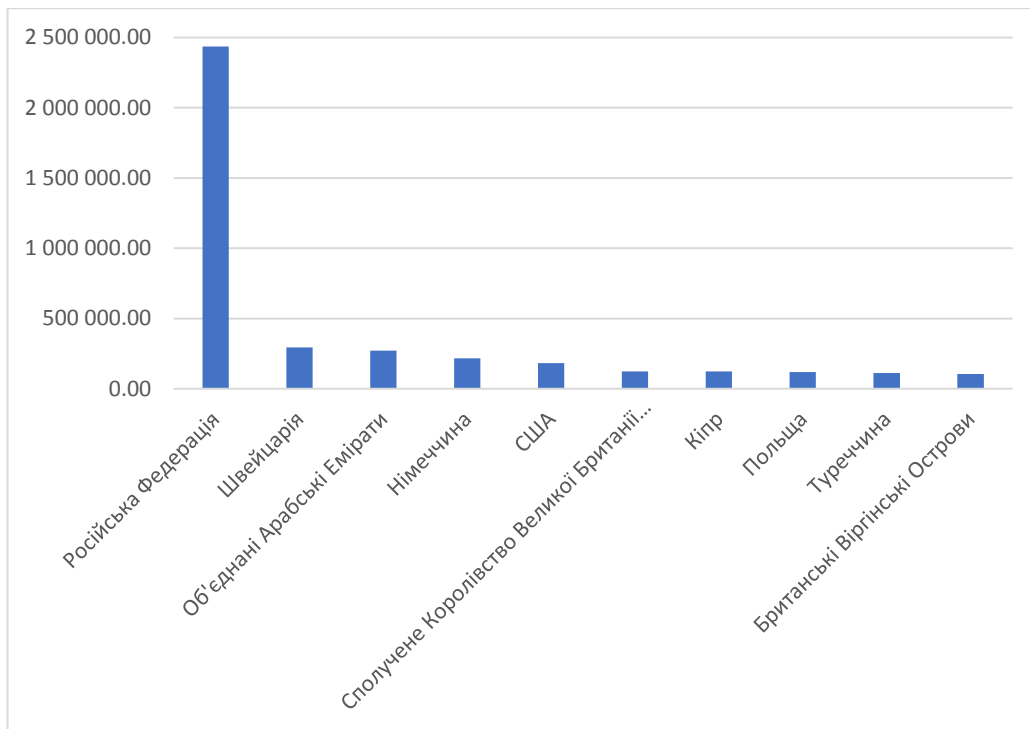


Рисунок 2.20 – Основні країни експортери логічних послуг України за 2020 рік, тис. дол США [49]

Основними країнами-імпортерами логістичних послуг для України є Німеччина – 146 114,6 тис. дол. США, Туреччина 129 480,1 тис. дол. США та Польща 92 784,6 тис. дол. США (рис. 2.21).

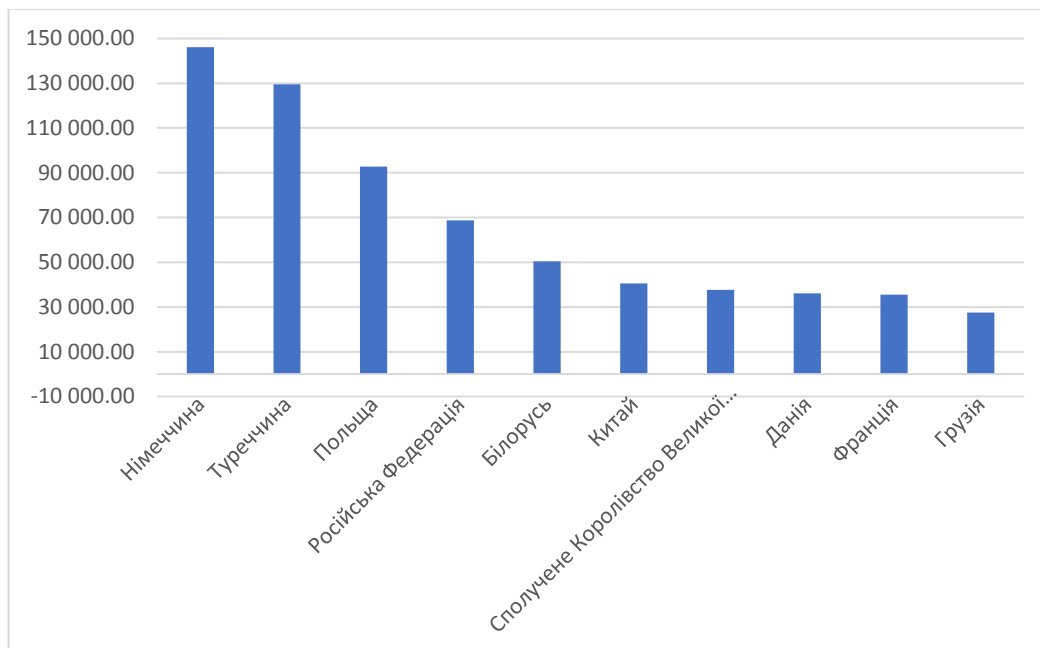


Рисунок 2.21 – Основні країни-імпортери логічних послуг України за 2020 рік, тис. дол США [49]

Популярними логістичними (транспортними) послугами, які експортувалися з України у 2020 році, були послуги повітряного та морського, трубопровідного та автомобільного транспортування (табл. 2.8) [49]. Відносно попередніх років експорт транспортних послуг показує негативну динаміку у 2020 році. За допомогою таких видів транспорту з України перевозилися такі вантажі як: скло та вироби з нього; тваринні та рослинні жири, масла та продукти їх переробки; харчові жири; фурнітура; поступові приладдя; лампи та освітлювальне обладнання не класифіковані; напої, спирти та оцет; рослинні плетені матеріали; не класифікованих рослинна продукція тощо [30].

Така ж динаміка спостерігається в імпорті, але у 2020 році зріс попит на послуги поштової та кур'єрської служби, а також послуги автомобільного транспорту. До загального обсягу імпорту продукції, яка перевозилася даним транспортом, відноситься: продукцію машинобудування; хімічної промисловості; мінеральні продукти; продукцію АПК та харчової промисловості; металургійного комплексу та легкої промисловості [30].

Таблиця 2.8 – Експорт та імпорт транспортних послуг України,
тис. дол. США [49]

Послуги за видами транспорту	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Експорт						
Усього	5263155,3	5300545,6	5861405,6	581423,3	9109918,8	4988433,7
Морський	735935,8	661619,1	612112,3	523257,5	595914,5	605952,9
Річковий	-	-	-	-	-	25759,1
Повітряний	853618,5	882840,3	1091775,1	122161,07	1419720,8	802191,7
Залізничний	751254,1	561118,6	580897,5	538914,8	501656,6	405158,3
Автомобільний	249071,0	237949,1	273773,7	304438,0	338836,2	339839,3
Трубопровідний	2258041,9	2630686,4	2998248,4	2959047,5	5904248,9	2443157,2
Інші допоміжні та додаткові транспортні послуги	341649,9	262868,2	239941,0	233398,4	260006,3	320123,2
Послуги поштової та кур'єрської служби	23702,4	31194,4	30558,8	35769,6	53509,2	46252,2
Імпорт						
Усього	1153393,5	989274,8	1213073,6	1464807,2	1559143,8	1061043,8
Морський	191729,0	141180,7	222770,1	222986,3	273781,9	309925,4

Річковий	600,8	351,1	-	-	531,9	-
Повітряний	466937,6	357465,0	452397,3	695720,1	757823,3	319904,2
Залізничний	287002,5	259877,0	297715,4	282974,7	262715,5	197393,3
Автомобільний	91845,4	114860,7	132793,4	142892,5	156984,1	176500,4
Трубопровідний	98123,3	87229,5	-	-	59702,0	-
Інші допоміжні та додаткові транспортні послуги	11332,6	20863,9	16592,6	23396,7	20019,9	27625,2
Послуги поштової та кур'єрської служби	5791,2	7446,9	10521,4	17163,9	18585,3	28232,7

Станом на 2021 рік ринок складської логістики (сукупна площа всіх складських приміщень в Україні) перевищувала 4 млн. кв.м. Але ці площі розподілені нерівномірно, що пов'язано зі специфікою вантажопотоку в Україні. Основна частина складських площ розташована у Києві та Київській області. Стрімке зростання сегмента E-commerce є одним із основних драйверів складського сектора. Наслідки пандемії та пов'язані з ним карантинні заходи збільшили частку E-commerce у загальній структурі торгової нерухомості [54].

Розвиток онлайн-ритейлу позначився на кількості замовлень, що перевершило очікування у 2020 році. Розвиток онлайн-ритейлу викликав навантаження на склади. Так, "Нова Пошта" застосовує потужності трьох логістичних терміналів для обробки замовлень. Ці термінали розташовані у Києві, Хмельницькому та у Львові. До кінця 2020 року термінали обробляли 50 000 вантажів на годину. Але й цієї потужності було замало. У січні 2021 року Нова Пошта ввела в експлуатацію Київський Інноваційний Термінал. Тільки він може обробляти 50 000 посилок на годину. Частково попит буде задоволений за рахунок нових терміналів Укрпошти, які плануються до будівництва у найближчі 3-5 років [54].

Серед ефектів, досягнутих споживачами при переході на модель логістичного аутсорсингу через 3PL, спостерігається:

- зменшення операційних логістичних витрат на 8,2%;

- скорочення середнього періоду від замовлення до постачання з 11 до 8 днів, у середньому;
- зниження середнього рівня запасів готової продукції на 5,3%;
- скорочення на 15,6% вартості основних засобів, залучених до логістичної діяльності [54].

Більшість логістичних комплексів розташовані у Київській області через промислові потужності, офіси найбільших українських та міжнародних компаній, дистрибутивні центри. У Київській області найбільше розвинене повітряне та залізничне сполучення, проходять автомагістралі національного та міжнародного значення. Також логістичні комплекси розташовані на Одещині. Це розташування вигідне близькістю до Одеського торгового порту, найбільшого порту України. У Зимній Воді Львівської області також збудовано великий логістичний центр. Його розташування є стратегічно важливим для компаній, діяльність яких пов'язана з країнами ЄС. У таблиці 2.9 зазначені найбільші логістичні центри України станом на 2021 рік [55].

Таблиця 2.9 – Найбільші логістичні центри України, 2021 рік [55]

Назва об'єкту	Місцерозташування	Площа, м2
Логістичний центр "РЛЦ-Квітневе"	с. Квітневе, Київська область	129 400
Складський комплекс "BF Terminal"	с. Мартусівка, Київська область	128 336
Логістичний комплекс "МЛП-Чайка"	с. Чайки, Київська область	115 000
Логістичний комплекс "AMTEL PROPERTIES"	с. Білогородка, Київська область	100 208
Логістичний центр "Калинівка"	смт. Калинівка, Київська область	100 000
Логістичний центр "West Gate Logistic"	с. Стоянка, Київська область	96 455
Складський комплекс "Unilogic Park"	м. Бровари, Київська область	75 000
Складський комплекс "Protex Зимна Вода"	с. Зимна Вода, Львівська область	73 000
Складський комплекс "Рабен Україна"	смт. Велика Димерка, Київська область	70 000
Логістичний комплекс "Комодор"	с. Калинівка, Київська область	69 000
Логістичний комплекс "Одеса Логістик Парк"	с. Дачне, Одеська область	64 600
Логістичний комплекс "Макарівський"	с. Колонщина, Київська область	61 992
Логістичний комплекс "EAST GATE LOGISTIC"	м. Бориспіль, Київська область	49 716
Логістичний центр "РЛЦ-Одесса"	с. Дачне, Одеська область	36 000

Обсяг нової пропозиції на ринку складської та логістичної нерухомості України у 2022 році мав становити 364 тис. кв. м, причому близько 200 тис. кв. м було заплановано до виходу на ринок Львова та області. Але з військовими діями, що розпочалися 24 лютого 2022 року, реалізація даної пропозиції вже не актуальна [56].

Так, у м. Києві обсяг нової пропозиції мав становити 71,4 тис. кв. м, серед запланованих проектів, зокрема, склад FM Logistic (17 тис. кв. м), Sun Factory 2 (23,4 тис. кв. м), розширення "Макарівського" девелопера ADG (15 тис. кв. м). Серед львівських об'єктів: розширення складу Protec у Зимній Воді на 40 тис. кв. м, склад "Львівсольмаш" (42,2 тис. кв. м), проект від "Галілео Логістик" (45 тис. кв. м), Port Lviv Logistic Center (40 тис. кв. м) [56].

За даними компанії, активний розвиток мали продовжити і поштові оператори, загальний обсяг будівництва яких становив би близько 158 тис. кв. м. Серед заявлених проектів – розширення мережі "Нової пошти" у Дніпрі, Одесі, Києві загальною площею проектів 37 тис. кв. м, будівництво логістичних терміналів "Укрпошти" у Києві, Харкові, Львові, Дніпрі та Одесі (по 22 тис. кв. м кожний), розширення розподільчого центру "Міст експрес" у Львові до 11 тис. кв. м [56].

Від початку війни в Україні логістична нерухомість зазнала значних збитків, частина складів була повністю зруйнована. До таких нищівних руйнацій призвело те, що склади є стратегічно важливими об'єктами, тому ворог наносить удари по них цілеспрямовано або ж використовує для розташування своїх окупаційних баз. Під час війни цілеспрямовано була проведена атака на продуктові склади. На думку експертів, таке руйнування ланцюгів поставок і позбавлення їжі мирного населення відбувалося з метою здійснення додаткового тиску на українську владу [57].

За даними агентства «Інтерфакс-Україна» Київська область зазнала значних втрат, з них:

- повністю зруйновано склад «Фокстрот» у Гостомелі (майже 30 тис. кв. м). Частково знищений склад, розташований поруч (3 тис. кв. м);

- сильно пошкоджений один із складів Dragon Capital (9 тис. кв. м);
- термінал Буча (теж Dragon Capital) сильно постраждав, із 30 тис. кв. м приблизно половина знищена;
- частково пошкоджено «Термінал Ворзель» (15 тис. кв. м);
- у Горенці сильно постраждав і на 90% розпущено склад Kuehne+Nagel Ukraine, площею приблизно 5 тис. кв. м, та офісне приміщення,
- логістичний парк «Комодор» (приблизно 75 тис. кв. м) у Калинівці повністю знищено;
- розподільний центр АТБ у Копиліві (Макарівський р-н) — із загальної площі 35 тис. кв. м сильно пошкоджено приблизно 10 тис. кв. м;
- West Gate Logistic, Dragon Capital (Стоянка, 100 тис. кв. м) практично весь знищений (разом із товарами орендарів Good Wine, Watsons, Bohnenkamp Україна, Ekol Logistics Ukraine, Logistic Plus);
- повністю знищено комплекс класу «А» площею приблизно 20 тис. кв. м «Юта сервіс» у Чайках;
- сильно постраждали Refrigerator Logistic Center (60 тис. кв. м, основний орендар МХП, а також Fozzy Group);
- овочесховище (35 тис. кв. м) у Великій Димерці непридатне до операційної діяльності;
- логістичний центр «АТБ» (24 тис. кв. м) у Красилівці, поряд із Броварами, зруйнований на 80% [57].

За результатами останніх років до найбільших логістичних компаній, що працюють в Україні, відносять як зарубіжних, так і вітчизняних гравців, зокрема: Kühne + Nagel, DSV logistics, FM Logistics Україна, Raben, Ekol Ukraine, Zammler, Pakline Logistics, UVK, ЛОГІСТИК- ПЛЮС та DB Shenker Україна [58].

Через напад Росії на Україну більшість логістичних компаній припинили свою діяльність на території країни.

Кур'єрська та експрес-служба UPS та логістичний оператор DSV закрили офіси та зупинили роботу для забезпечення безпеки своїх співробітників. З тієї ж причини, Raben Group призупинила надання послуг в Україні. В оголошенні

оператора написано, що до подальшого повідомлення перевезення в цю країну та з неї, а також ті, для здійснення яких було потрібне перевезення через Україну, не здійснюватимуться. Німецький оператор Hellmann Worldwide Logistics також припинив свою діяльність у цій країні [34].

У зв'язку із закриттям контейнерного терміналу в Одесі про зупинення роботи в Україні оголосили DB Schenker, Harpag-Lloyd, Maersk, CMA CGM та MSC.

Галузь готується зіткнутися із серйозними труднощами у роботі з ланцюжками постачання. Представники європейських перевізників повідомляють, що з ними зв'язалися українські робітники, які мають намір виїхати до України.

Скорочення чисельності співробітників та зупинення діяльності в Україні та маршрутів, що проходять через цю країну – не єдині наслідки нападу Росії. Glenn Kepke, віце-президент FourKites, зазначає, що „невдовзі ми станемо свідками різкого зростання тарифів на морські та повітряні перевезення”, оскільки вантажі, які досі перевозилися по суші, шукатимуть альтернативні види транспорту та маршрути [34].

Через блокування Росією всіх портів виникають масштабні проблеми з поставками. Внаслідок цього Україна втрачає щомісяця 1,5 млрд. дол США, у європейських країнах утворюється продовольча криза, а в африканських – посилюється голод.

Наразі Уряд України знаходиться у стані переговорів щодо відправку агро-експорту через європейські морські порти, зокрема через порт Констанца в Румунії. Також зазначають і можливість залізничних перевезень та збільшення обсягів транзитних перевезень вантажним транспортом. Найбільший партнер України у цій війні, який надає підтримку, Польща планує створити «сухий порт» на кордоні з Україною з метою збільшення пропускної спроможності перевезень української агропродукції [59].

Таким чином, незважаючи на перспективний розвиток, який український ринок логістичних послуг демонстрував в останні роки, навіть у період пандемії із

залученням новітніх технологій у логістичну сферу, завдяки війні, яку розпочала Російська Федерація на території країни, зазначає значних втрат та руйнувань. На українському ринку логістичних послуг досить значна кількість логістичних компаній припинила свою діяльність, зруйновано більшу кількість логістичних центрів та комплексів, пошкоджена інфраструктура, заблоковані морські порти та небо над Україною. Наврядчи у найближчі роки країна зможе досягти того ж рівня надання логістичних послуг, на якому була станом на кінець 2021 року. Після перемоги Україну чекає масштабна робота з відновлення всіх сфер розвитку та країни в цілому.

ВИСНОВКИ

Сучасний міжнародний ринок послуг характеризується зростаючим ступенем мобільності як виробників, так і споживачів послуг. Однією з вагомих складових на сучасному світовому ринку послуг виступають логістичні послуги – це комплекс послуг із виконання замовлення споживача на проведення роботи з організації та управління потоковими процесами з метою їх оптимізації. Світовий ринок логістичних послуг є своєрідною структурою, в якій відбуваються безперервні процеси адаптації. Дані процеси спрямовані на можливість якомога краще інтегрувати пропозицію послуг з очікуваннями та бажаннями клієнтів.

На сьогодні, не існує єдиного загального набору видів логістичних послуг. Класифікації, які були проаналізовані нами у роботі, показують різноманітність логістичних послуг, що пов'язано із стрімким розвитком ринку та обсягів ринку логістичних послуг.

Але, можна зазначити, що найбільш поширеними видами логістичних послуг є транспортні та складські послуги. Транспортна логістика організовує оптимізацію процесу перевезення вантажів, негабаритних і габаритних. Складська логістика – це оптимізація приймання і зберігання товару на складах, що знижує тимчасові і трудові витрати на зберігання.

Питанням регулювання логістичних процесів у світі займаються безліч міжнародних організацій, уряди країн тощо. До документів, згідно яких відбувається регулювання логістичних процесів, відносяться резолюції міжнародних організацій з питань, пов'язаних із логістикою, національне законодавство країн, двосторонні та багатосторонні урядові угоди на національному та міжнародному рівнях, а також правила Інкотермс.

Світовий ринок логістики у його нинішньому стані виник у результаті злиття тенденцій із боку пропозиції та попиту. Швидке поширення торгових угод між різними країнами є основним чинником попиту світовому ринку логістики. Протягом останніх років світовий логістичний ринок досить стрімко розвивався незважаючи на безліч негативних викликів у світі. У 2021 році обсяг світового

ринку логістичних послуг перевищив показник 2020 року, тоді коли увесь світ зазнав економічних та соціальних проблем із пандемією COVID 2019. Через зменшення кількості вантажів та простоєння транспорту, боротьба логістичних компаній за клієнта у першому півріччі 2020 року спричинила виникнення цінового демпінгу. Велика кількість компаній вимушена була залишити ринок через велику конкуренцію. Але, локдаун у Європі ближче до кінця 2020 року кардинально змінив ситуацій для компаній, який викликав ажіотаж на перевезення вантажів з країн Азії.

В свою чергу, і 2021 рік був не легким для світової логістики. Галузь ланцюжка поставок зіткнулася з блоком Суецького каналу, ураганами та циклонами, закриттям портів та терміналів через спалахи COVID-19, митні та торгові зміни, нестачу робочої сили та багато іншого.

Експертні прогнози передбачали стрімке зростання світового ринку логістики до 2027 року, але у 2022 року всі прогнози можуть не відбутися. Через війну на території України, яку розв'язала Російська Федерація очікується, що зростання транспортних та логістичних витрат, збоїв в ланцюжках поставок, зростання цін на газ та електроенергію тощо.

Через глобальну пандемію COVID-19, зростання електронної комерції та скорочення офлайн-рітейлу традиційний ланцюжок поставок та логістична діяльність мали змінитися. Нові технології та комп'ютеризовані підходи до ведення бізнесу стали актуальними як ніколи

Омніканальний підхід до роздрібної електронної комерції набирає обертів, постачальникам логістичних послуг стало необхідно впроваджувати автоматизацію та нові технології, такі як штучний інтелект, геозонування, Інтернет речей та аналіз даних, щоб зробити доставку та повернення безперешкодними та економічно ефективними. як покупців, так роздрібних продавців. Зростання впровадження систем динамічного планування маршрутів на основі аналітики допомагає логістичним компаніям оптимізувати операції та забезпечувати економічно ефективно та безперешкодне обслуговування як клієнтів, так і роздрібних продавців.

Період, починаючи з 2020 року і до сьогодні, став насиченим на виклики періодом для логістичного ринку України. У 2021 році питома вага логістичних послуг у ВВП країни склала 5,6 % від загальної вартості. Аналіз динаміки питомої ваги показує, що ситуація на ринку логістичних послуг України не стабільна та зазнає погіршення починаючи з 2020 року. Важливо зазначити, що даний показник не перевищувала 8% протягом десятирічного періоду. Велика кількість компаній, як крупних так і малих, призупинили свою діяльність чи взагалі закрили свій бізнес. У той же час деякі компанії не тільки витримали випробування кризи пандемії, а й стали сильнішими. В 2020 році на ринку логістичних послуг України вели свою діяльність 77,8 тисяч постачальників даних послуг. Даний показник складає 86% всіх підприємств економічної діяльності.

Незважаючи на перспективний розвиток, який український ринок логістичних послуг демонстрував в останні роки, навіть у період пандемії із залученням новітніх технологій у логістичну сферу, завдяки війні, яку розпочала Російська Федерація на території країни, зазначає значних втрат та руйнувань. На українському ринку логістичних послуг досить значна кількість логістичних компаній припинила свою діяльність, зруйновано більшу кількість логістичних центрів та комплексів, пошкоджена інфраструктура, заблоковані морські порти та небо над Україною. Наврядчи у найближчі роки країна зможе досягти того ж рівня на якому була станом на кінець 2021 року. Після перемоги Україну чекає масштабна робота з відновлення всіх сфер розвитку та країни в цілому.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Старкова Н. О., Саввиди С. М., Сафонова М. В. Тенденции развития логистических услуг на современном мировом рынке. *Научный журнал КубГАУ*. 2013. № 85(01). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tendentsii-razvitiya-logisticheskikh-uslug-na-sovremennom-mirovom-rynke/viewer>.
2. Григорак М. Ю. Интеллектуалізація ринку логістичних послуг: концепція, методологія, компетентність: монографія. Київ: Сік Груп Україна, 2017. 513 с.
3. Якунина Ю. С. Логистические услуги: особенности и специфика в условиях российского рынка. *Журнал Вестник Удмуртского Университета*. 2014. № 4. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/logisticheskie-uslugi-osobennosti-i-spetsifika-v-usloviyah-rossiyskogo-rynka/viewer>.
4. Сущность логистики и состояние сектора транспортно-логистических услуг мирового рынка на современном этапе. URL: https://studbooks.net/2235516/ekonomika/suschnost_logistiki_sostoyanie_sektora_transportno_logisticheskikh_uslug_mirovogo_rynka_sovremennom_etape.
5. Профессиональная логистика. URL: <https://tvav.su/info/handbook/spetsifika/professionalnaya-logistika>.
6. Гринчак Н. А. Статистичне оцінювання національного ринку логістичних послуг : дис. канд. ек. наук : 08.00.10. Київ, 2021. – 258 с.
7. Определение и содержание понятия логистических услуг и их классификация. URL: https://studref.com/307480/logistika/opredelenie_soderzhanie_ponyatiya_logisticheskikh_uslug_klassifikatsiya.
8. Wiktorowska-Jasik A. Logistic service branch as an economic mesosystem. *Journal of International Studies*. 2014. Vol. 7, no. 1. P. 84–93. URL: <https://www.jois.eu/files/7.pdf>.
9. Sáez S., Kunaka C., Mustra M. A. Trade Dimensions of Logistics Services: A Proposal for Trade Agreements. *Journal of World Trade*. 2013. Vol. 47, issue 4. P. 925–950.

URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/12155/wps6332.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

10. What is the meaning of logistics services?.

URL: <https://ithinklogistics.com/blog/what-is-the-meaning-of-logistics-services/>.

11. Послуги логістики: суть та особливості.

URL: <https://dialogs.org.ua/different/sti/10998/>.

12. Правовое обеспечение международной логистической деятельности.

URL: <https://www.kaznu.kz/content/files/pages/folder21060/ХКД%20Дәріс%209.pdf>.

13. Ивуть Р. Б., Баханович А. Г., Косовская Т. Р. Международная логистика: учебно-методическое пособие для студентов специальностей 1-27 01 01 «Экономика и организация производства» и 1-27 02 01 «Транспортная логистика». *БНТУ*. Минск, 2017.

URL: https://rep.bntu.by/bitstream/handle/data/32882/Mezhdunarodnaya_logistika.pdf.

14. Инкотермс 2020 / Incoterms 2020 - значение термина. URL: https://www.alt.ru/information/glossarium/%D0%B8%D0%BD%D0%BA%D0%BE%D1%82%D0%B5%D1%80%D0%BC%D1%81_2020_incoterms_2020/

15. Хмельницкая З. Б., Никифорова Ю. В. Международные аспекты логистики. *XI Международная конференция «Российские регионы в фокусе перемен»*. URL: https://elar.urfu.ru/bitstream/10995/48092/1/rrfp_2016_2_020.pdf.

16. Three Types of Logistics Explained: Inbound, Outbound, Reverse.

URL: <https://www.transportify.com.ph/three-types-of-logistics-explained/>.

17. Russia-Ukraine war: Impact on global logistics. *Noatum Logistics*.

URL: <https://www.noatumlogistics.com/russia-ukraine-war-impact-on-global-logistics/>.

18. Global Reverse Logistics Market (2022 to 2027) - Industry Trends, Share, Size, Growth, Opportunity and Forecasts. URL: <https://www.prnewswire.com/news-releases/global-reverse-logistics-market-2022-to-2027---industry-trends-share-size-growth-opportunity-and-forecasts-301493140.html>.

19. Global logistics market size by region 2020. URL: <https://www.prnewswire.com/news-releases/global-reverse-logistics-market-2022-to-2027---industry-trends-share-size-growth-opportunity-and-forecasts-301493140.html>.

20. Бударина Н. А., Казаков А. Ю. Современные тенденции развития международного рынка логистических услуг. *Journal of Economy and Business*. 2020. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennye-tendentsii-razvitiya-mezhdunarodnogo-rynka-logisticheskikh-uslug/viewer>.
21. WTO Stats. *WTO Stats*. URL: <https://stats.wto.org/>.
22. Trade statistics for international business development. URL: https://www.trademap.org/Country_SelService_TS.aspx?nvpm=1%7c%7c%7c%7c%7c%7c%7cS03%7c1%7c3%7c1%7c2%7c2%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1
23. 2020 Global Logistics Market - Economic Impact of Coronavirus. URL: <https://www.globenewswire.com/news-release/2021/02/02/2167922/28124/en/2020-Global-Logistics-Market-Economic-Impact-of-Coronavirus.html>.
24. Transportation and logistic support. *Trade statistics for international business development*. URL: <https://intracen.org/our-work/topics/transportation-and-logistics>
25. Schwemmer M., Klaus P. TOP 100 in European Transport and Logistics Services 2021/2022. DVV Media Group, 2021. URL: <https://www.scs.fraunhofer.de/en/publications/top100.html>.
26. International trade in goods by mode of transport - Statistics Explained. *Eurostat*. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International_trade_in_goods_by_mode_of_transport#Trade_by_mode_of_transport_in_value_and_quantity.
27. ТОП-50 найбільших логістичних компаній України 2021. *Редакція Мінтранс*. URL: <https://mintrans.news/logistics/top-50-krupneyshikh-logisticheskikh-kompaniy-mira>
28. Логістика 2021: вплив пандемії і нові тренди для виходу з кризи. URL: <https://trademaster.ua/articles/313273>.
29. Global Rankings 2018 - Logistics Performance Index. *World Bank Group*. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global>.

30. Авраменко О. В. Міжнародна логістика: місце України на світовому ринку транспортно-логістичних послуг. *Ефективна економіка*. 2021. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/9_2021/72.pdf.
31. Тюріна Н. М., Гой І. В., Бабій І. В. Структура та стан світового ринку логістичних послуг. *Логістика*. URL: https://pidru4niki.com/68048/logistika/struktura_stan_svitovogo_rinku_logistichnih_poslug.
32. Logistics Challenges in 2021. *Global Business Reports*. URL: <https://www.gbreports.com/article/logistics-challenges-in-2021>.
33. ДП «Редакція газ. «Голос України». Провідні логістичні компанії світу йдуть з Росії. *Голос України - газета Верховної Ради України*. URL: <http://www.golos.com.ua/news/152397>.
34. Война в Украине: все больше Курьерская и экспресс-служба UPS приостанавливает доставку в Украину. DSV, Raben Group, CMA CGM, MSC, Hellmann Worldwide Logistics, Harpag-Lloyd и Maersk также приостановили свою деятельность в этой стране. *Trans.INFO*. URL: <https://trans.info/ru/voyna-v-ukraine-vse-bolshe-kompaniy-priostanavlivayut-277410>.
35. Выручка Deutsche Post DHL в 2021 году выросла на 22,5%. *Infra News*. URL: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:E2MhqhsZXj8J:infranews.ru/logistika/postal-logistik/59213-vyruchka-deutsche-post-dhl-v-2021-godu-vyroslo-na-225/+&cd=2&hl=ru&ct=clnk&gl=ua>.
36. Kuehne + Nagel увеличил прибыль почти в 4 раза. *Sea News*. URL: <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:CyZbvNIGUeAJ:https://seanews.ru/2022/03/03/ru-kuehne-nagel-uvelichil-pribyl-pochti-v-4-raza/+&cd=4&hl=ru&ct=clnk&gl=ua>.
37. Індекс ефективності логістики. URL: https://www.wiki.uk-ua.nina.az/Індекс_ефективності_логістики.html.

38. Anthony J. 104 Transportation Industry Statistics You Can't Ignore: 2021/2022 Market Share & Data Analysis - Financesonline.com. FinancesOnline. URL: <https://financesonline.com/transportation-industry-statistics/>.
39. Short M. How to Prepare for Global Logistics in 2022. *Food Logistics*. URL: <https://www.foodlogistics.com/transportation/article/21992811/ch-robinson-worldwide-inc-how-to-prepare-for-global-logistics-in-2022>.
40. High shipping rates and digital services sustain services trade recovery in Q3 of 2021. *World Trade Organization*. URL: https://www.wto.org/english/news_e/news22_e/serv_01feb22_e.htm.
41. Transportation and Logistics – Year End Recap. *FTI Consulting EMEA Region*. URL: <https://www.fticonsulting.com/insights/articles/transportation-logistics-industry-year-end-recap>.
42. Logistics Trends of 2022. *The Maurice Ward Group*. URL: <https://www.mauriceward.com/logistics-trends-of-2022/>.
43. Serheichuk N. What are the hottest trends and technologies in logistics?. URL: <https://www.n-ix.com/innovation-in-logistics/>.
44. Logistics trend radar – 5th edition. *DHL*. URL: <https://www.dhl.com/global-en/home/insights-and-innovation/insights/logistics-trend-radar.html>.
45. Top 10 Logistics Industry Trends & Innovations in 2022. *StartUs Insights*. URL: <https://www.startus-insights.com/innovators-guide/top-10-logistics-industry-trends-innovations-in-2021/>.
46. Валовий внутрішній продукт у I–IV кварталах 2020 року й у 2020 році. Держ. служба статистики України, 2021. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/express/expr2021/03/31.pdf>.
47. Валовий внутрішній продукт у I–IV кварталах 2021 року й у 2021 році. Держ. служба статистики України, 2022. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/express/expr2022/03/25.pdf>.

48. Середні споживчі ціни на товари (послуги) - Архів. *Держстат України*. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/ct/sctp/Arch_sctp_u.htm.
49. Транспорт України 2020 / ред. І. Петренко. Держ. служба статистики України, 2021. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/10/zb_Transpot.pdf.
50. Клименко В. В., Лозова Г. М. Ефективність діяльності підприємств на ринку логістичних послуг в Україні. Актуальні проблеми розвитку економіки регіону. Т. 2, № 17.
51. Вантажообіг за видами транспорту - Архів. *Держстат України*. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2019/tr/tr_rik/vo_v/arh_vo_v_u.htm
52. Підсумки роботи транспорту у 2020 році. Держ. служба статистики України, 2021. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/express/expr2021/01/07.pdf>.
53. Кількість активних підприємств за регіонами України та видами економічної діяльності - Архів. *Держстат України*. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2014/kap/kap_u/arh_kap_u.html
54. Исследование рынка 3PL услуг в Украине за 2020-2021 года. 2021 год. *ProConsulting*. URL: <https://pro-consulting.ua/issledovanie-rynka/issledovanie-rynka-3pl-uslug-v-ukraine-za-2020-2021-goda-2021-god>.
55. ТОП-14 самых больших складов в Украине: рейтинг от платформы WareTeKa. *WareTeKa*. URL: <https://wareteka.com.ua/blog/top-samyh-bolshih-skladov-ukrainy/>.
56. Interfax-Ukraine. Новое предложение на рынке складов в Украине в 2021-22 составит более 360 тыс. кв.м – Alterra Group. *Интерфакс-Украина*. URL: <https://interfax.com.ua/news/economic/720616.html>.
57. Настич І. Логістична нерухомість під час війни: масштаби руйнувань, диверсифікація та перспективі відбудови. *propertytimes.com.ua*. URL: https://propertytimes.com.ua/industrialnaya_nedvizhemost/logistichna_neruhomist_pid_chas_viyni_masshtabi_ruynuvan_diversifikatsiya_ta_perspektivi_vidbudovi.

58. Top Logistics Companies in Ukraine - 2022 Reviews. *Clutch - B2B Ratings & Reviews*. URL: <https://clutch.co/ua/logistics/supply-chain-management>.
59. Війна в Україні: економіка, бізнес, логістика, допомога. *Trans.INFO*. URL: <https://trans.info/ru/viyna-v-ukrayini-ekonomika-biznes-logistika-dopomoga-279148>
60. Ю.А. Наврозова. Влияние логистики на финансовые результаты компании. *Development Of Management And Entrepreneurship Methods On Transport*, № 1 (78), 2022. URL: <https://www.daemmt.odesa.ua/index.php/daemmt/article/download/398/344>.

ДОДАТКИ

ДОДАТОК А

Визначення змісту поняття «логістична послуга»

Автор	Визначення
1	2
Ю. Ценг, В. Л. Юе, М. А. Тейлор	Логістичні послуги включають діяльність, яку здійснюють користувачі послуг в середині компанії (наприклад, зберігання чи контроль запасів на виробництві) та операції зовнішніх постачальників логістичних послуг; фізичну діяльність (наприклад, транспортування та зберігання), а також нефізичну діяльність (наприклад, проектування ланцюгів поставок, вибір підрядників, переговори про вантажі перевезення). Логістичні послуги забезпечують рух матеріалів і виробів від місця походження через процес виробництва до споживачів, а також пов'язану з процесом виробництва утилізацію відходів та зворотні потоки.
С. Сремач	Логістична послуга – це логістичний продукт, який представляє собою набір вимог та очікувань замовника; надається шляхом управління логістикою, що представляє собою процес планування та виконання послуг, який враховує аналіз потреб, можливостей та засобів надання такої послуги по всьому ланцюгу поставок від виробника до споживача
В. Ридзковський	Логістична послуга – це діяльність, яка здійснюється на основі договірних відносин та передбачає виконання постачальником логістичних послуг однієї або декількох логістичних функцій відповідно до замовлень клієнта. Складовими логістичної послуги є транспортування, експедирування, а також додаткові послуги
С. Срівастав, С. Чандра	Логістичні послуги можна охарактеризувати як послуги, пов'язані із плануванням, реалізацією та контролем за потоком матеріалів / товарів, послуг, інформації та фінансових ресурсів між місцем походження та місцем призначення з метою ефективного задоволення потреб клієнтів.
А. Єсжка	Логістичні послуги – це послуги з експедирування, транспортування, зберігання, а також супутні послуги, які підтримують процес товарного потоку між різними елементами ланцюга поставок
Дж. Роса, М. Жедлінські, У. Крюхол-Барчик	Логістична послуга – діяльність, спрямована на задоволення логістичних потреб суб'єктів господарювання та людей.
Крикавський Є.В.	Логістичні послуги – це вид діяльності, спрямований на задоволення потреб споживачів із забезпеченням необхідного товару, в необхідній кількості, необхідної якості, в необхідному місці, в необхідний час, з необхідною інформацією за мінімально можливою ціною володіння та споживання
Якунина Ю.С	Логістичні послуги - це комплекс послуг з виконання замовлення споживача на проведення робіт з організації та управління поточковими процесами з метою їх оптимізації
Гамкрелідзе Л.І., Гамкрелідзе О.Л	Логістичні послуги - це економічне благо як результат економічної діяльності, що має ціну; володіє якісно-вартісною оцінкою, додає вартість до виробленого продукту з позиції кругообігу капіталу, але не виробляє нового продукту з позиції взаємодії факторів виробництва у часі і просторі
Дроздов П.А	це об'єкт логістичного сервісу, який представляє діяльність з надання логістичних послуг спеціалізованими організаціями на договірній основі

1	2
КурносоваЮркова О.А	Логістичні послуги - це результат діяльності в інтегрованому ланцюзі основних і забезпечувальних бізнес-процесів підприємства, який досягається в процесі виробництва і збуту продукції або послуг і спрямований на задоволення потреб виробництва, підрозділів підприємства і кінцевих споживачів
І.О. Проценко	Логістичні послуги - це послуги в галузі матеріально-технічного постачання та збуту, включаючи транспортування, складування та низку інших, пов'язаних з фінансуванням та управлінням постачанням у ринковій економіці.
Є.Р. Абрамова	Логістичні послуги - послуги, що забезпечують надійність функціонування всього ланцюга постачання для досягнення найкращого економічного ефекту.
А.Е. Джабраїлов, В.І. Моргунов	Логістичні послуги – послуги, пов'язані з безпосереднім процесом переміщення людей та вантажів, які не можуть бути замінені іншими послугами.
А.Д. Чудаков	Логістичні послуги - представлений покупцеві необхідний додатковий спектр послуг, пов'язаних із передпродажним та післяпродажним обслуговуванням, а також із діями, що супроводжують процес продажу продукції.
А. Н. Родніков	Логістичні послуги - комплекс послуг, пов'язаних зі збутом та експлуатацією продукції тривалого користування.
В. І. Сергеев	Логістичні послуги визначаються як процес координації нематеріальних активів, необхідних для виконання логістичних процедур та операцій найбільш ефективним з точки зору витрат та задоволення споживачів.
М.Н. Григор'єв	Логістичні послуги - послуги, що надаються підприємствами споживачам, а також партнерами з логістичного ланцюга, що надаються один одному.
А.М. Гаджинський	Логістичні послуги - комплекс послуг, нерозривно пов'язаний із процесом розподілу та забезпечення надійного постачання продукції споживачам.
Ч. Сковронек, З. Саріуш-Вольський	Логістичні послуги - послуги зі складування товарів, їх зберігання та обслуговування запасів, транспортування, обслуговування вантажів та їх страхування, упаковки та розфасовки товарів.
Б.А. Аніін	Логістичні послуги - послуги, що надаються у сфері логістики, що складаються з комплексу послуг (складування, транспортування, управління замовленнями, фізичний розподіл) та здійснюють інтегроване управління логістичними ланцюжками.
Т. Скоробогатова	Логістичні послуги - всі види послуг, які безпосередньо надаються будь-яким споживачам та здійснюються відповідно до правил логістики.
Л.Б. Миротин	Логістичні послуги - послуги, орієнтовані на клієнтів, що здійснюються в режимі реального часу та дозволяють споживачам альтернативний вибір розподілу продукції.

Джерело: складено автором на основі [7, 2, 6].



метадані

Заголовок

СВІТОВИЙ РИНОК ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ В ПЕРІОД ПАНДЕМІЇ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ

Автор

Вугман Дмитрій Олегович

Науковий керівник

Лавріненко О.В.

підрозділ

кафедра міжнародних фінансів

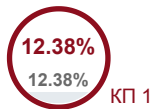
Перелік можливих спроб маніпуляцій з текстом

У цьому розділі Ви можете знайти інформацію щодо модифікації тексту, яка може бути спрямована на зміну результатів аналізу. Невидимі для особи, яка оцінює вміст документа у роздруківці чи файлі, вони впливають на фрази, порівнювані під час аналізу тексту (викликаючи передбачувані помилки), щоб приховати запозичення, а також підробити значення у звіті про подібність. Слід оцінити, чи є модифікації навмисними чи ні.

Заміна букв		2
Інтервали		0
Мікропробіли		9
Білі знаки		0
Парафрази (SmartMarks)		130

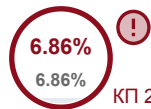
Обсяг знайдених подібностей

Зверніть увагу, що високі значення коефіцієнта не автоматично означають плагіат. Звіт має аналізувати компетентна / уповноважена особа.



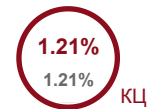
25

Довжина фрази для коефіцієнта подібності 2



14408

Кількість слів



110236

Кількість символів

Подібності за списком джерел

Прокручайте список та аналізуйте, особливо, фрагменти, які перевищують КП 2 (позначено жирним шрифтом). Скористайтеся посиланням "Позначити фрагмент" та перегляньте, чи є вони короткими фразами, розкиданими в документі (випадкові схожості), численними короткими фразами поруч з іншими (мозаїчний плагіат) або великими фрагментами без зазначення джерела (прямий плагіат).

10 найдовших фраз

Колір тексту

ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	НАЗВА ТА АДРЕСА ДЖЕРЕЛА URL (НАЗВА БАЗИ)	КІЛЬКІСТЬ ІДЕНТИЧНИХ СЛІВ (ФРАГМЕНТІВ)	
1	https://propertytimes.com.ua/industrialnaya_nedvizhemost/logistichna_neruhomist_pid_chas_viyini_masshtabi_ruynuvan_diversifikatsiya_ta_perspektivi_vidbudovi	152	1.05 %
2	https://wareteka.com.ua/uk/blog/top-najbilshih-skladiv-ukrayini/	137	0.95 %
3	https://www.marketing-ua.com/nova-propozitsiya-na-rinku-skladiv-v-ukrayini-v-2021-22-sklade-bilshe-360-tis-kv-m-alterra-group/	116	0.81 %
4	https://trademaster.ua/im/zhumal/2332178.pdf	64	0.44 %
5	http://repository.hneu.edu.ua/bitstream/123456789/23805/1/%D0%BD%D0%B4%D1%80_20_%D0%9C%D0%A1%D0%9E.pdf	63	0.44 %

6	https://wareteka.com.ua/uk/blog/top-najbilshih-skladiv-ukrayini/	47	0.33 %
7	https://mylvov.net/news-ukraine/rosijski-vijska-poshkodili-ponad-20-logistichno%D1%97-neruxomosti-stolichnogo-regionu/	44	0.31 %
8	https://propertytimes.com.ua/industrialnaya_nedvizhymost/logistichna_neruhomist_pid_chas_viyni_masshtabi_ruynuvan_diversifikatsiya_ta_perspektivi_vidbudovi	41	0.28 %
9	https://otherreferats.allbest.ru/transport/01174054_1.html	40	0.28 %
10	http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/9_2021/72.pdf	33	0.23 %

з бази даних RefBooks (0.00 %)

ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	ЗАГОЛОВОК	КІЛЬКІСТЬ ІДЕНТИЧНИХ СЛІВ (ФРАГМЕНТІВ)
------------------	-----------	--

з домашньої бази даних (0.82 %)

ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	ЗАГОЛОВОК	КІЛЬКІСТЬ ІДЕНТИЧНИХ СЛІВ (ФРАГМЕНТІВ)	
1	Стратегії розвитку світового фармацевтичного ринку 5/17/2020 Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman KNEU (кафедра міжнародних фінансів)	56 (2)	0.39 %
2	Управління фінансовими ризиками на світовому ринку логістичних послуг 1/13/2018 Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman KNEU (кафедра міжнародних фінансів)	35 (2)	0.24 %
3	Конкурентні позиції України на світовому ринку логістичних послуг 2/12/2018 Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman KNEU (кафедра міжнародної торгівлі і маркетингу)	15 (3)	0.10 %
4	Інноваційна економіка країн світу 5/18/2020 Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman KNEU (кафедра міжнародних фінансів)	6 (1)	0.04 %
5	Облік і оподаткування експортно-імпортних операцій 1/31/2019 Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman KNEU (кафедра обліку і оподаткування)	6 (1)	0.04 %

з програми обміну базами даних (0.59 %)

ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	ЗАГОЛОВОК	КІЛЬКІСТЬ ІДЕНТИЧНИХ СЛІВ (ФРАГМЕНТІВ)	
1	Pecherytsia_diplom_Chychyna_MEV_20.11.2019.pdf 11/21/2019 V. N. Karazin Kharkiv National University (KKNU) (Міжнародних економічних відносин та туристичного бізнесу - кафедра міжнародних економічних відносин імені А.Голікова)	21 (1)	0.15 %
2	ДОСЛІДЖЕННЯ ТА УДОСКОНАЛЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА НА ЗОВНІШНІХ РИНКАХ 6/12/2021 V. N. Karazin Kharkiv National University (KKNU) (Економічний факультет - кафедра маркетингу, менеджменту та підприємництва)	19 (1)	0.13 %

3	СВІТОВИЙ РИНОК ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ: СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ ТА ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ 12/13/2019 Sumy State University (Кафедра міжнародних економічних відносин (ННІ БіЕМ))	17 (3)	0.12 %
4	Управлінські засади формування конкурентних переваг підприємства ТОВ «Сан Лайн» 6/14/2021 Odessa National Polytechnic University (ІБЕІТ, каф. менеджменту)	15 (1)	0.10 %
5	Лужанська НО_стаття 19 стр.docx 11/26/2021 Publishing House "Helvetica" (Видавничий дім "Гельветика")	7 (1)	0.05 %
6	Решетнікова, Даниленко, Боровик.docx 3/30/2021 Publishing House "Helvetica" (Видавничий дім "Гельветика")	6 (1)	0.04 %

з Інтернету (10.97 %)

ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	ДЖЕРЕЛО URL	КІЛЬКІСТЬ ІДЕНТИЧНИХ СЛІВ (ФРАГМЕНТІВ)	
1	https://propertytimes.com.ua/industrialnaya_nedvizhmost/logistichna_neruhomist_pi_d_chas_viyini_masshtabi_ruynuvan_diversifikatsiya_ta_perspektivi_vidbudovi	204 (3)	1.42 %
2	https://wareteka.com.ua/uk/blog/top-najbilshih-skladiv-ukrayini/	194 (3)	1.35 %
3	https://www.marketing-ua.com/nova-propozitsiya-na-rinku-skladiv-v-ukrayini-v-2021-22-sklade-bilshe-360-tis-kv-m-alterra-group/	141 (3)	0.98 %
4	https://www.business-inform.net/pdf/2017/9_0/262_267.pdf	117 (5)	0.81 %
5	https://trademaster.ua/im/zhurnal/2332178.pdf	113 (4)	0.78 %
6	http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/11/zb_yearbook_2019.pdf	98 (15)	0.68 %
7	https://sci-conf.com.ua/wp-content/uploads/2020/08/DYNAMICS-OF-THE-DEVELOPMENT-OF-WORLD-SCIENCE_5-7.08.20.pdf	84 (7)	0.58 %
8	https://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2008/zd/dsejp/dsejp2007_u.htm	82 (14)	0.57 %
9	http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/9_2021/72.pdf	78 (6)	0.54 %
10	https://otherreferats.allbest.ru/transport/01174054_1.html	66 (3)	0.46 %
11	http://repository.hneu.edu.ua/bitstream/123456789/23805/1/%D0%BD%D0%B4%D1%80_2020_%D0%9C%D0%A1%D0%9E.pdf	63 (1)	0.44 %
12	http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/6_2018/34.pdf	61 (5)	0.42 %
13	https://mylvov.net/news-ukraine/rosijski-vijska-poshkodili-ponad-20-logistichno%D1%97-neruxomosti-stolichnogo-regionu/	44 (1)	0.31 %
14	http://www.ej.kherson.ua/journal/economic_12/162.pdf	40 (3)	0.28 %
15	https://www.eurointegration.com.ua/news/2022/03/31/7136965/	27 (3)	0.19 %
16	http://biblio.umsf.dp.ua/jspui/bitstream/123456789/2275/1/%D0%93%D0%B5%D1%82%D1%8C%D0%BC%D0%B0%D0%BD%20%D0%9E.%D0%9E.%2C%20%D0%A8%D0%B0%D0%BF%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D0%BB%20%D0%92.%D0%9C.%20%D0%95%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D0%BA%D0%B0%20%D0%BF%D0%B4%D0%BF%D1%80%D0%B8%D0%BC%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%B0%20%282009%29.pdf	26 (1)	0.18 %

17	http://www.market-infr.od.ua/journals/2019/38_2019_ukr/38_2019.pdf	24 (2)	0.17 %
18	https://www.blackseanews.net/read/185677	20 (1)	0.14 %
19	http://molodyvcheny.in.ua/files/journal/2020/7/45.pdf	18 (1)	0.12 %
20	https://docplayer.net/86875881-Ministersvo-osviti-i-nauki-ukrayini-nacionalniy-transportniy-universitet-gavriyuk-nadiya-mikolayivna.html	16 (1)	0.11 %
21	https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/28874/1/%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%84%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%BD%D1%86%D1%96%D1%8F_17.11.pdf	16 (1)	0.11 %
22	http://journals.khnu.km.ua/vestnik/pdf/ekon/pdfbase/2016/VKNU-ES-2016-N4-Volume2_238.pdf	13 (1)	0.09 %
23	http://dspace.tneu.edu.ua/bitstream/316497/29141/1/%D0%92%D0%B8%D0%BF%D1%83%D1%81%D0%BA%2016_%D0%9A%D0%B2%D1%96%D1%82%D0%B5%D0%BD%D1%8C%202017.pdf	13 (2)	0.09 %
24	http://www.nusta.edu.ua/inst-econ-pidriem/	10 (1)	0.07 %
25	https://www.ukrtextbook.com/ekonomika-pidpriyemstva-getman-o-o/ekonomika-pidpriyemstva-getman-o-o-11-7-ponyattya-cin-%D1%97x-vidi-ta-funkci%D1%97.html	7 (1)	0.05 %
26	https://docplayer.net/82679230-National-economic-development-and-modernization-experience-of-poland-and-prospects-for-ukraine.html	5 (1)	0.03 %

Список принятых фрагментів (немає принятих фрагментів)

ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	ЗМІСТ	КІЛЬКІСТЬ ОДНАКОВИХ СЛІВ (ФРАГМЕНТІВ)
------------------	-------	---------------------------------------