

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

Факультет міжнародної економіки і менеджменту

Кафедра міжнародної економіки

ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНА ПРОГРАМА «МІЖНАРОДНА ЕКОНОМІКА»

ГАЛУЗЬ ЗНАНЬ

05 Соціальні та поведінкові науки

СПЕЦІАЛЬНІСТЬ

051 «Економіка»

Форма навчання: _____ заочна _____

очна (денна), заочна, дистанційна

КВАЛІФІКАЦІЙНА МАГІСТЕРСЬКА РОБОТА

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

(назва теми)

Здобувача _____

Мамедової Айсу Сафарівни

(ПІБ, підпис)

Науковий керівник _____

к.е.н., доцент Громенкова Світлана Вячеславівна

(науковий ступінь, учене звання, ПІБ)

(підпис)

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

Завідувач кафедри: _____

д.е.н., професор Столярчук Я.М.

(підпис)

Київ 2023

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

Факультет Міжнародної економіки і менеджменту
Кафедра міжнародної економіки

ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНА ПРОГРАМА
ГАЛУЗЬ ЗНАНЬ
СПЕЦІАЛЬНІСТЬ

«МІЖНАРОДНА ЕКОНОМІКА»
05 Соціальні та поведінкові науки
051 «Економіка»

ПОГОДЖЕНО

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

_____ Цимбал Л.І.
(підпис) (ініціали, прізвище)
«_____» _____ 20__ р.

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри міжнародної економіки

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

ІНДИВІДУАЛЬНЕ ЗАВДАННЯ

здобувачу вищої освіти

_____ Мамедової Айсу Сафарівни

(прізвище, ім'я, по батькові)

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

на підготовку кваліфікаційної магістерської роботи

на тему: «Україна у системі міжнародних логістичних мереж »

Тему затверджено наказом ректора Університету від «02» червня 2022 р.
№ 519-ст

Кваліфікаційна магістерська робота виконується на матеріалах:
Державної служби статистики України, Світового банку, законодавчих та нормативно-
правових актах України, наукових публікаціях вітчизняних та зарубіжних вчених

План кваліфікаційної магістерської роботи

Розділ 1. Теоретичні аспекти формування міжнародних логістичних мереж

Розділ 2. Дослідження системи міжнародної логістики в світі та місця України в ній

Розділ 3. Напрямки та перспективи подальшої інтеграції України в міжнародні логістичні мережі

Об'єкт дослідження:	міжнародні логістичні мережі
Предмет дослідження:	теоретичні та практичні аспекти формування міжнародних логістичних мереж та участі в них України
Мета кваліфікаційної магістерської роботи:	визначення місця України в міжнародній логістичній мережі та розробка заходів щодо його покращення

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

У розділі 1 визначити сутність міжнародних логістичних мереж; розглянути особливості формування міжнародних логістичних мереж; визначити бар'єри в міжнародній логістиці;

У розділі 2 провести аналіз сучасної системи міжнародної логістики в світі; провести аналіз міжнародно-транспортних перевезень як складової зовнішньоекономічної діяльності; розглянути стан транспортної інфраструктури України та участь України в міжнародних логістичних мережах;

У розділі 3 розробити рекомендації щодо розвитку транспортної інфраструктури України як елемента міжнародної логістики в рамках «Європейської зеленої стратегії»; визначити заходи з впровадження інноваційних технологій в логістичну інфраструктуру України; визначити напрямки підвищення ролі України в міжнародних логістичних мережах

**Завдання підготував
науковий керівник**

(підпис)

Громенкова С.В.

(ініціали, прізвище)

«30» червня 2022 р.

Завдання одержав здобувач

(підпис)

Мамедова А.С.

(ініціали, прізвище)

«30» червня 2022 р.

Реферат

Кваліфікаційна магістерська робота містить 85 сторінок, 19 таблиць, 8 рисунків, перелік джерел посилання з 52 найменувань, додатки.

«Україна у системі міжнародних логістичних мереж» (назва кваліфікаційної магістерської роботи)

Об'єктом дослідження є міжнародні логістичні мережі.

Предметом дослідження є теоретичні та практичні аспекти формування міжнародних логістичних мереж та участі в них України.

Мета кваліфікаційної магістерської роботи – визначення місця України в міжнародній логістичній мережі та розробка заходів щодо його покращення.

Відповідно до поставленої мети були визначені такі завдання:

- визначити сутність міжнародних логістичних мереж;
- розглянути особливості формування міжнародних логістичних мереж;
- визначити бар'єри в міжнародній логістиці;
- провести аналіз сучасної системи міжнародної логістики в світі;
- провести аналіз міжнародно-транспортних перевезень як складової зовнішньоекономічної діяльності;
- розглянути стан транспортної інфраструктури України та участь України в міжнародних логістичних мережах;
- розробити стратегічний план розвитку транспортної інфраструктури України як елемента міжнародної логістики в рамках «Європейської зеленої стратегії»;
- визначити заходи з впровадження інноваційних технологій в логістичну інфраструктуру України;
- визначити напрямки підвищення ролі України в міжнародних логістичних мережах.

Практичне значення отриманих результатів. Розроблені рекомендації можуть бути корисні для подолання бар'єрів у процесі здійснення транспортно-логістичного співробітництва між Україною та іншими країнами світу.

Рік виконання кваліфікаційної магістерської роботи 2022. Рік захисту роботи 2023.

Ключові слова: логістичні мережі, транспортний коридор, транспортна інфраструктура, логістичні хаби, міжнародна логістика

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

Мамедової Айсу Сафарівни

на тему: «Україна у системі міжнародних логістичних мереж»

1. Актуальність теми: В умовах глобалізації світового господарства динамічного розвитку отримали міжнародні логістичні мережі. Це пов'язано зі зростанням обсягів міжнародної торгівлі, створенням глобальних та регіональних виробничо-збутових мереж. Для України, враховуючі її географічне розташування, питання розвитку транспорту та оптимізації логістичного забезпечення набувають особливого значення. На жаль, повномасштабне вторгнення РФ в багатьох випадках унеможливило виконання Україною міжнародних операцій транспортно-логістичного характеру. В той же час, повоєнне відновлення української економіки буде включати і транспортну складову і має бути направлено, в тому числі, на поглиблення інтеграції України в систему міжнародних логістичних мереж. У зв'язку з цим, тема роботи є актуальною.
2. Позитивні риси кваліфікаційної магістерської роботи: В кваліфікаційній магістерській роботі ґрунтовно розглянуті теоретичні аспекти формування та розвитку міжнародних логістичних мереж, проаналізовано сучасний стан розвитку міжнародної логістики в світі, досліджено участь України в міжнародних логістичних мережах, обґрунтовано напрямки розвитку транспортної інфраструктури країни та підвищення її міжнародного логістичного потенціалу.
3. Наявність самостійних розробок автора: На засадах проведеного аналізу обґрунтовано перспективні напрямки інтеграції України до міжнародних логістичних мереж, сформульовані рекомендації щодо впровадження інноваційних технологій в транспортну інфраструктуру України.
4. Цінність теоретичних висновків та практичних рекомендацій: Теоретичні висновки автора є послідовними і комплексними, рекомендації, що наведені, можуть представляти певний практичний інтерес.
5. Наявність недоліків: Було б доцільно в роботі більше уваги приділити фінансово-інвестиційному забезпеченню розвитку міжнародного логістичного потенціалу України.
6. Загальна оцінка кваліфікаційної магістерської роботи та її допущення до захисту перед ЕК: Загалом, робота може бути допущеною до захисту в ЕК з оцінкою «48» балів.

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

_____ (підпис)

“ ” _____ 20__ р.

Рецензія на кваліфікаційну магістерську роботу здобувача вищої освіти

Мамедової Айсу Сафарівни

Тема «Україна у системі міжнародних логістичних мереж»

Актуальність теми кваліфікаційної роботи і доцільність її розроблення. Міжнародна логістична діяльність стала більш комплексною, а такі проблеми, як розміщення виробництва та центрів дистрибуції, вибір видів транспорту, типів сервісу, методів управління запасами, проектування адекватних комунікаційних та інформаційних систем потребують нових навичок логістичного управління. Наразі досліджень і публікацій окремо щодо різних аспектів міжнародної логістики опубліковано досить велику кількість. Переважно це є роботи зарубіжних науковців і фахівців, які досліджують різноманітні аспекти логістики. Проте відсутні дослідження з теми міжнародних логістичних мереж та місця України в них, саме тому дане питання є досить актуальним.

Якість проведеного дослідження. Проведене дослідження є якісним. Використаний практичний матеріал достовірний, зроблені висновки обґрунтовані, рекомендації мають практичну значимість. Матеріал в роботі викладено з дотриманням внутрішньої логіки, між розділами існує логічний взаємозв'язок.

Позитивні риси кваліфікаційної роботи. Простежується ретельна робота по кожному розділу даної теми. Повністю розкрита тема роботи, досягнуто поставленої мети, вирішені поставлені завдання. Визначено як за рахунок міжнародних транспортних коридорів України зможе інтегруватись в світовий транспортний комплекс, забезпечить собі додаткові надходження до бюджету, підвищить рівень інвестиційної активності, збільшить приплив іноземних інвестицій, вдосконалив технології транспортування, транспортну інфраструктуру країни в цілому та і окремих її регіонів.

Зауваження. Бажано було б розрахувати прогностичні додаткові надходження до бюджету за рахунок інтеграції української транспортної системи в міжнародну логістичну мережу.

Практична значимість висновків і рекомендацій. Розроблені рекомендації можуть бути корисні для подолання бар'єрів у процесі здійснення транспортно-логістичного співробітництва між Україною та іншими країнами світу.

Місце роботи та посада рецензента

Науковий ступінь, учене звання (за наявності)

(підпис, ПБ)

Підпис засвідчую: _____ (посада, підпис)

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ЛОГІСТИЧНИХ МЕРЕЖ	9
1.1.Сутність міжнародних логістичних мереж.....	9
1.2.Особливості формування міжнародних логістичних мереж	15
1.3. Бар'єри в міжнародній логістиці	20
РОЗДІЛ 2. ДОСЛІДЖЕННЯ СИСТЕМИ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИКИ В СВІТІ ТА МІСЦЯ УКРАЇНИ В НІЙ	26
2.1.Аналіз сучасної системи міжнародної логістики в світі	26
2.2. Аналіз міжнародно-транспортних перевезень як складової зовнішньоекономічної діяльності	35
2.3. Стан транспортної інфраструктури України та участь України в міжнародних логістичних мережах.....	42
РОЗДІЛ 3. НАПРЯМКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШОЇ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ В МІЖНАРОДНІ ЛОГІСТИЧНІ МЕРЕЖІ	54
3.1. Стратегічний план розвитку транспортної інфраструктури України та підвищення її міжнародного логістичного потенціалу.....	54
3.2. Впровадження інноваційних технологій в логістичну інфраструктуру України	64
3.2. Напрямки підвищення ролі України в міжнародних логістичних мережах.....	72
ВИСНОВКИ	76
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ	79

ВСТУП

Розвиток інтеграції світової економіки та глобалізація бізнесу сприяють створенню міжнародних логістичних мереж та глобальних ланцюгів постачання.

Великі транснаціональні корпорації прагнуть розвивати світові стратегії, тобто виробляти продукцію для світового ринку і тих місцях, де можна знайти найдешевшу сировину, компоненти, трудові ресурси. Злам традиційних національних, торгових, митних, транспортних та інших бар'єрів, як це сталося в країнах ЄС та між США та Канадою, зробив більш вільним переміщення товарів, послуг та людей через кордони і водночас посилив значимість міжнародної логістики.

Міжнародна логістична діяльність стала більш комплексною, а такі проблеми, як розміщення виробництва та центрів дистрибуції, вибір видів транспорту, типів сервісу, методів управління запасами, проектування адекватних комунікаційних та інформаційних систем потребують нових навичок логістичного управління.

Наразі досліджень і публікацій окремо щодо різних аспектів міжнародної логістики опубліковано досить велику кількість. Переважно це є роботи зарубіжних науковців і фахівців, які досліджують різноманітні аспекти логістики.

Питанню розвитку логістики та міжнародних логістичних систем присвячували свої дослідження такі вчені, як: А. Бонзом, Н. Краус, Й. Г. Хюльсман, Н. М. Васильців, В. І. Воронов, М. Ю. Григорак, та низка інших вчених. Проте відсутні дослідження з теми міжнародних логістичних мереж та місця України в них, саме тому дане питання є досить актуальним.

Метою роботи є визначення місця України в міжнародній логістичній мережі та розробка заходів щодо його покращення.

В процесі досягнення мети вирішують наступні завдання:

- визначити сутність міжнародних логістичних мереж;

- розглянути особливості формування міжнародних логістичних мереж;
- визначити бар'єри в міжнародній логістиці;
- провести аналіз сучасної системи міжнародної логістики в світі;
- провести аналіз міжнародно-транспортних перевезень як складової зовнішньоекономічної діяльності;
- розглянути стан транспортної інфраструктури України та участь України в міжнародних логістичних мережах;
- розробити стратегічний план розвитку транспортної інфраструктури України як елемента міжнародної логістики в рамках «Європейської зеленої стратегії»;
- визначити заходи з впровадження інноваційних технологій в логістичну інфраструктуру України;
- визначити напрямки підвищення ролі України в міжнародних логістичних мережах.

Об'єктом дослідження є міжнародні логістичні мережі.

Предметом дослідження є теоретичні та практичні аспекти формування міжнародних логістичних мереж та участі в них України.

Методи дослідження: порівняння, індексний, балансовий, економіко-математичний, аналізу і синтезу, індукції та дедукції, економіко-статистичний, аналітичний і структурно-логічний, графічний, монографічний.

Інформаційною базою дослідження стали наукові публікації, Інтернет-джерела, дані офіційної міжнародної статистики, фінансова звітність підприємства.

Теоретична значущість. Основні теоретичні результати та висновки можуть використовуватися в подальших наукових дослідженнях, практичній діяльності органів державного управління та організації, в освітньому процесі установ вищої освіти.

Практична значущість. Розроблені рекомендації можуть бути корисні для подолання бар'єрів у процесі здійснення транспортно-логістичного співробітництва між Україною та іншими країнами світу.

Структура роботи. Кваліфікаційна робота складається з вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел з 50 найменуваннями, містить 11 таблиць та 27 рисунків.

РОЗДІЛ 1.

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ЛОГІСТИЧНИХ МЕРЕЖ

1.1. Сутність міжнародних логістичних мереж

Глобалізація – це процес, що впливає світову економіку та відносини між окремими країнами протягом десятиліть. Його вплив на формування мереж у світі експедирування вантажів, якими ми їх знаємо сьогодні, є величезним. Перехід від функціональної до глобальної економіки та пов'язане з цим збільшення світового потоку товарів зробили мережі незамінними. Адже тільки функціонуючі, зрілі мережі можуть охопити весь ланцюжок поставок. Якщо раніше виробництво та розподіл товарів було зосереджено на регіональних ринках, то глобалізація вміло пододала національні кордони та цілі океани задля всесвітнього потоку товарів [8].

Спираючись на дослідження в галузі логістики та організації процесів зовнішньо-економічної діяльності, сформулюємо робоче визначення «міжнародні логістичні мережі». Вивчення спеціальної літератури показало, що, як це не дивно, в науковій літературі відсутнє визначення «міжнародна логістична мережа». Багато функціональних галузей логістики (логістика зовнішньоторговельних операцій, транспортна логістика, митна логістика та інші) не мають чіткого апарату, що визначаючого їх межі та розглядаючого логістичні потоки в кожній з областей у їх взаємозв'язку.

Логістикою називають систему організації перевезення вантажів (товарів, сировини) від виробника до споживача. Основним її призначенням є координація всіх стадій транспортних вантажних перевезень, і навіть пасажирських переміщень. Тим часом розвиток транспортної мережі, посилення торгових зв'язків між державами всього світу, а також прогресуючі процеси глобалізації виводять на перший план такий напрямок у логістиці, як міжнародна.

Логістика стає міжнародною тоді, коли ланцюг поставок перетинає національні кордони через національні митниці [9, с.46].

Міжнародна логістика поступово розвивається, поширюється країнами та континентами у ній здійснюються інноваційні процеси еволюції структурних елементів систем та ланцюгів поставок, інтегруються та гармонізуються логістичні потоки, як транскордонна логістика вона відіграє основну роль у економічних та митних спілках, а на товаропровідних та торговельних мережах постійно коригується та уточнюється їх місія, цілі завдання, функції, інтегральна логіка, принципи та методи, стратегія та тактика [4 - 8].

Сучасні міжнародні перевезення є комплексними логістичними завданнями, вирішувати які під силу лише фахівцям високого рівня кваліфікації. Зараз практично жодна країна світу не в змозі забезпечити всю різноманітність своїх внутрішніх потреб у різних сферах економіки лише за рахунок власного виробництва. Вирішується ця проблема за допомогою міжнародної торгівлі, яка дає можливість здійснювати ефективний товарообмін між державами. Міжнародний поділ праці створює додаткові передумови, сприяють подальшому розширенню міжнародної торгівлі та, як наслідок, міжнародним перевезенням [3].

Головна особливість міжнародної логістики – те, що виробник і споживач перебувають у різних державах. У зв'язку з цим міжнародна доставка включає подолання державних кордонів і митних постів.

Основними цілями міжнародної логістики є:

- Забезпечення ефективних вантажоперевезень різноманітних товарів та пасажирів з однієї держави до іншої;
- Оптимізація тимчасових та фінансових витрат на доставку товарів від виробника до споживачеві, а також пасажирів від місць відправлення до місць призначення.

Міжнародну торгівлю забезпечує логістична система. Логістична система – це відносно стійка сукупність структурних систем.

(функціональних) підрозділів компанії, а також постачальників, споживачів та логістичних посередників, взаємопов'язаних за основними та/або супутніми логістичним потокам та об'єднаних єдиним управлінням для реалізації стратегічного та тактичного логістичного плану [13, с.87].

На основі проведеного аналізу теоретичних положень можна зробити висновок, що мережу в логістиці розглядають з різних сторін: «як систему взаємозалежних і взаємозалежних центрів логістичної діяльності та структуру дистрибутивних каналів з переміщення матеріальних потоків від місць виробництва до місць споживання; як конфігурацію поставок, що прямо або опосередковано взаємозалежать один від одного по матеріальних й інших потоках; структурний елемент логістичної системи; сукупність інфраструктурних утворень логістики бою по матеріальних й інших потоках; структурний елемент логістичної системи; сукупність інфраструктурних утворень логістики» [17, с.3].

В систематизованих підходах відображаються способи здійснення внутрішньої й зовнішньої логістики, а також описуються тільки мережні характеристики, які являються обов'язковими атрибутами всіх сучасних ефективних організацій, які орієнтовані на довгострокові цінності клієнтів, а не на одноразові транзакції з ними.

Таким чином, можна стверджувати про відсутність чіткого розмежування у розумінні дефініції «логістична система» й «логістична мережа», що є наслідком частої підміни понять.

Таблиця 1.1 - Порівняльна характеристика логістичних систем і логістичних мереж

Критерії	Логістична система	Логістична мережа
Автономність сторін	відсутня	Присутня
Методи керування	адміністративні	Ринкові
Інтеграція	Вертикально-горизонтальна	Горизонтальна
Тривалість відносин	Довгострокові/ середньострокові	Середньострокові/ короткострокові
Основа взаємодії	взаємозалежність	Загальні цілі
Форма закріплення договірних відносин	Класичний контракт	Неокласичний контракт

Джерело: складено автором на основі [13, с.87]

Логістична мережа має визначальні властивості, характерні для будь-якої системи, але конкретизованими стосовно завдань логістики:

1. Цілісність.
2. Взаємопов'язаність елементів.
3. Організованість сукупності елементів.
4. Інтеграційні якості.
5. Складність логістичної системи.
6. Структурованість [2].

Зарубіжні вчені та фахівці у галузі логістики частіше використовують поняття «логістичний ланцюг поставок», а логістичну систему трактують як процес «планування та координації всіх аспектів фізичного руху матеріалів, компонентів та готової продукції для мінімізації загальних витрат та забезпечення бажаного рівня сервісу». Представимо в табл.1.2 міжнародні логістичні мережі в науковій літературі.

Таблиця 1.2 - Підходи до визначення «міжнародні логістичні мережі»

Автор/Джерело	Визначення
Т.О.Колодізева	«Міжнародні логістичні мережі - це складні комплекси, що відрізняються від локалізованих ланцюгів логістики. Основні відмінності: більш тривалий час виконання поставок; більш тривалі та ненадійні строки транспортування; складна консолідація і численні точки розподілу; широкий діапазон режимів вантажоперевезень і розцінок на доставку» [17, с.44].
Дорошкевич Д.В.	«Міжнародні логістичні мережі - суб'єкти, що беруть участь у просуванні матеріальних та інших потоків між різними країнами, як єдина матеріалопровідна логістична мережа [4].
Ярова І.Є.	«Процес планування, реалізації та контролю потоків товарів та інформації між окремими державами» [9, с.11].
Безугла Л.С.	«Це складні, різноманітні, динамічні, фрагментарні та постійно еволюціонують організаційні структури» [7, с.67]

Джерело: узагальнено автором

До міжнародних логістичних мереж відносять міждержавні системи, що формуються на рівні кількох країн і навіть континентів. У період глобалізації світової економіки формуються міжнародні стандарти функціонування логістичних мереж. Усі організаційні проблеми належного стандарту обслуговування клієнтури забезпечується шляхом орієнтації

сервісу логістики для виконання показників початково-базового рівня: доступності, функціональність, надійність.

Виділяються такі функціональні розділи та області логістичного спрямування:

- логістика запасів;
- транспортна логістика;
- закупівельна логістика;
- збутова логістика (розподільча);
- логістика виробничих процесів;
- логістика складування;
- інформаційна логістика.

Міжнародна логістика розумілася у класичних виданнях як логістика, в якій потоки матеріальних та нематеріальних цінностей перетинають кордони держав один раз і більше [1]. На підставі запропонованого вище визначення можна також уточнити сучасну місію, цілі, завдання та функції міжнародної логістики просторів та кордонів [16].

Місія міжнародної логістичної мережі - це ефективне функціонування інтегрованого та гармонізованого, координованого та оптимального регульованого комплексу всіх логістичних потоків як процесів кінетичного взаємного перетворення у зовнішніх та внутрішніх середовищах, просторі та часі. Основні цілі міжнародних логістичних мереж полягають у реалізації наступних напрямків:

- виконання міжнародних договорів, угод, зовнішньоторговельних комерційних контрактів;
- зовнішньоторговельних комерційних та некомерційних операцій, активностей, міжнародного обміну всіма видами економічних ресурсів, включаючи фінансові, інформаційні, інноваційні, інвестиційні, трудові та інтелектуальні, а також матеріальними та не матеріальними цінностями, включаючи наукові, технічні, інтелектуальні, творчі, культурні, соціальні та ін.;

- інтегрованих, гармонійних, ефективних стикувань з регіональними логістиками та національними логістиками держав — партнерів із зовнішньоторговельної діяльності, еволюційно та органічно включаючи їх поетапно міжнародну логістичну систему;

- обміну ефективними результатами науково-технічного прогресу, досягненнями науки та техніки, інвестиціями інноваційного розвитку логістичних середовищ у часі та просторі, соціально-економічних сферах у рамках міжнародних угод, правил, умов та договорів [1];

- надійного транспортування та перевалки товарних вантажів будь-яких видів та типів, рівнів складності, небезпеки, габаритів, параметрів, характеристик, оперативних переміщень різноманітного асортименту матеріальних та нематеріальних товарних продуктів у договірні терміни споживачам між континентами з однієї держави до іншої;

- безпечних, надійних та комфортних умов перевезення пасажирів і туристів з однієї держави до іншої, між континентами по їх інтересам, потребам та платоспроможним можливостям з наданням дорожнього сервісу без пересадок чи транзитом;

Центральне місце в міжнародних мережах займають міжнародні транспортні коридори (МТК). Вони здійснюють головні транзитні вантажопотоки. Міжнародні транспортні коридори - «це частина національної чи міжнародної транспортної системи, що забезпечує міжнародні вантажні та пасажирські перевезення між окремими регіонами, включаючи рухомий склад і стаціонарні пристрої всіх видів транспорту, що працюють на даному напрямку, а також сукупність технологічних, організаційних та правових умов здійснення цих перевезень» [34].

Організація МТК має на меті уніфікацію національних законодавств, гармонізацію транспортних систем Сходу та Заходу, створення міжнародної транспортної інфраструктури, що має єдині технічні параметри та забезпечує застосування єдиної технології перевезень, як основи розвитку міжнародної логістики [6, с.10].

Для ефективної роботи транспортного коридору необхідно мати відповідну транспортну інфраструктуру (транспортні комунікації, термінали, вантажні та пасажирські станції та ін.), перевізні засоби (залізничний та автомобільний рухомий склад, флот, вантажні одиниці), правову базу, що дозволяє організувати виконання перевезення, оператори перевезень, що надають необхідний рівень послуг споживачам транспортної продукції, інформаційну систему, що дозволяє збирати, зберігати та відпрацьовувати інформацію про міжнародні перевезення, зокрема змішані.

Таким чином, на основі теоретичного дослідження сформуємо наступне визначення «міжнародна логістична мережа - це складні комплекси, які відрізняються від локалізованих ланцюгів логістики більш тривалим часом виконання поставок; більш тривалими та ненадійними строками транспортування; складною консолідацією і численними точками розподілу; широким діапазоном режимів вантажоперевезень і розцінок на доставку».

1.2. Особливості формування міжнародних логістичних мереж

Науковий підхід до проектування міжнародних логістичних мереж передбачає розробку відповідної системи принципів, що забезпечує логічну несуперечність процесу та ефективність одержуваного результату проектування. Ця система включає наступні принципи: системності, надійності, клієнтоорієнтованості, адаптивності та моделювання. Розглянемо кожен принцип докладніше.

Системність – прояви особливостей, властивих міжнародній логістичній мережі. Цей принцип характеризується формуванням емерджентних властивостей з допомогою складних зв'язків між елементами логістичної системи. Він передбачає створення інтегрованої системи управління матеріальними та супутніми потоками по всій міжнародній ланцюга поставок, що забезпечує підвищення ефективності роботи в загалом.

Принцип надійності спрямовано на виконання плану поставок сировини, матеріалів та комплектуючих, безперебійну організацію виробничих процесів, своєчасне відвантаження готової продукції кінцевого споживача. Реалізація цього принципу потребує координації логістичних процесів на різних стадіях руху товару, формування необхідних виробничих запасів та резервів [19].

Важливу роль у забезпеченні ефективної міжнародної роботи логістичної мережі грає принцип клієнтоорієнтованості. Він відображає реалізацію концепції «7R логістики» та передбачає побудова роботи всього ланцюга поставок з орієнтацією забезпечення задоволеність кінцевого клієнта. Принцип адаптивності формує гнучкість логістичних мережевих структур.

Він забезпечує стійку роботу логістичної системи та її гнучке пристосування до певних змін факторів зовнішньої середовища, відповідає тенденції кастомізації товарів та послуг у міжнародній логістики та управління ланцюгами поставок.

Сукупна дія вищезазначених принципів забезпечує введення принцип моделювання. Цей принцип дозволяє проектувати логістичні мережі у міжнародній торгівлі для відпрацювання організаційних рішень.

Важливу роль реалізації всіх перерахованих принципів на практиці грає цифровізація. Вона дозволяє створювати адекватні логістичні моделі, автоматизувати логістичні процеси, забезпечити надійність та адаптивність роботи ланцюга поставок, орієнтувати її на задоволення потреб кінцевого споживача і загалом досягти синергетичного ефекту в роботі всієї міжнародної логістичної системи [20].

Таким чином, використання сучасних технологій для створення у сфері логістики цифрових управлінських систем дозволяє підвищити ефективність регулювання та контролю процесу товароруку від закупівлі сировини, матеріалів та комплектуючих до отримання споживачем готової продукції.

Існує кілька підходів до проектування міжнародних логістичних мереж. Перший побудований на максимізації рентабельності активів (ROA) через управління рівнем логістичних витрат з урахуванням вартості основних фондів. Інший підхід орієнтований на вибір такого варіанта проектування міжнародної логістичної мережі, який забезпечує надання найкращого логістичного сервісу при існуючих ресурсних обмеженнях логістичної системи [11].

Третім варіантом проектування міжнародних логістичних систем можна назвати метод аналізу повної вартості функціонування ланцюга постачання. При аналізі повної вартості повинні бути враховані всі витрати у всіх ланках міжнародної логістичної системи [2].

Зрештою, четвертим підходом є метод експертних систем. Він припускає використання спеціальних комп'ютерних програм, що дозволяють узагальнити та структурувати експертні рішення в галузі управління матеріальними та супутніми потоками міжнародних ланцюгів постачання, і вибрати з них оптимальне. Серед основних критеріїв оцінки ефективності проектування міжнародних логістичних мереж можна виділити:

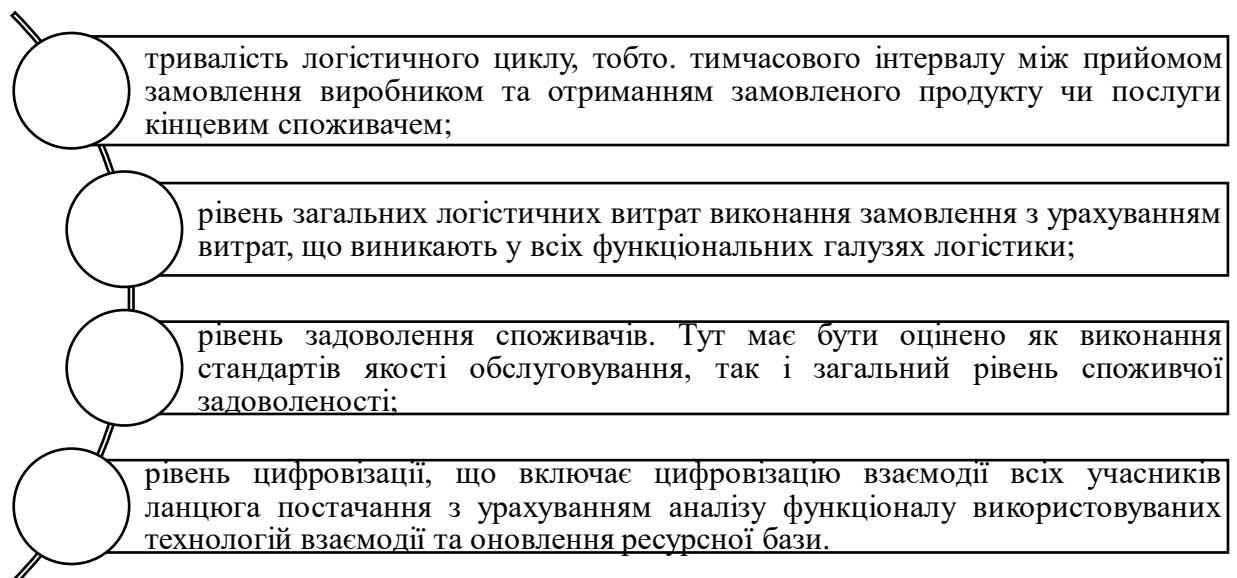


Рис.1.1- Критеріїв оцінки ефективності проектування міжнародних логістичних мереж

Джерело: складено на основі [10, с.92]

Прикладом цифрового логістичного інструменту, побудованого на основі перерахованих вище принципів і забезпечує вдосконалення підходів до проектування міжнародних логістичних мереж є цифрові логістичні платформи.

Вони дозволяють значно спростити зв'язки між учасниками міжнародного ланцюга поставок, прискорити процеси руху товару та супутнього документообігу, підвищити споживчу задоволеність та ефективність роботи в цілому. Прикладами таких платформ можуть служити китайський проект «Logink», індійські платформи «iThink Logistics», «GATI» та ін.

В даний час розвиток логістики та управління ланцюгами поставок недостатньо сформовані у зв'язку єдиних підходів до проектування логістичних ланцюгів. Це обумовлюється тим, що у бізнесі кожен ланцюг включає специфіку залежно від галузевої специфіки, умов конкуренції, ступеня інтеграції учасників ланцюга та інших факторів.

Слід зазначити, що ефективно організований ланцюг є унікальним системою, що забезпечує конкурентоспроможність усіх учасників.

У рамках кожного унікального ланцюга можна виділити функціональні ділянки, які незалежно від варіанта реалізації. Це дозволяє говорити про необхідності розробки універсальних моделей логістичних ланцюгів та упорядкування методологічних підходів до управління логістичним ланцюгом (на окремих її ділянках і на всьому протязі) [11].

У сучасних умовах розвиток транспортно-логістичної системи країни забезпечується ефективним формуванням та функціонуванням транспортно-логістичних центрів національного призначення.

Під час проектування міжнародних мереж можна виділити три ключових етапів. На першому з них визначається пропускна можливість логістичної мережі. Під час організації міжнародних поставок фактична потужність мереж частіше за все є нижче проєктної за рахунок появи тих чи

інших «вузьких» місць, що стає обмеженням під час переміщення матеріального потоку.

Другим ключовим етапом є визначення місць розміщення логістичної інфраструктури. Задача оптимізації географічного розміщення залежить від багатьох факторів, а її значимість збільшується в зв'язку з необхідністю капітальних вкладень та значним періодом їх окупності. Відповідно, під час інвестування коштів в розміщення елементів інфраструктури глобального ланцюга постачання, необхідно враховувати близькість місцезнаходження виробничих потужностей к потенційним споживачам та постачальникам, низького рівня соціальних виплат різних країн, соціокультурні особливості учасників ланцюга поставок, необхідність адаптації бізнес-процесів до конкретних умов.

Наступним етапом можна назвати вибір логістичних посередників, які в ланцюгу постачання здійснюють виконання транспортних, складських, експедиційних та інших операцій, які потребують високого рівня спеціалізації та якості. Саме про здійснення міжнародних поставок так широко розповсюджено застосування контрактної логістики.

Закордонний досвід свідчить, що найбільша економічна ефективність забезпечується за рахунок комплексного логістичного обслуговування, при якому транспортно-логістичні центри одночасно надають різноманітний спектр логістичних послуг [11].

При цьому головним завданням такого центру є скорочення витрат на доставку вантажу. Це, у свою чергу, дозволяє знижувати ціни на транспортні послуги та сприяє підвищенню їхньої конкурентоспроможності на ринку транспортно-логістичної діяльності. Європейський досвід розвитку транспортно-логістичних центрів вказує на те, що їхнє формування відбувається під значним впливом держави на планування, інвестування та контроль діяльності транспортно-логістичних центрів Європи. При цим конкурентними перевагами є:

- вигідне географічне розташування;

- диверсифікація видів та послуг логістичного транспорту;
- розвинена інфраструктура транспортно-логістичних центрів;
- нові функціональні та високотехнологічні технології;
- різноманітна транспортна система;
- взаємні зв'язки між урядом та митницею;
- оперативність та максимальне спрощення процедур [4, с. 288]

Французька модель розвитку транспортно-логістичних центрів відзначається тим, що їх планування, розвиток та управління здійснюють лише приватні інвестори, забезпечуючи формування та функціонування даних інфраструктурних об'єктів.

1.3. Бар'єри в міжнародній логістиці

Незважаючи на те, що зараз багато вже зроблено для того, щоб усунути зайві кордони в міжнародній господарській діяльності, як і раніше, зберігаються серйозні перепони на шляху глобальної логістики. Найбільш суттєві три протидіючі сили: особливості ринків та конкуренції, фінансові бар'єри та канали розподілу.

Тому основним завданням логістичного менеджменту є дотримання балансу між витратами, яких вимагає подолання цих перешкод, та потенційними вигодами від міжнародної торгівлі. Тільки такий баланс дозволяє здобути реальний вигаш від успішної міжнародної діяльності [19].

До ринкових і конкурентних бар'єрів відносяться обмеження для вступу на ринок, недостатня доступність інформації, ціноутворення, правила конкуренції.

Обмеження для вступу на ринок набувають форми законодавчих бар'єрів або технічних перешкод по дорозі ввезення товарів. Скажімо, технічну перешкоду становить прийнята в Європі практика місцевої присутності, яка обумовлює вступ на ринок за попереднім розміщенням тут вироблених розподільних потужностей. Прикладом законодавчих бар'єрів

може служити чинне в Японії правило, згідно з яким місцеві роздрібні торговці мають право «голосувати» — допускати або не допускати до ринку нових роздрібних торговців, особливо іноземних.

Відсутність чи недостатність ринкової інформації - це ще одна перешкода для глобальної логістики.

Крім обмеженого доступу до інформації про розміри ринку, демографічних характеристиках та особливостях конкуренції існує ще дефіцит координуючої інформації, що визначає умови імпорту та вимоги до документації. Такі умови і вимоги відрізняються від країни до країни і навіть час від часу. Більшість урядів вимагає, щоб документація була повністю оформлена ще до фактичної поставки та товарів. Дуже часто за наявності в документах хоча б незначних вад, постачання може бути затримане чи відкладене на невизначений термін.

Взагалі кажучи, точна і правильна документація важлива для будь-яких перевезень, але в міжнародному транспортуванні вона набуває критичного значення [20].

Ще один тип ринкових бар'єрів пов'язаний із ціноутворенням та митними тарифами (митом). Ціноутворення в міжнародній торгівлі дуже сильно залежить від обмінних курсів валют.

Такого ж роду традиційний бар'єр утворюють митні тарифи. Митні тарифи накладають подвійні обмеження на міжнародну торгівлю. По-перше, мита складають додатковий елемент витрат, який слід приймати до уваги, оцінюючи вартість зарубіжних джерел поставок.

По-друге, митні тарифи – це політичний інструмент, що легко піддається коригуванню при зміні економічної політики уряду. Митні тарифи ускладнюють планування логістичної діяльності, оскільки під їх впливом напрями та обсяги товарних потоків можуть змінитися буквально за один день. НАФТА та ЄС скасували значну частину внутрішніх тарифів у рамках Північної Америки та Європи, однак у торгівлі між регіонами, як і раніше, діють дуже високі мита на багато товарів.

Генеральна угода про тарифи та торгівлю (ГАТТ) – це механізм багатосторонньої торгівлі, покликаний покращити торговельні відносини, надати їм більш рівномірного характеру і скасувати дію двосторонніх угод між країнами, що підписали документ. Згідно фундаментального принципу ГАТТ, зниження митних платежів, досягнуте в переговорах між будь-якими двома країнами-учасницями, поширюється на всіх інших учасників [11].

Фінансові бар'єри для глобальної логістики кореняться в проблемах прогнозування та в інституційній інфраструктурі. Прогнозування в будь-якому випадку – справа не проста, але воно багаторазово ускладнюється на світовому рівні. Завдання прогнозуванню на внутрішньому ринку – передбачити майбутній об'єм продаж в натуральному і грошовому вираженні з урахуванням тенденцій попиту, можливих дій конкурентів та сезонних коливань. На міжнародному рівні вирішення цього завдання ускладнено внаслідок необхідності обліку додаткових факторів: валютних курсів, митних правил та процедур, особливостей економічної політики держав.

Бар'єри, обумовлені інституційною інфраструктурою, пов'язані з великими розбіжностями у формах роботи таких допоміжних посередників, як банки, страхові компанії, юридичні консультанти чи перевізники.

Послуги та можливості, звичні в США, в інших країнах часто або зовсім недоступні, або підкоряються іншим правилам регулювання. Банківська, страхова, юридична системи, так само як і транспортна система загального користування, які в США сприймаються як звичайна норма, у менш розвинених країнах знаходяться поки що в зародковому стані.

Наглядним підтвердженням цього служать результати опитування менеджерів зі Східної Європи, які свідчать, що проходження платежів навіть у межах одного великого міста займає тут від двох до трьох тижнів.

Такі тривалі терміни і взаєморозрахунки, як правило, характерні для країн, де місячні темпи інфляції перевищують 5%.

Подібні затримки у проходженні платежів суттєво ускладнюють процес обробки замовлень, а також збільшують фінансовий ризик та ризик утримання запасів [12, с.144].

Таке поєднання фінансової та інституційної невизначеностей ускладнює планування потреб у продуктах та фінансуванні. В результаті логістичними менеджерами для підтримки міжнародних операцій доводиться передбачати додаткові обсяги запасів, терміни транспортування та фінансові ресурси.

Міждержавні відмінності в каналах розподілу. Зокрема стандарти інфраструктури та окремі торгові угоди, становлять ще одну перешкоду для логістичних менеджерів. Проблема стандартизації інфраструктури обумовлена національними і регіональними особливостями засобів транспортування та обладнання вантажопереробки, складських та портових потужностей, систем зв'язку та інформаційного обміну.

Рішення про вибір каналу розподілу залежать так само від торгових бар'єрів – правив, що безпосередньо обмежують ввезення товарів чи збільшують рівень митних платежів при перевищенні певного обсягу імпорту. Такі бар'єри характерні, наприклад, для торгових угод про імпорт тунця в США зі Східного Самоа.

Згідно з цими угодами, якщо сукупний річний імпорт тунця перевищує певний обсяг, на нього накладається мито 15%. В силу цієї обставини для досягнення цього обсягу імпортери накопичують запаси призначеного для ввезення товару на митних складах на початку наступного року для його подальшого відвантаження.

Важливо розуміти, що неприпустимо вважати, що всі обмеження на шляху глобальної логістики можуть бути повною мірою ліквідовані. Є чимало бар'єрів, які обумовлюються різними причинами, наприклад, політичними системами, різним рівнем економічного та соціального розвитку країн.

Наприклад, подібні бар'єри на даний момент можна виявити між ЄС та Європою, Америкою та Японією [17].

Більше того, в рамках глобальної логістики важливо брати до уваги і міжнародну конкуренцію, численні обмеження на розподільчі мережі транснаціональних корпорацій та інших.

Фінансові бар'єри достатньо пов'язані з податковою, митною та іншими політиками держав, обмеженнями на ввезення капіталу. Також тут слід звернути увагу на обмеження у розподілі товарів, фірм-конкурентів із різних країн світу.

Чималу роль на етапі вирішення глобальних логістичних завдань відіграють міжнародні каналні посередники, до яких прийнято відносити:

1. Транспортно-експедиторські фірми, які ведуть діяльність на міжнародному рівні.
2. Транспортні організації.
3. Компанії, що спеціалізуються на управлінні експортними операціями.
4. Зовнішньоторговельні компанії з представництвами.
5. Брокерські агенції.
6. Організації, що спеціалізуються на упаковці товарів у експортно-ринкових операціях.

Найбільші пакети логістичних послуг часто пропонують найбільші транспортно-експедиторські організації. Діяльність більшості цих компаній ведеться відповідно до загальноприйнятих стандартів, що свідчать про високий рівень наданих ними послуг.

Виділяють також наступну класифікацію перешкод для глобальної логістики:

1. Маркетингові бар'єри включають: обмеження входу шляхом встановлення юридичних або фізичних бар'єрів для імпорту; недостатня інформація щодо розміру ринку, демографічних показників і конкуренції, коливання цін і тарифні бар'єри.

2. Конкуренція: різні правила в різних країнах щодо конкурентного управління також служать глобальними логістичними бар'єрами [1].

3. Фінансові бар'єри включають: труднощі з прогнозуванням у глобальному середовищі; інституційні інфраструктурні бар'єри, що є результатом відмінностей у послугах, які пропонують банки, страхові компанії, юридичні консультанти тощо.

4. Канали збуту: відсутність інфраструктурної стандартизації, як-от відмінності в транспортному та транспортно-розвантажувальному обладнанні, складських і портових приміщеннях, системі зв'язку тощо, також є глобальними логістичними бар'єрами.

РОЗДІЛ 2.

ДОСЛІДЖЕННЯ СИСТЕМИ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИКИ В СВІТІ ТА МІСЦЯ УКРАЇНИ В НІЙ

2.1. Аналіз сучасної системи міжнародної логістики в світі

Логістична галузь полегшує торгівлю підприємницьку діяльність між двома або більше сторонами шляхом транспортування, зберігання та доставки товарів через мережі ланцюжка постачання B2B, B2C або C2C. В даний час логістичні компанії реалізують послуги з перевезення вантажів наземним, повітряним і водним транспортом, адаптуючись до характеру економічних моделей, що змінюється, і цифровізації.

Світова транспортна система неоднорідна, у ній можна виділити зони економічно розвинених країн, країн, що розвиваються, кілька регіональних систем: Північної Америки, зарубіжної Європи, СНД, Азії, Латинської Америки, Австралії. При цьому довжина транспортних мереж розвинених країн складає 81% від загальної світової та на них припадає 78% світового вантажообігу та приблизно 80% його вартості, а частка у пасажирообігу – ще вище [19].

Густота транспортної мережі більшості розвинених країн – 50–60 км на 100 км території, що розвиваються – 5–10 км. В економічно розвинених регіонах зосереджено понад 80% світового автомобільного парку, майже 2/3 всіх портів, здійснюється 3/4 світового вантажообігу.

Сучасні процеси урбанізації знаходяться у складній залежності з розвитком міських та приміських пасажирських сполучень. За останні 25 років процес субурбанізації призвів до скорочення частки поїздок до центрів міст із передмість США з 35 до 10% [18].

У середньому у країнах Європейського Союзу 50% переміщень у містах відбувається у легкових автомобілях, 12% пішки, 20% - автобусом, трамваем, метрополітеном, 15% - на велосипедах та мопедах, 3% – міською

залізницею. за підрахунками фахівців розвиток засобів інформатики та зв'язку знижує потреба у ділових поїздках на 20– 25%, побутових поїздках – навіть 50%.

В світовій транспортній системі основними елементами є транспортні коридори та вузли. Міжнародні транспортні коридори включають також експортні та транзитні магістральні трубопроводи. Транспортні коридори зазвичай проходять через території кількох країн, об'єднуючи при цьому різні видів транспорту. Вони представляють собою систему керуючих центрів перевезень та транспортних вузлів з функціями управління тарифною політикою.

Представимо на рис.2.1 масштаб світового ринку транспортно-логістичних послуг у 2021 році.

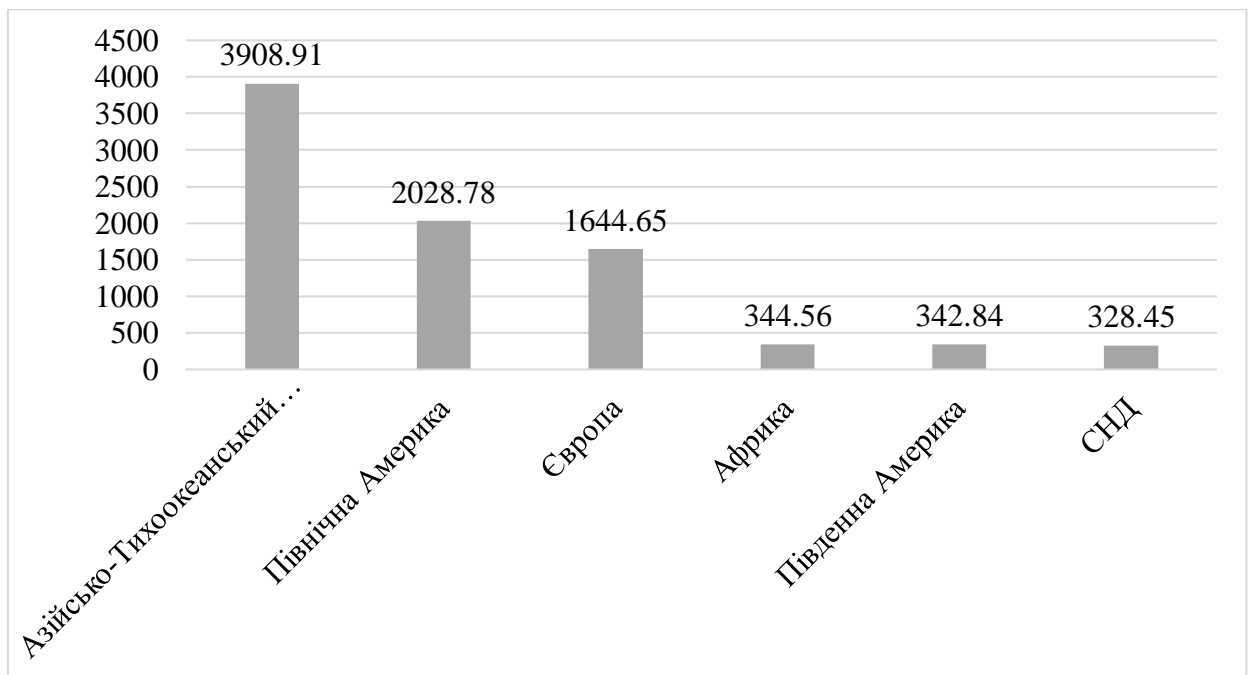


Рис.2.1-Розмір світового ринку логістики у 2021 році, млрд.дол.США

Джерело: складено автором на основі [14]

У 2021 році світовий ринок логістики оцінювався майже в 8,6 трлн доларів США. Північна Америка була другим за величиною регіоном у 2021 році, на її частку припадало близько двох трильйонів доларів США. Ринок логістики в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні з обсягом приблизно 3,9 трильйона доларів є найбільшим у світі.

В Азіатсько-Тихоокеанському регіоні є найбільша кількість поштових відділень у світі. Лідуюче становище регіону у галузі логістики можна пояснити, передусім, важливістю регіону у постачанні більшості необхідних торгових товарів у глобальному масштабі. Оскільки для західних компаній було дуже рентабельно розпочати переведення всього виробництва товарів у менш розвинені країни Азії, більшість компаній сьогодні мають усі свої виробничі потужності в азіатських країнах.

Розширення торгових шляхів та перенесення промислового виробництва в азіатські країни зробили величезний внесок у розвиток логістичного ринку. Проте, якщо подивитися на розподіл провідних логістичних фірм за походженням країни, провідні фірми мають неазіатські штаб-квартири. Крім того, в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні розташовані найбільші у світі порти, які постійно зростають. PSA International, Hutchison Port Holdings, China Cosco Shipping та China Merchants Ports є чотирма великими операторами морських терміналів у регіоні [24].

На сьогоднішній день глобальна структура ринку транспортних та логістичних послуг формується з трьох основних компонентів (рис. 2.2.): вантажні та експедиційні (58%), інтегровані (25%) та управлінська логістика (17%).



Рис.2.2.- Структура світового ринку транспортних послуг, %

Джерело: складено автором на основі [14]

Таким чином, на ринку домінують компанії, що надають комплексні послуги 2PL (Second Party Logistics), 3PL (Third Party Logistics) та 4PL (Fourth Party Logistics), та їх присутність на ринку значною мірою, особливо 3PL та 4PL, характеризують рівень розвитку логістики в країні чи регіон.

Найголовнішими елементами логістичної системи є транспортні центри (вузли). Самими розвинутими вузлами являються європейські.

На європейському просторі сформовано розвинену мережу логістичних центрів, які розташовані на території 10 європейських держав, у яких функціонують близько 2500 логістичних та транспортних компаній [19].

В основі загальноєвропейської системи руху товару лежить взаємодія декількох опорних логістичних центрів та регіональних транспортно-розподільчих центрів, що забезпечує безперервність та прискорення руху матеріальних потоків.

Вузли, які забезпечені надійними та швидкісними транспортними зв'язками – повітряними та морськими контейнерними лініями, формуються великі спеціалізовані транспортно-розподільні центри міжнародного значення (Париж, Марсель, Франкфурт-на-Майні, Мюнхен та ін.).

Транспортні системи у логістичній мережі виконують функцію регулюючого клапану. Великі транспортні вузли - це великі міста, так як вони притягують торгівлю, в них більша питома вага промисловості, створено багато робочих місць.

На даний час міжнародна транспортна система в значній мірі залежить від цифрових технологій та розвивається за наступними напрямками: зростання пропускної спроможності транспортних шляхів, підвищення безпеки руху, створення нових транспортних засобів, зростання їх місткості та вантажопідйомності, швидкості пересування, своєчасності, ритмічності та екологічності функціонування.

Більшість країн спрямовує свої зусилля на забезпечення конкурентоспроможності національного транспорту та відмову від системи квот, а також від тарифних та інших обмежень, гармонізуючи при цьому

транспортне законодавство. Відбувається ускладнення ринку транспортних послуг, так як всі сегменти транспортного процесу та логістики інтегруються.

В результаті вищезазначеного розвивається транспортно-логістична інфраструктура нового типу, якій притаманні складні транспортно-складські і товаротранспортні комплекси як об'єднані системи взаємодії; транспортні центри як керуючі елементи системи та оптимальні «наскрізні» тарифи.

Перший європейський логістичний центр був зведений у Баварії у місті Ingolstadt. Розташування даного центру було обрано таким чином, щоб звести до мінімуму витрати, пов'язані з поставками товарів. Центр має свої філії та бази поблизу місць розташування споживачів, на його території розташовуються залізничні та автомобільні під'їзні колії.

Німеччина завдяки сформованій мережі логістичних центрів, лідер серед країн Західної Європи щодо розвитку об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури [24].

Європа має великий досвід у створенні логістичних центрів та сьогодні основним напрямом діяльності у розвиток транспортно-логістичної інфраструктури є створення загальноєвропейської транспортно-логістичної системи через об'єднання логістичних центрів, що розташовані по всій території Європи. Основною метою створення даної системи є можливість «випрямити» та прискорити рух товарів міжнародними транспортними коридорами.

Одними з ключових світових гравців на ринку логістики, що швидко розвивається, є JB Hunt Transport Services, CH Robinson Worldwide, Ceva Holdings, FedEx, United Parcel Service, Expeditors International of Washington, XPO Logistics, Kenco Group, Deutsche Post DHL Group, Americold Logistics, DSV. Air & Sea, Ryder Supply Chain Solutions тощо [24].

Світова економіка вкотре (2008 р. був наочним прикладом) у 2020–2022 р. показала свою нестійкість до різних проявів (епідемія, збройні

конфлікти і т.п.), однак, пандемію була частковим каталізатором світової кризи.

При цьому низка експертів обґрунтовує деяку динаміку циклічності розвитку, що також потребує більш глибокого дослідження, особливо у період турбулентності.

Однією з ключових змін в аналізованій період стали трансформації міжнародної логістичної системи, де тригерною подією виступила ситуація з перекриттям 400-метровим балктанкером «Ever Given» Суецького каналу, в результаті чого на 6 днів було припинено навігацію. У результаті до затору потрапили 422 судна, останні з яких пройшли канал 3 квітня 2021 м. (контейнеровоз було знято з мілини 29 березня) [6].

Суецький канал забезпечує порядком 11-12% світової торгівлі, а за оцінками компанії Lloyd's List, вартість переміщення товарів у західному напрямку складає приблизно \$ 5,1 млрд /день, у східному напрямі – приблизно \$4,5 млрд [10].

У результаті багато учасників міжнародної торгівлі зазнали збитків, а зрештою це позначилося на роздрібних цінах. Зазначена подія була однією з цілого ряду інших (пандемія, військова коаліція на чолі зі США в Афганістані, хвилювання в Казахстані, війна в Україні, тощо), які вкотре засвідчили вразливість світової економіки.

Зазначені події можуть здатися лише політичними чи медичними та не пов'язаними зі світовою економікою безпосередньо, за винятком антиковідної кампанії, результати якої відбилися у зміні ділової активності, динаміці інфляційних процесів тощо.

Фахівці міжнародної компанії «PwC» (PricewaterhouseCoopers), що спеціалізується на наданні аудиторських та консультаційних послуг публічним та приватним компаніям різних галузей, визначили основні виклики, з якими найчастіше стикаються транспортні та логістичні компанії (рис.2.3).

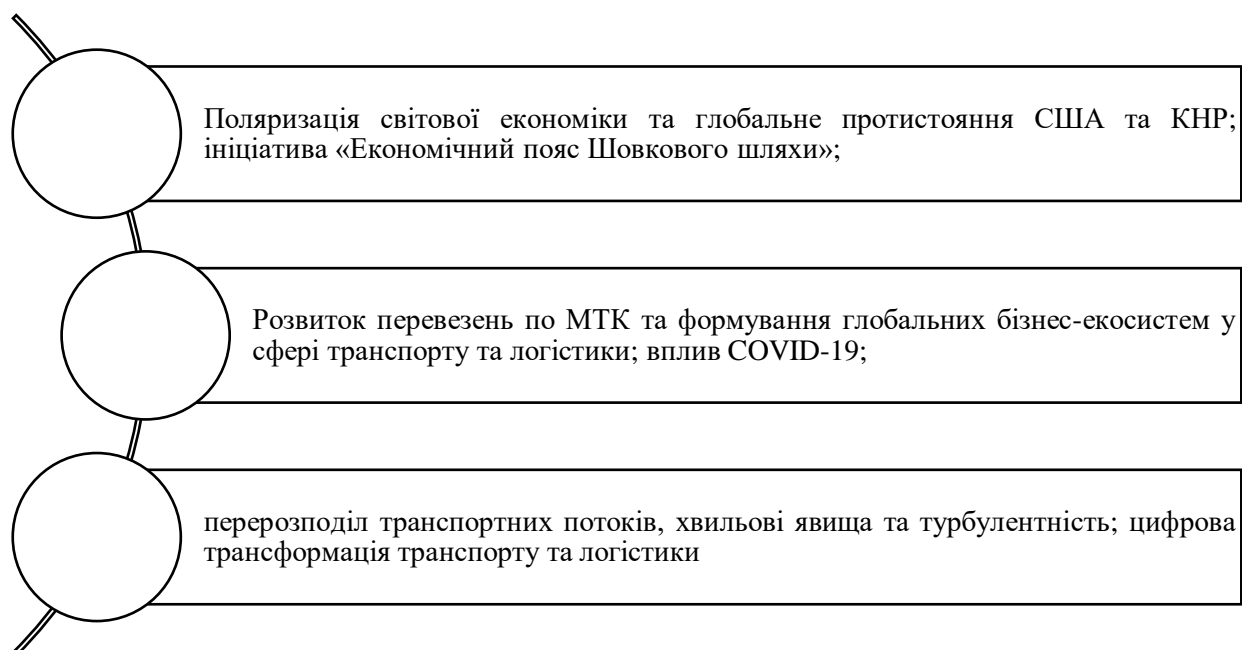


Рис.2.3– Сучасні виклики та тренди розвитку транспорту та логістики

Джерело: складено автором на основі [19]

Можна зазначити, що ці тренди, подані на рис. 2.2, прямо або непрямо зв'язані між собою. При цьому процес цифровізації, наприклад, пов'язаний в першу чергу з ініціативою самих корпоративних структур, які можуть бути представлені у різних країнах одночасно.

При цьому багато аспектів цифровізації активно просуваються і національними державами, та інтеграційними утвореннями (наприклад, система цифрової простежуваності руху товарів у ланцюжках створення вартості в США, ЄАЕС, ЄС). Ці процеси ведуть до трансформації системи керування та виробничої логістичної діяльності.

Причому ці проекти пов'язані зі зростанням інвестицій та відносно високими ризиками, що посилюються в умовах значних коливань світової економіки; відповідно, міжнародної торгівлі.

Ще складнішим, але необхідним є формування нових та розвиток «старих» транспортних коридорів. Тому виклик, пов'язаний з нарощуванням обсягів бізнесу та виходом у нові сегменти, визначено першим.

Однак як формування нових, так і розширення «старих» шляхів потребує значних інвестицій, а також схильний до значних ризиків через

довгостроковість проектів і необхідність обліку (причому не тільки на етапі підготовки та створення, а також експлуатації) інтересів всіх національних держав, через які він проходить, а також ключових геополітичних гравців.

Так, наприклад, Китай у рамках реалізації проекту Нового шовкового шляху (або його частини – економічного поясу шовкового шляху) робить спроби диверсифікувати і розширити транспортні потоки через узгодження з різною кількістю країн Азії (Казахстан, Іран, Індія та інші).

КНР також формує свій флот криголамного типу, хоч і не має вихід до Північного Льодовитого океану.

Ініціатива «Одні пояси – один шлях» покликана зв'язати Азію, Європу та Африку за допомогою п'яти основних маршрутів: Маршрути Економічного поясу Шовкового шляху:

Китай – Європа через Центральну Азію та РФ;

Китай – Близький Схід через Центральну Азію;

Китай – порти Індійського океану через Південно-Східну та Південну Азію.

Маршрути Морського шовкового шляху XXI століття:

китайські морські порти – Південно-китайське море – Індійський океан – Європа;

китайські морські порти – Південно-Китайське море – країни південної частини Тихого океану [18].

Ключовими кроками формування транспортно-логістичної екосистеми КНР стала розробка стандартів та протоколів інформаційної взаємодії. Розвитком системи LOGINK є створення регіональної азіатської системи управління логістикою NEAL-NET (КНР – Японія – Південна Корея) (Додаток А).

Регіональна система є результатом встановлення взаємодії між національними екосистемами.

У ЄС також реалізуються свої проекти екосистем у транспортно-логістичному комплексі, у тому числі проект SELIS, метою якого є створення

сильного консорціуму зацікавлених ринку логістики та постачальників ІТ-послуг, що реалізують понад 40 проектів у сфері транспорту та логістики, а також формування певного науково-дослідного середовища для подальшого розвитку відповідних видів діяльності.

У ЄАЕ, аналогом зазначеного процесу є формування системи простежуваності Союзу, складовими елементами якою виступають національні системи простежуваності (НСП) [5].

Ще одним важливим проектом у масштабах ЄАЕС є формування транспортно-логістичних екосистем та екосистем цифрових транспортних коридорів ЄАЕС, метою яких є підвищення комерційної привабливості та прискорення інтеграції у світову транспортну систему. Це прагнення обґрунтоване тим фактом, що Китай розглядає розвиток економічного розвитку шовкового шляху без участі росії.

Ще однією важливою подією, що має важливе значення для трансформації світової економіки та міжнародної логістичної системи, з'явилося створення інтеграційного формування – всеосяжне регіональне економічне партнерство (ВРЕП, RСЕР), яке, за словами агентства «Сінхуа», являє собою саме масштабну міжнародну угоду щодо вільної торгівлі.

Зазначена угода набула чинності 1 січня 2022 р. та передбачає, що майже 90 % товарообігу між країнами здійснюватиметься з мінімальним (часто – обнуленим) митом. Угоду підписали представили Асоціації держав Південно-Східної Азії (АСЕАН), а також Китай, Японія, Республіка Корея (Південна Корея), Австралія та Нова Зеландія.

Однак із Угоди вийшла Індія, яка брала участь у переговорах з 2011 р., але і без неї ВРЕП можна вважати найбільшою зоною вільної торгівлі у світі. Очікується, що ВРЕП буде стимулювати розвиток торгівлі в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні, сприяти інвестиційної активності, у зв'язку з чим передбачається зростання товарообігу та його інтенсивності, що призведе до трансформації логістичної системи (починаючи з переорієнтації частини вантажопотоків).

2.2. Аналіз міжнародно-транспортних перевезень як складової зовнішньоекономічної діяльності

Міжнародні економічні відносини формуються в тих галузях господарювання, що й у національних економіках. Логістична діяльність підприємств є однією з сфер господарювання та формує концепцією управління економічними ресурсами в рамках поточкових процесів.

Представимо на рис.2.4. найбільших експортерів транспортних послуг в світі.

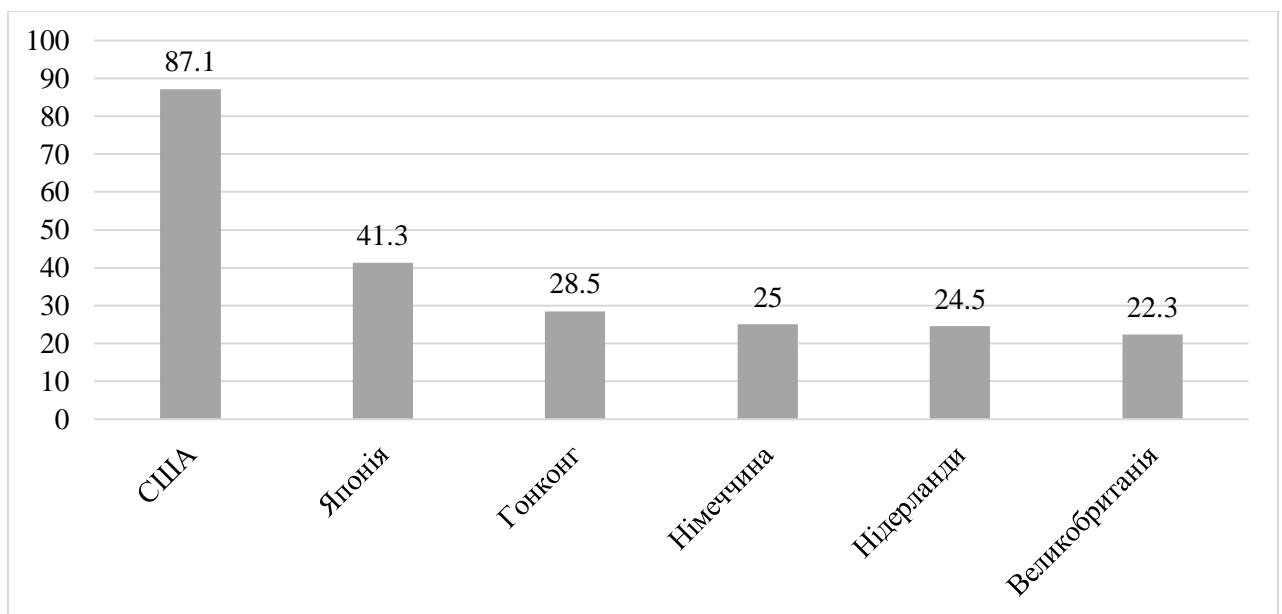


Рис.2.4–Найбільші експортери транспортних послуг у світі, млрд дол. США, 2021 р

Джерело: складено автором на основі [14]

Науковці виділяють вплив на перевезення у трьох ключових глобальних транспортних сегментах – морські, наземні та повітряні перевезення.

Морські перевезення. Логістична компанія Agility Logistics повідомляє про значні обмеження у морських перевезеннях по всьому світу, що відбивається як на ключових експортерах, таких як Бразилія, Китай, Індія та Мексика, так і на імпортерах, таких як Європейський Союз.

На думку міжнародної компанії експрес-доставки вантажів та документів DHL, слабкий попит на них продовжуватиме негативно впливати на маршрути між Азією та Європою, США та Латинською Америкою. У зв'язку із цим найближчим часом очікується збільшення кількості незаповнених рейсів.

Наземні перевезення: На відміну від морських та повітряних перевезень, наземний транспорт, як правило, залишається частково доступним у всьому світі, оскільки дороги залишаються у робочому стані, за винятком країн, що перебувають у скрутній ситуації.

Вантажоперевезення переважено через додатковий попит на їхні послуги — особливо транспортування продуктів харчування та медикаментів. Попит на залізничні перевезення виріс через більш високі тарифи на вантажні авіаперевезення та більш тривалий транзитний час для вантажівок.

Повітряні перевезення: Обсяги перевезень у березні 2021 року впали на 19% через різке скорочення пасажирських рейсів та падіння виробництва у Китаї. У середині квітня 2021 року спостерігалось збільшення пропускної спроможності, а також відновлення обсягів вантажів, що перевозяться [5].

Транспортна політика розвинених країн та більшості країн спрямована на підвищення конкурентоспроможності національних транспортних операторів на міжнародних ринках та просування їх інтересів у рамках двостороннього та багатостороннього переговорних процесів у галузі транспорту.

Розвиваючи транспортно-логістичну діяльність більшість країн розробляє заходи, направлені на підвищення ефективності логістики, створює цифрові транспортні коридори та вузли, спрощує адміністративні процедури під час здійснення експорту, імпорту та транзиту, гармонізує транспортне законодавства, створює стратегію довгострокового розвитку транспортної інфраструктури, удосконалює сферу державно-приватного

партнерства та спеціальних фінансових інструментів, залучаючи приватних інвесторів до фінансування транспортно-логістичних проєктів.

Представимо на рис.2.5 структуру світового вантажообігу у 2021 році.

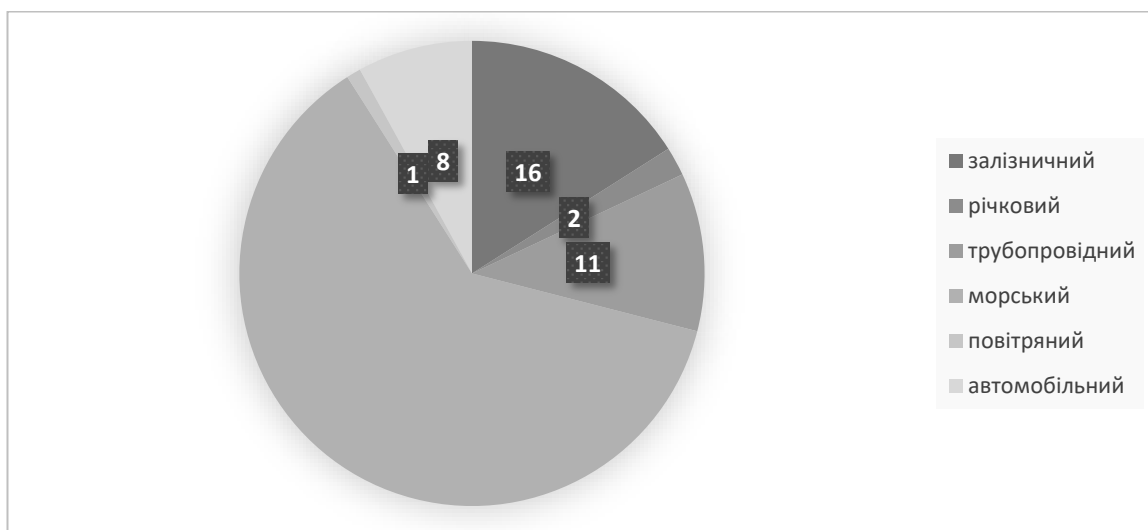


Рис.2.5–Структура світового вантажообігу у 2021 році, %

Джерело: складено автором на основі [14]

Дані рис.2.5 свідчать, що в структурі світового вантажообігу переважають морські перевезення, які складають 62 %, тобто більше половини вантажопотоку, залізничний транспорт складає 16 % вантажопотоку, далі йде автомобільний 8 %. В сфері перевезень пасажирів спостерігається зовсім інша тенденція (рис.2.6.).

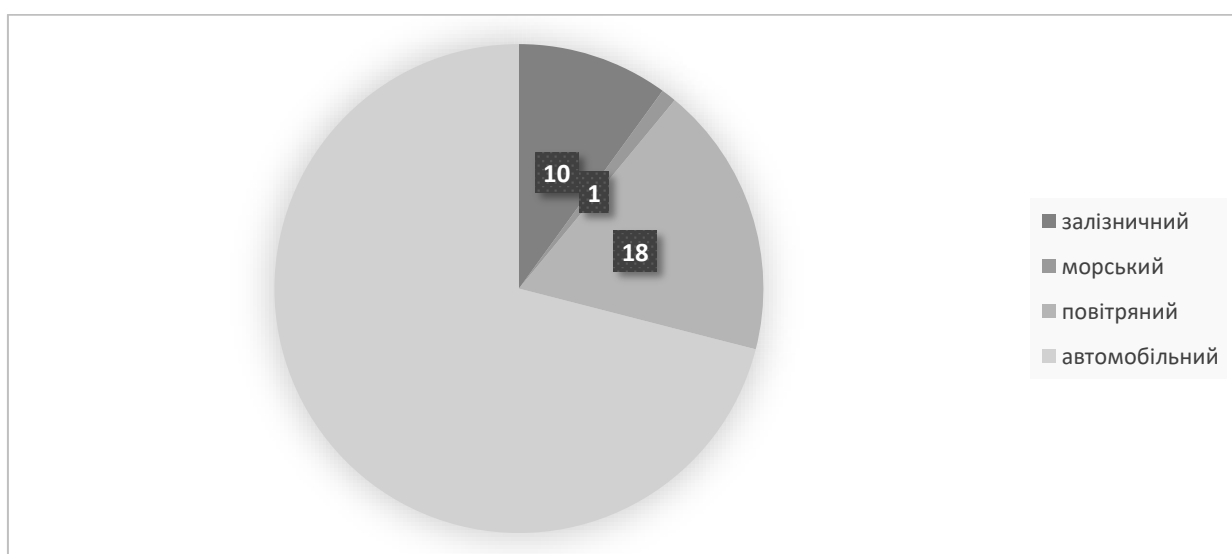


Рис.2.6 - Структура світового перевезення пасажирів у 2021 році, %

Джерело: складено автором на основі [14]

Розглянемо країни світу за протяжністю залізниць у 2021 році.

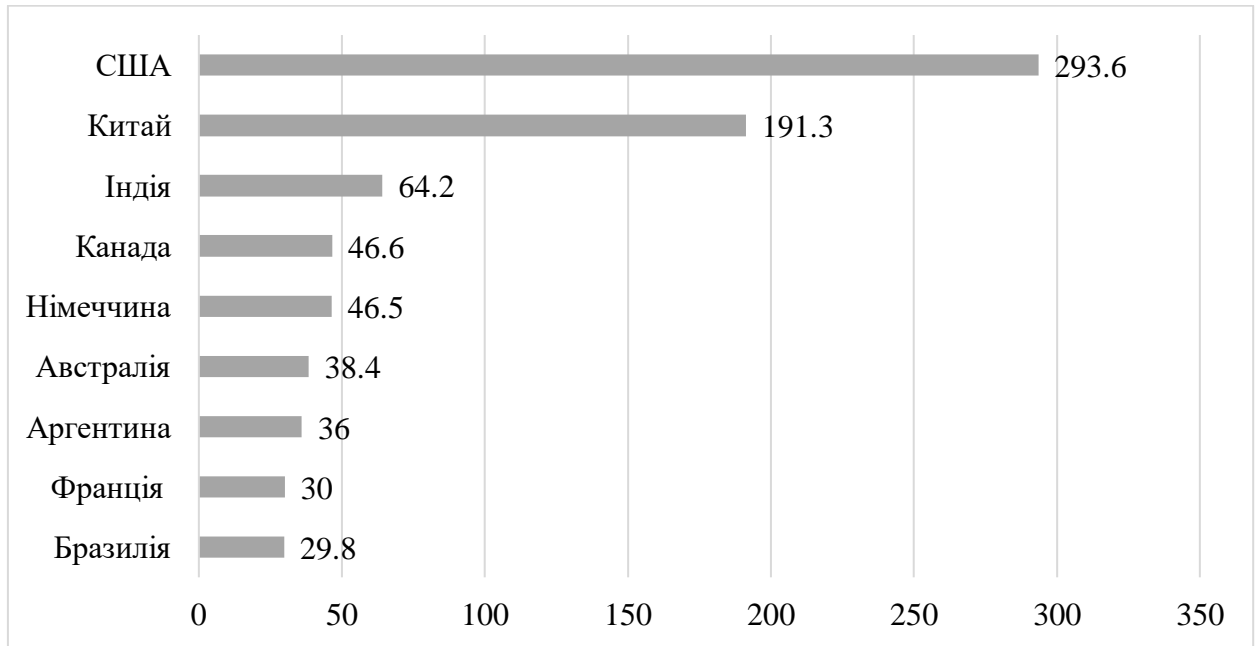


Рис.2.7– Протяжність залізниць у світі у 2021 році, тис.км.

Джерело: складено автором на основі [14]

Таким чином, найбільшу протяжність залізниць мають США та Китай. Представимо на рис.2.8. протяжність автомобільних шляхів у світі як основного елемента транспортної логістики.

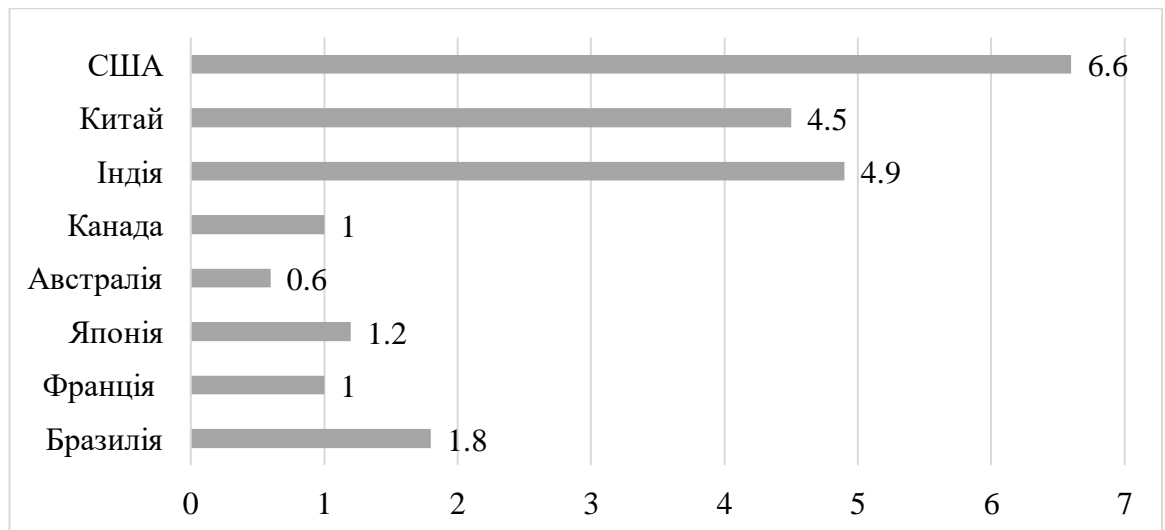


Рис.2.8– Протяжність автомобільних шляхів у світі у 2021 році, млн.км.

Джерело: складено автором на основі [14]

Таким чином, за протяжністю доріг лідирує також США, а на другому місці вже опинилася Індія з 4,9 млн.км. автомобільних шляхів. Важливим

видом вантажоперевезень є трубопровідний від протяжності якого залежить вантажопотік певної країни. Представимо на рис.2.9 протяжність трубопроводів світу.

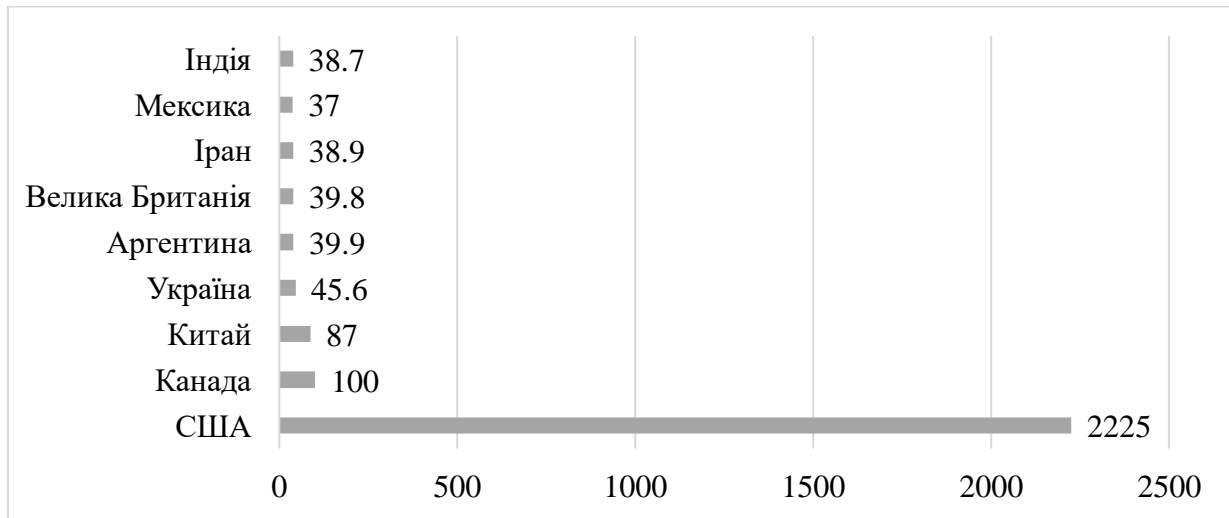


Рис.2.9–Протяжність трубопроводів у світі у 2021 році, тис.км.

Джерело: складено автором на основі [14]

Таким чином, дані рис.2.8 показують, що найбільшу протяжність трубопроводів має США (більше 60 % світового значення). Крім того, на четвертому місці у рейтингу знаходиться Україна з протяжністю трубопроводів у 45,6 тис.км. Було визначено, що найбільшу питому вагу займають морські вантажоперевезення. Представимо на рис.2.10 структуру торговельного флоту світу за вантажопотоком.

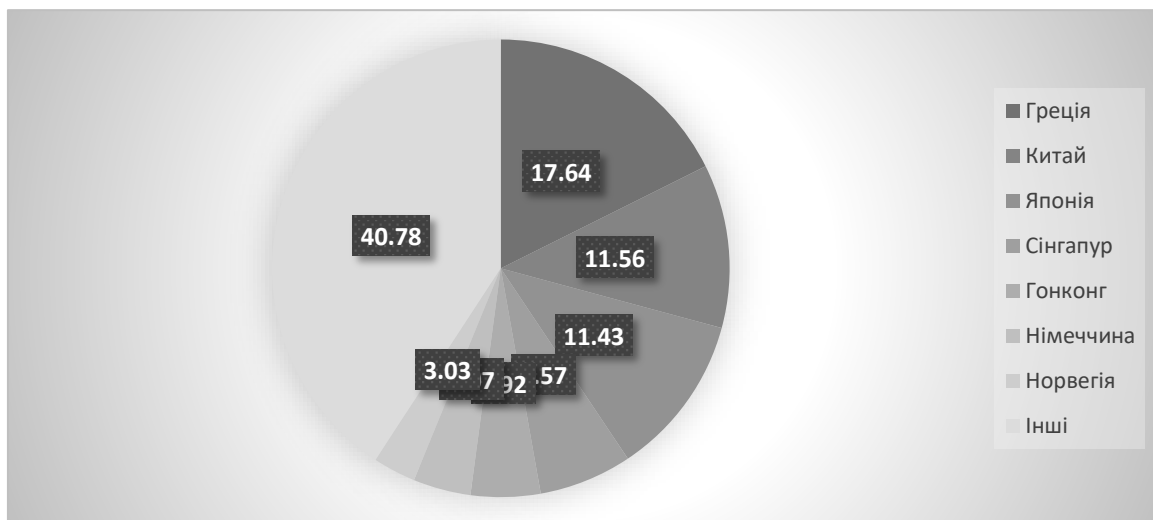


Рис.2.10– Структура торговельного флоту світу за вантажопотоком, %

Джерело: складено автором на основі [14]

Таким чином, п'ять країн судновласників приймають 57,12 % тоннажу світового флоту.

Основною тенденцією розвитку світового ринку логістичних послуг є перехід від надання спеціалізованих послуг до надання комплексних логістичних послуг у сфері постачання, використовуючи цифрові технології у логістиці, розвиваючи мультимодальні перевезення та збільшуючи частку логістичного аутсорсингу.

Наприклад, світовий ринок авіаційних перевезень пов'язаний з створенням альянсів авіакомпаній та зростанням конкуренції між ними.

Основні операційні моделі авіаційних перевезень представлені прямими перельотами між пунктами вильоту та призначення, використовуючи при цьому авіаперевізників з низькими витратами та перельоти з пересадкою у вузловому аеропорті, використовуючи традиційні авіакомпанії.

Ринок морських вантажоперевезень також представлений альянсами провідних операторів з метою формування конкурентних переваг та можливості впливати на кон'юнктуру ринку та рівень фрахтових ставок співвідношень між пропозицією потужностей суден і динамікою попиту на них.

У частині контейнерних перевезень у 2016 – 2021 роках зростання попиту на судна-контейнеровози помітно випереджало пропозицію відповідних потужностей.

Міжнародні дослідження свідчать, що найінтенсивніше найближчим часом будуть розвиватися морські вантажоперевезення на внутрішньоазіатських та північно-тихоокеанських маршрутах, маршрутах через Індійський океан, а також середземноморських та каспійських маршрутах.

Важливою довгостроковою тенденцією виступає конкуренція високошвидкісних залізничних магістралей регіональним авіаліній, що посилюється, а також переключення на високошвидкісні магістралі

пасажиропотоків з традиційного залізничного транспорту та особистого автомобільного транспорту.

Розвиток високошвидкісних магістралей дозволяє сформувавши додатковий попит перевезення, виходячи з чого зростає потенціал експорту транспортних послуг.

Одним із стимулюючих факторів розвитку ринку транспортних послуг та транзитних вантажоперевезень стало створення міжнародної правової основи для здійснення мультимодальних перевезень на основі Конвенції про міжнародні змішані перевезення. Розвиток експорту транспортних послуг відбувається за рахунок ключових багатосторонніх правових інструментів (рис.2.11):

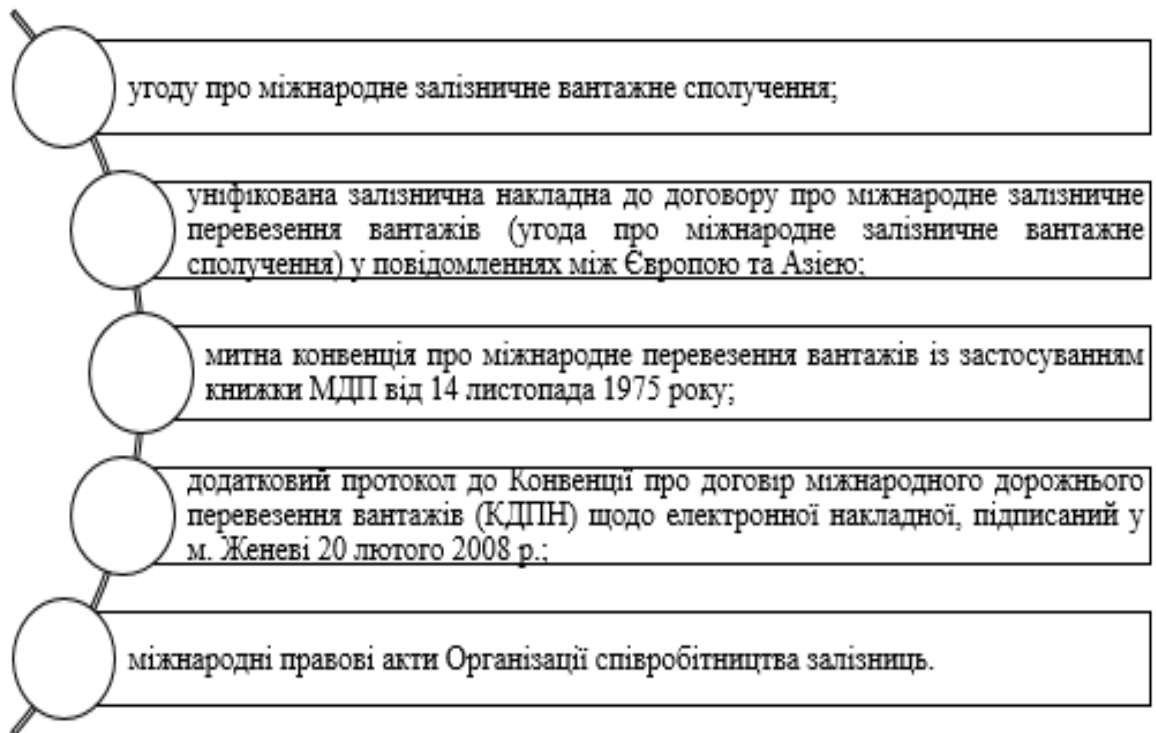


Рис.2.11–Багатосторонні правові інструменти з розвитку експорту транспортних послуг

Джерело: складено автором на основі [29]

Прискоренню торгівлі транспортними послугами буде сприяти закінчення таких великих інфраструктурних проектів у євразійському регіоні як китайська ініціатива «Один пояс - один шлях» на напрямках Схід - Захід,

міжнародні автомобільні коридори Шанхайської організації співробітництва та транспортні коридори Програми центрально-азіатського ЦАРЕС, «Європа - Кавказ - Азія» (ТРАСЕКА), «Північ-Південь».

2.3. Стан транспортної інфраструктури України та участь України в міжнародних логістичних мережах

Ключова тенденція сучасності проявляється у набутті нових факторів ефективності логістики, злиття її традиційних сфер застосування та формування якісно нової стратегічної інноваційної системи – інтегрованої логістики.

Найяскравіше це проявляється у міжфункціональній координації всередині фірми, а й подоланні міжфірмових, міжгалузевих кордонів у ефективних інтегрованих логістичних ланцюжках. Україна не є виключенням у даному процесі, так як також здійснює інтеграцію своєї транспортної інфраструктури в міжнародну логістичну мережу.

Залучення України до міжнародних транспортних організацій і структур, ратифікація багатьох міжнародних угод, конвенцій та інших документів у сфері транспорту та логістики є першим етапом інтеграції української транспортно-логістичної інфраструктури в Європейську транспортну систему.

Сприяли інтеграції України до Європейської транспортно-логістичної системи такі документи як: «Програма створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні (1998 р.); Комплексна програма затвердження України як транзитної держави в 2001–2010 рр. (2001 р.); Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 р. (2001 р.); План дій Україна – Європейський Союз, Політика сусідства (2005 р.); Програма формування Союзу, Політика сусідства (2006 р.); Програма формування

мережі логістичних центрів у системі міжнародних транспортних коридорів України та інші» [16].

Завдяки включенню України до Транс'європейської опорної транспортної мережі (TEN-T) у 2018 році, відбулася розбудова стратегічного транспортного коридору з залученням нашої держави. За рахунок вищезазначеного відбувається збільшення потоків пасажирів та вантажів; зростання неперервності руху транспортних потоків між Україною, ЄС та іншими країнами; усуваються адміністративні, технічні, транскордонні та інші перешкоди; покращується транспортна мережа та модернізується інфраструктура.

Крім того, інтеграція України до транспортно-логістичної системи ЄС сприяла залученню країни до спільних проєктів транскордонної інфраструктури «З'єднання Європи» [19]. З 2019 року Україна приймає участь у спільних з державами-членами ЄС проєктах в транскордонній інфраструктурі. Найбільше вплинула на транспортно-логістичні відносини між Україною та ЄС Угода про Асоціацію, яку було ратифіковано Україною у вересні 2014 р. З її ратифікацією були підняті нові питання для уряду України з реалізації системних реформ у транспортній галузі та наближення її до директив та положень ЄС.

Основними питаннями в рамках угоди є належать наступні: умови співпраці у сферах торгівлі, удосконалення законодавчої бази у сфері транспортних послуг, міжнародного морського транспорту, автомобільного, залізничного та внутрішніх водних шляхів, повітряного транспорту; гармонізація українського законодавства з законодавством ЄС, здійснення координації процедури закупівель у транспортній сфері та її екологізація.

З метою визначення фактичного стану розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України та її місця в світовій транспортній системі розглянемо значення Індексу ефективності логістики (LPI), який представлений на (рис. 2.12) [5]. Аналізуючи зміну показників LPI по Україні з 2007 р. по 2022 р., маємо зазначити, що найбільший показник

країна продемонструвала у 2014 р. (61 місце і 2,98 бали), найменший – у 2007 р. (104 місце й 2,55 бали). У 2022 р. країна посіла 65 місце і 2,93 бали.

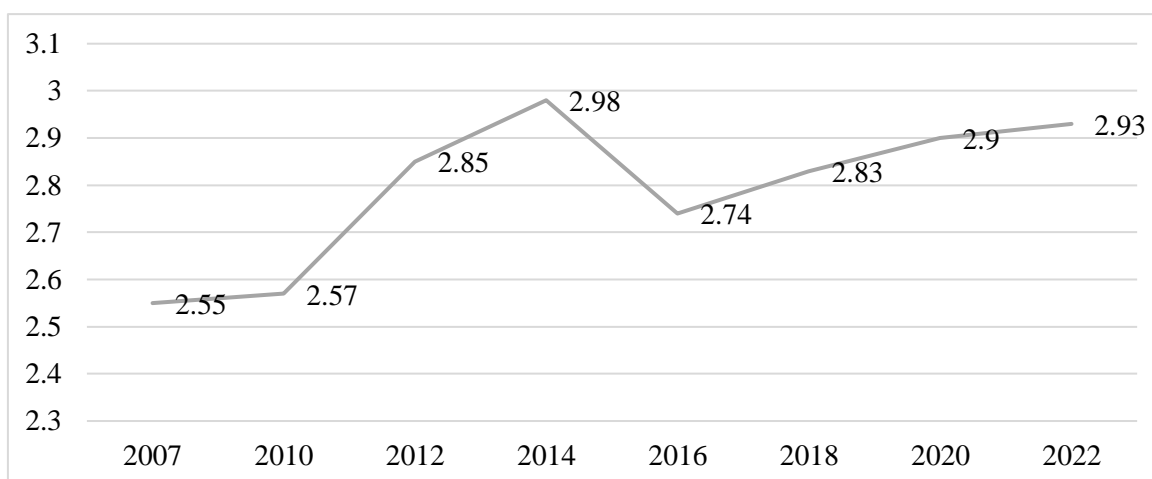


Рис.2.12–Динаміка індексу Logistics Performance Index (LPI) за 2007–2022 рр.

Джерело: складено автором на основі [26]

Отже, результати Logistics Performance Index вказують на досить низький рівень розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України [5]. Представимо в табл.21 динаміку рейтингу України за розвитком транспортної інфраструктури.

Таблиця 2.1 –Динаміка рейтингу розвитку транспортної інфраструктури України за 2016-2021 роки

Показники	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Якість доріг	139	132	134	130	114	103
Якість портової інфраструктури	25	28	29	24	25	29
Якість інфраструктури повітряного транспорту	107	108	96	93	101	96
Якість залізничної інфраструктури	99	97	103	92	101	95

Джерело: складено автором на основі [26]

Дані табл.2.1 свідчать, що Україна не має стабільної тенденції в рейтингах розвитку транспортної інфраструктури, показники рейтингу то збільшуються, то, навпаки, зменшуються. Стабільним є лише зменшення якості доріг. На жаль, сьогодні, хоча і в більшості модернізується, проте транспортна система України не відповідає основним критеріям і вимогам

побудови транспортної інфраструктури країн ЄС. Основними проблемами в побудові ефективної транспортної інфраструктури в Україні стали (рис.2.13):

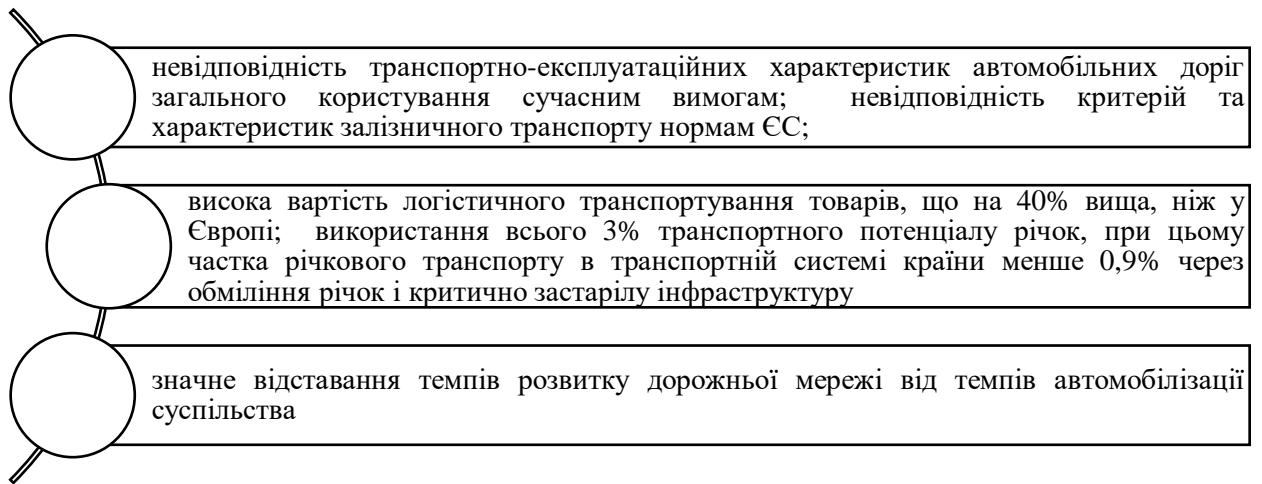


Рис.2.13– Проблеми побудови ефективної транспортної інфраструктури в Україні

Джерело: складено автором на основі

Зазначені проблеми вплинули на стан, структуру та динаміку транспортних перевезень протягом 2011–2021 рр., що відображено у таблиці 2.1. Протягом досліджуваного періоду (2016–2021 рр.) спостерігається зростання обсягів транспортування вантажів в Україні до 2020 року, що пов'язано із розповсюдженням глобальної пандемії та закриттям кордонів. Досліджуючи обсяги перевезень різновидами транспорту, необхідно відзначити зниження розмірів перевезень вантажів трубопровідним та залізним транспортом.

Таблиця 2.2 –Тенденції перевезення вантажів різноманітними видами транспорту в Україні за період 2016–2021 рр., млн. т.

Показники	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Транспорт, усього	569,9	611,4	624,6	676,0	600,1	621
залізничний	344,4	339,5	322,3	312,9	305,5	314,3
водний	3,96	4,2	5,6	6,1	5,6	5,6
автомобільний	126,4	162,2	187,2	244,2	191,4	284
авіаційний	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
трубопровідний	94,4	105,4	119,6	112,7	97,5	77,6

Джерело: складено автором на основі [13]

Досліджуючи структуру перевезення вантажів різноманітними видами транспорту необхідно відзначити, що найбільше у звітному році перевозилося вантажів залізничним транспортом – 50,6 %; автомобільним – 36,0 %; трубопровідним – 12,5 %; водним – 0,9% (рис. 2.14).

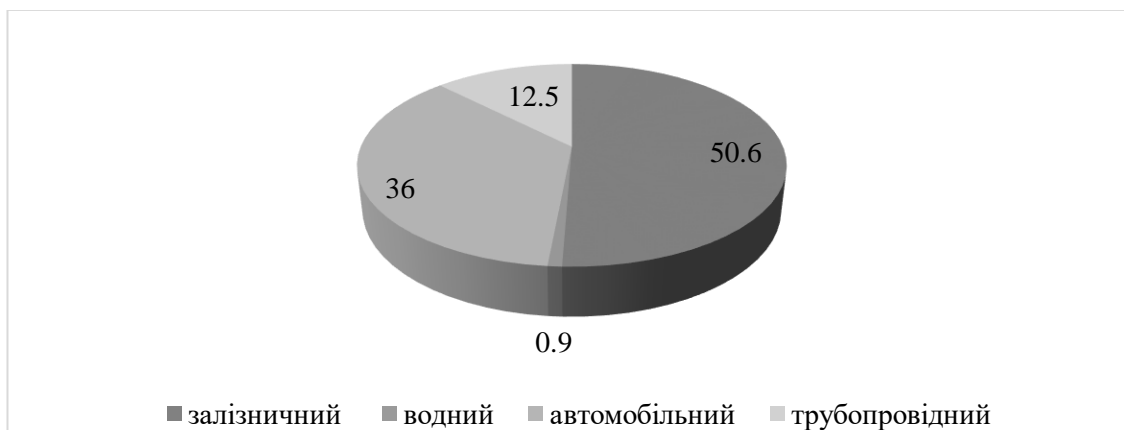


Рис.2.14–Структура перевезення вантажів різноманітними видами транспорту в Україні у 2021 році

Джерело: складено автором на основі [13]

Необхідно відзначити, що протягом досліджуваного періоду структура вантажних перевезень не змінювалася. Найбільші обсяги вантажних перевезень спостерігалися в розрізі автомобільного транспорту, залізничного та трубопровідного.

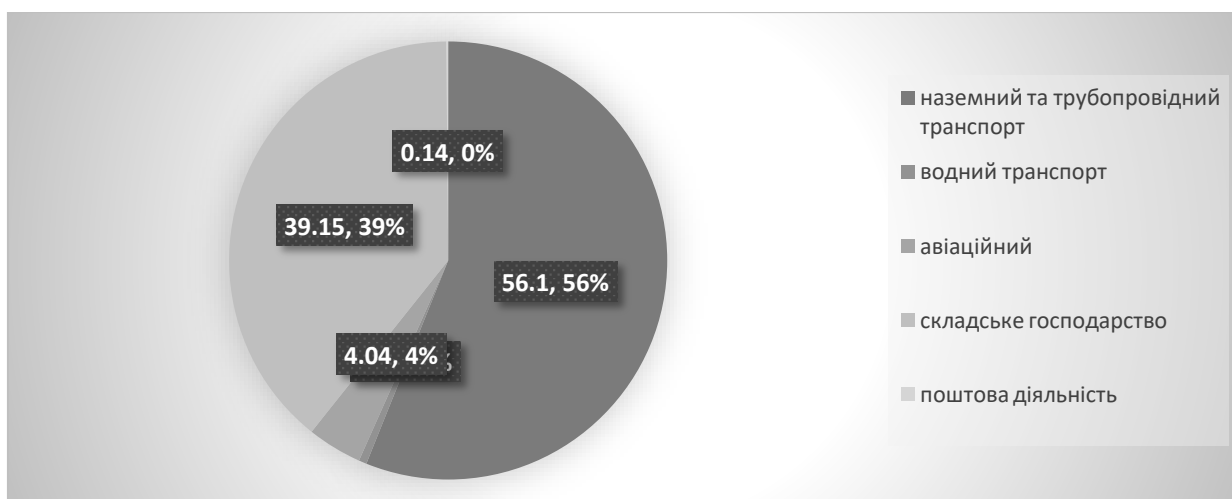


Рис.2.15–Структура капітальних інвестицій у сферу транспортно-логістичного обслуговування в Україні у 2021 році

Джерело: складено автором на основі [13]

Досліджуючи структуру капітальних інвестицій у сферу транспортно-логістичного обслуговування в Україні необхідно відзначити найбільшу частку вкладення капіталу у наземний та трубопровідний транспорт, а також у складське господарство та допоміжну діяльність у сфері транспорту. Представимо на рис.2.16 структуру мережі автомобільних доріг України у 2021 році.

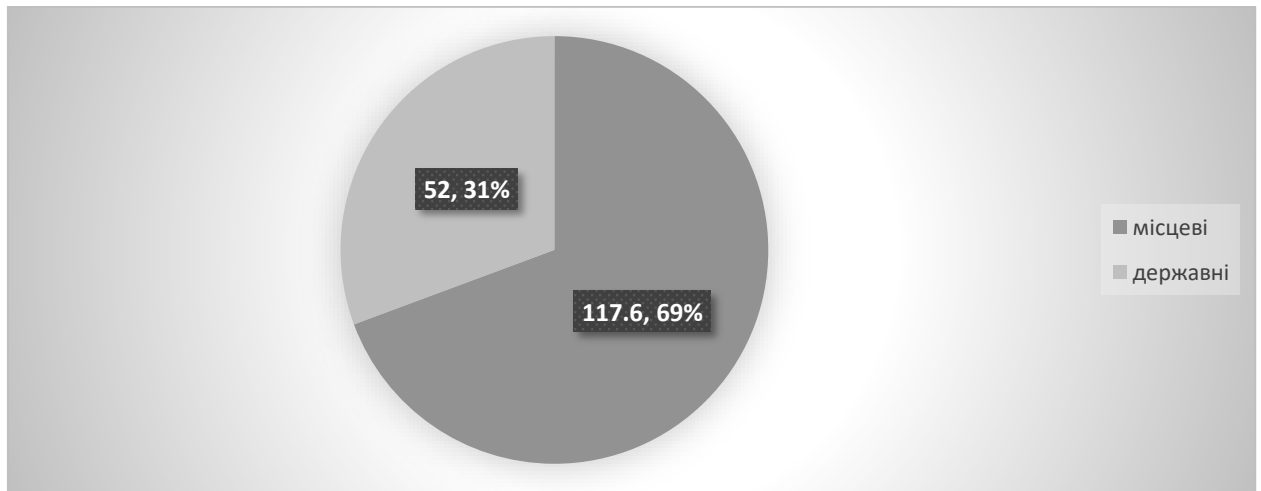


Рис.2.16– Структура мережі автомобільних доріг в Україні у 2021 році,
(тис.км/%)

Джерело: складено автором на основі [33]

Таким чином, найбільшу питому вагу становлять місцеві автомобільні дороги. З них за типом покриття: чорні шосе 71,7 %, гравійні 25,9 %, бруківки 8,5 %, цементобетон 2,9 %, асфальтобетон 5,6 %. При цьому, 80 % доріг відстають від встановлених стандартів. Відповідна ситуація і з залізничними шляхами, так як зростає кількість колій з простроченим виконанням ремонтних робіт. Крім того, значно зменшується кількість рухомого складу залізничної інфраструктури в Україні. Представимо в табл.2.3. динаміку кількісного складу залізничної інфраструктури України.

Таблиця 2.3 –Динаміка кількості рухомого складу залізничної інфраструктури України за 2014-2021 роки

Показники	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Тепловози, од.	2424	2320	2152	2151	1924	1944	1986	1982
Електровози, од.	1824	1765	1720	1720	1627	1627	1628	1595
Паровози, од.	37	36	24	24	24	23	22	22

Продовження 2.3

Вантажні вагони, тис.од.	119	116	111	108	104	104	106	105
Пасажирські вагони, тис.од.	6,8	6,2	5,4	5,2	4,5	4,5	4,3	3,8

Джерело: складено автором на основі [13]

Таким чином, дані табл.2.3 свідчать про тенденцію до зменшення рухомого складу залізничної інфраструктури. Вищезазначений аналіз показує, що транспортна інфраструктура стримує розвиток інтеграції України у міжнародну логістичну мережу. Транспортний комплекс України тісно пов'язаний з транспортними мережами багатьох країн Європи та Азії. Ключові торгові й транспортні шляхи, які проходять Україною на даний час з'єднують і в майбутньому з'єднають:

– країни Центральної Європи і країни СНД за рахунок використання двох основних шляхів – Чопського і Мостиського, а також Ягодинського та Рава-Руського;

– країни Південної Європи, Близького Сходу, а в перспективі й Африки і країни СНД за рахунок Ренійського і Вадул-Сирецького шляху, а також Ренійського та Унгенського через територію Молдови;

– порти Чорного моря – з великим потенціалом країн південної частини земної кулі та країн Балтики, Скандинавії;

– країни Середньої Азії, Китаю, Далекого Сходу і Західної Європи з використанням двох основних ходів – через Донбас та Закавказзя.

Представимо в табл.2.4 динаміку зовнішньої торгівлі транспортними послугами.

Таблиця 2.4 – Динаміка зовнішньої торгівлі транспортними послугами,

тис.дол.

Показники	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Послуги морського транспорту	850878	735935	661619	612112	523257	595914	605952	616849
Послуги річкового транспорту	46342,3	44494,8	к/с	к/с	к/с	к/с	25759,1	36422,8

Продовження 2.4

Послуги повітряного транспорту	107126 2,5	853618, 5	882840, 3	109177 5,1	122161 0,7	141972 0,8	802191, 7	104532 6,7
Послуги залізничного транспорту	109883 0,7	751254, 1	561118, 6	580897, 5	538914, 8	501656, 6	405158, 3	461832, 7
Послуги автомобільного транспорту	459623, 7	249071	237949, 1	273773, 7	304438	338836, 2	339839, 3	413266, 7
Послуги трубопровідного транспорту	220790 2	225804 1,9	263068 6,4	299824 8,4	295904 7,5	590424 8,9	244315 7,2	166430 1,8
Інші допоміжні та додаткові транспортні послуги	330069, 7	341649, 9	262868, 2	239941	233398, 4	260006, 3	320123, 2	351412
Послуги поштової та кур'єрської служби	33725,3	к/с	31194,4	30558,8	35769,6	53509,2	46252,2	68131,5
Всього	610192 3,5	526315 5,3	530054 5,6	586140 5,6	585142 3,3	910991 8,8	498843 3,7	465754 3,1

Джерело: складено автором на основі [13]

Дані табл.2.4 свідчать, що послуги перевезення морським транспортних в складі експорту транспортних послуг мали тенденцію до збільшення за досліджуваний період. Відповідну тенденцію мали і всі види транспортних послуг, окрім послуг трубопровідного транспорту. Представимо в табл.2.5 структуру зовнішньої торгівлі транспортними послугами.

Таблиця 2.5 –Структура зовнішньої торгівлі транспортними послугами,

%

Показники	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Послуги морського транспорту	13,94	13,98	12,48	10,44	8,94	6,54	12,15	13,24
Послуги річкового транспорту	0,76	0,85	-	-	-	-	0,52	0,78
Послуги повітряного транспорту	17,56	16,22	16,66	18,63	20,88	15,58	16,08	22,44

Продовження табл.2.5

Послуги залізничного транспорту	18,01	14,27	10,59	9,91	9,21	5,51	8,12	9,92
Послуги автомобільного транспорту	7,53	4,73	4,49	4,67	5,20	3,72	6,81	8,87
Послуги трубопровідного транспорту	36,18	42,90	49,63	51,15	50,57	64,81	48,98	35,73
Інші допоміжні та додаткові транспортні послуги	5,41	6,49	4,96	4,09	3,99	2,85	6,42	7,55
Послуги поштової та кур'єрської служби	0,55	-	0,59	0,52	0,61	0,59	0,93	1,46
Всього	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Джерело: складено автором на основі [13]

Дані табл.2.5 свідчать, що в структурі зовнішньої торгівлі транспортними послугами переважають послуги трубопровідного транспорту, які займають більше половини вартості зовнішньої торгівлі транспортними послугами, далі йдуть послуги повітряного транспорту.

Вищезазначені зв'язки і напрямки визначають потрібні міжнародні транспортні коридори, які дозволять відокремити їх з наявних залізничних ліній і розробити заходи з приведення цих ліній відповідно до міжнародних вимог у питаннях інфраструктури, експлуатації та організації перевезення.

Через територію України проходять такі міжнародні транспортні коридори: № 3, 5, 7, 9, ОЧЕС, Європа-Азія, ТНТК, Балтика-Чорне море.

Вищезазначені транспортні коридори на території України формують ключові напрями руху вантажопотоків.

Вони сходяться в найбільших транспортних вузлах: Львівському, Київському, Одеському.

Через Львів проходить транспортний коридор №3 і закінчується коридор №5. Через Київ проходить коридор №9 і закінчується коридор № 3.

В Одесі коридор №9 з'єднується з Європейсько-азіатським транспортним коридором.

№3

- зв'язує міста: Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ і забезпечує сумарні обсяги перевезень 53,4 млн. тонн вантажів автомобільним і залізничним транспортом, що становить 39% загальних міжнародних перевезень України (при цьому в обсяг міжнародних перевезень включається експорт та імпорт України і транзит через Україну вантажів інших країн). Велику конкуренцію коридору створює коридор № 2 (Варшавсько – Брестський хід), через який проходять зараз і проходилимуть в перспективі всі основні вантажопотоки Росії та інших країн СНД.

№5

- Трієст – Любляна – Будапешт – Чоп – Львів, зв'язує Італію, Словенію, Угорщину, Словаччину та Україну і забезпечує обсяги перевезень 15.2 млн. тонн вантажів, що становить 33% загального міжнародного потоку України.
- Коридор охоплює зону тяжіння, яка проходить територією чотирьох країн і має більші можливості, ніж коридор №3 в залученні свого потоку вантажів, оскільки з цим коридором не конкурують інші.

I7 "Дунайський"

- проходить через територію Австрії, Угорщини, Югославії, Болгарії, Румунії, Молдови, України. Це водний дунайський коридор, який проходить також через наші порти Ізмаїл та Рені. І хоча Критською конференцією Україна не була включена до цього коридору, іншим правовим документом Комітету з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії (1995 рік) українська ділянка ріки Дунай (як і Дніпра) віднесена до внутрішніх водних шляхів, що мають важливе значення для регулярних міжнародних комбінованих перевезень.

№9

- Гельсінки – Київ (Москва) – Одеса (Кишинів) – Димитровград (Фінляндія, Росія, Литва, Білорусь, Україна, Молдова, Румунія, Болгарія, Греція) – забезпечує обсяги перевезень 79,3 млн. тонн вантажів, що становить 57% загального міжнародного потоку України.
- Коридор охоплює велику зону тяжіння. Однак сучасна політика Росії заснована на виключенні перевезень українською ділянкою коридору, тобто в обхід України, з використанням російських портів (створенні коридору Балтика – Центр (Росії) – Чорне море).

Рис.2.17–Міжнародні транспортні коридори України, до яких залучена Україна

Джерело: складено автором на основі [33]

Україна на шляху до створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів розробила відповідну концепцію. Дану концепцію було затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 4 серпня 1997 року № 821 [32]. На даний час через територію України загалом проходять сім міжнародних транспортних коридорів. Вони сприяють європейській єдності та зміцнюють внутрішній ринок.

За рахунок розвитку міжнародних транспортних коридорів Україна зможе інтегруватись в світовий транспортний комплекс, забезпечить собі додаткові надходження до бюджету, підвищить рівень інвестиційної активності, збільшить приплив іноземних інвестицій, вдосконалив технології транспортування, транспортну інфраструктуру країни в цілому та і окремих її регіонів. До 2022 року в Україні зовнішні умови склалися на користь розвитку транспортної галузі країни. Урядом почали впроваджуватися інфраструктурні проекти розбудови автомобільних доріг та портів.

Тобто Україна разом з іншими країнами створює найкоротший шлях перевезення вантажів, насамперед бавовни й нафти, з регіонів Середньої Азії та Кавказу через Чорне море, Україну в країни Західної та Північної Європи і навпаки. На рис. 2.18 регіони України згруповані відповідно до кількості транспортних коридорів, які проходять їх територією.

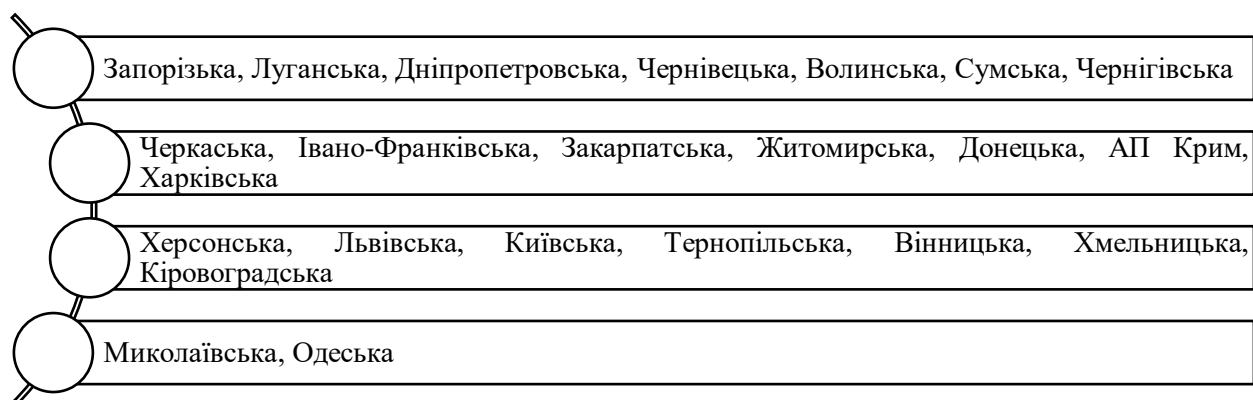


Рис.2.18– Групування регіонів України відповідно до кількості міжнародних автомобільних коридорів, які проходять їх територією

Джерело: складено автором на основі [32]

В Державній стратегії регіонального розвитку на 2021-2027 роки зазначено зони впливу Міжнародних транспортних коридорів, які представляють собою частину території України з 15-кілометровою доступністю до міжнародних автомобільних доріг загального користування державного значення.

Розвиток даних коридорів сприятиме розвитку мережі інноваційних об'єктів виробничих територій (технопарків, індустріальних парків, виробничих територій технополісів) [33].

Війна Росії, що триває, в Україні призводить до руйнівних людських і матеріальних втрат. Але з руйнацією виникає рідкісна можливість модернізувати економіку України шляхом створення сучасної інфраструктури.

Будівництво нових автомобільних та залізничних мереж поряд з портами та аеродромами може стати каталізатором відновлення економіки та пов'язати зростання малих та середніх підприємств (МСП) із глобальними ланцюжками поставок та міжнародними ринками[3].

На даний час через повномасштабну війну росії проти України морські перевезення та закриті небо недоступні, імпорту та експорту здійснюється наземним транспортом. Як транзитний коридор між країнами ЄС, через регіон проходить значний відсоток транспорту. Європейська комісія приєднала українські логістичні маршрути до Трансевропейської транспортної мережі (TEN-T)[3]. У майбутньому це дозволить розширити географію перевезень, покращити логістику, залучити міжнародні інвестиції для ремонту та розвитку транспортних коридорів України.

На сьогоднішній день в Україні спостерігається зменшення участі залізничного транспорту на коротких системах логістичних ланцюгів та активно зростає питома вага автомобільного транспорту в міжнародних перевезеннях; збільшення навантаження на вісь. Це свідчить про погіршення екологічних параметрів розвитку національної транспортної системи та міжнародних перевезень.

РОЗДІЛ 3.

НАПРЯМКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШОЇ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ В МІЖНАРОДНІ ЛОГІСТИЧНІ МЕРЕЖІ

3.1. Стратегічний план розвитку транспортної інфраструктури України та підвищення її міжнародного логістичного потенціалу

Метою національної транспортно-логістичної стратегії України є у формування концептуальних засад державної політики, які направлені на створення умов сталого та ефективного розвитку транспортної галузі, передумов соціально-економічного розвитку країни, зростання конкурентоспроможності національної економіки та добробуту громадян. Пріоритетні напрямки розвитку транспортно-логістичної мережі України ґрунтуються на (3.1):



Рис.3.1– Пріоритети стратегічного плану розвитку транспортної інфраструктури України

Джерело: складено автором

Україною досягається загальна стратегічна мета за допомогою направлення зусиль на застосування наступних принципів транспортної політики:

- Чутливість до потреб користувачів транспорту – промисловості та громадян;
- Ефективність та дієвість систем вантажних та пасажирських перевезень;
- Сталий розвиток транспорту;
- Стала міська мобільність, економічна та соціальна інтеграція;
- Підвищення безпеки та надійності.



Рис.3.2–Пріоритетні напрями Національної транспортної стратегії 2030

Джерело: складено автором

Використання геоелекономічних переваг стає менш значущим через недостатнє використанням транзитного потенціалу, який виникає внаслідок недостатньо розвиненої мережі міжнародних транспортних шляхів на території України та високим рівнем їх нинішнього завантаження. В рамках

даної стратегії необхідно виконати наступні завдання, які представлені на рим.3.3.

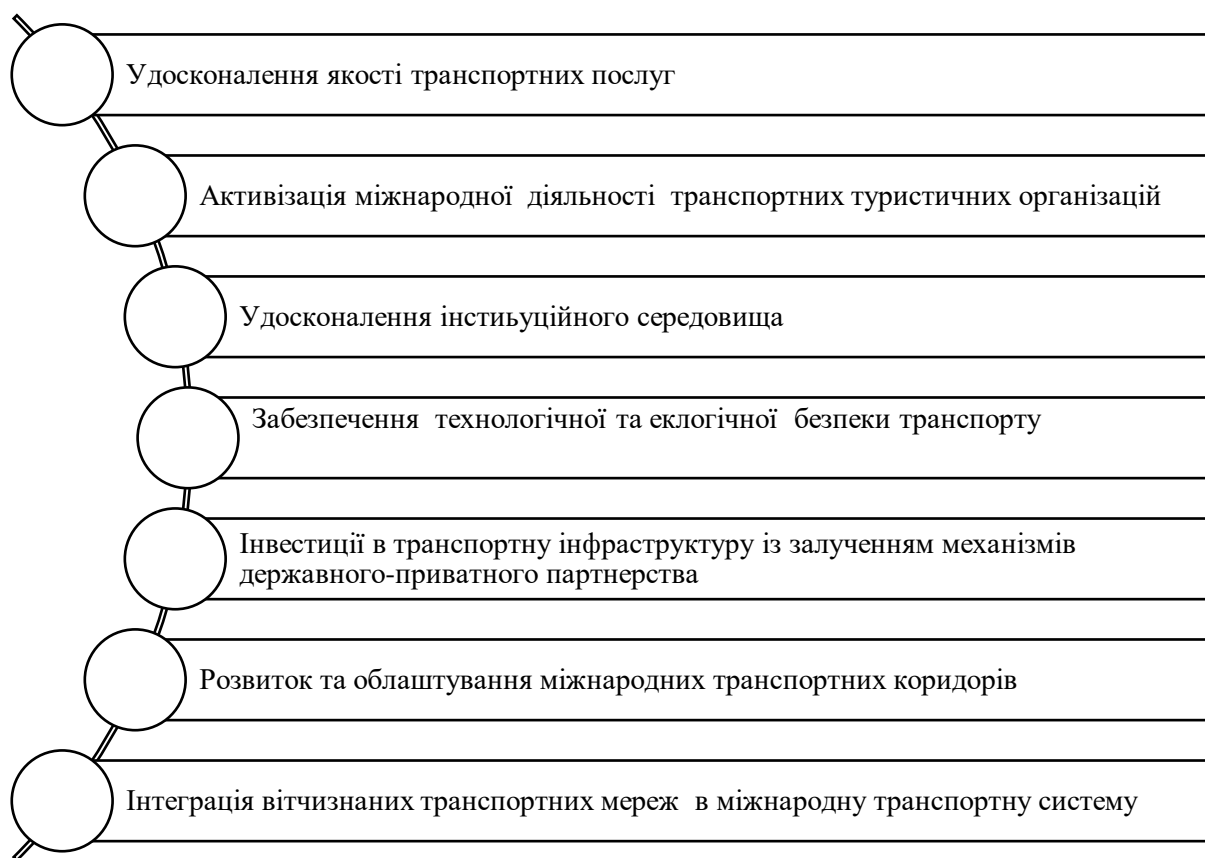


Рис.3.3– Завдання розвитку транспортно-логістичної системи України

Джерело: складено автором

Стратегія розвитку міжнародних транспортних послуг базується на принципі складності.

Окрім розвитку транспортних послуг необхідно розробити заходи національних інноваційно-інтенсивних та технологічних виробництв транспортних засобів.

Вищезазначений підхід з розвитку транспортної мережі України реалізується за допомогою розширення сучасних та зручних автошляхів та залізниць, морських портів та аеропортів, а також за рахунок збільшення частки транспортних засобів, що належать національним компаніям, що досягається впровадженням державної політики з відновлення транспортних

парків, послуг та об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури в середині країни.

Для розвитку транспортно-логістичної системи України необхідно формувати стандарти щодо досягнення технічних параметрів та якості наданих послуг на рівні світових. Необхідно направити всі ресурси на впровадження технологічних досягнень у транспортну галузь.

Таким чином, варто розробити механізм поєднання економічних інтересів інвесторів, розробників, виробників та споживачів нової транспортної технології. При цьому, важливу роль у даному напрямку належить державній підтримці.

Важливими заходами розвитку транспортної системи є наступні: реконструкція автопарку, модернізація інфраструктури та впровадження передових технологій.

Реконструкція рухомого складу, автомобільних транспортних засобів та обладнання, систем навігації, зокрема й обладнання для інтегрованої системи управління повітряним рухом, має бути закладено в національні цільові програми розвитку галузі.

З метою технологічної модернізації транспорту необхідно створити спеціальний фонд для фінансування невідкладних наукових досліджень та розробок, а також надати державну підтримку для збереження наукового потенціалу та проведення фундаментальних досліджень.

Розвивати інфраструктуру можна за допомогою трьох моделей — випереджаючої, синхронної та наздоганяючої.

В першій моделі активно залучається держава, на яку переходять високі інвестиційні ризики (наприклад, сучасний Китай).

Наздоганяюча модель, характерна для США, в якій особливу роль займають підприємства, шукаючи можливості для зменшення бар'єрів для зростання.

В синхронній моделі врівноважується участь держави у приватному бізнесі, як, наприклад, у Німеччині.

В Україні не можливо використовувати не одну з вищезазначених моделей у чистому вигляді через ряд причин, основними з яких є відсутність державних коштів і створеної інфраструктурної бази та приватного венчурного капіталу, здатного взяти на себе провідну роль.

В Україні має бути розроблений альтернативний підхід щодо реалізації пріоритетних проєктів та активного залучення бізнесу.

Важливо щоб держава та приватний сектор поєднали свої зусилля для реалізації реформ у транспортній сфері. На нашу думку, механізм державно-приватного партнерства, який використовують європейські країни для формування об'єктів транспортної інфраструктури, має бути ключовим інструментом розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні.

Даний механізм застосовували в процесі формування центральних автомагістралей у Фінляндії, для реконструкції аеропортів та регіональних автомагістралей Португалії, для реконструкції мереж водопостачання та будівництва автомагістралей у Франції.

Менш розвинені країни реалізують такі проєкти переважно у сферах транспортної інфраструктури та комунальних послуг за допомогою концесійних угод.

В результаті аналізу міжнародного досвіду можна зробити висновок, що розвиваючи партнерські відносини між державою та бізнесом сприяють підвищенню ефективності транспортної сфери, так як це дає можливість залучати додаткове фінансування. Удосконалюючи інституційне середовище потрібно впроваджувати наступні заходи:

- реструктурувати міністерство інфраструктури України;
- впровадити принципи корпоративного управління;
- зменшити вплив людського фактору, корупційні ризики та усунути конфлікти інтересів;
- оприлюднити відкриті дані;
- в подальшому впроваджувати реформи системи електронних закупівель;

- впроваджувати електронне врядування та ERP.

Представимо в табл.3.1 основні заходи з покращення транспортних послуг автомобільним транспортом в Україні.

Таблиця 3.1 –Основні заходи з покращення транспортних послуг автомобільним транспортом в Україні

Вид транспорту	Заходи
Автомобільний транспорт	Забезпечення інклюзивності, інфраструктури міського електротранспорту, транспортних засобів;
	Гармонізація законодавства із законодавством ЄС щодо стягнення плати за проїзд автомобільними дорогами з метою забезпечення сталого фінансування для їх утримання та ремонту
	Визначення джерел фінансування будівництва, поточного ремонту, поточного середнього ремонту та експлуатаційного утримання автомобільних доріг
	Забезпечення безпеки автомобільних доріг
	Здійснення аналізу стану функціонування міського електричного та приміського автомобільного транспорту в Україні
	Збільшення пропускної спроможності автомобільних пунктів пропуску;
	Реформування системи державного нагляду та контролю за безпекою дорожнього руху
	Лібералізація міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом;
	Реформування системи державного нагляду та контролю за безпекою дорожнього руху;

Джерело: складено автором [16]

На сьогоднішній день в Україні спостерігається зменшення участі залізничного транспорту на коротких системах логістичних ланцюгів та активно зростає питома вага автомобільного транспорту в міжнародних перевезеннях; збільшення навантаження на вісь. Це свідчить про погіршення екологічних параметрів розвитку національної транспортної системи та міжнародних перевезень. Інтеграція України в європейський простір передбачає долучення її до «Європейської зеленої стратегії».

З метою успішного розвитку транспортної системи України, а також щоб її майбутнє було «зеленим» необхідно синхронізувати національну сферу вантажних перевезень з «Європейський зеленим курсом». Потребує зменшення частки автомобільних вантажних перевезень та зростання перевезень залізничним та водним транспортом, які здійснюють найменші

викиди шкідливих речовин в атмосферне повітря [4]. Крім того, необхідно вводити більш жорсткі стандарти викидів забруднюючих речовин для транспортних засобів із двигунами внутрішнього згорання, розвивати інфраструктуру для електромобілів та водневих транспортних засобів. Таким чином, необхідно активно спрямовувати транспортний сектор до низьковуглецевого майбутнього.

Для формування концептуальних аспектів логістики та направлення її в напрямку екологізації необхідно створити ефективну національну транспортно-логістичну систему з метою зростання зовнішньоторговельних зв'язків України, її територіального розвитку, залучення транзиту та збільшення обсягів валютних надходжень, оптимізації товаропотоків, інтенсифікації господарських зв'язків з країнами ЄС.

Таблиця 3.2 - Основні заходи з покращення транспортно-логістичних послуг залізничним транспортом в Україні

Залізничний транспорт	Встановлення залізничного сполучення Рені – Ізмаїл.;
	будівництво колії ширини 1435 мм (паралельно з існуючою колією 1520 мм) в напрямку Чоп – Ужгород – Львів (приєднання до залізничного коридору ЄС Mediterranean);
	створення системи автоматичного переходу рухомого складу із колії однієї ширини на колію іншої ширини (з 1520 мм на 1435 мм) без зупинки поїзда;
	продовження комплексної реконструкції ключових залізничних станцій та прилеглих територій з будівництвом мультимодальних пасажирських хабів в основних міських конгломератах (Київ, Львів, Харків, Дніпро-Запоріжжя, Одеса), що поєднують залізницю з різними видами міського транспорту зі зручними розкладом та пересадками, а також забезпечать сполучення міст з пригородами сучасними приміськими поїздами (проекти СітіЕкспрес)
	запровадження механізму «land value capture», з перенесенням залізничних колій в межах міст під землю, що дозволить відбудувати та розвинути постраждалі від бойових дій міста-сателіти Києва (Буча, Ірпінь, Бровари) та інші, з будівництвом над коліями доступного житла для українців, які його втратили внаслідок війни;
	запровадження нових процедур доступу до ринку залізничних перевезень (ліцензування, сертифікація безпеки, допуск залізничних підсистем до ринку);
	формування спільного логістичного підприємства з Польщею та, в перспективі – з Литвою, Латвією та Естонією, для збільшення об'єму залізничних перевезень українського експорту до ЄС та на світові ринки через Європу.

Джерело: складено автором [16]

До основних пріоритетних завдань із здійснення ефективної роботи залізничного транспорту у воєнний час є подолання викликів в результаті зміни логістичних шляхів, які пов'язані з перекриттям агресором морських портів України. Крім того, необхідно підвищити пропускну спроможність західних прикордонних переходів. Необхідно зазначити, що варто координувати реформування транспортної системи радячись із західними партнерами, перш за все з Польщею, Угорщиною, Румунією, Словаччиною.

Таблиця 3.3 – Основні заходи з покращення транспортно-логістичних послуг морським транспортом в Україні

Морський транспорт	Зниження ставок портових зборів та відрахувань чистого прибутку Адміністрації морських портів України до держбюджету, а також створення незалежного транспортного регулятора. Методика розрахунку портових зборів та порядок компенсації інвестицій у стратегічні об'єкти портової інфраструктури – це ті нормативні акти, на прийняття яких найбільше чекають інвестори
	Модернізація судноплавних шлюзів Дніпровського каскаду.
	Створення Державного фонду внутрішніх водних шляхів
	Модернізація Кілійського суднобудівельно-судноремонтного заводу та підготовка його до спільного інвестиційного проекту з іноземними суднобудівельними верфями
	Перехід до європейської моделі управління стратегічними об'єктами портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, - «порт-лендлорд», а також розгляд можливості запровадження інших моделей управління;
	Розвиток інфраструктури морських терміналів морського порту «Ізмаїл»
	Впровадження пільгового кредитування для суднобудування на українських потужностях
	Спрощення адміністративних процедур, формальностей у портах (морських та річкових), скорочення часу на обробку вантажів і заявок
	Розробка рекомендацій для підприємств морегосподарського комплексу по впровадженню сучасних енергозберігаючих технологій в основне та допоміжне виробництва
	Впровадження спільних з ЄС процедур забезпечення безпеки судноплавства, а саме моніторингу руху морських суден, надання допомоги на морі, морського зв'язку, реагування в разі забруднення з суден і створення національного сегмента системи обміну інформацією SafeSeaNet про рух суден та аварійні події;
Покращення інвестиційного клімату в морських портах України (спрощення механізму будівництва на морських шляхах, віднесених до категорії судноплавних, у межах акваторій морських портів, в зоні дії навігаційного обладнання, уникнення самочинного будівництва в акваторії та на території морського порту, можливість створення штучних територій в портах);	
Адаптація українського законодавства в сфері водного транспорту до законодавства ЄС;	

Джерело: складено автором [16]

Враховуючи вищевикладене можемо зробити висновок, що головним моментом у розвитку транспортної сфери є повноцінний експорт та імпорт товарів через морські та річкові порти України; максимальна інтеграція української воднотранспортної системи до транспортної системи ЄС; зростання пропускної спроможності, модернізація, розвиток портів Дунайського регіону.

Таблиця 3.4 – Основні заходи з покращення транспортно-логістичних послуг повітряним транспортом в Україні

Повітряний транспорт	перетворення аеропорту ДП «МА «Бориспіль» в головний авіаційний хаб Східної Європи;
	подальша модернізація регіональних аеропортів з урахуванням потреб осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення та з метою забезпечення придатності їхньої інфраструктури до обслуговування сучасних повітряних суден, виходячи з перспектив підвищення попиту на авіаперевезення;
	реалізація Державної цільової програми розвитку аеронавігаційної системи України;
	створення Фонду розвитку аеропортів як спецфонду Держбюджету;
	розвиток мультимодального вантажного центру у форматі державно-приватного партнерства;
	розвиток нових технологій, спрямованих на перехід до авіаційного палива, що виробляється сталим шляхом (sustainable aviation fuels, SAF), вжиття глобальних ринкових заходів щодо зниження емісії вуглецю (CO ₂) в рамках Системи компенсації та скорочення викидів CO ₂ для міжнародної авіації (програма CORSIA).
	розробка нової програми авіаційної безпеки, яка враховує реалії життя в умовах воєнного стану.
	створення керуючої компанії або державного органу з управління аеродромними комплексами, які збудовано за рахунок держави і які перебувають у державній власності;
	відновлення аеродромно-диспетчерських веж, засобів зв'язку, навігації та спостереження системи організації повітряного руху (ОПР);

Джерело: складено автором [16]

Таким чином, ключовими завданнями в сфері повітряного транспорту є наступні (рис.3.4):

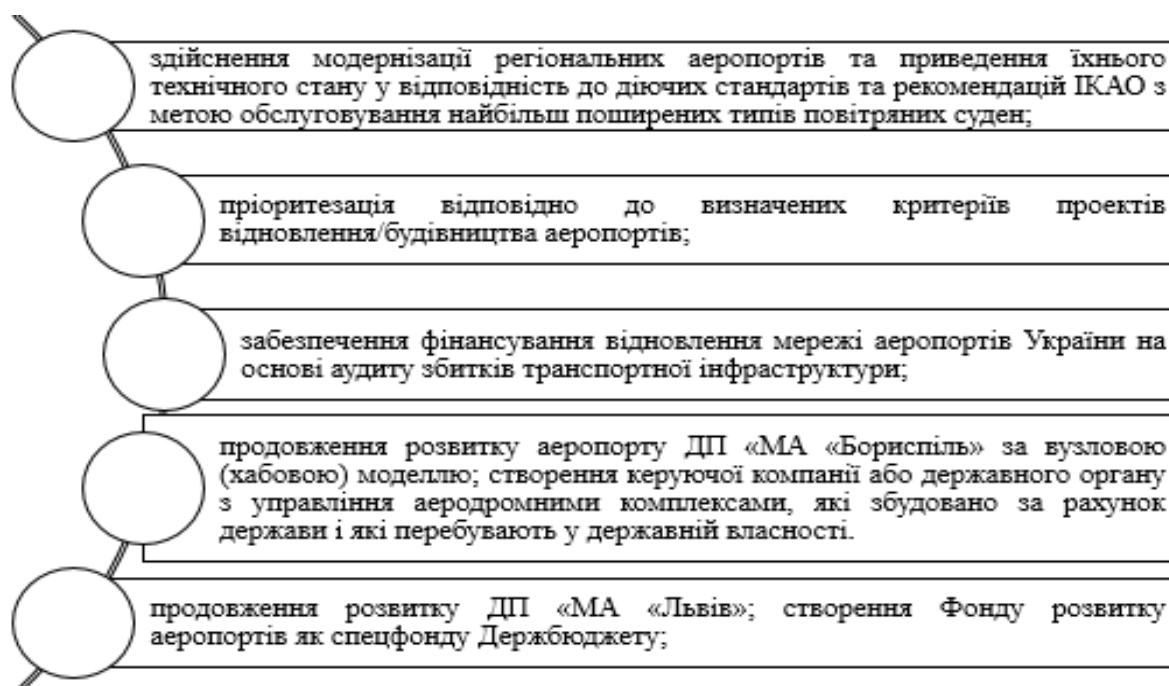


Рис.3.4– Ключові завдання в сфері повітряного транспорту України

Джерело: складено автором

Узагальнимо основні завдання розвитку транспортно-логістичної системи України в рамках європейської інтеграції на рис.3.5.

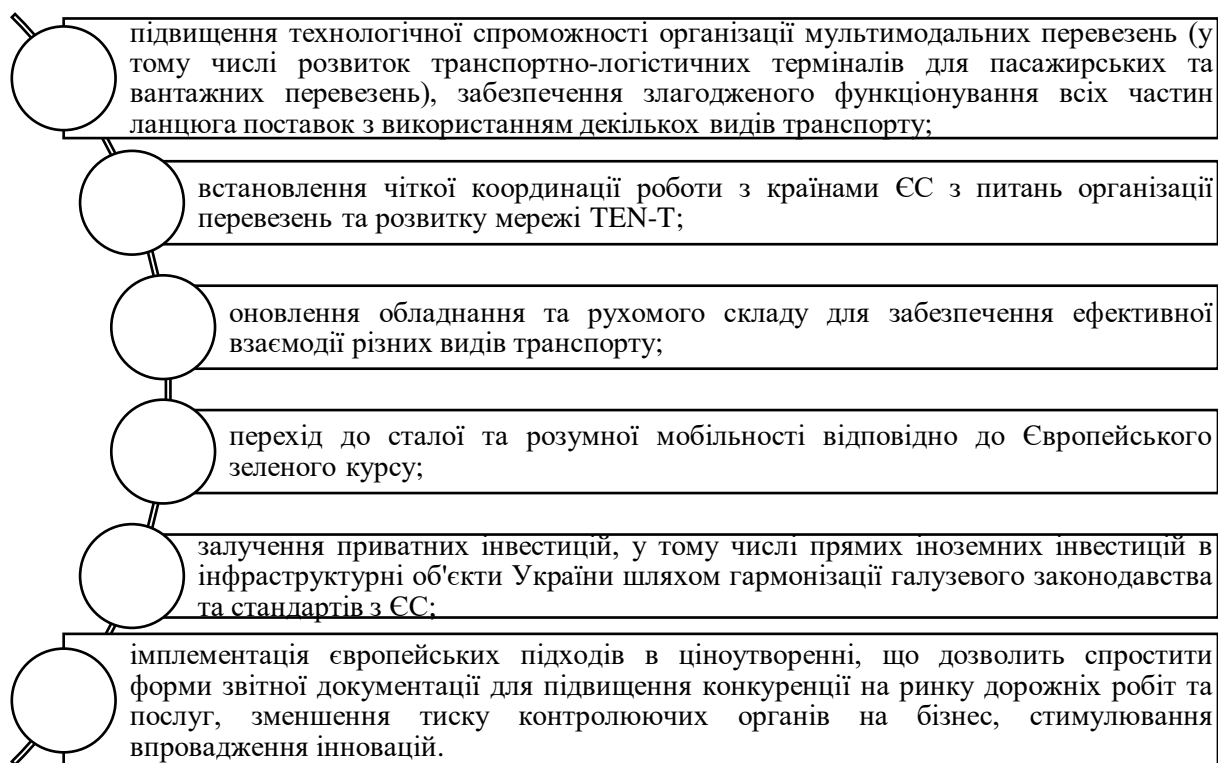


Рис.3.5–Завдання розвитку транспортно-логістичної системи України

Джерело: складено автором

З метою підвищення взаємодії України з країнами ЄС у транспортно-логістичній сфері потрібно створити сприятливі умови для розвитку підприємництва, формування децентралізації влади та закінчення адміністративно-територіальної реформи, створення умов для лібералізації зовнішньоекономічної діяльності та покращення рівня використання фінансових ресурсів, виділених ЄС для підтримки економічних реформ у нашій країні.

3.2. Впровадження інноваційних технологій в логістичну інфраструктуру України

У нинішніх реаліях конкурентоспроможний розвиток мікроекономічних систем ґрунтується на впровадженні інноваційних технологій, вивченні передового досвіду та кращих практик, реалізації людського потенціалу.

Прогресивні інновації, кадрове забезпечення кваліфікованими фахівцями, логістичний підхід до управління бізнес-процесами, якісні товари та високий рівень сервісу, наскрізні технологічні процеси, сучасне обладнання, цифрові технології, принципи економіки замкнутого циклу – все це разом здатне забезпечити високі конкурентні позиції мікро- та макроекономічних систем на світовому ринку.

Розвитку логістичної інфраструктури сприяють інновації. Якщо логістика є концепцією, що акумулює способи і засоби, що сприяють оптимізації потоків матеріалів, інформації, фінансів та послуг, то головною метою інноваційної логістики є розвиток з урахуванням виявлення прихованих резервів. Отже, в основі інноваційної логістики лежить необхідність виявлення управлінського інструментарію, що не потребує високих матеріальних витрат та сприяє вільному переміщенню товарів та послуг від постачальника до кінцевого споживача.

В Україні на даний час спостерігаємо розвиток наступних трендів: автоматизація складських процесів та операційних систем; впровадження діджиталізованих та інтегрованих рішень; електронний документообіг, Shared Competence Centers, кабінет клієнта та перевізника 360°.

Особливо актуальним на даний час є електронний документообіг, Е-ТТН. Його перевагою є оптимізація адміністративних процесів та часу персоналу, екологічності, а також можливості інтеграції з клієнтами та постачальниками. Проте, на жаль, сьогодні в Україні існує чимало обмежень для повноцінного впровадження електронного документообігу (ЕДО).

Враховання технологічних інновацій в еволюціонуванні логістики, а також управління ланцюгами поставок, важливий, оскільки на тлі інноваційного розвитку глобальна економіка зазнає трансформації, причиною якої є технологічна модернізація. Світ стоїть на порозі чергової індустріальної революції, що може глибоко змінити виробничі концепції [1].

Розрізняють інновації технологічні (продуктові, процесні), організаційні та маркетингові. Технологічні інновації охоплюють удосконалення існуючого або створення нового продукту, а також зміни у процесах виробництва та реалізації [3]. Як було зазначено вище основна увага приділяється технологічним інноваціям у сфері логістики.

Останнім часом багато логістичних компаній намагаються підвищити ефективність своєї роботи шляхом запровадження інформаційних технологій з метою автоматизації бізнес-процесів. Процеси та операції, що реалізуються логістичними провайдерами, мають свої особливості. Для постачальників логістичних послуг у століття економіки знань важливо ефективно та послідовно нарощувати та раціонально використовувати людський капітал. З метою підтримки конкурентних переваг логістичні компанії впроваджують інновації, що дозволяє підвищувати ефективність та якість послуг.

Виходячи з вищевикладеного, можна стверджувати, що інновації – це спосіб перетворення потенціалу на нові методи та технології, а також транслявання їх у широку практику.

Сформуємо список із п'яти прогнозованих інноваційних трендів в логістиці:

1) диференційовані можливості ланцюжка поставок. Тут особливу увагу приділяють усвідомлення необхідності поділу постійних та екстрених потоків переміщення товарів, також як і у випадках, що потребують особливих умов доставки;

2) розширення можливостей споживача. Полягає у зростанні кількості замовлень з дому з можливістю доставки до кінцевого споживача (DTC). З появою технологій відстеження доставки в режимі реального часу споживач лояльніший до компаній, що володіють власним інтернет-магазин з доставкою до дверей;

3) будівництво локальної інфраструктури. З розвитком мегаполісів, околиці та сільські території залишаються недоторканими. Найчастіше інфраструктура в таких місцях якісно відрізняється від звичної та комфортної для будь-якої логістичної компанії. Звідси виникає проблема адаптації до цих умов. Зростає необхідність ухвалення рішень про будівництво розподільчих центрів на території слабо розвинених регіонів або про провадження діяльності через посередників;

4) забезпечення прозорості ланцюга постачання. Першочерговим завданням, з яким може справитися цей тренд – зниження кількості випадків крадіжок і втрат вантажів при переміщенні. На додаток прозорість ланцюга дозволить знизити постачання контрафактної продукції, оскільки відстеження поставок буде виведено нового рівня;

5) забезпечення гнучкості ланцюга та його здатності до адаптації. З розвитком криогенних технологій та товарів, що переміщуються в умовах ультранизьких температур, виникла потреба у здатності транспортних засобів забезпечити можливість транспортування вузькоспеціалізованих вантажів. До таких товарів відносяться вже не лише лікарські препарати, а й друковані тканини та органи, переміщення яких потребує особливих умов.

Наступний соціальний тренд – зелена логістика, спрямований на скорочення викидів у навколишнє середовище, відходів від виробничої діяльності та популяризацію використання відновлюваних джерел енергії. Згідно з останніми дослідженнями даних, виготовлених в Україні відходів макулатури використовуються в переробці 47,4%, склобою – 99,7%, відходів пластмас – 6,5%, гумовмісних відходів – 95,5%, відходів електричного та електронного обладнання – 19,3% [16].

Таким чином, розглядаючи питання у розрізі видів відходів, ми спостерігаємо відсутність інфраструктури з переробки відходів пластмас, електричного та електронного обладнання.

При цьому частка енергоспоживання при виробництві вторинного пластику рівня енергоспоживання виробництва первинного пластику становить лише 10 % і займає 7 місце з енергоємності переробки [16].

Дане співвідношення показує перспективність розвитку тренду зеленої логістики саме у напрямі переробки пластмас, враховуючи обсяг неохопленого ринку та рівень витрат на провадження діяльності.

Також одним із напрямів «зеленої» логістики є зелене управління ланцюгами поставок, що враховує вплив на навколишнє середовище на всіх етапах логістичного ланцюга постачальник-покупець. Ідея полягає в оцінці поточних показників негативного впливу від операційної діяльності та подальшому пошуку шляхів трансформації процесів.

На сьогоднішній день виявлено 68 методів зеленої логістики, однак кожен із них найчастіше на практиці застосовується окремо [12]. Це пояснює недостатню вивченість випадків фактичного застосування зеленої логістики як системного тренду та призводить до відсутності можливості оцінки розвитку необхідної інфраструктури.

При розгляді технологічних трендів у логістиці були відзначені особливо швидкі темпи розвитку тренду впровадження доповненої реальності (augmented reality) у ланцюжок процесів. Найбільш застосовними на даний момент вважаються наступні напрямки цього тренду [15]:

- навігація під час переміщення;
- ідентифікація вантажів (прим. FreightSnap);
- планування простору.

Одним із найактуальніших видів втрат у логістиці вважаються зайві переміщення предметів, устаткування, персоналу. Технологія доповненої реальності дозволяє скоротити кількість таких переміщень, знижуючи відповідно час здійснення операції. Прикладом такої навігаційної системи служить переносний ПК, який в режимі реального часу вказує вірну траєкторію руху персоналу під час складального процесу або під час доставки в режимі «До дверей». Звідси виходить вигода не тільки за рахунок скорочення часу на пошук товарної позиції та місця доставки, а й за рахунок усунення етапу навчання персоналу планування складу.

Ще один вид втрат у логістиці, що не втратив своєї актуальності – втрата вантажу або його неправильне відправлення. Доповнена реальність дозволяє здійснювати миттєву ідентифікацію вантажів за допомогою нанесених на них штрих-або QR-кодів. Сканування такого коду за допомогою телефону виводить на екран усі характеристики, необхідні для ідентифікації – вага, габарити, зміст вантажу та адресу доставки. Завдяки цим можливостям, спрощується процес доставки до

Дверей одержувача, з'являється можливість відстежити вантаж на всіх етапах його переміщення. Однією з найважливіших завдань, яку дозволяє вирішити технологія доповненої реальності – планування простору. Даний розділ застосування включає планування зовнішнього простору і внутрішнього. Зовнішній простір – це складське приміщення, стелажі та розміщення їх усередині складу.

Можливість візуального відтворення фізичних об'єктів дозволяє звести до нуля час переміщення, наприклад, нових стелажів виявлення кращого варіанта їх розташування.

Внутрішнє планування передбачає простір на полиці складського стелажу, вітрини магазину, вантажний автомобіль. На сьогоднішній день

доступні програмні продукти, що дозволяють ще до завантаження автомобіля забезпечувати оптимальне розміщення.

Таким чином, тренд впровадження доповненої реальності в логістичне коло є найбільш перспективним, враховуючи той факт, що для впровадження цього інноваційного інструменту не потрібно створення фізичної інфраструктури.

Існуючий ступінь появи нових інструментів до застосування в логістиці стимулює утворення великого витка інформації, який не здатні вмістити поточні системи зберігання та аналітики даних. Звідси виникає потреба насамперед у ринку, тобто у великих та середніх логістичних компаній нарощувати мережеві потужності.

Постійна необхідність нових мережевих потужностей, здатних накопичувати і утримувати великий масив даних провокує відмову від такого способу накопичення через подорожчання процесу. У зв'язку з цим виникають нові рішення, які розвивають тренд хмарної логістики.

Суть даного тренду у перенесенні процесів зберігання даних та їх взаємодії в інтернет-сервісі. Цей тренд передбачає зниження кількості фізично представлених серверів усередині компанії за рахунок перенесення процесів в онлайн.

Перенесення процесу збирання даних в інтернет-простір дозволило інтегрувати в логістичний процес інтернет речей. Цей тренд також розглядається як елемент логістичної інфраструктури, тому що його впровадження торкається і фізичної складової логістичного ланцюга.

Прикладів застосування подібної технології нині вивчено не так багато. Одним із них може бути переміщення і взаємодія предметів із людиною всередині конкретного простору – вдома чи офісу. Однак, якщо ми проектуємо подібний досвід на сферу логістики, то стає зрозуміло, що сфера застосування інтернету речей набагато ширша.

Інтегрована можливість відстеження часу простою вантажного автомобіля автоматично транслює динаміку його використання у процесі

перевезення. Датчики на вантажному контейнері дозволяють відстежити, чи не було порушено процес його навантаження чи вивантаження. Також інтернет речей знайшов відображення у процесі доставки вантажів, наприклад – замок вантажівки, відкриття якого можливе лише після прибуття на станцію призначення. Технологія інтернету речей дозволяє підвищити рівень безпеки вантажних перевезень, а також прискорити процес збирання та обробки даних.

Для покупця як кінцевого користувача продукту тренд впровадження інтернету речей у логістику дозволяє отримати прозорість процесу транспортування. По-перше, він зможе відстежити точку відправлення продукту – чи продукт контрафактним чи підробленим.

По-друге, при встановленні логістичною компанією датчиків зміни температур одержувач може перевірити, чи не порушувалися умови перевезення продукту. Наприклад, при розгляді перевезення залізничного концентрату, який при зимовому транспортуванні замерзає та залишає на боках залізничного вагона значну частину вантажу, інформація про температуру та спосіб доставки може стати істотною у прийнятті рішення про вибір тієї чи іншої логістичної компанії. Приклади, наведені у дослідженні, вказують на вибіркочувальність логістичної інфраструктури до інноваційних трендів. Однозначно можна зробити висновок, що інфраструктура не може бути остаточно підготовлена до розвитку того чи іншого інноваційного тренду, оскільки вона постійно перебуває у режимі адаптації. Питання, яке може стати основою для майбутнього дослідження – гнучкість інфраструктури, тобто ступінь та швидкість її адаптації до інноваційним трендам.

Крім того, розвиток інновацій в логістиці на рівні підприємства трансформують і логістику на рівні держави. Проаналізуємо найважливіші глобальні тренди у сучасній міжнародній транспортній логістиці, які безпосередньо впливають на напрями та перспективи розвитку українського транспортно-логістичного потенціалу (рис. 3.6).

цифрова трансформація у логістиці	<ul style="list-style-type: none"> Розвиток комунікаційних засобів та серверних систем призвело до можливості регулярного обміну між учасниками транспортного процесу всіма основними видами документів в електронній формі. Впровадження електронного документообігу (EDI) дозволяє автоматично зберігати та обмінюватися товарно-транспортними документами. Перевагами використання EDI є спрощена схема документообігу, попереднє оформлення документів, скорочення витрат на оформлення документів, швидка передача документів, можливість інформаційного супроводу вантажу до місця призначення
Організація логістики інтернет-торгівлі –	<ul style="list-style-type: none"> Покупки через інтернет та очікування швидкої та безкоштовної доставки товару чинить новий тиск на логістику: Інтернетторгівля або e-commerce зростає зі швидкістю 20% на рік. Інтернетторгівля – драйвер попиту на сучасні транспортно-логістичні послуги
Контейнеризація	<ul style="list-style-type: none"> постійне зростання обсягів перевезень вантажів у контейнерах. З 70-х років минулого століття почалося використання контейнерів – одного з найпрогресивніших способів доставки вантажів у міжнародному сполученні, що дозволяє досягти великого ступеня збереження вантажів, суттєво скорочує витрати на перевезення та зберігання, підвищує швидкість доставки
монополізація транспортно-логістичних компаній за рахунок концентрації власності, зокрема, злиття та поглинання.	<ul style="list-style-type: none"> Злиттям та поглинанням транспортно-логістичних компаній сприяє необхідна інтеграція діяльності всіх учасників ланцюга поставок на загальну кінцеву мету – якісне задоволення споживача, на відміну від оптимізації локальної функції кожного учасника ланцюга.
Зростання вимог до якісних показників міжнародної транспортної логістики та кастомізація виробництва	<ul style="list-style-type: none"> Глобалізація світової економіки призвела до значного посилення конкуренції. У минулому компанії конкурували з компаніями, що діють у тому самому місті, а тепер їх конкурентами стали компанії, що розташовуються не тільки в одній країні, але й у всьому світі, навіть на інших континентах.
Мультимодальні транспортно-логістичні центри (МТЛЦ)	<ul style="list-style-type: none"> Відбувається інтеграція до МТЛЦ товарних, інформаційних, фінансових потоків та різних видів транспорту (залізничний, автомобільний). Ефективне управління з МТЛЦ товарними потоками за допомогою цифрових технологій забезпечує максимальний синергетичний ефект на основі координації різних видів транспорту. МТЛЦ призначається для оптимізації внутрішніх та зовнішніх матеріальних потоків, різних видів транспорту, а також супутніх їм інформаційних, фінансових та сервісних потоків з метою мінімізації загальних логістичних витрат.

Рис.3.6– Сучасні тренди інновацій в логістичній інфраструктурі

Джерело: складено автором [16]

Прикладами кращих практик розвитку експорту транспортних послуг є створення мережі сучасних мультимодальних логістичних хабів, поширення PL-провайдерів (найсучаснішим рівнем є 5PL-провайдер, який здійснює

стратегічне управління ланцюгами поставок у віртуальному середовищі), цифровізація транспортної інфраструктури з використанням мереж 5G та застосуванням наборів відкритих даних (Великобританія), формування єдиного довгострокового плану розвитку інфраструктури (Німеччина), надання приватному сектору права будувати, експлуатувати, а також стягувати плату при реалізації інфраструктурних проєктів, використання інструменту інфраструктурних бондів фінансування інфраструктурних проєктів. На сьогоднішній день вітчизняні логістичні компанії непогано володіють 2PL-технологіями, але рівень 3PL доступний лише небагатьом з них.

Вітчизняним компаніям не вистачає інвестиційного потенціалу для оренди або переоснащення складів, створення розподільчих центрів, купівлі транспортних засобів, утримання представництв і агентів за кордоном тощо. Крім того, більшість українських логістичних компаній не мають достатніх компетенцій для управління міжнародними комплексними проєктами в силу того, що вони надто молоді порівняно з іноземними компаніями, які мають досвід міжнародного експедиції протягом багатьох десятиліть [44].

Отже, вітчизняний досвід у сфері підприємницької діяльності у цій сфері на цей час виявився вкрай незначним.

3.2. Напрямки підвищення ролі України в міжнародних логістичних мережах

В Україні проводиться політика транс'європейських транспортних мереж, в основі якої закладені принципи розвитку транспортної інфраструктури Європи. В ній визначається європейська дворівнева транспортна мережа залізничного (пасажирського та вантажного транспорту), автомобільних доріг, морського та внутрішнього водного транспорту, мережа інфраструктури авіаційного транспорту та мультимодальних вантажних перевезень (бі- та три-модальні термінали).

Уряд України розробив певні кроки для посилення інтеграції України до європейського транспортно-логістичного комплексу. Основні завдання із зазначенням необхідних заходів/кроків для їх реалізації, розбиті за етапами (рис. 3.7).

Розвиток мультимодальних перевезень	стимулювання переорієнтації перевезень на більш екологічні види транспорту, зокрема формування пакету нормативних та стимулюючих заходів для розвитку мультимодальних перевезень (зокрема, державна підтримка, виключення габаритно-вагових вимог для окремих ділянок маршруту, а також будівництва мережі мультимодальних терміналів; модернізація існуючих та будівництво нових логістичних мультимодальних терміналів в західних та південних областях України з функціями інтегрованих транспортно-логістичних центрів, розвиток договірно-правової бази з країнами партнерами щодо забезпечення врегулювання технологічних питань міжнародних мультимодальних перевезень.
Розширення мережі транспортних коридорів:	Розширення мережі транспортних коридорів: реалізація спільних проектів та інтеграція з транспортно-логістичними мережами ЄС шляхом гармонізації організаційно-правових аспектів діяльності; розробка поетапного плану повного переходу на безпаперові технології супроводження перевезень, включаючи процедури митного та прикордонного контролю, у т.ч. із країнами ЄС, впровадження на території України електронного документообігу електронної товарно-транспортної накладної (eТТН); з урахуванням пріоритизації інфраструктурних проектів – підготовка пропозицій щодо розвитку мережі TEN-T всередині України та координація з мережею TEN-T у сусідніх країнах ЄС.
Залучення інвестицій для забезпечення реалізації проектів розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури:	спрощення механізмів залучення інвестицій (ДПП та інші), цифровізація процедур взаємодії інвесторів з державою; прийняття змін до законодавства, що спрощують процедури залучення інвестицій; впровадження інструментів державної підтримки інвестицій; ПРОЕКТ 150 складання переліку пріоритетних для держави проектів; застосування механізмів залучення та стимулювання інвестицій; розробка та погодження концепції Державного страхового фонду інвестицій, створення Державного страхового фонду інвестицій.
Проведення робіт, пов'язаних з будівництвом, обладнанням, утриманням і ремонтом у пунктах пропуску через державний кордон приміщень	проведення переговорів із країнами-партнерами для прийняття рішень щодо відкриття нових пунктів пропуску для автомобільного сполучення (Адамчуки, Лопушанка, Варяж, Белз, Мшанець, Боберка, Комарівці, Велика Паладь, Шепіт, Хижа); капітальний ремонт та модернізація інфраструктури пунктів пропуску для автомобільного сполучення (Ягодин, Устилуг, Краківець, Шегині, Лужанка, Ужгород, Чоп, Вилок, Дзвінкове, Дякове, Косино, Порубне, Дяківці, Красноільськ); будівництво та відкриття нових пунктів пропуску для автомобільного сполучення (Біла Церква, Дийда, Руська); залучення інвестицій для забезпечення реалізації проектів з розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури.
Реформування системи ціноутворення для будівництва, поточного ремонту та експлуатаційного утримання об'єктів транспортної інфраструктури:	удосконалення методичних підходів до складання інвесторської кошторисної документації шляхом побудови ефективної системи моніторингу цін на будівельні матеріали, зміни методології визначення складових собівартості, врахування механізму визначення очікуваної вартості для передових форм контрактів “Проектуй/Будуй”, запровадження нового укрупненого класифікатору дорожніх робіт, створення бази даних цін та бази даних об'єктиваналогів; впровадження нової моделі ціноутворення в будівництві, яка передбачатиме складання відомості обсягів робіт за міжнародними системами вимірювання, зокрема CESMM4 та застосування міжнародно визнаних форм звітування за виконані роботи.

Рис.3.7–Основні кроки для підвищення ролі України в міжнародних логістичних мережах

Джерело: складено автором

Гармонізація нормативно-правових та організаційних аспектів діяльності транспортної галузі України з країнами ЄС для задоволення потреб населення у перевезеннях та забезпечення розвитку економіки країни шляхом зміни підходів до формування транспортно-логістичних рішень та розвитку сучасної транспортної інфраструктури є основним завданням у напрямку підвищення ролі України в міжнародних логістичних мережах.

Інтеграція до логістичної мережі ЄС має здійснюватися за допомогою наступних заходів :

скоординоване планування та організація виконання перевезень між українською залізницею та залізницями ЄС, зокрема формування узгоджених графіків завантажень-розвантажень, налагодження вантажовідправниками логістичних ланцюгів на території інших країн;

нарощування пропускної спроможності залізниці з країнами ЄС із урахуванням вимог інтероперабельності;

гармонізація процедур визначення проектів і технічних умов; гармонізація правил закупівель з міжнародними стандартами;

гармонізація правил оцінки бюджетів, оплати робіт та нагляду;

регулювання на підзаконному рівні порядку визначення вартості будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування та застосування на практиці принципів ринкового ціноутворення та вільних цін.

Рис.3.8–Основні заходи інтеграції логістичної мережі України в логістичну мережу ЄС

Джерело: складено автором

Таким чином, розглянувши основні напрямки впровадження необхідних заходів інтеграції логістичної мережі України в міжнародні логістичні мережі можемо зробити висновок, що основними заходами є наступні: створення мереж логістичних мультимодальних терміналів з функціями інтегрованих транспортно-логістичних центрів; впровадження цифрових

рішень управління логістикою; проведення оцінки впливу проектів з використанням «Транспортної моделі»; залучати інвестиції в транспортну інфраструктуру; гармонізувати процедури визначення проектів і технічних умов; інтеграції національної транспортної мережі з транспортною мережею ЄС, розширення переліку маршрутів, що входять до транспортної мережі TEN-T, покращення стану автомобільних доріг, перехід на зелену логістику.

ВИСНОВКИ

Розвиток міжнародних торговельних відносин та прискорення темпів зростання обсягів вантажоперевезень призвів до виникнення транспортних коридорів як системоутворюючих елементів міжнародних логістичних систем.

Україна межує з багатьма країнами, що дає їй можливість бути основною транзитною державою в Європі, через яку проходять загальні транспортні шляхи в усі часи. Дослідження англійського інституту Rendall показали, що Україна має найвищий транзитний потенціал у Європі, який складає 3,11 балів.

Україна на шляху до створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів розробила відповідну концепцію. Дану концепцію було затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 4 серпня 1997 року № 821. На даний час через територію України загалом проходять сім міжнародних транспортних коридорів. Вони сприяють європейській єдності та зміцнюють внутрішній ринок.

За рахунок розвитку міжнародних транспортних коридорів Україна зможе інтегруватись в світовий транспортний комплекс, забезпечить собі додаткові надходження до бюджету, підвищить рівень інвестиційної активності, збільшить приплив іноземних інвестицій, вдосконалить технології транспортування, транспортну інфраструктуру країни в цілому та і окремих її регіонів. До 2022 року в Україні зовнішні умови склалися на користь розвитку транспортної галузі країни. Урядом почали впроваджуватися інфраструктурні проекти розбудови автомобільних доріг та портів.

Війна Росії, що триває, в Україні призводить до руйнівних людських і матеріальних втрат. Але з руйнацією виникає рідкісна можливість модернізувати економіку України шляхом створення сучасної інфраструктури. Будівництво нових автомобільних та залізничних мереж

поряд з портами та аеродромами може стати каталізатором відновлення економіки та пов'язати зростання малих та середніх підприємств (МСП) із глобальними ланцюжками поставок та міжнародними ринками[3].

Іншими словами, успішна реконструкція транспортної інфраструктури включатиме Україну, яка пов'язана з євроатлантичною спільнотою і міцно інтегрована в неї, в міжнародну логістичну систему. Протягом наступних 10 років сектор транспортної та логістичної інфраструктури вимагатиме значного фінансування, визначення пріоритетів та координації між українським урядом та міжнародними суб'єктами (двосторонніми партнерами, багатосторонніми установами та приватним сектором).

На даний час через повномасштабну війну росії проти України морські перевезення та закриті небо недоступні, імпорту та експорту здійснюється наземним транспортом. Як транзитний коридор між країнами ЄС, через регіон проходить значний відсоток транспорту. Європейська комісія приєднала українські логістичні маршрути до Трансевропейської транспортної мережі (TEN-T)[3].

У майбутньому це дозволить розширити географію перевезень, покращити логістику, залучити міжнародні інвестиції для ремонту та розвитку транспортних коридорів України.

Також, для розвитку транспортної інфраструктури України важливим етапом є розвиток транзитних транспортних коридорів, шляхом:

- залучення інвестицій;
- встановлення високих регульованих тарифів;
- підвищення рівня взаємодії транспортних секторів у сфері інвестицій, логістики та тарифної політики;
- підвищення рівня взаємодії державного та приватного секторів.

Отже, Україна потребує вагомих реформ у транспортній інфраструктурі. Запровадження даних реформ дозволить налагодити більш тісні зв'язки з іншими країнами, допоможе залучити додаткові інвестиції для

розвитку країни в цілому та надасть більше можливостей вітчизняним підприємствам.

Крім того, для інтеграції в міжнародну логістичну мережу Україні необхідно впроваджувати інноваційні технології в логістичну інфраструктуру.

Перш за все - Е-ТТН, яка є найбільш актуальною в Україні, проте має суттєві обмеження: витратність внесення змін, отримання ЕЦП водіями перевізників, неможливість створення для окремих товарів (підакцизних тощо), ЦБД (Центральна база даних) не інтегрована з системами ДПС (Державної податкової служби) та операторами електронного документообігу. Проте попри всі досі достеменно невирішені моменти, наразі в нашій державі вже сертифіковано 8 операторів електронного документообігу, що надають можливість оформлення Е-ТТН.

Не менш цікавим трендом є автоматизація складів, яка посідає важливе місце в порядку денному логістичної галузі України. Серед переваг: автоматизація багатьох процесів, оптимізація складських площ та людських ресурсів, мінімізація помилок, ефективність та швидкість обробки, можливість проектного рішення під потреби замовника. Недоліками є висока вартість проєктів та потреба розробки під індивідуальні задачі клієнта.

Отже, автоматизація, діджиталізація, інтеграція та інші тенденції - це перш за все рух до майбутнього з більш ефективною роботою, оптимізованими ресурсами та високими результатами. Попри особливості українського середовища, наша держава має всі шанси досягти рівня топових розвинених ринків.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Воркут Т. А. Науково-методичні підходи до управління збалансованим розвитком логістичних систем міжнародних транспортних коридорів. *Економіка та управління на транспорті*. 2017. Вип. 5. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/eut_2018_5_13 (дата звернення 10.12.2022)
2. Глушенко Т. М. Тенденції розвитку міжнародних транспортно-логістичних систем. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2018. № 62 дод.. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2018_62dod(дата звернення 10.12.2022)
3. Дикань О. В. Бар'єри роботи міжнародних логістичних систем. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2018. № 64 URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2018_64_20(дата звернення 10.12.2022)
4. Дорошкевич Д. В. Міжнародні логістичні системи в умовах глобалізації. *Ефективна економіка*. 2013. № 2. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2013_2_81 (дата звернення 10.12.2022)
5. Касян С. Я. Маркетингові інноваційні комунікації складові функціонування міжнародних логістичних систем. *Вісник Дніпровського університету. Серія : Світове господарство і міжнародні економічні відносини*. 2018. Т. 26, Вип. 10. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Sv_g_2018_26_10_5(дата звернення 10.12.2022)
6. Кузьменко А. В. Досвід та закономірності формування світової транспортно-логістичної інфраструктури. *Науковий огляд*. 2015. № 7. С. 5–18.
7. Логістика: навч. посіб. / Безугла Л.С., Юрченко Н.І., Ільченко Т.В., Пальчик І.М., Воловик Д.В. – Дніпро: Пороги, 2021. - 252 с.
8. Малащук Д. В. Вплив системи інтегрованої міжнародної логістики на формування глобального логістичного менеджменту.

- Інвестиції: практика та досвід.* 2018. № 13. С. 22-25.
URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ipd_2018_13_6(дата звернення 10.12.2022)
9. Міжнародні логістичні послуги : конспект лекцій / укладач І. Є. Ярова. – Суми : Сумський державний університет, 2020. 107 с.
10. Москвітіна Т. Д. Міжнародна логістика: навч. посіб. / Т. Д. Москвітіна ; Київ. нац. торг.-екон. ун-т. К. : КНТЕУ, 2012. 215 с
11. Озерська Г. В. Розбудова мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів в умовах інтеграції до світової транспортної системи. *Наука й економіка.* 2014. Вип. 4.
URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nie_2014_4_20(дата звернення 10.12.2022)
12. Олійник Я.Б., Смирнов І.Г. Міжнародна логістика. Навчальний посібник. К.: Обрії, 2011. 540 с.
13. Офіційний сайт Державної статистики України
URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>(дата звернення 10.12.2022)
14. Офіційний сайт Світового банку (The World Bank). LPI Report.
URL: <https://lpi.worldbank.org/>(дата звернення 10.12.2022)
15. Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні: Постанова Кабінету Міністрів України від 04.04.1997 р. № 821. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/821-97-%D0%BF>(дата звернення 10.12.2022)
16. Проект Плану відновлення України
<https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf>(дата звернення 10.12.2022)
17. Соколова О. Є. Розробка сценаріїв сталого розвитку транспортної системи України. *Вісник Вінницького політехнічного інституту.* 2021. № 5. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vvpi_2021_5_18(дата звернення 10.12.2022)
18. Управління ланцюгами поставок : навчальний посібник / Т. О. Колодізева. Харків : ХНЕУ ім. С. Кузнеця, 2016. 164 с

19. Шульгіна Л. М. Ефективність міжнародної транспортної логістики як складової логістичної системи. *Молодий вчений*. 2018. № 4(1). С. 168-171. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/molv_2018_4\(1\)__41](http://nbuv.gov.ua/UJRN/molv_2018_4(1)__41)(дата звернення 10.12.2022)
20. Ярошенко Л.Л. Міжнародний досвід розбудови транспортно-логістичних центрів як спосіб розвитку транспортно-логістичної інфраструктури. *Світове господарство і міжнародні економічні відносини*. 2016. Вип. 8. С. 215–218. (дата звернення 10.12.2022)
21. Boiarynova, K. O., and Kopishynska, K. O. Analysis of Logistics Startups Development in the EU Countries and Ukraine. *Sci. in nov*. 2021. V. 17, no. 2. P. 105—116. URL: https://doi.org/10.15407/sci_nov17.02.105(Accessed: 12.12.2022)
22. Here's how global supply chains will change after COVID-19. *World Economic Forum*, 2020. URL: <https://www.weforum.org/agenda/2020/05/this-is-what-global-supply-chains-will-look-like-after-covid>(Accessed: 12.12.2022)
23. Ivanov, D. A digital supply chain twin for managing the disruption risks and resilience in the era of Industry 4.0. *Prod. Plan. Contr*, 2020. С. 1–14.
24. Kilpatrick, J. Managing supply chain risk and disruption. *Deloitte*, 2020. – 20 с.
25. LOGISTICS GLOBALISATION AND THEIR BARRIERS URL: <https://www.linkedin.com/pulse/logistics-globalisation-barriers-srinivas-ganti> (Accessed: 12.12.2022)
26. Lopienski K. International Logistics: Advantages and Challenges for Ecommerce Stores. Retrieved from: URL: <https://www.shipbob.com/blog/international-logistics/>
27. Global value chains in a changing world. – Fung Global Institute (FGI), Nanyang Technological University (NTU) and World Trade Organization (WTO). URL: www.wto.org/english/res_e/booksp_e/aid4tradeglobalvalue13_e.pdf. (Accessed: 12.12.2022)

28. The impact of the Ukraine war on the supply chain
 URL: <https://piernext.portdebarcelona.cat/en/logistics/the-impact-of-the-ukraine-war-on-the-supply-chain/> (Accessed: 12.12.2022)

29. UNICEF (2021) COVID-19 Impact Assessment on Global Logistics and Supplies. UNICEF Supply Division
 URL: <https://www.unicef.org/supply/documents/covid-19-impact-assessment-global-logistics-and-supplie> (Accessed: 12.12.2022)

30. IFC (2021) The Impact of COVID-19 on Logistics. International Finance Corporation
 URL: https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/industry_ext_content/ifc_external_corporate_site/infrastructure/resources/the+impact+of+covid-19+on+logistics (Accessed: 12.12.2022)

31. John Arnold. Best Practices in Management of International Trade Corridors. The International Bank for Reconstruction and Development. URL: <http://documents1.worldbank.org/curated/en/441171468315291413/pdf/384590Internat1e0corridors01PUBLIC1.pdf> (Accessed: 12.12.2022)

32. Rivera A. (2020) The impact of COVID-19 on transport and logistics connectivity in the landlocked countries. ECLAC 13–40. URL: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46528/1/S2000768_en.pdf (Accessed: 12.12.2022)

33. New Trans-European Network maps to improve connectivity with Eastern Partnership countries. URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/2018-11-09-ten-t-maps-easternpartnership_en?fbclid=IwAR0QO3EGz17WpGkgpFzh4i4yLtrb3FiaipBmFpuSBA7nZ89G54yCcGpPsq (Accessed: 12.12.2022)

34. Resolution on the pan-European transport policy. EUR-Lex. URL: [https://eurlex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:51996IP0334\(01\)&from=FI](https://eurlex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:51996IP0334(01)&from=FI) (Accessed: 12.12.2022)

35. Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas. EUROPEAN COMMISSION DIRECTORATE GENERAL VII. TINA Office

Vienna, December 1998. URL: <http://aei.pitt.edu/39350/1/A4030.pdf>(Accessed: 12.12.2022)

36. Agility Emerging Markets Logistics Index 2017. Interactive Map. – Режим доступа: <http://www.agility.com/EN/About-Us/Pages/Emerging-Markets/2017/Interactive-Map.aspx>(Accessed: 12.12.2022)

37. Savin, S., Kravchyk, Y., Dzhereliuk, Y., Dyagileva O., & Naboka, R. (2021). Management of the Processes on the Quality Provision of the Logistic Activity in the Context of Socio-Economic Interaction of Their Participants. *IJCSNS International Journal of Computer Science and Network Security*, 21(12), 45-52. <https://doi.org/10.22937/IJCSNS.2021.21.12.7>(Accessed: 12.12.2022)

38. ITF (2016) Logistics Development Strategies and Performance Measurement, Roundtable report 158, available at: <https://www.itf-oecd.org/logistics-development-strategies-and-performancemeasurement-0>(Accessed: 12.12.2022)

39. McKinnon (2017) Sustainable Logistics; related material available at: http://www.alanmckinnon.co.uk/sustainable_logistics.html(Accessed: 12.12.2022)

40. Ozceylan, Erbas, Tolon, Kabak and Durgut (2016) Evaluation of freight villages: A GIS-based multi-criteria decision analysis, *Computers in Industry* 76 (2016) 38–52 <http://dx.doi.org/10.1016/j.compind.2015.12.003>(Accessed: 12.12.2022)

41. McKinnon, Flöthmann, Hoberg, and Busch (2017) Logistics Competencies, Skills, and Training: A Global Overview. World Bank Studies. Washington, DC: World Bank. doi:10.1596/978-1-4648-1140-1. License: Creative Commons Attribution CC BY 3.0 IGO; available at: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/27723>(Accessed: 12.12.2022)

42. World Bank. Logistics performance index: Overall (1=low to 5=high). URL: <https://data.worldbank.org/indicator/LP.LPI.OVRL.XQ>(Accessed: 12.12.2022).

43. Holger Glockner, Kai Jannek, Johannes Mahn, Björn Theis. Augmented reality in logistics. Changing the way we see logistics – a DHL perspective. URL: <http://www.dhl.com/>

content/dam/downloads/g0/about_us/logistics_insights/csi_augmented_reality_report_290414.pdf. (Accessed: 12.12.2022).

44. Lehr P. The Elder Care Market: Products and Services. Wellesley: BCC Research. URL: <https://www.bccresearch.com/market-research/healthcare/eldercare-market-hlc062b.htm>(Accessed: 12.12.2022).

45. Speranza, M. Grazia. Trends in transportation and logistics // European Journal of Operational Research. Brescia: ELSEVIER, 2018. C. 830-836.

46. Update of the Handbook on External Costs of Transport – Final Report (2014) European Commission, available at: https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en(Accessed: 12.12.2022).

47. What is a Hub in logistics? URL: <https://www.saloodo.com/logistics-dictionary/hub/>(Accessed: 12.12.2022).

48. World Bank (2010) Ukraine: Trade and Transit Facilitation Study, available at: http://siteresources.worldbank.org/UKRAINEEXTN/Resources/TTF_April2010.pdf(Accessed: 12.12.2022).

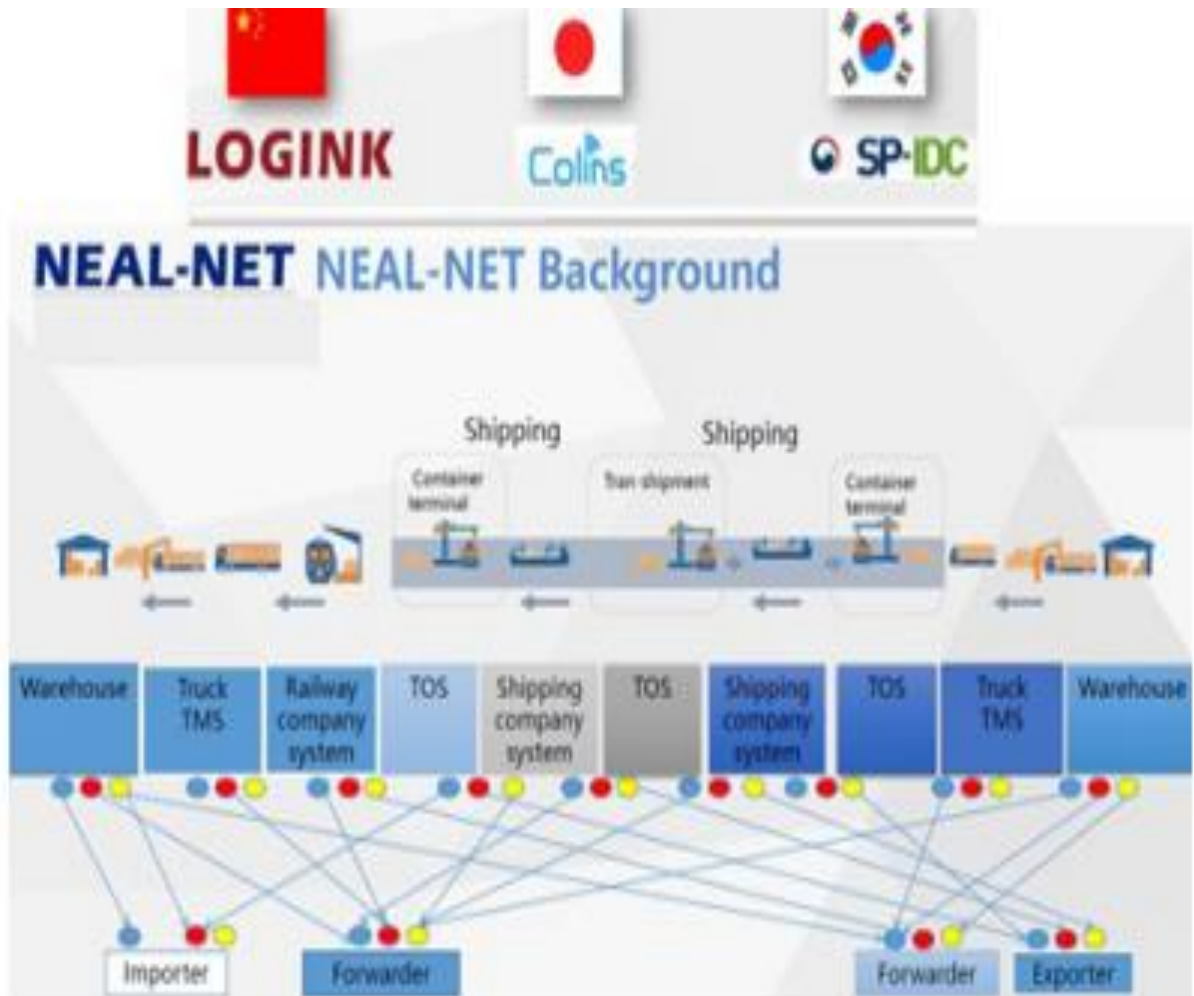
49. Why is International Logistics Important? <https://golocad.com/logistics/international-logistics/>(Accessed: 12.12.2022).

50. World Bank (2015a): Shifting into Higher Gear. Recommendations for Improved Grain Logistics in Ukraine. Report No: ACS15163, August 2015, available at: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/22752>(Accessed: 12.12.2022).

ДОДАТКИ

Додаток А

Регіональна азіатська система управління логістикою NEAL-NET



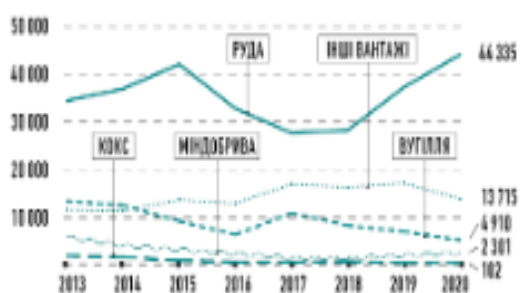
Додаток В

Динаміка вантажопотоків залізничного транспорту

ДИНАМІКА ВАНТАЖОПОТОКІВ

Структура за видами вантажів

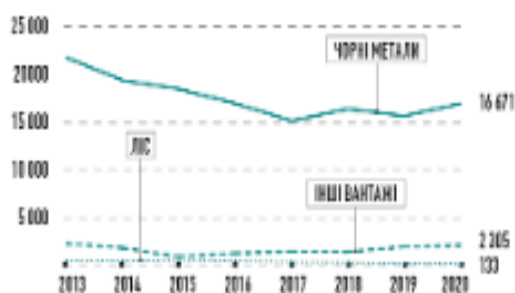
НАВАЛОЧНІ



ЗЕРНО



ГЕНЕРАЛЬНІ



КОНТЕЙНЕРИ



НАЛИВНІ



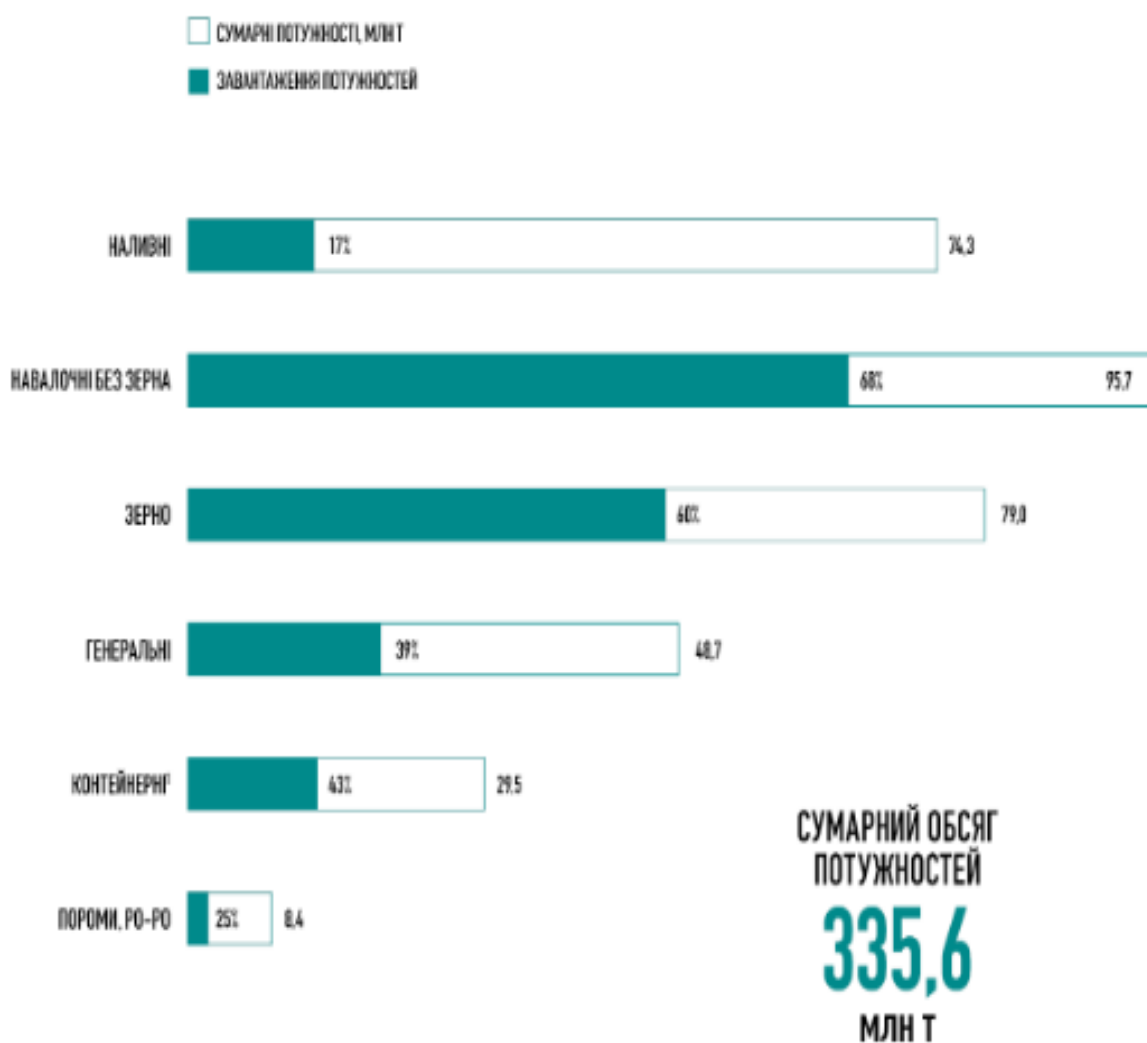
РО-РО



Напрямки вантажопотоку водного транспорту

НАПРЯМОК ВАНТАЖОПОТОКІВ

Структура вантажопотоку в українських портах за видами вантажів



метадані

Заголовок

Україна у системі міжнародних логістичних мереж

Автор

Мамедова Айсу Сафарівна

Науковий керівник

доц. Громенкова С. В.

підрозділ

кафедра міжнародної економіки

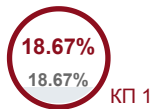
Перелік можливих спроб маніпуляцій з текстом

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

Заміна букв		1
Інтервали		0
Мікропробіли		8
Білі знаки		0
Парафрази (SmartMarks)		194

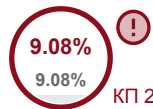
Обсяг знайдених подібностей

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



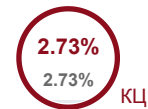
25

Довжина фрази для коефіцієнта подібності 2



13246

Кількість слів



107921

Кількість символів

Подібності за списком джерел

Прокручіть 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	Світовий ринок логістичних послуг: тактика та стратегія діяльності суб'єктів ринку / Global Market of Logistics Services: Tactics and Strategy of Market Entities 12/10/2019 Sumy State University (Кафедра міжнародних економічних відносин (НИІ БіЕМ))	138	1.04 %
2	https://ua.interfax.com.ua/news/blog/780074.html	89	0.67 %
3	https://kneu.edu.ua/userfiles/conference_meim_13.11.2020/ZbD196rnik_tez_13_11_2020_pr_avka_.pdf	77	0.58 %
4	Репіч, Булеховець.docx 1/25/2021 Publishing House "Helvetica" (Видавничий дім "Гельветика")	72	0.54 %

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

ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНОЇ ЕКОНОМІКИ І МЕНЕДЖМЕНТУ

**РОЗВИТОК ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ
В НОВИХ РЕАЛІЯХ МІЖНАРОДНИХ
ВІДНОСИН**

Збірник матеріалів

**Студентської науково-практичної
Інтернет-конференції**

**м. Київ,
7 грудня 2022 р.**

КН 115 РОКІВ **КИЇВ**
2022

ЗМІСТ

РОЗДІЛ 1. ГЛОБАЛЬНІ ІМПЕРАТИВИ ЗЕЛЕНОГО РОЗВИТКУ: ВИКЛИКИ І ПЕРСПЕКТИВИ ДЛЯ УКРАЇНИ 9

Робота платформи здійснювалася в рамках проекту міжнародної технічної допомоги Європейського Союзу Еразмус+ «Молодіжне лідерство для консолідації ініціатив ЄС у контексті транскордонної нестабільності в Україні» (Грантова Угода № 101099170 — YouthLeadtoEUinUA — ERASMUS-JMO-2022-HEI-TCH-RSCH-UA-IBA — YouthLeadtoEUinUA). "Youth leadership towards the consolidation of EU initiatives in the context of cross-border instability in Ukraine"



Co-funded by
the European Union

Багірова Е.Е.	9
Перспективи розвитку відновлювальних джерел енергетики України в розрізі індустрії 4.0	
Бутенко А.О.	11
“Зелена економіка” крізь призму концепції сталого розвитку	
Дворник О.В.	13
Зелене облігаційне фінансування глобального сталого розвитку	
Іванова А.	15
Роль креативного сектору в сталому розвитку економіки країн світу	
Ігнатенко В.О.	18
Конкурентне лідерство США у формуванні зеленої енергетичної екосистеми	
Козлова С.О.	21
Мегаполіси як осередки «озеленення» глобальної економіки	
Корольчук Н. І.	24
Механізми впливу глобалізації на структурну трансформацію зеленої економіки	
Сукач Д.А.	26
Глобальні тренди зеленого інвестування: досвід для України	
Білик О.Ю.	29
Світові тенденції формування міграційного капіталу	
Павловський Д. С.	31
Роль цифрових технологій в озелененні фінансових ринків	
Бойко А.О.	33
Глобальне середовище розвитку міжнародної торгівлі	
Гавриленко В.О.	35
Механізми та інструментарій стимулювання іноземного інвестування в економіку України	
Газізов В.Р.	37
«Зелена» енергетика в Україні в умовах війни та післявоєнний період	
Грек О.Д.	39
Стратегічні пріоритети розвитку зеленої економіки Китаю	
Грищенко Є.М.	41
Зелена економіка і сучасний ринок праці	

Заболотний О.В.	44
Теоретичні основи накопичення і перерозподілу фінансових ресурсів	
Дем'яненко В.В.	46
Сучасний стан зеленого розвитку ІТ-сектору в Україні та світі	
Дрогомерецький М.К.	48
Співпраця США та України: зелений контекст розвитку	
Єщенко Є.О.	51
Економічне післявоєнне співробітництво КНР та України у контексті сталого розвитку	
Касьян Д.В.	53
Стратегічні напрями забезпечення конкурентного лідерства фірми на світових ринках	
Катюха І.В.	55
Вплив ІКТ на світові ринки праці та людський капітал	
Кірсанов Д. І.	57
Безпаперова економіка як зелена складова сталого економічного розвитку України	
Кіяшко І.Р.	59
Стабільність валютної системи як фактор розвитку зеленої економіки	
Коваль В.І.	60
Розвиток зеленої економіки: перспективи для України	
Колбасов М.О.	63
Вплив зеленого розвитку на зовнішньоторгівельну політику США	
Кропивницька А.В.	65
Інклюзивний економічний розвиток в умовах глобальної зміни клімату: досвід ЄС	
Кучеренко М.В.	68
Розвиток зелених блокчейн технологій у світовій та вітчизняній економіках	
Кушнір І. М.	71
Європейський зелений курс, як драйвер європейської інтеграції України	
Лісовський С.С.	73
Зелена логістика як стратегічний напрям забезпечення кліматичної нейтральності в Україні	
Лунякін О.Д.	74
Зелена енергетика: виклики та можливості для економіки США	
Магрета Я.Л.	75
Краудфандові платформи як інструмент поствоєнної відбудови економіки України в контексті зеленого розвитку	
Мазаєва Д.Ю.	78
Ключові напрями розвитку зелених фінансів	
Мамедова А.С.	80
Інтеграція України в міжнародні транспортні коридори: організаційно-економічний та екологічний аспекти	
Мельниченко О.В.	82
Сучасні особливості розвитку міжнародної торгівлі послугами	
Наумова А.А.	84
Інвестиційна офшорна діяльність в умовах зеленого розвитку	
Опанасенко А.С.	87
Адаптація європейського зеленого курсу в Україні	
Осетрова А.Є.	90
Перспективи розвитку зеленої торгівлі України на глобальних ринках	
Пархомчук Д.В.	92

Сучасні тренди зеленого інвестування міжнародної економіки

Пономаренко І.	95
Екологічні наслідки війни в Україні та перспективи зеленої реконструкції за участі США	
Романишина Д.О.	96
Створення зелених робочих місць в контексті міграційної кризи	
Салівон І.О.	98
Ризики зеленого інвестування економіки України	
Святовец І.П.	99
Модель управління стійкістю еколого-економічної системи підприємств	
Сіденко Т.О.	101
Сучасні тренди розвитку глобального підприємництва у контексті зеленого розвитку	
Скалецька М.І.	103
Збереження парків і заповідників в Україні під час війни як передумова розвитку зеленої економіки	
Цимбалюк Д.І.	105
Корпоративна соціальна відповідальність у політиці сталого розвитку	
Шаргала В.І.	108
Розвиток світового ринку ІТ-аутсорсингу в умовах зеленої трансформації	
Щербаков О.К.	110
«Зелений курс» як інструмент стимулювання економічного розвитку України	
Ярошенко А.В.	112
Перспективи зеленого розвитку у транскордонному співробітництві України з Польщею	
РОЗДІЛ 2. ОСОБЛИВОСТІ МІЖНАРОДНОГО БІЗНЕСУ В УМОВАХ ПОВНОМАСШТАБНОГО ВТОРГНЕННЯ РФ В УКРАЇНУ	115
Ячник М.А.	115
Особливості міжнародного консалтингу в умовах повномасштабного вторгнення Російської Федерації в Україну	
Шишук Н.О.	117
Рецесійний вплив у США на банківську кредитну політику	
Цивінська Н.М.	119
Діяльність MERCEDES-BENZ GROUP AG в Україні	
Koliada Sofiia	121
The impact of the Covid-19 pandemic on the Global Agricultural Market	
CENGİZ ÇEVİK	123
The Opportunities of Participation in Shanghai Cooperation Organization for Turkish Strategic Development	
Горшков Б.Є.	125
Функціонування інвестиційного бізнесу в Україні під час війни (на прикладі компанії Concord Capital)	
Краснікова А.А	127
Світові тенденції злиття та поглинання у глобальному банківському секторі	
Shad Muhammed	129
OTT Platforma as a Perspective Form of Business Activity in the Mordern Conditions of the Formation of a new Global digital realiry	
Осьмак К.	131
Макроекономічні заходи стимулювання інноваційної діяльності в Україні в умовах післявоєнної відбудови	
Abdusalomov A.R.	133

Major Changes in Programme Management Triggered by Armed Conflicts – Observations from Personal Experience of Early Preparedness"	
Anatoliti S.V.	136
New Ukrainians in Greece 2022: Effect on Greek Economy	
Buriachenko V.	137
Features of the Activities of Foreign Banking Groups in Ukraine During the War	
Deepanshu Rawat	139
Peculiarities Of The International Business In The Condition Of A Full-Scale Invasion Of The Russian Federation Into Ukraine	
Feshchenko M.S.	141
Cash Flows Management In International Corporations	
Vintsyk L.E.	143
Marketing Strategy In Hotel Business	
Герасименко А.П.	145
Інвестиції Європейського Союзу в Україну в умовах війни	
Докторов К.І.	147
Стратегічні пріоритети компанії NETFLIX, INC. в умовах повномасштабного вторгнення РФ в Україну	
Коробій Н.О.	150
Особливості міжнародного фармацевтичного ринку в умовах повномасштабної війни в Україні	
Коцюба О.С.	152
Проблеми та виклики міжнародного бізнесу в умовах повномасштабного вторгнення РФ в Україну	
Піскора О.В.	154
Двосторонні економічні відносини України з Німеччиною на сучасному етапі розвитку	
Reshetnik Liliia	156
Digital Technologies and Digitalization of Ukrainian Business in the Times of War	
Sivtseva D.A.	158
Marketing Strategies Of "Tiffany & Co" In The Digital Time	
Svitlychna A.P.	160
Principles Of Corporate Social Responsibility For International Banks In The Context Of Russia's Full-Scale Invasion Of Ukraine	
Соболь Д.О.	162
Світові підприємства в умовах повномасштабного вторгнення в Україну	
Стасенко Є.В.	164
Перспективи розвитку економічної взаємодії України та Китаю	
Ходаківська А.М.	166
Стан та розвиток фармацевтичного ринку в умовах повномасштабного вторгнення РФ в Україну	
Чеботарьов М. В.	168
Особливості впливу транснаціональних корпорацій на глобальний економічний розвиток та фінансову безпеку	
Янчук Д.П.	171
Електрифікація засобів пересування як невідворотня трансформація ринку автомобілів	
РОЗДІЛ 3. ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИЙ ВИМІР МІЖНАРОДНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ	173

Бобор В.В.	173
Сучасний стан розвитку ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень в Україні	
Голубенко Д.А.	176
Основні засади банківської діяльності на міжнародному фінансовому ринку	
Порошинський Є.О.	180
Сучасні теорії прямого іноземного інвестування	
Москаленко Ю.Д.	184
Структура фінансового ринку	
Криштоп Д.Є.	186
Розвиток міжнародного фінансового ринку	
Ляшко Н.І.	188
Інвестиційне співробітництво України з країнами-членами ЄС	
Маргвелашвілі Д.Т.	190
Розвиток туризму як фактор подолання бідності	
Храпко О.О.	192
Інвестиційне співробітництво України з країнами-членами ЄС	
Прошунін І.В.	193
Перспективи розвитку європейського енергетичного ринку	
Науменко А.О.	196
Діяльність ТНК в умовах нерівномірності світового економічного розвитку	
Васкевич М.Р.	198
Вплив пандемії COVID-19 на розвиток фармацевтичного ринку України	
Терещук Т.Ю.	201
Зовнішня торгівля між Україною та ЄС	
Доденко А.Р.	205
Тренди міжнародного туризму в умовах глобальної економічної кризи	
Предко А.С.	207
Економічні інструменти реалізації екологічної політики ЄС	
Масенко З.І.	208
Світові виклики, з якими стикається медіа індустрія	
Покаленко Т. Г.	210
Тенденції розвитку світового ринку хостелів	
Монастирська Х.Р.	212
Пріоритети енергетичної стратегії ЄС в контексті економічної безпеки	
Волчков І.С.	214
Вплив російсько-української війни на інвестиційний клімат європейських країн	
Симоненко Н.Л.	216
Роль креативних індустрій в соціально-економічному розвитку суспільства	
Горбаченко А.А.	218
Вплив українсько-російської війни на міжнародний ринок авіаційних перевезень	
Шлапаченко К.В.	221
Сучасний стан торговельного співробітництва України з ЄС	
Мірошниченко А.О.	224
Диверсифікація співробітництва України та Хорватії в умовах російського вторгнення	
Лимар І.В.	226
Вплив розвитку фармацевтичного сектору на економічні стратегії країн ЄС	
Волянюк Д.І.	228
Трансформація світового ринку фармацевтичних препаратів	

Літвінчук П.О.	230
Сучасні тенденції та особливості розвитку глобальногоавтомобільного ринку	
Шипова Є.К.	232
Залежність енергетичного ринку ЄС від іноземних енергоносіїв	
Коломацька Л.О.	235
Міграційні кризи в ЄС	
Кухнюк К.М.	238
Економічне співробітництво України з Німеччиною	
Радутна Є.Ю.	240
Роль енергетичної політики у процесі екологізації економічного розвитку країн ЄС	
Корчак М. І.	242
Сучасний стан та особливості міжнародного ринку харчових продуктів в контексті забезпечення цілей сталого розвитку	
Сорокіна Д.В.	245
Перспективи розвитку європейського енергетичного ринку	
Єлісеєва А.О.	247
Сценарії розвитку глобального енергетичного ринку	
Стеценко С.О.	249
Особливості єдиного ринку ЄС	
Попов О.І.	251
Сутність та механізми функціонування національних систем підтримки експорту	
РОЗДІЛ 4. АНАЛІТИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ МОДЕЛІ	256
ВІДНОВЛЕННЯ ЕКОНОМІКИ	
Торутько І.О.	256
Мета та особливості аудиту імпортних операцій	
Федик О.Р.	258
Сучасні виклики та фактори фінансової нестабільностітранснаціональних корпорацій	
Лесько Д.С.	260
Методика обліку та аудиту оборотних активів у міжнародних корпораціях	
Закаблуківська В.В.	261
Офшорні юрисдикції у міжнародному податковому плануванні	
Войтенко О. В.	264
Процес відновлення економіки України та його аналітичне забезпечення	
Бойко О.Ю.	266
Глобальні імперативи зеленого розвитку: виклики і перспективи для України	
Білялов А.Р.	267
Механізми відновлення потенціалу мегаполіса	

Мамедова А.С.

ІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНИ В МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ: ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИЙ ТА ЕКОЛОГІЧНИЙ АСПЕКТИ

Розвиток міжнародних торговельних відносин та прискорення темпів зростання обсягів вантажоперевезень призвів до виникнення транспортних коридорів як системоутворюючих елементів міжнародних логістичних систем.

Україна межує з багатьма країнами, що дає їй можливість бути основною транзитною державою в Європі, через яку проходять загальні транспортні шляхи в усі часи. Дослідження англійського інституту Rendall показали, що Україна має найвищий транзитний потенціал у Європі, який складає 3,11 балів [1].

Україна на шляху до створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів розробила відповідну концепцію. Дану концепцію було затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 4 серпня 1997 року № 821 [2]. На даний час через територію України загалом проходять сім

міжнародних транспортних коридорів. Вони сприяють європейській єдності та зміцнюють внутрішній ринок.

За рахунок розвитку міжнародних транспортних коридорів Україна зможе інтегруватись в світовий транспортний комплекс, забезпечить собі додаткові надходження до бюджету, підвищить рівень інвестиційної активності, збільшить приплив іноземних інвестицій, вдосконалив технології транспортування, транспортну інфраструктуру країни в цілому та і окремих її регіонів. До 2022 року в Україні зовнішні умови склалися на користь розвитку транспортної галузі країни. Урядом почали впроваджуватися інфраструктурні проєкти розбудови автомобільних доріг та портів.

Війна Росії, що триває, в Україні призводить до руйнівних людських і матеріальних втрат. Але з руйнацією виникає рідкісна можливість модернізувати економіку України шляхом створення сучасної інфраструктури. Будівництво нових автомобільних та залізничних мереж поряд з портами та аеродромами може стати каталізатором відновлення економіки та пов'язати зростання малих та середніх підприємств (МСП) із глобальними ланцюжками поставок та міжнародними ринками[3].

Іншими словами, успішна реконструкція транспортної інфраструктури включатиме Україну, яка пов'язана з євроатлантичною спільнотою і міцно інтегрована в неї, в міжнародну логістичну систему. Протягом наступних 10 років сектор транспортної та логістичної інфраструктури вимагатиме значного фінансування, визначення пріоритетів та координації між українським урядом та міжнародними суб'єктами (двосторонніми партнерами, багатосторонніми установами та приватним сектором).

На даний час через повномасштабну війну росії проти України морські перевезення та закрите небо недоступні, імпорту та експорту здійснюється наземним транспортом. Як транзитний коридор між країнами ЄС, через регіон проходить значний відсоток транспорту. Європейська комісія приєднала українські логістичні маршрути до Трансєвропейської транспортної мережі (TEN-T)[3]. У майбутньому це дозволить розширити географію перевезень, покращити логістику, залучити міжнародні інвестиції для ремонту та розвитку транспортних коридорів України.

На сьогоднішній день в Україні спостерігається зменшення участі залізничного транспорту на коротких системах логістичних ланцюгів та активно зростає питома вага автомобільного транспорту в міжнародних перевезеннях; збільшення навантаження на вісь. Це свідчить про погіршення екологічних параметрів розвитку національної транспортної системи та міжнародних перевезень.

Інтеграція України в європейський простір передбачає долучення її до «Європейської зеленої стратегії». З метою успішного розвитку транспортної системи України, а також щоб її майбутнє було «зеленим» необхідно

синхронізувати національну сферу вантажних перевезень з «Європейський зеленим курсом». Потребує зменшення частки автомобільних вантажних перевезень та зростання перевезень залізничним та водним транспортом, які здійснюють найменші викиди шкідливих речовин в атмосферне повітря [4].

Крім того, необхідно вводити більш жорсткі стандарти викидів забруднюючих речовин для транспортних засобів із двигунами внутрішнього згоряння, розвивати інфраструктуру для електромобілів та водневих транспортних засобів. Таким чином, необхідно активно спрямовувати транспортний сектор до низьковуглецевого майбутнього.

В результаті застосування концептуальних засад логістики та направлення її в сторону екологізації з'явиться можливість створити ефективну національну транспортно-логістичну систему, що сприятиме збільшенню реалізації зовнішньоторговельних зв'язків України, її територіальному розвитку, залученню транзиту та збільшенню обсягів валютних надходжень, оптимізації товаропотоків, інтенсифікації господарських зв'язків з країнами ЄС.

Список літератури:

1. Соколова О.Є. Розробка сценаріїв сталого розвитку транспортної системи України. Вісник Вінницького політехнічного інституту. 2021. №5. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vvpi_2021_5_18
2. Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні: Постанова Кабінету Міністрів України від 04.04.1997р. №821. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/821-97-%D0%BF>
3. The impact of the Ukraine war on the supply chain URL: <https://piernext.portdebarcelona.cat/en/logistics/the-impact-of-the-ukraine-war-on-the-supply-chain/>
4. Європейський Зелений Курс (European Green Deal) URL: <https://ukraine-eu.mfa.gov.ua/posolstvo/galuzeve-spivrobotnictvo/klimat-yevropejska-zelena-ugoda>

Супровідна інформація
до кваліфікаційної роботи здобувача вищої освіти
для її передачі до Наукової бібліотеки імені М. В. Довнар-Запольського

<p>Автор (прізвище ім'я, по батькові (повністю)), (мовою оригіналу та англ. мовою)</p>	<p>Мамедова Айсу Сафарівна Mamedova Aisu Safarivna</p>
<p>Назва кваліфікаційно роботи (мовою оригіналу та англ. мовою)</p>	<p>Україна у системі міжнародних логістичних систем Ukraine in the system of international logistics systems</p>
<p>Ключові слова (5-7) (мовою оригіналу та англ. мовою)</p>	<p>логістичні мережі, транспортний коридор, транспортна інфраструктура, логістичні хаби, міжнародна логістика logistics networks, transport corridor, transport infrastructure, logistics hubs, international logistics</p>
<p>Анотація / короткий огляд (500-800 знаків з пробілами для обох анотацій) (мовою оригіналу та англ. мовою)</p>	<p>Роботу присвячено дослідженню місця України в міжнародній логістичній мережі та розробка заходів щодо його покращення. Визначено сутність міжнародних логістичних мереж; розглянуто особливості формування міжнародних логістичних мереж; визначено бар'єри в міжнародній логістиці. Проведено аналіз сучасної системи міжнародної логістики в світі; проведено аналіз міжнародно-транспортних перевезень як складової зовнішньоекономічної діяльності; розглянуто стан транспортної інфраструктури України та участь України в міжнародних логістичних мережах. Розроблено рекомендації щодо розвитку транспортної інфраструктури України як елемента міжнародної логістики в рамках «Європейської зеленої стратегії»; визначено заходи з впровадження інноваційних технологій в логістичну інфраструктуру України; визначено напрямки підвищення ролі України в міжнародних логістичних мережах.</p>

	<p>The work is devoted to the study of Ukraine's place in the international logistics network and the development of measures to improve it. The essence of international logistics networks is determined; features of the formation of international logistics networks are considered; barriers in international logistics are identified. An analysis of the modern system of international logistics in the world was carried out; an analysis of international transportation as a component of foreign economic activity was carried out; the state of Ukraine's transport infrastructure and Ukraine's participation in international logistics networks are considered. Recommendations for the development of transport infrastructure of Ukraine as an element of international logistics within the framework of the "European Green Strategy" have been developed; measures for the implementation of innovative technologies in the logistics infrastructure of Ukraine have been determined; directions for increasing Ukraine's role in international logistics networks are defined.</p>
<p>Науковий керівник (прізвище, ім'я, по батькові повністю) (мовою оригіналу та англ. мовою)</p>	<p>Громенкова Світлана В'ячеславівна Svitlana Gromenkova</p>
<p>Факультет, випускова кафедра (мовою оригіналу та англ. мовою)</p>	<p>Факультет міжнародної економіки і менеджменту, кафедра міжнародної економіки Faculty of International Economics and Management, Department of International Economics</p>
<p>Освітня програма (мовою оригіналу та англ. мовою)</p>	<p>«Міжнародна економіка» International Economics</p>
<p>Мова (основна мова матеріалу)</p>	<p>українська</p>
<p>Рівень вищої освіти (перший (бакалаврський), другий (магістерський))</p>	<p>Другий (магістерський) рівень освіти</p>
<p>Дата захисту</p>	<p>14.02.2023</p>