

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

Факультет міжнародної економіки і менеджменту

Кафедра міжнародного обліку і аудиту

Галузь знань

05 Соціальні та поведінкові науки

Спеціальність

051 Економіка

Спеціалізація (за наявності)

Міжнародна економіка

Форма навчання: очна (денна)

КВАЛІФІКАЦІЙНА БАКАЛАВРСЬКА РОБОТА

**РОЛЬ ТНК У ПРОЦЕСАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ СВІТОВОЇ
ЕКОНОМІКИ**

здобувача Вінніченко Варвари Валеріївни

Науковий керівник: к.е.н., Давиденко Ганна Валеріївна

Робота допущена до захисту

перед екзаменаційною комісією з атестації здобувачів вищої освіти (ЕК)

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

Київ 2023

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

Факультет міжнародної економіки і менеджменту

Кафедра міжнародного обліку і аудиту

Галузь знань	05 Соціальні та поведінкові науки
Спеціальність	051 Економіка
Спеціалізація (за наявності)	Міжнародна економіка

ПОГОДЖЕНО

Керівник проектної групи (гарант)
освітньо-професійної програми

(підпис) (ініціали, прізвище)

20__ р.

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

О.М. Галенко

(підпис) (ініціали, прізвище)

20__

р.

ІНДИВІДУАЛЬНЕ ЗАВДАННЯ

здобувачу вищої освіти **Вінніченко Варварі Валеріївні**

денної форми навчання

на підготовку кваліфікаційної бакалаврської роботи

на тему «Роль ТНК у процесах глобалізації світової економіки

Тему затверджено наказом ректора Університету від " ____ " _____

20 ____ р .№ _____

Кваліфікаційна бакалаврська робота виконується на матеріалах

План кваліфікаційної бакалаврської роботи

Розділ 1	Теоретико-методологічні засади діяльності ТНК у світовій економіці
(назва розділу)	
Розділ 2	Стан та напрямки підвищення ефективності діяльності ТНК в сфері логістики України
(назва розділу)	
Об'єкт дослідження:	Аналіз діяльності ТНК
Предмет дослідження:	Теоретичні, методологічні та прикладні аспекти функціонування ТНК
Мета кваліфікаційної бакалаврської роботи:	Дослідження стану та напрямків підвищення ефективності діяльності ТНК в сфері логістики України

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

У розділі 1	Висвітлити головні аспекти глобалізації, такі як зростання світової торгівлі, інвестиційний рух та швидкий розвиток інформаційних технологій. Дослідити роль ТНК у створенні нових ринків, залученні капіталу та технологій до розвиваючихся країн, а також їхній внесок у створення робочих місць та зростання ВВП. Розглянути логістичний сектор, основні тенденції розвитку та прогнози.
У розділі 2	Дослідити стан та аналіз діяльності ТНК в сфері логістики в Україні. Проаналізувати проблеми та виклики, з якими зіштовхуються ТНК в сфері логістики України, такі як недостатня інфраструктура, складність митних процедур, нестабільність регуляторного середовища. Навести приклади успішної практики в інших країнах та можливість їх впровадження в українському контексті.

**Завдання підготував
науковий керівник**

(підпис)

(ініціали, прізвище)

«_____» _____ 20__ р.

**Завдання одержав
здобувач**

(підпис)

(ініціали, прізвище)

«_____» _____ 20__ р.

РЕФЕРАТ

Кваліфікаційна бакалаврська робота містить 60 сторінок, 2 таблиць, 11 рисунків, список використаних джерел з 45 найменувань, додатки.

РОЛЬ ТНК У ПРОЦЕСАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ СВІТОВОЇ ЕКОНОМІКИ

Об'єктом дослідження є аналіз діяльності ТНК та її масштаби та прогнози у сфері логістики.

Предметом дослідження є теоретичні, методологічні та прикладні аспекти функціонування ТНК.

Мета кваліфікаційної бакалаврської роботи – є дослідження стану та напрямків підвищення ефективності діяльності ТНК в сфері логістики України.

Відповідно до поставленої мети були визначені такі завдання:

- визначити основні засади функціонування ТНК у світовій економіці;
- визначити сучасні масштаби та особливості діяльності ТНК;
- дослідити перспективи діяльності ТНК у світовій економіці (прогнози);
- дослідити теоретичні основи функціонування ТНК в Україні;
- визначити специфіку функціонування ТНК у сфері логістики в Україні;
- визначити перспективи та прогнози діяльності ТНК в логістичній сфері в Україні.

Практичне значення отриманих результатів Аналіз діяльності ТНК у сфері логістики та рівень розвитку даної сфери в Україні дає можливість зрозуміти недоліки та перешкоди, які мають бути вирішені у майбутньому, та можуть бути використані у подальшому післявоєнному розвитку країни та у процесі залучення інвестицій.

Рік виконання кваліфікаційної бакалаврської роботи 2023

Рік захисту роботи 2023

Ключові слова: ТНК; глобалізація економіки; інвестиційна діяльність; логістика; новітні технології; оцінка; перспекиви та прогнози; сфера логістики України; проблеми та виклики.

В і д г у к

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

Вінніченко Варвари Валеріївни

на тему «Роль ТНК у процесах глобалізації світової економіки»

1. Актуальність теми. В сучасних глобалізаційних процесах діяльність транснаціональних корпорацій є основною рушійною силою економічного зростання. З одного боку, глобалізація та регіоналізація створюють сприятливі умови для розвитку транснаціональних корпорацій, а з іншого – такі корпорації підсилюють ці ж процеси своїм експортом та здійсненням прямих іноземних інвестицій.

2. Позитивні риси кваліфікаційної бакалаврської роботи. В роботі порушені проблеми, вирішення яких представляє безсумнівний інтерес. Так, перший розділ бакалаврської роботи присвячено дослідженню теоретичних основ функціонування ТНК у світовій економіці. Авторкою досліджено розміри ринку логістики та узагальнено прогнози. На особливу увагу заслуговує визначення стратегічних завдань країни пов'язаний з перспективами діяльності ТНК в логістиці України.

3. Наявність самостійних розробок автора. В процесі роботи авторкою зроблено спробу удосконалення теоретичних засад та формування практичних рекомендацій для розуміння, як розширення економіки та зміна ринкових умов є основними факторами розвитку логістичних послуг. тож можна стверджувати, що мета досягнута.

4. Цінність теоретичних висновків та практичних рекомендацій. Охарактеризовані в роботі методичні підходи та практичні рекомендації можуть бути використані для впровадження якісно нових реформ з метою

мінімізації негативного впливу ТНК на національну економіку в майбутньому.

5. Наявність недоліків. При всіх позитивних моментах потребують доопрацювання рекомендації щодо удосконалення законодавства. Висновки повинні бути більш потужними.

6. Загальна оцінка кваліфікаційної бакалаврської роботи та її допущення до захисту перед ЕК (0-50 балів). Бакалаврська робота виконана на високому теоретичному та практичному рівні і рекомендується до захисту перед Державною екзаменаційною комісією з позитивною оцінкою (40 балів).

Науковий керівник

к.е.н., доцент кафедри

міжнародного обліку і аудиту

“ ___ ” _____

Давиденко Г.В.

20__

р.

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДІЯЛЬНОСТІ ТНК У СВІТОВІЙ ЕКОНОМІЦІ	5
1.1. Основні засади функціонування ТНК у світовій економіці	5
1.2. Сучасні масштаби та особливості діяльності ТНК.....	13
1.3 Перспективи діяльності ТНК у світовій економіці (прогнози).....	25
РОЗДІЛ 2. СТАН ТА НАПРЯМКИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ТНК В СФЕРІ ЛОГІСТИКИ УКРАЇНИ.....	34
2.1. Теоретичні основи функціонування ТНК в Україні.....	34
2.2. Специфіка функціонування ТНК у сфері логістики в Україні.....	39
2.3 Перспективи та прогнози діяльності ТНК в логістичній галузі в Україні	48
ВИСНОВКИ.....	55
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	59

ВСТУП

Актуальність теми. Одним із головних джерел глобалізації є транснаціоналізація, процес посилення світової інтеграції внаслідок глобальних операцій транснаціональних корпорацій, у якому значна частина споживання, виробництва, імпорту, експорту та доходів країни залежить від міжнародних центрів, розташованих за кордоном держави. Рушійною силою транснаціоналізації є транснаціональні корпорації, які є не лише основною рушійною силою інтернаціоналізації, а й результатом інтернаціоналізації. Зважаючи на те, що організаційна структура транснаціональних корпорацій часто змінюється з метою пристосування до змін у міжнародних економічних відносинах, сформулювати чітке визначення транснаціональних корпорацій надзвичайно важко.

На сучасному етапі суспільного розвитку транснаціональні корпорації відіграють важливу роль в економіці кожної країни і навіть світу. Глобальна та національна економіки потребують таких інституцій, як ТНК, щоб функціонувати, оскільки більшість економік отримують значну підтримку від ТНК у формі інвестицій, оподаткування, зайнятості тощо.

У сучасних економічних умовах, коли соціально-політичні, економічні, соціальні та інші чинники мають значний вплив на діяльність транснаціональних корпорацій, національне регулювання є важливою частиною їх функціонування. В умовах сьогодення напрямок державного регулювання діяльності ТНК України вимагає проведення реформ з метою мінімізації негативного впливу ТНК на національну економіку в майбутньому.

Проблематиці транснаціональних корпорацій присвячено низку праць вітчизняних вчених, серед яких необхідно відзначити роботи П.О. Куцика, О.І. Ковтуна, Г.І. Башнянина, Е.В. Молчанова, І.Б. Сороки, О.І. Рогача, Н.М. Рябеця, І.О. Кормакової, І.О. Пенської, П.В. Мекшуна.

Метою роботи є дослідження стану та напрямків підвищення ефективності діяльності ТНК в сфері логістики України.

Відповідно до мети було визначено наступні завдання:

- визначити основні засади функціонування ТНК у світовій економіці;
- визначити сучасні масштаби та особливості діяльності ТНК;
- дослідити перспективи діяльності ТНК у світовій економіці;
- дослідити теоретичні основи функціонування ТНК в Україні;
- визначити специфіку функціонування ТНК у сфері логістики в Україні;
- визначити перспективи та прогнози діяльності ТНК в логістичній діяльності в Україні.

Об'єктом дослідження є аналіз діяльності ТНК.

Предметом дослідження є теоретичні, методологічні та прикладні аспекти функціонування ТНК.

У процесі підготовки курсової роботи було використано теоретичні та емпіричні наукові методи дослідження, зокрема аналіз, синтез, дедукція, абстрагування, системний аналіз.

Структура роботи: робота складається зі вступу, двох розділів, висновків та списку використаних джерел.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДІЯЛЬНОСТІ ТНК У СВІТОВІЙ ЕКОНОМІЦІ

1.1. Основні засади функціонування ТНК у світовій економіці

Перші транснаціональні корпорації були колоніальними підприємствами з базами у Європі та філіями у Новому Світі. Ці компанії отримували інвестиції від європейських монархів та керували торгівлею між колоніями та рештою світу. Британська Ост-Індська компанія виникла у 1600-х роках і стала наймовірніше впливовою в Індії, навіть створивши власну військову силу. Компанія Гудзонова затоки, заснована в 1700-х роках, торгувала хутром та іншими товарами з Канади та півночі (рис. 1.1).

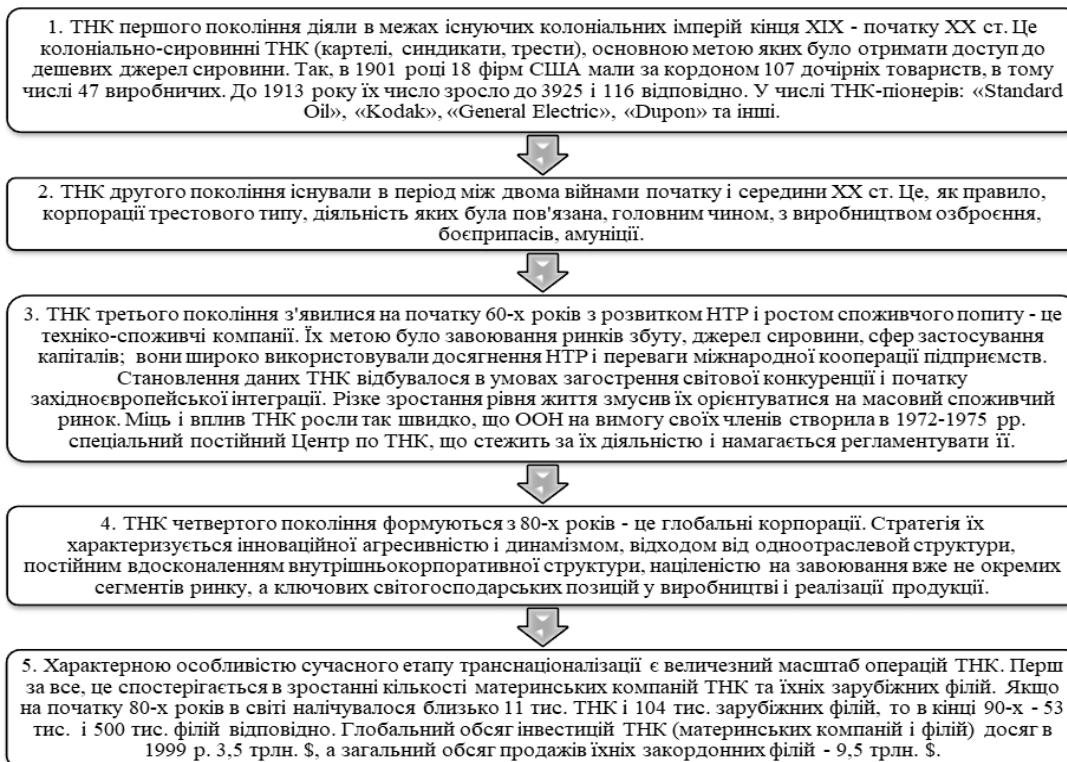


Рисунок 1.1 - Етапи становлення та розвитку транснаціональних корпорацій [3-4]

Наступні транснаціональні корпорації, що з'явилися, зосередилися на видобутку ресурсів, в першу чергу гірничодобувної промисловості та нафти, у кількох країнах. До середини 20 століття багатонаціональні виробничі концерни стали помітними у міжнародному бізнесі. Багато з найбільших та найвідоміших компаній у світі є транснаціональними корпораціями з активами та об'єктами по всьому світу. Транснаціональні корпорації продовжують набирати ваги та впливу і є важливим елементом світової економіки.[4]

Підходи до визначення сутності ТНК відображено на рис. 1.2.

Джерела	Визначення
Ленський Є.В.	<ul style="list-style-type: none"> Транснаціональні корпорації - підприємства (фінансово-промислові об'єднання), яким належать або які контролюють комплекси виробництва або обслуговування, що знаходяться за межами тієї країни, в якій ці корпорації базуються, що мають велику мережу філій і відділень у різних країнах і що займають провідне положення у виробництві і реалізації того або іншого товару.
Організація економічного співробітництва і розвитку	<ul style="list-style-type: none"> Транснаціональні корпорації звичайно включають компанії приватної, державної або змішаної форм власності, що знаходяться в різних країнах. При цьому одна або більше з цих компаній може здійснювати значний вплив на діяльність інших, особливо в сфері обміну знаннями і ресурсами.
С. В. Мочерний	<ul style="list-style-type: none"> Транснаціональні корпорації - найпотужніші монополії, що діють у міжнародному масштабі й на основі монополізації значної частини промислового світового виробництва, інтелектуальної власності торгівлі, привласнюють найвищі (транснаціональні) прибутки. ТНК є міжнародними за характером своєї діяльності та національними щодо контролю за ними й утворюються на основі транс націоналізації (просування за кордон) своєї підприємницької діяльності.
Комісія ООН з торгівлі і розвитку	<ul style="list-style-type: none"> Транснаціональна (багатонаціональна) корпорація підприємство що поєднує юридичних осіб будь-яких організаційно-правових форм і видів діяльності в 2-х і більше країнах, що здійснює проведення пов'язаної політики і загальної стратегії через один або більше центрів прийняття рішень.
Конвенція про транснаціональні корпорації від 06.03.1998 р.	<ul style="list-style-type: none"> «Транснаціональна корпорація» - юридична особа (сукупність юридичних осіб), яка має у власності майно на території двох і більше сторін (країн - учасниць Конвенції); утворена юридичними особами двох і більше сторін; зареєстрована як корпорація відповідно до Конвенції; містить у собі різні транснаціональні структури, у тому числі фінансово-промислові групи, компанії, концерни, холдинги, спільні підприємства, акціонерні товариства зі іноземною участю тощо

Рисунок 1.2 – Поняття «транснаціональна корпорація» (ТНК) [33;36]

Отже, транснаціональні корпорації (ТНК) - це великі компанії з широким охопленням у різних країнах. Вони мають перевагу, адже вони можуть використовувати місцевих менеджерів для прийняття рішень і отримувати вигоду з ефекту масштабу завдяки своїм розмірам і ресурсам. Це дає їм доступ до нових ринків, клієнтів та передових технологій. ТНК можуть сприяти економічному зростанню в країнах, де вони працюють, створюючи робочі місця, інвестуючи в інфраструктуру та обмінюючись технологіями та знаннями. Однак глобальна присутність може призвести до конфліктів через відмінності в культурах, мовах та діловій практиці.

Виділяють ряд критеріїв, у відповідності до яких відносять компанію до транснаціональних (за визначенням ООН) є наступні:

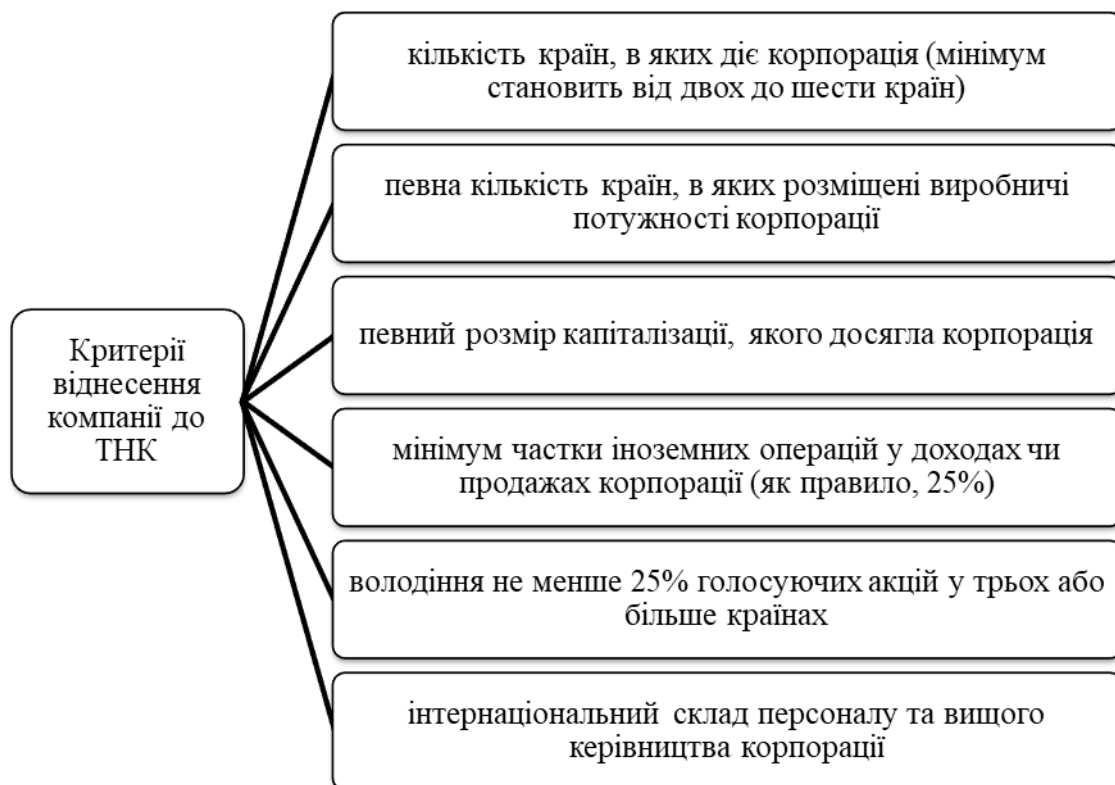


Рисунок 1.3 - Критерії віднесення компанії до ТНК [24]

Основними видами транснаціональних корпорацій є (рис. 1.4):

1. Горизонтальні ТНК пропонують одні й самі продукти чи послуги (мережі швидкого харчування) у різних країнах. Вони прагнуть отримати вигоду як з ефекту масштабу, так і через масштаб, виробляючи та

розподіляючи товари у великих масштабах. Крім того, вони можуть отримати доступ до нових ринків та клієнтів по всьому світу.

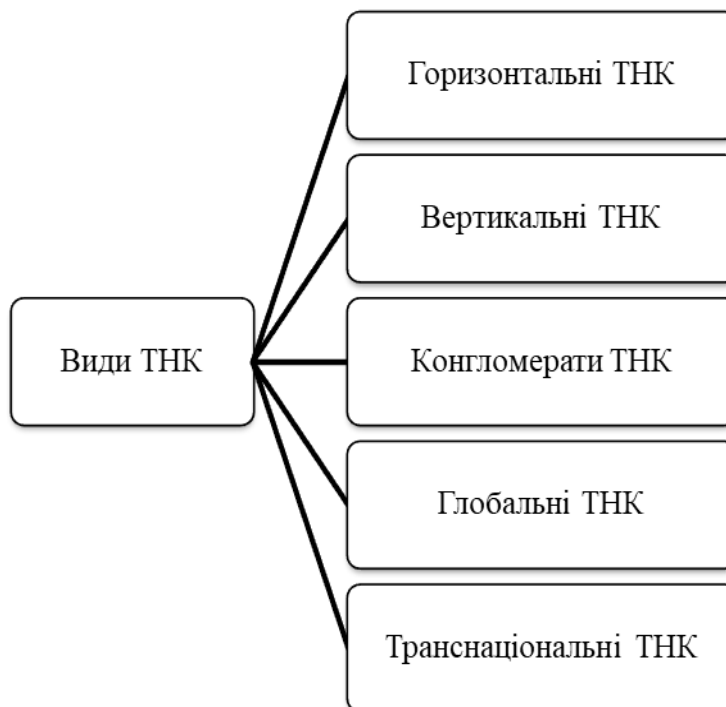


Рисунок 1.4 - Види ТНК [24]

2. Вертикальні ТНК керують різними аспектами свого бізнесу у різних країнах. Це дозволяє їм отримувати вигоду з відмінностей у вартості робочої сили, сировини та інших змінних. Прикладом може бути компанія з виробництва одягу, яка виробляє товари однієї країні, продає в іншій і поширює у третій країні.

3. Конгломерати ТНК працюють у багатьох галузях та країнах. Наприклад, вони можуть мати операції у кількох країнах в автомобільній, фінансовій та роздрібній галузях. Таким чином, ці ТНК прагнуть диверсифікувати свою діяльність та мінімізувати ризики.

4. Глобальні ТНК працюють у кількох країнах та мають децентралізовану структуру. Це полегшує доступ до нових ринків, клієнтів та економії за рахунок масштабу, які інакше були б недоступні. Місцеві менеджери несуть відповідальність за прийняття рішень у кожній країні.

5. Транснаціональні ТНК є у багатьох країнах і пов'язані зі своєю батьківщиною. У них децентралізована організаційна структура, яка покладається на місцевих менеджерів для ухвалення рішень. Ці компанії прагнуть поєднувати переваги глобальної присутності із перевагами зв'язку зі своєю країною. Крім того, вони прагнуть отримати доступ до нових ринків та клієнтів та отримати економію за рахунок ефекту масштабу, працюючи на світовій арені.

Якщо класифікувати транснаціональні корпорації за типами, то можна сказати, що послідовно відбувається розподіл відповідно до рівнів усупільнення капіталів та організації типів (фаз) господарської діяльності.

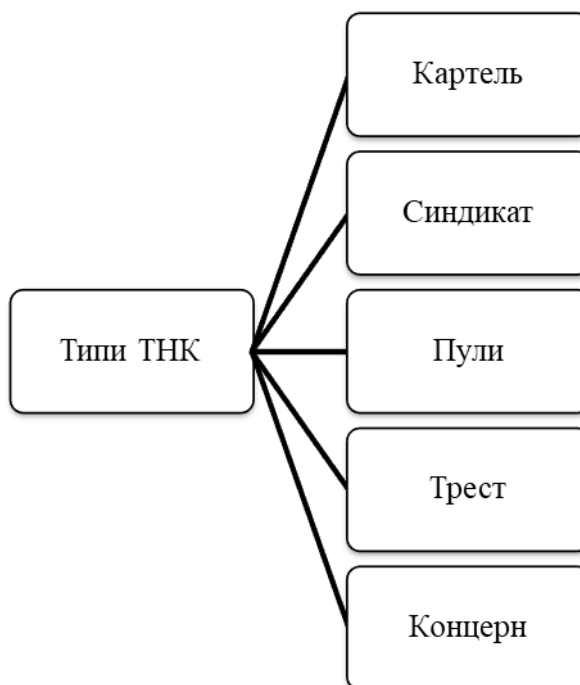


Рисунок 1.5 – Типи ТНК [25]

Картель – об'єднання установ, члени яких поєднують між собою величину виробленої продукції, поділ ринків збуту, вимоги до продажу та найму робочої сили, ціни та інші умови платежів.

Синдикат – це такий вид інтеграції, за якого учасники організації мають певну виробничу самостійність, але, відповідно до спільних договорів, втрачають комерційну незалежність.

Пули – монопольні організації, за яких виручка доставляється до взаємних резервів, тобто відбувається відповідний поділ згідно з результатами експлуатації окремої частини ринку у завчасно визначеній пропорції.

Трест – структура організації, в межах якої члени гублять підприємницьку, комерційну, допустимо правову незалежність. Володарі акцій, тобто члени трестів, розбивають доходи залежно від величини їх пакетів акцій.

Концерн – вид господарської діяльності певної організації, який є складним, а також за умов якого передбачається об'єднання підприємства промисловості, торгівлі та банківської сфери, транспорту.

Деякі загальні характеристики транснаціональної корпорації доцільно представити наступним чином:

- оскільки багатонаціональні компанії використовують капіталомісткі технології у виробництві та маркетингу, вони мають передові та складні технології;
- найбільша стратегія успіху для транснаціональних компаній – витратити великі суми грошей на рекламу та маркетинг. Завдяки цій стратегії вони можуть забезпечити міжнародний бізнес, де вони можуть продавати всі продукти та послуги, які вони виробляють;
- транснаціональна компанія наймає професійно компетентних менеджерів для управління величезними фондами та міжнародними бізнес-операціями;
- транснаціональні компанії використовують капіталомісткі технології для виробництва високоякісних товарів та послуг. ТНК має приділяти особливу увагу якості своєї продукції, оскільки їй доводиться конкурувати на глобальному рівні;
- джерело управління знаходиться в країні походження, оскільки головний офіс країни походження контролює управління офісами в інших країнах. [25; с. 82-88]

Транснаціональні корпорації зазвичай працюють у багатьох галузях та країнах. Робоче середовище в цих компаніях може сильно відрізнятись, але вони мають деякі загальні характеристики. Ось деякі аспекти роботи в транснаціональних корпораціях, які слід враховувати:



Рисунок 1.6 – Особливості ТНК [36]

1. Сильна корпоративна культура. Транснаціональні корпорації є одними з наймогутніших організацій у світі. Найбільші з них коштують трильйони доларів і можуть впливати на місцеві органи влади та ринки. Корпоративна культура у цих компаніях може бути лякаючою, тому що вони часто сприяють створенню атмосфери конкуренції та досконалості. Кожна транснаціональна корпорація має свою унікальну корпоративну культуру, яка виражається в організаційних стандартах та поведінці співробітників. З такою кількістю співробітників різних країн, що працюють в одній компанії, сильна корпоративна культура може сприяти згуртуванню всередині організації.

2. Міжнародний фокус. Транснаціональні корпорації приділяють велику увагу міжнародному найму, виробництву та продажам. Вони використовують кандидатів із усього світу для укомплектування своїх численних офісів. Співробітники часто подорожують між країнами та

зустрічаються з різними проектними командами. Ці працівники зазвичай вміють спілкуватися з різними колегами. Транснаціональні корпорації виробляють товари в кількох місцях і можуть надсилати їх у третє місце для збирання. Вони мають хороші можливості для збуту своєї продукції у всіх країнах, де вони працюють. Це охоплення може допомогти їм зв'язатися з набагато більшою кількістю споживачів, ніж корпорації з одним місцем розташування.

3. Можливості для просування. Розмір та розмах транснаціональних корпорацій можуть допомогти забезпечити безліч можливостей для просування по службі для їхніх співробітників. Як тільки співробітник знайомиться з корпоративною практикою та демонструє свої здібності, він може піднятися до вищої посади або перейти в інше місце у компанії та створити нову команду. Транснаціональні корпорації часто мають великі бюджети на навчання персоналу та можуть надати співробітникам безліч можливостей для набуття нових навичок. Наявність кількох офісів компанії означає, нові можливості можуть виникати частіше. [28]

Отже, транснаціональні корпорації (ТНК) - це великі компанії з широким охопленням у різних країнах. Вони мають перевагу, адже вони можуть використовувати місцевих менеджерів для прийняття рішень і отримувати вигоду з ефекту масштабу завдяки своїм розмірам і ресурсам. Це дає їм доступ до нових ринків, клієнтів та передових технологій. ТНК можуть сприяти економічному зростанню в країнах, де вони працюють, створюючи робочі місця, інвестуючи в інфраструктуру та обмінюючись технологіями та знаннями. Однак глобальна присутність може призвести до конфліктів через відмінності в культурах, мовах та діловій практиці.[25]

1.2. Сучасні масштаби та особливості діяльності ТНК

Транснаціональні корпорації можуть значно впливати на місцеву економіку і навіть на світову економіку, а також відігравати значну роль у міжнародних відносинах і глобалізації. Передові технології, всесвітня система управління та дистрибуції, а також бачення світу та мети – ось лише деякі з характеристик цієї компанії.

Значення транснаціональних корпорацій у процесі глобалізації полягає в наступних аспектах:

1. ТНК створюють виробничі офіси та фабрики в районах з дешевою робочою силою та іншими ресурсами.

2. ТНК іноді створюють виробництво у співпраці з місцевими підприємствами з усього світу. Місцева компанія виграє від такого спільного виробництва двома способами. По-перше, ТНК можуть вносити кошти на подальші витрати, щоб збільшити швидкість виробництва. По-друге, ТНК надають новітні технології для розширення та покращення виробництва.

3. Декілька транснаціональних корпорацій настільки великі, що їхнє багатство перевищує всі бюджети деяких слаборозвинених країн. Ось чому вони набувають місцевих підприємств, щоб розширити виробництво.

4. ТНК встановлюють контроль над виробництвом, розміщуючи замовлення у малого бізнесу в країнах, що розвиваються.

5. Вони працюють як платформи для покращеної передачі технологій.

6. Вони дали країнам сучасні технології, виробничі процеси і підвищили кваліфікацію.

7. Вони допомагають у переміщенні капіталу з країн, де його багато, до тих, де його не вистачає.

8. Вони сприяють розширенню знань та розвитку людських ресурсів.

9. ТНК не тільки продають свою продукцію по всьому світу, а й виробляють свої послуги та продукти на міжнародному рівні.

10. Виробничий процес поділено на невеликі ділянки та розподілено по всьому світу.

11. Це спричинило зближення комерційних і девелоперських зв'язків.

12. Вони роблять свій внесок у створення великих робочих місць, відкриваючи філії та мережі в країнах світу.

13. Діяльність ТНК позитивно впливає на платіжний баланс приймаючої країни. [28]

Транснаціональні корпорації приносять значні економічні вигоди світовій економіці, включаючи міжнародну торгівлю, створення робочих місць та інвестиційні можливості, водночас надаючи товари та послуги клієнтам по всьому світу. Вони мають конкурентну перевагу завдяки своєму розміру і доступу до глобальних ринків і ресурсів, які можуть формувати економічне зростання в країнах, що приймають, за рахунок інвестицій в інфраструктуру, технології та людський капітал. Крім того, ТНК можуть сприяти конкуренції та інноваціям, збагачуючи виробничі процеси.

Оскільки ТНК є великими корпораціями, які здійснюють свою діяльність у всьому світі або, принаймні, у кількох країнах, участь у місцевих спільнотах, де вони працюють, має внутрішню цінність. ТНК можуть надавати важливий вплив на місцевий сталий розвиток, враховуючи їх вплив на світову економіку, доступ до ресурсів та колективних активів, здатність постачати товари та послуги у віддалені або недоступні місця та передавати ресурси по всьому світу. ТНК беруть на себе різні ролі у розвитку співтовариства, у тому числі через дві домінуючі категорії, перший стосується допоміжних ролей, таких як фінансування, нарощування потенціалу та надання продуктів та послуг, а другий – ролей, що сприяють, зосереджених на партнерствах та інноваціях.

ТНК беруть участь у місцевому сталому розвитку шляхом мобілізації фінансового капіталу за допомогою інвестиційної діяльності, такої як прямі іноземні інвестиції, бізнес на основі піраміди, мікропідприємництво, мікрофінансування та соціальне підприємництво. Будучи домінуючим соціальним інститутом, ТНК можуть сприяти досягненню ЦУР за рахунок скорочення масштабів бідності та вирішення проблеми нерівності.

Однак роль ТНК в економіці розвинених країн і країн також піддавалася ретельному аналізу. Дослідження вказують на те, що хоча ТНК створюють місцеві робочі місця в країнах, що розвиваються, вони також забирають таланти у місцевих підприємств.

У соціальному контексті ТНК можуть відігравати істотну роль, вирішуючи проблеми спільнот та допомагаючи нарощувати потенціал на місцевому рівні, а також сприяючи скороченню масштабів злиднів у співтоваристві. Згідно з дослідженням ТНК використовують програми сталого розвитку як засіб реагування на місцеві виклики, залучаючи місцевих співробітників як посередників із місцевими спільнотами. Зі зростанням легітимності ТНК набувають політичного авторитету і більшого корпоративного впливу.

ТНК можуть пропонувати продукти та послуги, не вироблені на місці, або з якістю, недоступною на місцевому рівні. Роль ТНК як постачальників продуктів та послуг оцінюється негативно через підрив ролі місцевих органів влади в країнах, що їх приймають і часто відводить ТНК політичну роль. Фундаментальні зрушення в інституційних відносинах між бізнесом і державою призвели до того, що участь приватних корпорацій стала на роль, яку традиційно відігравав уряд. [29]

У країнах, де можливості місцевих органів влади щодо надання базової інфраструктури або громадських послуг обмежені, ТНК, які працюють у цих країнах, потім змушені заповнювати прогалини в системі суспільного добробуту в різних спільнотах. Стратегії участі багатонаціональних корпорацій у місцевих спільнотах можуть посилити

фінансові труднощі муніципальних органів влади для розвитку базової інфраструктури, тим самим негативно впливаючи на розвиток інфраструктури в країнах, що розвиваються. При цьому місцеві органи влади потенційно можуть використовувати стратегії сталого розвитку ТНК як засіб заповнення інституційних прогалин для забезпечення сталого розвитку на місцевому рівні.[24]

За останнє десятиліття збільшилася кількість міжсекторальних партнерських відносин між ТНК та місцевими заінтересованими сторонами з метою колективного вирішення місцевих проблем сталого розвитку. ТНК все частіше заохочуються до участі у вирішенні соціальних проблем через спільні підходи з іншими секторами, які набувають різних форм.

Існує кілька типів партнерських відносин, деякі з яких очолюються місцевими органами влади у співпраці з діловим сектором та громадянським суспільством. Інші керують приватними заінтересованими сторонами, які співпрацюють з державним сектором, тоді як інші форми можуть бути між приватними корпораціями та НУО. Партнерства розрізняються за кількістю партнерів, географічним охопленням, тривалістю, джерелами фінансування, функціями та цілями.

ТНК також відіграють все більш важливу роль у наданні допомоги співтовариствам в інноваціях, оскільки ТНК знаходяться в особливому становищі, що дозволяє виділяти значні ресурси на дослідження та розробки для ініціатив у галузі сталого розвитку. Більше того, ТНК також мають інноваційний технологічний потенціал для надання продуктів/послуг у місцях, доступ до яких зазвичай обмежений і важкодоступний, що робить їх роль цінною для порядку денного у сфері сталого розвитку на місцевому, регіональному та глобальному рівнях.

Технологічні можливості ТНК також роблять їх учасниками з величезним потенціалом для інновацій з точки зору розробки стійких продуктів та послуг. Крім того, технологічний перелив участі ТНК у

досягненні ЦУР сприймається як позитивний зовнішній ефект, при якому третя сторона може отримати вигоду з дій компаній. [30]

Дослідження особливостей та масштабів діяльності ТНК розглянемо на прикладі країн ЄС. Так, для базисних даних 2021 року EGR включає 135 450 багатонаціональних груп підприємств, що працюють у країнах ЄС та ЄАВТ, у тому числі:

- понад 1,2 млн. юридичних одиниць;
- 468 000 підприємств у країнах ЄС та ЄАВТ, на яких зайнято понад 42 мільйони осіб (тобто приблизно 1 з кожних 5 працюючих у Європі);
- 416 000 підприємств за межами ЄС та ЄАВТ.

У 2021 році 75% багатонаціональних груп підприємств, що працюють у ЄС та ЄАВТ у ЄДР, контролювалися країною ЄС (66%) або країною ЄАВТ (9%). Разом вони найняли 84% усієї робочої сили багатонаціональних груп підприємств у ЄС та ЄАВТ. Інші 25%, у яких зайнято 16% робочої сили цих груп, контролювалися країнами, які не входять до ЄС та ЄАВТ.

Таблиця 1.1 - Значення ТНК в європейських економіках в 2021 році (за питомою вагою внеску в ВВП країни), % [33]

Країна	Внутрішні компанії не-ТНК	Національні ТНК	Іноземні філії
Австрія	67,2	11,9	20,9
Бельгія	69	7,7	23,3
Болгарія	63,5	8,1	28,4
Кіпр	80,3	9,1	10,6
Чеська Республіка	54,3	3,5	42,2
Данія	71,3	12,5	16,2
Естонія	70,5	7,3	22,2
Фінляндія	64,3	20,5	15,2
Франція	59,9	26,5	13,6
Німеччина	57,6	23,5	18,9
Греція	81,4	10,1	8,5
Угорщина	47	6,1	46,9
Ісландія	89,4	9,7	0,9
Ірландія	49,7	14,4	35,8
Італія	74,1	11,5	14,5
Латвія	70,1	5,3	24,6
Литва	72,1	7,6	20,3

Люксембург	47,5	15,9	36,5
Мальта	65,5	6,8	27,6
Нідерланди	54,8	19	26,2
Норвегія	67,1	11,8	21,1
Польща	65,7	10,3	23,9
Португалія	72,7	9,3	18
Румунія	56,5	7,6	35,9
Словаччина	51,7	7,6	40,8
Словенія	69,5	11	19,5
Іспанія	67,2	14,7	18,1
Швеція	56,9	20,8	22,3
Швейцарія	59,7	15,1	25,2
Велика Британія	60,2	13,4	26,4

Також доцільно зазначити, що протягом 2021 року найбільший внесок іноземних ТНК в економіку країни був здійснений в таких країнах, як Чехія (42,2%), Угорщина (46,69%), Словаччина (40,8%).

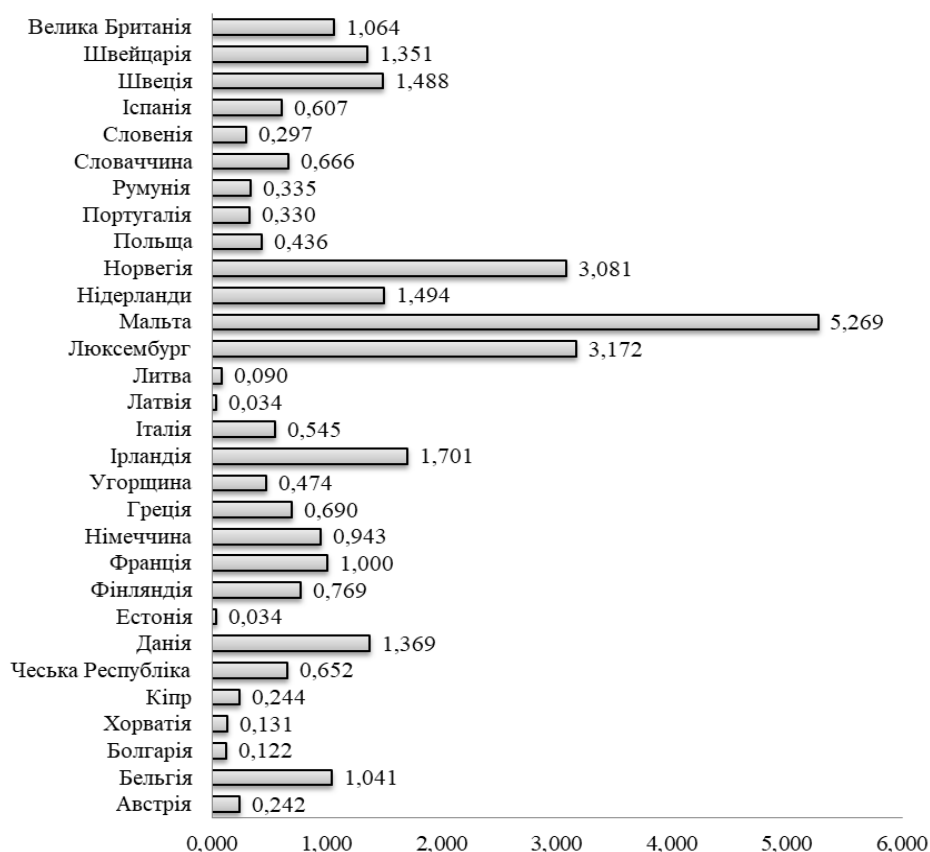


Рисунок 1.4 - Податковий внесок великих транснаціональних компаній в 2021 році, % [33]

Окрім того, серед країн Європи найбільший податковий внесок ТНК був здійснений в таких країнах, як Мальта, Норвегія та Люксембург.

Перевагами транснаціональних корпорацій є:

1. глобальний масштаб та присутність;
2. доступ до нових ринків, клієнтів та технологій;
3. сприяти економічному розвитку у приймаючих країнах;
4. різноманітні пули талантів та знань;
5. підвищення конкурентоспроможності на світовому ринку.

Однак вони можуть викликати деяку критику за їх вплив на країни, що приймають, і можуть бути звинувачені в неетичних діях, таких як експлуатація робочої сили та заподіяння шкоди навколишньому середовищу. Уряди та організації запровадили правила та керівні принципи, щоб притягнути їх до відповідальності.

Недоліки транснаціональних корпорацій:

1. використання робочої сили та природних ресурсів у приймаючих країнах;
2. загроза малому та вітчизняному бізнесу;
3. вразливість до політичних ризиків та нестабільність у країнах, що приймають;
4. ризик культурних конфліктів та непорозумінь;
5. складна організаційна структура та процеси прийняття рішень;
6. транснаціональні корпорації можуть значно впливати на довкілля та суспільство, і їм необхідно враховувати та усувати ці впливи у своїй діяльності. Цього можна досягти за допомогою урядових постанов, добровільних ініціатив та взаємодії із заінтересованими сторонами.

Також важливо, щоб транснаціональні корпорації були прозорими щодо своєї діяльності та впливу, а також відкрито повідомляли заінтересовані сторони про свої зусилля щодо просування стійкості та соціальної відповідальності. Це може допомогти зміцнити довіру та

впевненість у компанії та продемонструвати відданість відповідальній та стійкій роботі.

Транснаціональні корпорації можуть суттєво впливати на економіку, суспільство та довкілля країн, у яких вони працюють. Щоб пом'якшити потенційний негативний вплив та сприяти стійкому розвитку, уряди та міжнародні організації впровадили різні правила та рекомендації, які мають дотримуватися ТНК.

Однак ефективність цих правил часто обговорюється, причому деякі стверджують, що вони необхідні для забезпечення дотримання етичних норм і захисту країн, що приймають. Навпаки, інші стверджують, що вони можуть задушити економічне зростання та розвиток.

На додаток до урядових постанов, ТНК також можуть робити добровільні дії для підвищення соціальної відповідальності та вирішення проблем зацікавлених сторін, таких як підтримка місцевих проектів розвитку, просування справедливої трудової практики та взаємодія з місцевими спільнотами. Існують також незалежні сторонні системи сертифікації та рейтингу, які оцінюють соціальну ефективність ТНК, такі як Global Social Compliance Programme.

ТНК також можуть сприяти сталому розвитку та захищати навколишнє середовище, реалізуючи політику та методи, спрямовані на мінімізацію свого впливу на навколишнє середовище. ТНК також можуть брати участь у кількох добровільних ініціативах, таких як Глобальна ініціатива зі звітності, щоб продемонструвати свою відданість сталому розвитку.[15]

Логістика - це процес, який визначає координацію, розподіл та управління товарами від пункту відправлення до пункту призначення. Логістика є ключовим гравцем, коли йдеться про ефективне та дієве транспортування, а також зберігання товарів та послуг. Логістичні компанії не лише перевозять вантажі з одного місця до іншого. Вони також повинні оптимізувати процедури, які включають, крім іншого, ланцюжок поставок,

виробництво, упаковку, управління запасами, складування, безпеку, вантажно-розвантажувальні роботи, вхідні та вихідні перевезення та інтеграцію інформації. Такі компанії, як FedEx Corporation (NYSE: FDX), United Parcel Service (NYSE: UPS) та XPO Logistics, Inc. (NYSE: XPO) несуть відповідальність не тільки за доставку вантажів, а й за багато іншого.

На сьогодні ТОП-10 найбільших світових ТНК представлено наступним чином:

Таблиця 1.2 – Рейтинг ТОП-10 логістичних ТНК за рівнем капіталізації в світі в 2022 році [45]

Рейтинг 2022	Компанія	Ринкова капіталізація, млрд. дол.	Країна	Працівники
10	Expeditors International of Washington	21,6	Сіетл, штат Вашингтон	18 000
9	ZTO Express (Cayman) Inc.	24,4	Шанхай, Китай	22 000
8	Old Dominion Freight Line, Inc.	30,0	Північна Кароліна, США	20 000
7	Kuehne + Nagel International AG	42,2	Швейцрія	23 000
6	SF Holding Co.	47,5	Китай	31 400
5	AP Møller – Mærsk A/S	54,3	Данія	-
4	DSV Panalpina A/S	55	Данія	-
3	FedEx	78,5	США	600 000
2	Deutsche Post AG.	85,8	Німеччина	584 000
1	United Parcel Service, Inc.	184,0	США	534 000

10. Expeditors International of Washington, Inc. Expeditors International of Washington, Inc. - американська глобальна логістична та експедиторська компанія зі штаб-квартирою в Сіетлі, штат Вашингтон. У компанії працює понад 18 000 співробітників, які працюють у більш ніж 250 офісах. Основними конкурентами Expeditors International of Washington, Inc. є JB Hunt Transport Services, Inc., United Parcel Service, Inc., CH Robinson Worldwide, Inc. та багато інших.

Ринкова капіталізація Expeditors International of Washington, Inc. складає 21,6 млрд., що ставить її на 10-е місце у списку 10 найбільших логістичних компаній світу.

9. ZTO Express (Cayman) Inc. ZTO Express (Cayman) Inc. була заснована в 2002 році і має штаб-квартиру в Шанхаї, Китай. ZTO Express (Cayman) Inc. - постачальник експрес-доставки та додаткових логістичних послуг. Станом на 2022 рік у ZTO Express (Cayman) Inc. (NYSE: ZTO) працює понад 22 000 співробітників, а ринкова капіталізація складає 24,4 млрд. дол.

8. Old Dominion Freight Line, Inc. Old Dominion Freight Line, Inc. - провідна американська транспортно-логістична компанія зі штаб-квартирою в Північній Кароліні, США. Пропонує логістичні послуги для регіональних, міжрегіональних та національних маршрутів. Old Dominion Freight Line, Inc. налічує понад 20 000 співробітників і ринкова капіталізація компанії становить 30 млрд. дол. Подібно до компанії FedEx (NYSE: FDX), United Parcel Service, Inc., JB Hunt Transport Services, Inc., Expeditors International of Washington, Inc. та Schneider National, Inc., Old Dominion Freight Line, Inc. - одна з найбільших логістичних компаній у світі.

7. Kuehne + Nagel International AG. Kuehne + Nagel International AG – глобальна транспортно-логістична компанія зі штаб-квартирою у Швейцарії. Її ринкова капіталізація становить 42,2 мільярда доларів, що ставить її на 7-ме місце у нашому списку 10 найбільших логістичних компаній світу.

6. SF Holding Co.. SF Holding Co. - китайська ТНК, що надає логістичні послуги. Це друга за величиною кур'єрська служба в Китаї, ринкова капіталізація якої становить 47,5 млрд. дол.

5. AP Møller – Mærsk A/S. Maersk - датська судноплавна компанія, що надає послуги з управління ланцюжками постачання та портових операцій. Його ринкова капіталізація складає 54,3 млрд. дол.

4. DSV Panalpina A/S. DSV, знову ж таки, є датською логістичною компанією, яка надає транспортні послуги через свої автомобільні,

залізничні, морські та повітряні транспортні мережі. Ринкова капіталізація DSV складає 55 млрд. дол.

3. Корпорація FedEx. Корпорація FedEx, мабуть, найвідоміша компанія у списку 10 найбільших логістичних компаній світу, міцно входить до трійки лідерів. У ній працює понад 600 000 співробітників, які працюють у всьому світі. У 2021 фінансовому році корпорація FedEx повідомила про доходи у розмірі 69,2 млрд дол.. Ринкова капіталізація FedEx Corporation складає близько 78,5 млрд. дол.

2. Deutsche Post AG. Deutsche Post AG, відома своїм підрозділом DHL, є багатонаціональною логістичною корпорацією, яка пропонує послуги з доставки посилок та управління ланцюжками постачання. Це одна з найбільших у світі кур'єрських компаній зі штаб-квартирою у Німеччині. Він має глобальну присутність у понад 55 країнах і коштує 85,8 млрд. дол. на відкритому ринку.

1. United Parcel Service, Inc. United Parcel Service, Inc. знаходиться на першому місці за рівнем капіталізації. United Parcel Service, Inc. - американська служба доставки. Компанія SCM, що налічує понад 530 000 співробітників по всьому світу. Доходи United Parcel Service, Inc. у 2021 році склали до 97,3 млрд дол. Ринкова капіталізація UPS складає 184 млрд. дол., що є найвищим показником серед світових ТНК.

United Parcel Service Inc, Deutsche Post AG, FedEx Corp, AP Moller-Maersk AS та Deutsche Bahn AG входять до п'ятірки найбільших логістичних компаній світу у 2021 році за доходами. У сукупності 10 провідних логістичних компаній отримали дохід у розмірі 538 842 млн дол. США, при цьому найвищий дохід був отриманий у United Parcel Service Inc (97 287 млн дол. США), за нею слідує Deutsche Post AG (96 662 млн дол. США) та FedEx Corp (83 959 млн дол. США), а логістична компанія CH Robinson Worldwide Inc. (23 102 млн дол. США) була на 4 місці.

З точки зору географічного розподілу, 4 з 10 логістичних компаній у світі базуються в Європі, 3 – в Азії, а решта 3 – у Північній Америці. У 2021 році в них сумарно працювало 2135246 осіб.

Компанія United Parcel Service Inc, що базується у Сполучених Штатах Америки, є однією з провідних логістичних компаній світу за доходами та ринковою капіталізацією. Це постачальник послуг з доставки посилок. Надає послуги з транспортування, дистрибуції та контрактної логістики. Компанія пропонує наземні та повітряні перевезення посилок того ж дня, наступного дня, дводенні та триденні варіанти доставки; а також наземні послуги за місцем проживання в США. Дохід компанії склав 97 287 млн дол. США, при цьому середнє зростання виручки склало 14,96% завдяки зростанню електронної комерції в Європі та високому попиту на виїзд з Азії. Компанія керує регіональними авіаузлами у різних штатах США, Кельні, Німеччині; Шанхай та Шеньчжень, Китай; Гонконг; Онтаріо, Канада; і Карибського басейну, і в ньому працювало 534 тисячі осіб.

Німецька компанія Deutsche Post AG - ще одна провідна логістична компанія, що надає поштові та логістичні послуги. Deutsche Post AG пропонує логістичні послуги під торговою маркою DHL та поштові послуги під торговою маркою Deutsche Post. Компанія надає послуги національної та міжнародної пошти та посилок; аутсорсинг та системні рішення; міжнародний експрес; авіап перевезення, морські перевезення та сухопутні перевезення; контрактна логістика; електронна комерція; та послуги з управління ланцюжками постачання. Компанія отримала доходи у розмірі 96 662 млн. доларів США при середньому зростанні виручки на 22,53%. Компанія надає послуги з доставки посилок у Європі, Північній та Південній Америці, Азіатсько-Тихоокеанському регіоні та на Близькому Сході/Африці, і в ній працює 583 816 осіб.

1.3 Перспективи діяльності логістичних ТНК у світовій економіці (прогнози)

Розмір ринку логістики оцінювався в 9,45 млрд. дол. США в 2021 році. Прогнозується, що галузь логістики зросте з 10,68 млрд. дол. США в 2022 році до 16,38 млрд. дол. США до 2030 року, демонструючи сукупний річний темп зростання (CAGR) на рівні 5,5%% у прогностичний період (2022 – 2030 рр.). За прогнозами до 2032 року галузь становитиме 18,23 млрд. дол. Зростаюча індустрія електронної комерції та зростаюча потреба у спільних логістичних операціях є ключовими чинниками зростання світового ринку логістики.

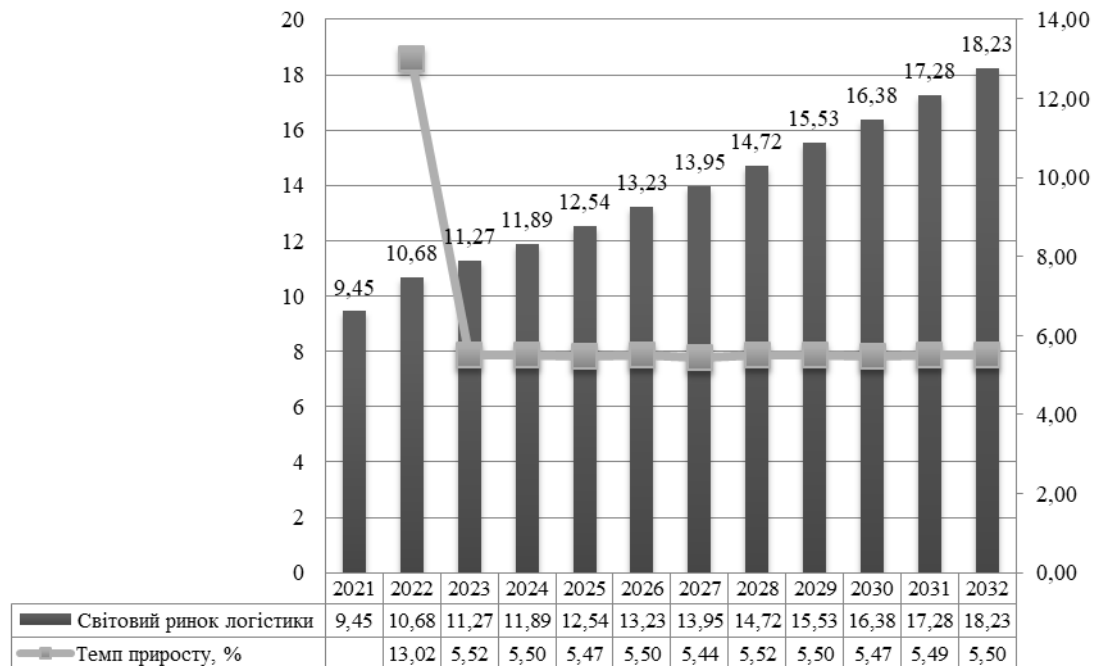


Рисунок 1.5 – Динаміка та прогноз розвитку світового ринку логістичних послуг в світі в 2021-2032 рр., млрд. дол. [43]

Сектор електронної комерції використовує логістичні послуги для управління та контролю ланцюжків постачання підприємств електронної комерції, що дозволяє цим підприємствам зосередитись на маркетингу та інших операціях компанії. Таким чином, впровадження цих послуг значно збільшується, що сприяє розширенню ринку завдяки різним перевагам, які

логістика пропонує бізнесу електронної комерції. Наприклад, в останньому дослідженні органу ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД), опублікованому у квітні 2020 року, йдеться, що обсяг продажів електронної комерції досяг 25,6 трлн дол., що еквівалентно 30% ВВП.

Електронна комерція B2B оцінювалася в 21 трлн. дол., що становить 83% усієї електронної комерції, тоді як електронна комерція B2C коштувала 4 трлн. дол. Транскордонні продажі та швидке розширення клієнтів пояснюються зростанням. Так понад 1,4 мільярда людей здійснили онлайн-покупки, при цьому США, Китай та Японія домінують у продажах споживчої електронної комерції.[6]

Крім того, розширення економіки та зміна ринкових умов є основними факторами глобалізації. Різні види діяльності, пов'язані з торгівлею, збільшуються внаслідок посилення глобалізації. Крім того, зростання закордонного ринку значною мірою «підживлюється» цим розвитком. Логістичні послуги набувають все більшого значення для забезпечення клієнтів ширшим вибором високоякісної продукції, що доставляється в строк, для яких також важлива ціна. Таким чином, зростання ринку відбувається за рахунок збільшення торговельної активності, викликані глобалізацією. Наприклад, у грудні 2020 року Індія та Великобританія оголосили про свій намір завершити до кінця 2021 року угоду про вільну торгівлю (FTA), у тому числі щодо фармацевтики, фінансових технологій, хімічних речовин, оборонного виробництва, нафти та продуктів харчування.

Логістика "останньої милі" відноситься до останнього етапу процесу доставки від розподільчого центру або об'єкта до кінцевого користувача. З поширенням компаній електронної комерції забезпечення ефективних поставок останньої милі відбулося значне зростання в логістичній галузі.

Крім того, отримання посилки того ж дня доставки є майже звичайним явищем у наші дні, що призводить до зростання кількості служб доставки «останньої милі». Крім того, в галузях електронної комерції, що

розвиваються, в галузі фармацевтики та продуктів харчування та напоїв все більша увага приділяється варіантам доставки «останньої милі» в логістичних галузях. Крім того, безперервні зусилля логістичних компаній щодо забезпечення ефективних поставок на «останній милі» - це ще одна можливість, яка, як очікується, стимулюватиме зростання ринку логістики в найближчому майбутньому. [8]

Крім того, автоматизація також набирає обертів у логістичній галузі. Зародження логістики 4.0 – одна з ключових тенденцій у логістиці, що пропонує прибуткові можливості у логістичній галузі. Наприклад, у липні 2020 року Mobile Group, компанія, що займається платформою для мобільної комерції, інвестувала в стартап доставки останньої милі Mensajeros Urbanos, що базується в Колумбії. Він прагне розширити свою діяльність у 10 великих містах Колумбії та Мексики. Очікується, що буде відкрито 50 міських складів у 10 містах, які будуть служити для подальшого скорочення термінів доставки та надання певних товарів для доставки того ж дня.

Таким чином, постійні зусилля компаній щодо забезпечення ефективних поставок «останньої милі» є ще одним фактором, що стимулює зростання світового ринку логістики.

Очікується, що протягом прогнозованого періоду світовий ринок логістики зростатиме також через популярність аутсорсингу в багатонаціональних корпораціях (ТНК) для поширення і виробництва в глобальному масштабі.

Логістика забезпечує численні переваги, у тому числі підвищення ефективності доставки, зниження експлуатаційних витрат та вищий рівень задоволеності клієнтів. У результаті багато виробників та роздрібних продавців по всьому світу вважають це важливим аспектом свого бізнесу. Крім того, це сприяє конкурентоспроможності організації з точки зору гнучкості, доставки, якості та вартості.

Глобалізація є новим чинником, що стимулює зростання ринку, оскільки багато транснаціональних корпорацій передають результати

логістики на аутсорсинг. Крім того, логістика дозволяє організаціям поділяти різні етапи виробничого процесу у різних країнах. Це додатково знижує загальну вартість виробництва.

Щоб підвищити прибутковість та життєздатність, транспортні та логістичні компанії по всьому світу концентруються на підвищенні ефективності ланцюжка поставок. Для сектору логістики потрібні загальні керівні принципи управління.

Відсутність участі уряду та регіональних організацій, які могли б активно ініціювати та координувати глобальну діяльність зі стандартизації логістики, перешкоджали рівню стандартизації логістики в європейських країнах, таких як Велика Британія, Німеччина та Франція. Кожен вендор може запропонувати більшість рішень в одному пакеті завдяки загальній стандартизації в управлінні логістикою.[8]

Сегментація ринку логістики в залежності від типу транспорту включає повітряні, водні, залізничні та автомобільні шляхи. У 2021 році сегмент автомобільних доріг займав основну частку, приносячи близько 52% доходу ринку логістики.

Сегмент автомобільних доріг розширився у зв'язку з попитом, що зростає, на дорожні транспортні засоби для перевезення роздрібних товарів на великі відстані, особливо в регіонах країн. Підприємствам роздрібною торгівлі при виборі автомобільних перевезень слід використовувати вантажівки та вантажі з великою вантажопідйомністю.

У 2022 році на ринку домінувала стороння логістика, і очікується, що в прогнозований період з 2023 по 2032 рік вона зростатиме найшвидшими темпами. Стороння логістика передає керування кількома операціями ланцюжка поставок на аутсорсинг. Здатність сторонньої логістики знизити загальні витрати на розподіл та складування забезпечує більшу гнучкість. В результаті надання аутсорсингових послуг для виконання різних функцій ланцюжка поставок позитивно впливає на зростання ринку.

Зростання потреби в аутсорсингу основних логістичних і транспортних послуг для зниження витрат на доставку, а також управління термінами доставки пояснюється тим, що вони широко використовуються в роздрібній торгівлі, телекомунікаціях, автомобілебудуванні, будівництві, електронній комерції, виробництві, продуктах харчування та напоях (F&B) та промисловості гостинності. Через війну в Україні ринок нині розширюється.

Крім того, у 2022 році сектор логістики сторонніх постачальників був найшвидше зростаючим сегментом. Логістика вторинних постачальників – це транспортування товарів з однієї транспортної зони ланцюжка поставок до іншої, наприклад залізницею, автомобільним транспортом, морем чи повітрям. Сторонні постачальники логістичних послуг – це перевізники, що ґрунтуються на активах, які включають перевезення через свої кораблі та контрактні авіакомпанії. В основному вони використовуються для міжнародних перевезень великовагових та оптових вантажів, а також для торгівлі. Використовуючи даний підхід, компанія вивільняє час та ресурси, щоб зосередитись на інших аспектах, таких як зростання. Вони також можуть заощадити гроші, не наймаючи додатковий персонал та вантажівки для доставки своїх товарів.

Дані ринку логістики також поділені за кінцевими користувачами на промисловість і виробництво, роздрібну торгівлю, охорону здоров'я та нафту і газ. Промисловий та виробничий сегмент домінував на ринку в 2022 році і, за прогнозами, буде найбільш швидкозростаючим сегментом протягом прогнозованого періоду 2023-2032 років, оскільки логістика підвищує продуктивність та ефективність при одночасному зниженні витрат та підвищенні задоволеності клієнтів. Збільшення попиту послуги промислового виробництва є причиною зростання сегмента в очікуваний період. Очікується, що протягом наступних десяти років у сегменті охорони здоров'я спостерігатиметься найшвидший CAGR (середньорічний темп приросту). Зростання значення прискореної допомоги у галузі охорони

здоров'я можна пояснити зростанням цього сегмента протягом прогнозованого періоду.

По регіонах дослідження дає уявлення про ринки Північної Америки, Європи, Азіатсько-Тихоокеанського регіону та решти світу. У 2022 році на Північну Америку припадало 4,51 млрд. дол. США, і очікується, що протягом досліджуваного періоду регіон продемонструє значне зростання CAGR. Наявність високорозвиненої інфраструктури з погляду залізничного та автомобільного сполучення можна пояснити зростанням регіону. Маючи високоінтегровану мережу ланцюжків поставок, що з'єднує виробників та споживачів за допомогою різних видів транспорту, включаючи повітряні та експрес-доставки, вантажні залізничні перевезення, морські перевезення та автомобільні перевезення, Сполучені Штати є одним із ключових ринків логістики у регіоні.

На європейський ринок логістики припадає друга за величиною частка ринку. Розширення ринку зростає за рахунок тенденцій електронної комерції, що зростають, і тим, що регіон стає все більш залежним від неї. Більше того, європейські країни інвестують у дослідження та розробки у сфері логістики. Крім того, наявність робочої сили та потенційної інфраструктури у регіоні дає європейським країнам вигідну можливість розширити цей сектор. Крім того, ринок логістики Німеччини займав найбільшу частку ринку, а ринок логістики Великобританії був найшвидшим ринком у європейському регіоні за рівнем зростання логістичних послуг в 2022 році (+5,3%).

Очікується, що ринок логістики в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні зростатиме найшвидшими темпами в середньому з 2022 по 2032 рік. Це пов'язано з розширенням торгових шляхів і переміщенням промислового виробництва, у азіатські країни. Наприклад, обсяг контейнерних перевезень в Азії, що склав у 2021 році 41,5 млн. ДФЕ, перевищив обсяг усіх інших торговельних шляхів. Більш того, ринок логістики Китаю займав найбільшу

частку ринку, а ринок логістики Індії був ринком, що найбільш швидко зростає в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні. [20]

Наприклад, ринок логістики в Індії демонструє найвищі темпи зростання в галузі, оскільки сектор логістики оцінюється приблизно в 160 млрд. дол. США та налічує понад 22 мільйони співробітників. Крім того, Індія відома своїм інфраструктурним бумом та нещодавніми заявами відносно подальших ініціатив в галузі розвитку логістики. Крім того, країна переживає цифрову трансформацію, яка, як очікується, змінить перспективи індійського ринку. Отже, очікується, що в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні буде зареєстровано найвищі темпи зростання протягом прогнозованого періоду з 2023 по 2032 рік.

Великі гравці ринку витрачають багато грошей на дослідження та розробки, щоб розширити свої продуктові лінійки, що допоможе ринку зростати ще більше. Учасники ринку також роблять різні стратегічні ініціативи для розширення своєї присутності з урахуванням ключових подій на ринку, таких як запуск нових продуктів, договірні угоди, злиття та поглинання, збільшення інвестицій та співробітництво з іншими організаціями. Конкуренти у сфері логістики повинні пропонувати економічно ефективні товари, щоб розширюватися і виживати в умовах зростаючої конкуренції та зростаючого ринкового середовища.

Однією з основних бізнес-стратегій, яку виробники застосовують у логістичній галузі, щоб принести користь клієнтам та розширити ринковий сектор, є локальне виробництво для зниження експлуатаційних витрат. Останніми роками промисловість логістики надала транспорту одні з найважливіших переваг. Великі гравці на ринку логістики, такі як MOLLER-MAERSK, H. Robinson Worldwide Inc., DSV (DSV Panalpina) FEDEX та інші, працюють над розширенням ринкового попиту, інвестуючи у дослідження та розробки.

Robinson Worldwide Inc. - постачальник послуг, що пропонує підприємствам рішення в галузі логістики та вантажних перевезень. Він

надає логістичні рішення та мультимодальні перевезення через мережу регіональних офісів на Близькому Сході, Північній Америці, Європі, Азії та інших континентах. Серед цих послуг, запропонованих Н. Robinson Worldwide, аналіз ланцюжка поставок та консультування, консолідація вантажів, адміністрування програми основних перевізників та надання інформаційних звітів. Купівля, продаж і маркетинг нових товарів становлять більшу частину промисловості сорсингових послуг. У січні 2020 року компанія Prime Distribution Services була придбана Х. Робінсоном за 225 млн. дол.. Маючи 2,6 мільйонів квадратних футів складських приміщень, придбання пропонує корпорації послуги з консолідації роздрібної торгівлі, включаючи розподіл, виконання та управління запасами.

Крім того, United Parcel Service Inc. - американська транснаціональна компанія з доставки та отримання вантажів, а також управління ланцюжками поставок, заснована в 1907 році. Компанія American Messenger, яка спочатку спеціалізувалася на телеграфах, перетворилася на UPS, одну з найбільших кур'єрських служб, що увійшла до списку Fortune 500. Сьогодні UPS найбільш відома своїми послугами наземної доставки та магазином UPS Store, роздрібною мережею, яка допомагає з пакетами UPS та надає інструменти для малого бізнесу. Ця компанія передає посилки та вантажі поштової службі США для доставки останньої милі. У листопаді 2022 року United Parcel Service Inc. придбала Vomi Group, європейську компанію, що спеціалізується на перевезеннях та складуванні із регульованою температурою за неоголошену вартість.

Отже, розмір ринку логістики оцінювався в 9,45 млрд. дол. США в 2021 році. Прогнозується, що галузь логістики зросте з 10,68 млрд. дол. США в 2022 році до 16,38 млрд. дол. США до 2030 року, демонструючи сукупний річний темп зростання (CAGR) на рівні 5,5% у прогностичний період (2022 – 2030 рр.). За прогнозами до 2032 року галузь становитиме 18,23 млрд. дол. Зростаюча індустрія електронної комерції та зростаюча потреба у спільних

логістичних операціях є ключовими чинниками зростання світового ринку логістики.

РОЗДІЛ 2

СТАН ТА НАПРЯМКИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ТНК В СФЕРІ ЛОГІСТИКИ УКРАЇНИ

2.1. Теоретичні основи функціонування ТНК в Україні

Глобальні процеси на світових ринках впливають на галузі, де домінують транснаціональні корпорації. Сьогодні тема відносин між державою та транснаціональними корпораціями є дуже актуальною для України, адже через інтеграцію в міжнародне співтовариство нашої країні необхідно зайняти певну позицію та налагодити механізми взаємодії. Крім того, інвестиції транснаціональних корпорацій можуть слугувати джерелом заповнення зростаючого дефіциту зведеного платіжного балансу України та спрямовуватися на повоєнне відновлення.

Іноземні транснаціональні компанії, які виникли на початку 1990-х років, вели бізнес в Україні. По-перше, вони спрямовують свою діяльність на основні сфери ринку: товарів повсякденного попиту, продуктів харчування, бензину, тютюнових виробів, де позиції вітчизняних виробників були найслабшими. Під час перерозподілу капіталу в Україну вітчизняні компанії фактично поступилися іноземцям тютюнову промисловість, частину ринку безалкогольної продукції, пива, рекламний ринок, телекомунікації.

Транснаціональні компанії умовно поділяються на дві групи відповідно до їх локальних операцій: компанії, які не мають достатньо реальних конкурентів у місцевій галузі, та компанії, чий інтерес безпосередньо стосується багатьох українських підприємств. Але реально конкурують між собою тільки українські виробники, а позиція ТНК на ринку здебільшого залишається незмінною. Це відбувається за рахунок того, що:

- по-перше, ТНК можуть компенсувати збитки в певних регіонах, компенсуючи зростання доходів інших іноземних філій;
- по-друге, транснаціональні компанії надають собі сильний юридичний і політичний імунітет для вирішення особливостей ведення бізнесу в Україні;
- по-третє, вони мають незаперечну перевагу в маркетингу, з величезними рекламними можливостями.

Найчастіше українські компанії просто копіюють оригінальні ідеї просування продукції у конкурентів зі світовим ім'ям.

Українські підприємства не відповідають рівню логістичних компаній розвинених країн світу, які характеризуються високою прозорістю корпоративного управління та узгодженням інтересів усіх сторін. Натомість для них характерна низька участь представників інституційних інвесторів в органах управління. [17]

Виходячи на український ринок, діяльність транснаціональних компаній регулюється такими законами України:

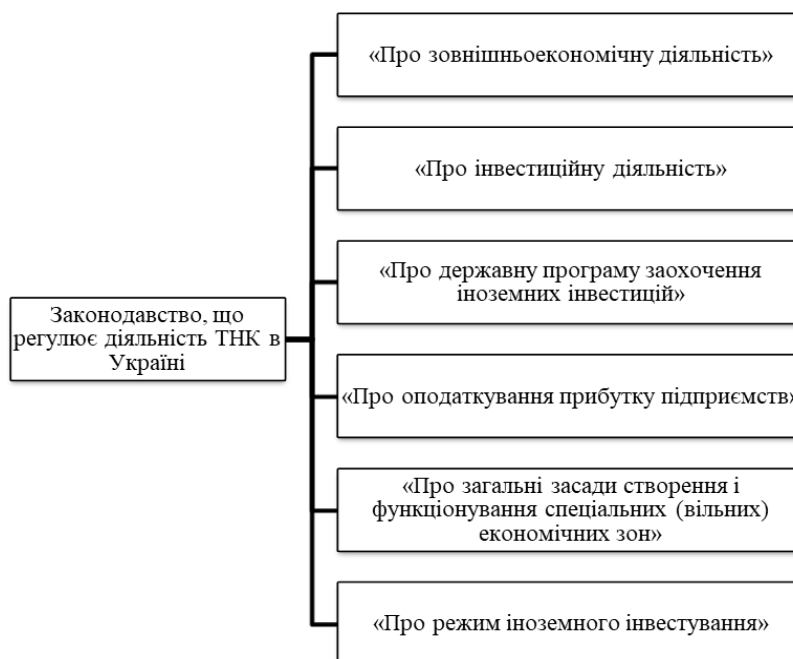


Рисунок 2.1 - Законодавство, що регулює діяльність ТНК в Україні[37;38]

Однак у списку немає законів, які конкретно регулюють діяльність транснаціональних компаній в Україні. Встановлення такого спеціального закону є надзвичайно важливим, оскільки перелічені закони лише опосередковано регулюють діяльність транснаціональних корпорацій. Крім того, вони не містять нормативного визначення понять «ТНК», «дочірня компанія ТНК», «філія ТНК», що у свою чергу унеможлиблює проведення якісного статистичного аналізу наслідків діяльності на території України, оскільки ці поняття не виділяються як окремий елемент у статистиці.

Тому необхідно розробити законодавство, яке б встановлювало чіткі правила діяльності транснаціональних компаній на території України, враховуючи особливості розвитку галузей промисловості, а саме чітко визначаючи ті галузі, які потребують іноземних капіталовкладень та сума цих іноземних інвестицій має бути обмежена.

Водночас також важливо регулювати діяльність транснаціональних компаній шляхом формулювання норм, які не впливають на розвиток інвестиційного середовища в Україні.

Крім того, з огляду на те, що в Україні за індексом глобальної конкурентоспроможності (GCI), найважливішими факторами, які стримують розвиток бізнесу, є:

- корупція;
- політична нестабільність;
- доступ до фінансів;
- нестабільність уряду;
- урядова бюрократія;
- інфляція;
- високі податкові ставки та неефективна податкова політика;
- невизначено чіткі правила поведінки транснаціональних
- корпорацій, які мають бути простими та зрозумілими.

У питанні законодавчого регулювання діяльності транснаціональних корпорацій слід також звернути увагу на характер статистичної звітності, який науковці вважають недопустимим, оскільки статистика показників зовнішньої торгівлі, розроблена Україною, суттєво відрізняється від аналогічних показників, що надаються її іноземні партнери, в тому числі транснаціональні корпорації. Тому важливими завданнями також є вдосконалення національної системи статистичної звітності, розробка та впровадження узгодженої системи показників діяльності ТНК.

Щодо діяльності ТНК в Україні слід сказати, що розвиток транснаціональних корпорацій на території України може привести як до позитивних, так і до негативних наслідків. До позитивних віднесемо:

- підвищення економічного зростання;
- збільшення ППП, які за останні 4 роки мають схильність до спаду;
- збільшення податкових надходжень до бюджету;
- зменшення безробіття та підвищення кваліфікації робітників.

Негативними ж є такі, як встановлення з боку ТНК є:

- виснаження природних ресурсів, що приводить до значних проблем з екологією;
- маніпуляції в ціноутворенні;
- відтік капіталу;
- перерахунок прибутку в промислово розвинуті країни.

Для того щоби країна була захищена від негативного впливу іноземних ТНК, необхідно, щоби держава сприяла створенню конкурентних переваг провідних галузей національної економіки на зовнішніх та внутрішніх ринках шляхом створення вітчизняних ТНК. Отже, на основі вищезазначених позитивних та негативних впливів ТНК на економіку країни можна стверджувати, що зростання кількості компаній, що належать до ТНК, є позитивним явищем, тому необхідно покращувати інвестиційний клімат для залучення капіталовкладень. Для того щоби країна була захищена від

негативного впливу іноземних ТНК, необхідно, щоби держава сприяла створенню конкурентних переваг провідних галузей національної економіки на зовнішніх та внутрішніх ринках.

Залучення транснаціональних корпорацій в Україну та оптимальний розподіл прямих іноземних інвестицій за видами економічної діяльності можливі лише за умови покращення інвестиційного клімату в країні. Вирішення поставленого завдання має включати такі заходи.

1) Подолання бюрократичних бар'єрів та корупції, що дасть змогу забезпечити чітке правове поле інвестиційної діяльності. Відповідність законодавства України сучасним нормам світової економіки у сфері інвестицій, зрозумілість законодавства та дотримання його норм сприятимуть покращенню інвестиційного клімату, як наслідок, зростанню обсягів прямих іноземних інвестицій.

2) Впровадження податкових та митних пільг, дотацій, субсидій, субвенцій, бюджетних позик. Зазначені заходи дадуть змогу не тільки залучити додаткові іноземні інвестиції, але й стимулювати іноземні компанії розвивати пріоритетні для української економіки види економічної діяльності. Водночас існує необхідність створення таких умов, які б не обмежували можливості вітчизняних виробників внаслідок отримання певних преференцій іноземними компаніями. У 2012 році Україна почала процес перегляду умов членства в СОТ. Апелюючи до статті 28 ГАТТ, яка дає змогу всім країнам-членам раз на три роки ініціювати перегляд імпортного мита, Уряд України підготував список з 371 товарної позиції. Головною метою цих заходів є захист національних підприємств в умовах інтеграції країни до світової економіки.

3) Макроекономічна та політична стабільність гарантовано впливатиме на імідж України як інвестиційно привабливої країни.

4) Підвищення рівня життя громадян України приведе до зростання попиту на товари й послуги іноземних компаній та спонукатиме їх до розвитку промислових підприємств на території держави.

Таким чином, стратегічним завданням країни має бути сприяння концентрації фінансового капіталу, промислового капіталу та інтелектуального капіталу в пріоритетних сферах, побудова конкурентоспроможних фінансово-промислових підприємств - підприємств-лідерів національної економіки. Тому питання подальшого розвитку діяльності ТНК в Україні тісно пов'язане з розвитком національної економіки та спроможністю держави здійснити ефективні макроекономічні реформи в країні. Крім того, популярність у світі залежить від готовності країни до проведення макроекономічних реформ, що також є вагомим аргументом для стимулювання притоку іноземного капіталу в Україну. [23]

2.2. Специфіка функціонування ТНК у сфері логістики в Україні

Протягом 2018-2022 рр. в Україні спостерігається зменшення обсягів вантажних перевезень. Так в умовах війни в Україні лише за 2022 рік обсяг вантажних перевезень транспортом скоротився на 48,9% до рівня в 317,2 млн. тонн.

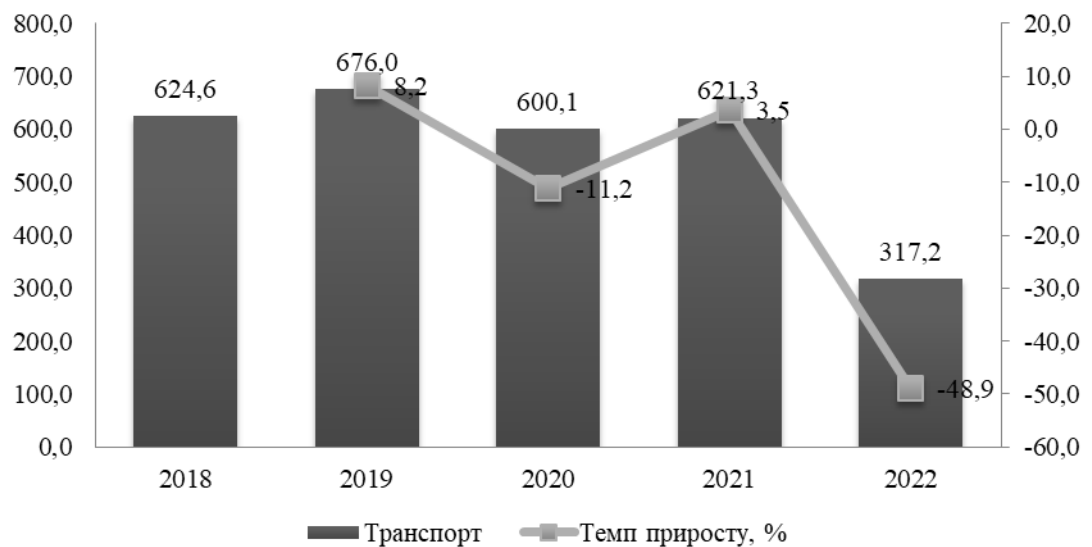


Рисунок 2.2 – Динаміка обсягу вантажних перевезень транспортом в Україні в 2018-2022 рр., млн тонн[44]

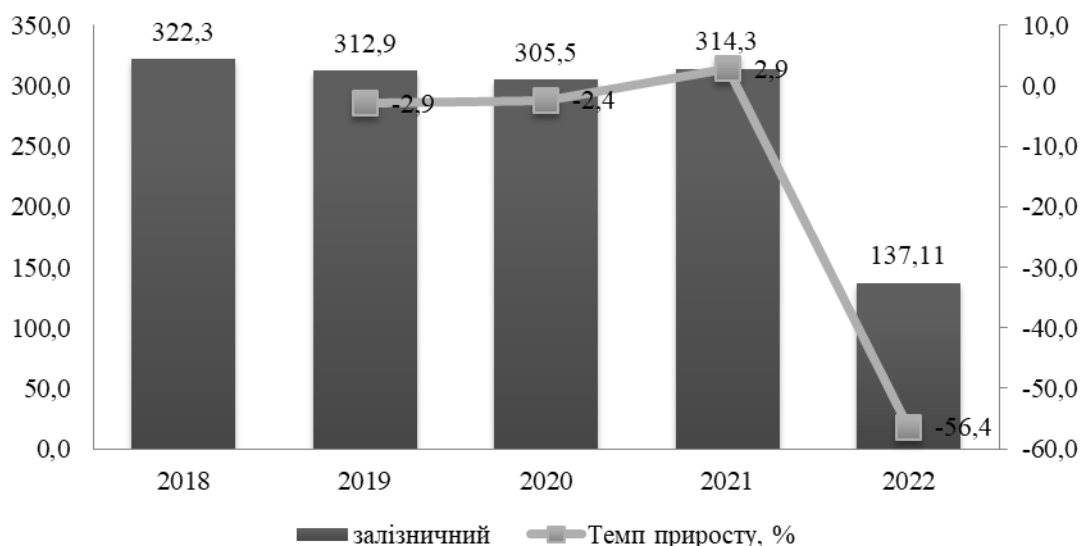


Рисунок 2.3 – Динаміка обсягу вантажних перевезень залізничним транспортом в Україні в 2018-2022 рр., млн тонн[44]

Також обсяг вантажних перевезень залізничним транспортом скоротився практично на 56% за 2022 рік до рівня в 137,11 млн. тонн, після позитивної динаміки в +2,9% в 2021 році, коли обсяг вантажних перевезень залізничним транспортом становив 314,3 млн. тонн.

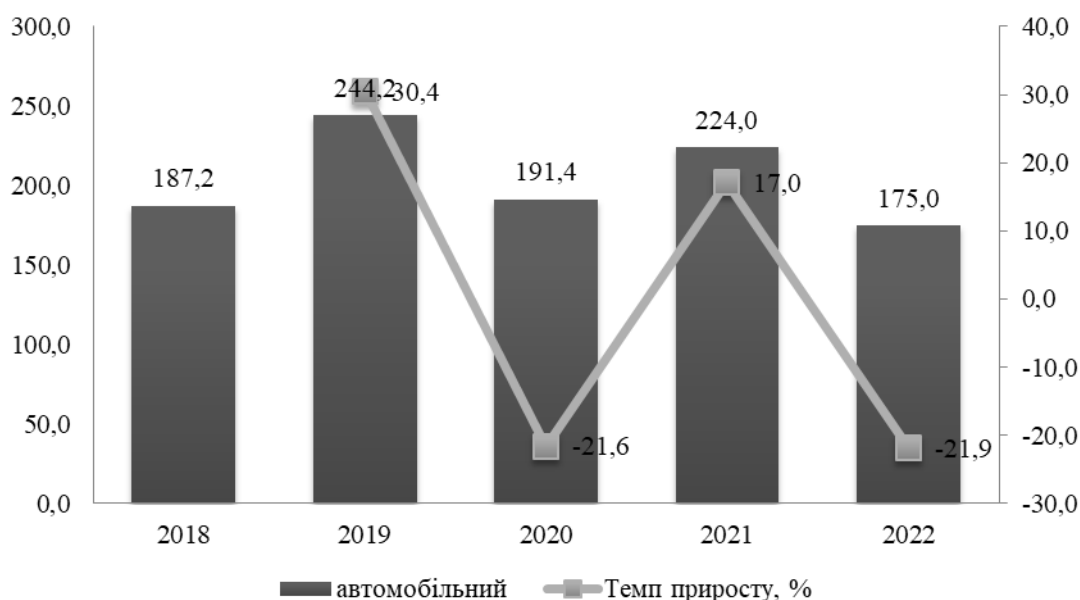


Рисунок 2.4 – Динаміка обсягу вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні в 2018-2022 рр., млн тонн[44]

Обсяг вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні в 2018-2022 рр. також мав тенденцію до скорочення із рівня в 187,2 млн. тонн в 2018 році до рівня в 175 млн. тонн за результатом 2022 року.

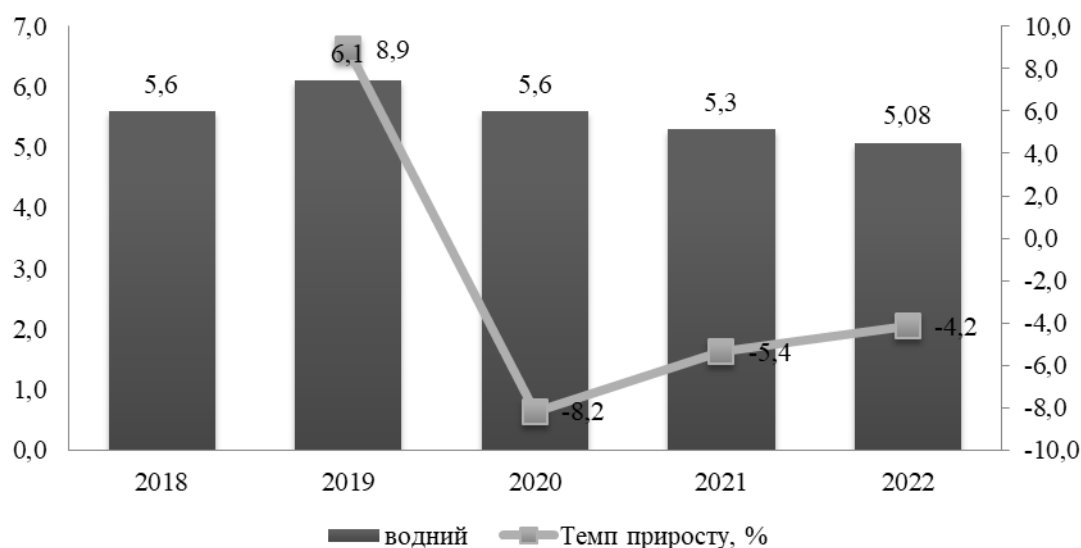


Рисунок 2.5 – Динаміка обсягу вантажних перевезень водним транспортом в Україні в 2018-2022 рр., млн тонн[44]

Зазнав скорочення і обсяг перевезень водним транспортом який зменшився із рівня в 5,6 млн. тонн в 2018 році до рівня в 5,08 млн. тонн за результатом 2022 року.

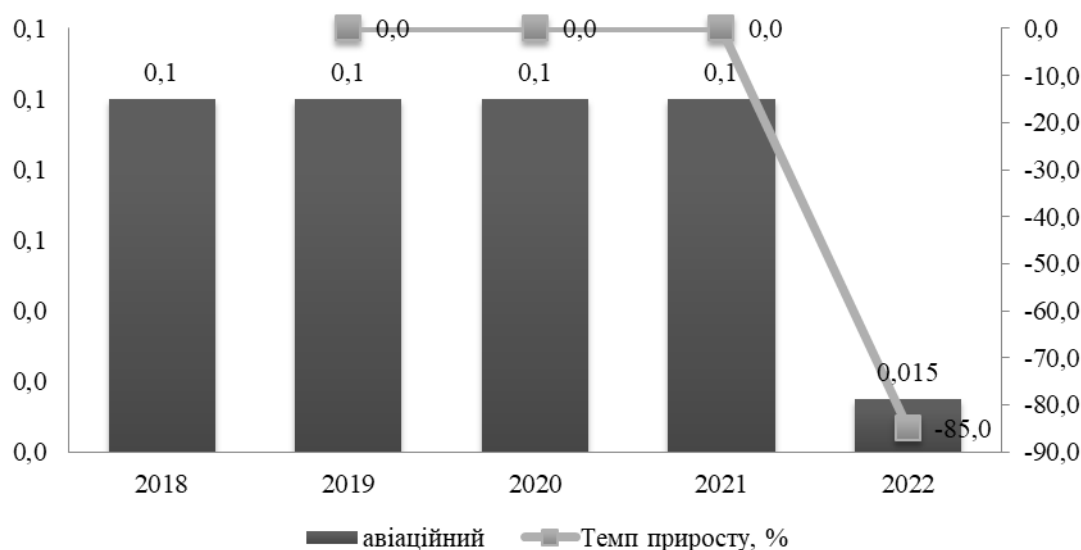


Рисунок 2.6 – Динаміка обсягу вантажних перевезень авіаційним транспортом в Україні в 2018-2022 рр., млн тонн[44]

Найбільшого скорочення за обсягами перевезень вантажів зазнав авіаційний транспорт, який скоротився практично на 85% до рівня в 0,015 млн. тонн.

За даними 2021 року на ринку України працюють наступні логістичні компанії, які віднесено до ТНК.

1. KÜEHNE + NAGEL. Країна походження: Швейцарія. Рік заснування: 1890

Це одна з найбільших у світі логістичних компаній з 1400 офісами в 109 країнах. Заснована в 1890 році, це класична судноплавна компанія. Працює в Україні з 1992 року і налічує 450 співробітників в 10 регіонах. Перелік послуг Kuehne + Nagel включає:

- перевалку товарів для імпорту та експорту;
- повне завантаження контейнерів;
- завантаження контейнерів LCL (завантаження меншого контейнера – контейнер, наповнений товарами для різних одержувачів);
- мультимодальні перевезення;
- страхування морських фрахтів;
- послуги з митного оформлення;
- проектна логістика;
- LCL товарів на власних складах в портах по всьому світу;
- доставка «від дверей до дверей».

Компанія бачить перевагу в своїй морській та повітряній логістиці, автомобільній та контрактній логістиці, з наголосом на інтегрованих логістичних рішеннях. До 2030 року Kuehne + Nagel планує зробити всі свої поставки CO₂-нейтральними.

2. DSV LOGISTICS. Країна походження: Данія. Рік заснування: 1976 р.

П'ята за величиною транспортно-логістична компанія у світі, має представництва у 80 країнах, щороку обробляє 30 мільйонів одиниць вантажів. Компанія має 6 мільйонів квадратних метрів складської площі.

В Україну компанія прийшла зовсім недавно – з 2013 року. Надає клієнтам наступні види логістичних послуг:

- міжнародні автомобільні перевезення;
- морські контейнерні перевезення;
- авіаперевезення;
- проектну логістику;
- складську логістику;
- дистрибуцію;
- послуги з митного оформлення;
- страхування вантажів.

3. FM LOGISTICS Україна. Країна походження: Франція. Рік заснування: 1967 р.

Компанія починала з 12 співробітників і 7 транспортних засобів. На даний момент вона має філії в 14 країнах світу, 60% доходу надходить з-за кордону, налічує 27 200 співробітників і займає площу в 4 мільйони квадратних метрів. кілометрів складських приміщень і 3500 автомобілів. Найбільший дохід компанія отримала в 2018-2019 фінансовому році, досягнувши 1,3 млрд євро.

Група позиціонує себе як спеціаліста з дистрибуції, споживчих товарів, косметики та краси, промисловості та охорони здоров'я. Найбільший прибуток компанія отримує від дистриб'юторської діяльності (31%) і доставки косметики та парфумерії (28%). Основними клієнтами FM Logistic в дистрибуційній діяльності є Carrefour, Auchan, Bira, а в косметичному секторі - L'Occitane, L'Oréal, Shiseido, Dior, Clarins, Natura. В Україні працює з 1996 року.

4. RABEN. Країна походження: Нідерланди. Рік заснування: 1931

Компанії 89 років і її річний оборот становить 130 мільйонів євро. Рабен має філії в 12 країнах Європи. Українська філія працює з 2003 року, 500 співробітників, відділення в семи містах, 70 тис. кв. квадратних метрів складських приміщень і 600 автомобілів.

Минулого року Raben Group придбала 50% акцій Fenthol & Sandtmann і стала єдиним акціонером Raben у Німеччині.

Надаються наступні види послуг:

- складська логістика;
- міжнародні та внутрішні вантажні перевезення;
- митні послуги та морські перевезення;
- контрактна логістика;
- свіжа логістика (послуги для свіжих продуктів, що вимагають температури від 0°C до +6°C).

5. EKOL UKRAINE. Країна походження: Туреччина. Рік заснування: 1990

Компанія має 1 млн кв. 300 000 квадратних метрів закритих складів, два пороми, 52 залізничних лінії щотижня та парк із 6 000 автомобілів у 12 країнах Європи. Річний оборот компанії становить приблизно 600 мільйонів євро.

Компанія «Екол» працює в Україні з 2012 року за угодою з українською логістичною компанією «Комора-С». Компанія має 55 000 квадратних метрів. метрів складської площі. Спеціалізується на одному з найскладніших для переміщення вантажів у складській логістиці – одязі. Співпрацює з відомими брендами: LC Waikiki, Colin's, LTV та ін. Ecol Logistic використовує в своїй роботі систему обліку товару Rainbow, що дозволяє клієнтам у будь-який момент бачити реальну кількість товару, інформуючи про необхідність поповнення, а також дозволяє відстежувати історичний ланцюжок товарів на всіх етапах логістики.

6. DB SHENKER Україна. Країна походження: Австрія. Рік заснування: 1872 р..

Будучи офіційним експедитором дев'яти Олімпійських ігор, компанія відповідає за європейську логістику команди Mercedes-AMG Petronas Formula 1. Компанія має понад 8 мільйонів квадратних метрів. квадратних метрів складських приміщень і 24 500 співробітників у 750 офісах. Представництво компанії було відкрито в Україні в 1998 році. DB Shenker надає вантажоперевезення автомобільним транспортом, залізничним транспортом, авіаперевезенням, морським транспортуванням, послуги контрактної логістики.

Одна із світових тенденцій розвитку логістики, актуальна і для України, безпосередньо пов'язана зі становищем малого та середнього підприємництва. Малі підприємства також формують значну частину попиту на транспортно-складські послуги та визначають принципи, за якими формуються договірні відносини між ними та логістичними операторами.

На жаль, у зв'язку з війною не лише в Україні, а й у світі через кризові явища останнім часом значно зріс ризик банкрутства в секторі МСП. З іншого боку, через труднощі транскордонного транспортування все більше дрібних, середніх і мікроторговців потрапляють у недоступні групи клієнтів, наприклад, не можуть чекати на товар і платять більше. Це, природно, створює проблеми для логістичних операторів.

Тому представники логістичних компаній повинні ретельно стежити за станом своїх клієнтів. Власне, від їхніх фінансових можливостей залежатиме стан усього логістичного ринку. Тому варто йти до клієнта, пропонувати вигідні умови договору тощо.

Друга тенденція розвитку пов'язана з ситуацією з енергоносіями. Ситуація на енергетичних ринках дещо стабілізувалася, але, на жаль, це не означає, що Україну не очікують загрози та проблеми в майбутньому. Окремо слід зазначити, що одним із головних трендів у світі є використання зеленої енергії у виробництві та транспортуванні електроенергії. Вважається, що це допоможе стабілізувати бізнес, оскільки можна уникнути ризиків, пов'язаних із коливаннями цін на енергоносії.

На жаль, події 2022 року залишили Україну далеко позаду у розвитку зеленої енергетики, яка тільки почала поширюватися в нашій країні. Проте бачимо, що деякі вітчизняні підприємства хоча б хочуть запроваджувати елементи зеленої енергетики. Це позитивна тенденція на ринку. З іншого боку, раніше логістичні компанії розглядали екологічні проекти, але в 2022 році всі переговори припинилися через зовсім інші проблеми в бізнесі.

Розвиток невеликих логістичних хабів наразі вважається ще одним важливим трендом на ринку. Після початку повної війни багато матеріально-технічних об'єктів було перекинуто в західні області України. Спочатку навіть здавалося, що всі найбільші логістичні об'єкти відтепер будуватимуться десь навколо Львова. Потім, коли ситуація на передовій покращилася, почали відновлювати склади під Києвом, Дніпром, Полтавщиною та ін.

Ринок на сьогодні характеризується поточним зростанням попиту на відносно невеликі регіональні логістичні центри. Це хаби середнього розміру, митні склади тощо. Споживчі товари, фармацевтичні препарати, продукти харчування тощо транспортуються новими маршрутами постачання через західний кордон. Ці центри допоможуть перенаправити продукцію в різні регіони України. Водночас великого попиту на великогабаритну нерухомість до закінчення війни навряд-чи потрібно очікувати. Тенденція будівництва малих і середніх хабів збережеться принаймні кілька років.

Для країни, в якій другий рік діє воєнний стан, безпека насправді є ключовим трендом. Зараз безпека сильно впливає на витрати на доставку та стабільність поставок. Особливо це стосується територій, наближених до зон бойових дій. Там дійсно небезпечно, і багато перевізників туди просто не їздять. Тому необхідна хоча б одна надійна страховка вантажу. З іншого боку, ні для кого не секрет, що страхування від військових ризиків коштує дорого. За таких умов логістичним компаніям доцільно ретельно стежити за

всіма ризиками доставки в різних регіонах. Як мінімум потрібно постійно аналізувати ситуацію, тому що вона може швидко змінитися.

Використання нових технологій у логістиці також залишається одним із головних трендів у світі. Незважаючи на те, що в 2022 р. українські підприємства здебільшого не модернізувалися, загалом питання впровадження сучасних технологій залишається актуальним. Зараз можна сказати, що в українських логістичних компаній не вистачає грошей на великі «проривні» рішення, такі як технології на основі блокчейну, штучного інтелекту тощо, і не завжди доцільно інвестувати в невелику локальну автоматизацію. Крім того, 2023 рік продемонструє, наскільки швидко українська логістична галузь може відновитися та почати розвиватися на фоні світових тенденцій.

Зараз для українських операторів все ще актуальне питання маргіналізації. Компанії уникають впровадження реалізацій, які суттєво та швидко не підвищують продуктивність. У результаті стали популярними невеликі проекти, які не витрачають багато ресурсів і майже миттєво дають результат. Завдяки їм зараз відбуваються серйозні технічні розробки.

Отже, протягом 2018-2022 рр. в Україні спостерігається зменшення обсягів вантажних перевезень. Так в умовах війни в Україні лише за 2022 рік обсяг вантажних перевезень транспортом скоротився на 48,9% до рівня в 317,2 млн. тонн. Також обсяг вантажних перевезень залізничним транспортом скоротився практично на 56% за 2022 рік до рівня в 137,11 млн. тонн, після позитивної динаміки в +2,9% в 2021 році, коли обсяг вантажних перевезень залізничним транспортом становив 314,3 млн. тонн. Обсяг вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні в 2018-2022 рр. також мав тенденцію до скорочення із рівня в 187,2 млн. тонн в 2018 році до рівня в 175 млн. тонн за результатом 2022 року. Зазнав скорочення і обсяг перевезень водним транспортом який зменшився із рівня в 5,6 млн. тонн в 2018 році до рівня в 5,08 млн. тонн за результатом 2022 року. Найбільшого скорочення за обсягами перевезень вантажів зазнав авіаційний транспорт,

який скоротився практично на 85% до рівня в 0,015 млн. тонн. На жаль, у зв'язку з війною не лише в Україні, а й у світі через кризові явища останнім часом значно зріс ризик банкрутства в секторі МСП. З іншого боку, через труднощі транскордонного транспортування все більше дрібних, середніх і мікроторговців потрапляють у недоступні групи клієнтів, наприклад, не можуть чекати на товар і платять більше. Це, природно, створює проблеми для логістичних операторів. На жаль, події 2022 року залишили Україну далеко позаду у розвитку зеленої енергетики, яка тільки почала поширюватися в нашій країні. Проте бачимо, що деякі вітчизняні підприємства хоча б хочуть запроваджувати елементи зеленої енергетики. Це позитивна тенденція на ринку. З іншого боку, раніше логістичні компанії розглядали екологічні проекти, але в 2022 році всі переговори припинилися через зовсім інші проблеми в бізнесі. Розвиток невеликих логістичних хабів наразі вважається ще одним важливим трендом на ринку. Після початку повної війни багато матеріально-технічних об'єктів було перекинуто в західні області України. Спочатку навіть здавалося, що всі найбільші логістичні об'єкти відтепер будуватимуться десь навколо Львова. Потім, коли ситуація на передовій покращилася, почали відновлювати склади під Києвом, Дніпром, Полтавщиною та ін.

2.3 Перспективи та прогнози діяльності ТНК в логістичній галузі в Україні

Перспективи діяльності ТНК в логістичній діяльності в Україні можливі лише за умови відновлення транспортно-логістичного сектору. За оцінками, 2023 року потрібно близько 3,5 млрд дол. США для термінового розширення логістичних ланцюжків у західному напрямку, високо-пріоритетного аварійного ремонту та відновлення послуг і реконструкції. Незважаючи на загальну стійкість інститутів транспортного сектору, три

фактори заважають Україні провести масштабну реконструкцію транспортної інфраструктури протягом 2023 року:

1) обмежена проектна готовність та відсутність готових проектів реконструкції;

2) серйозні бюджетні обмеження;

3) невизначеність як у попиту на перевезення, так і на ринку послуг підрядників через динамічну ситуацію з безпекою, створеною війною.

Натомість ключові пріоритети на 2023 рік зосереджені на задоволенні невідкладних потреб у надзвичайних ситуаціях, включаючи наступне:

1. Прискорення обстеження, розмінування та вивільнення земель на територіях, повернутих під контроль України, щоб уникнути затримок у відновленні. Необхідність у великих дослідженнях та операціях з розмінування стала основною перешкодою для аварійного ремонту мережі на території, яка повернулася під контроль України.

Наприклад, замінування автомобільного коридору між Києвом та Черніговом мінами та вибухівкою затримало початок аварійно-відновлювальних робіт більш ніж на місяць. Хоча розмінування не є функцією установ транспортного сектору України, ці установи могли б більш ефективно знижувати втрати, розширюючи підтримку операцій із прискореного обстеження, розмінування звільнених територій.

2. Надання фінансових та технічних можливостей для аварійного ремонту. Такий ремонт терміново необхідний як на національному, так і місцевому сегментах транспортної мережі України для відновлення мінімального рівня транспортної зв'язності, що має вирішальне значення для задоволення основних потреб населення, забезпечення функціонування українського бізнесу та підтримки державних послуг.

Для забезпечення необхідного сполучення також потрібно зміцнювати та підтримувати транспортну інфраструктуру, яка не постраждала безпосередньо внаслідок бойових дій. Зменшення надмірності мережі, підвищення критичності інфраструктури, що залишилася, і збільшення

інтенсивності використання окремих транспортних коридорів (особливо тих, які пов'язані з сусідніми країнами ЄС та Молдовою) створюють термінові потреби в технічному обслуговуванні.

3. Відновлення життєво важливих транспортних послуг у громадах, що постраждали від війни. Міський громадський транспорт, шкільний транспорт та регіональне пасажирське сполучення вкрай необхідні постраждалим від війни спільнотам, але стикаються з низкою проблем.

По-перше, фізичні активи, такі як парки рухомого складу, депо та вулична інфраструктура, були серйозно пошкоджені, а в деяких випадках надходили повідомлення про розкрадання рухомого складу, що функціонує (наприклад, шкільних автобусів у Херсонській області).

По-друге, чисельність населення в районах, які тимчасово не перебували під контролем України, становить приблизно 20 % від довоєнного рівня, тому існує менше можливостей для відшкодування витрат і більша потреба у фіскальній підтримці для надання послуг.

Нарешті, оскільки більшість послуг громадського транспорту в Україні залежить від електрики (наприклад, трамваї, тролейбуси, метро), вони вразливі до перебоїв у подачі електроенергії. Національна програма, спрямована на надання життєво важливого рухомого складу (в основному з дизельним двигуном) у поєднанні з фінансовою підтримкою підтримки послуг, може запропонувати спосіб усунення цих обмежень у найближчому майбутньому.

4. Подальше розширення пропускної спроможності транспортних зв'язків у західному напрямку. Розширення транспортних зв'язків у західному напрямку необхідне як у короткостроковій, і у довгостроковій перспективі. У короткостроковій перспективі вони зменшать втрати, пов'язані з порушенням доступу до Чорного моря та закриттям повітряного простору. У довгостроковій перспективі вони сприятимуть конвергенції з єдиним ринком Європи, що спричинить фізичну інтеграцію з Транс-європейською транспортною мережею (TEN-T).

Розширення пропускної спроможності вздовж транспортних зв'язків у західному напрямку та заходи, які вже здійснюються, є досить актуальними для подальших інвестицій, які вкрай необхідні та добре узгоджуються з майбутнім України в ЄС. Хоча у 2023 році, швидше за все, переважатимуть аварійні ремонтні роботи та відновлення базового сполучення, існує нагальна потреба мобілізувати підготовку проектів реконструкції та підготувати групи для виконання подальших робіт.

Проекти реконструкції у транспортному секторі технічно складні та трудомісткі. Деякі з них вимагатимуть екологічної оцінки та/або придбання землі поряд із консультаціями з громадськістю. Відповідність стандартам ЄС також вимагатиме від України застосування стандартів, які відрізняються від тих, які використовувалися раніше, або їх модифікують. Власні внутрішні стандарти України зрештою вимагатимуть поправок, щоб привести їх у відповідність до законодавства ЄС. Завдання щодо підготовки проекту, ймовірно, коштуватимуть від 2 до 10 відсотків від загального обсягу інвестицій у будівельні роботи (приблизно 2–10 млрд. дол. США під час реконструкції).

Підготовка до безвідмовних високо-пріоритетних інвестицій допоможе Україні ефективно освоїти фінансування реконструкції. Не менш важливим буде розвиток навичок та досвіду підрозділів щодо реалізації проектів у Державному агентстві відновлення та розвитку інфраструктури України, Укрзалізниці, Адміністрація морських портів, Державній службі морського та річкового транспорту, обласних адміністрації та органів місцевого самоврядування. Негайна участь партнерів у розвитку цього порядку денного може допомогти підвищити ефективність реалізації проектів під час реконструкції та повоєнного відновлення України.

Прикладом розвитку транспортно-логістичної інфраструктури для України може слугувати Туреччина.

Туреччина завжди відігравала центральну роль у світовій торгівлі завдяки своєму географічному положенню. Сьогодні Туреччина знаходиться

в центрі міжнародної торгівлі, виступаючи як сухопутний міст між Сходом і Заходом, ключовим транзитним пунктом для Чорноморського регіону і виробляючи велику кількість одягу для роздрібною торгівлі Європи.

Проте саме в морському секторі Туреччина набирає обертів. Протягом чотирьох годин після виходу з берегів Туреччини продавці можуть отримати доступ до 1,5 мільярдів клієнтів у Європі, Близькому Сході та Північній Африці – ринках із сукупним ВВП майже 21 трлн. євро. З усіх товарів, що перевозяться до Туреччини та з неї, 85% проходять через 80 портів Туреччини, 26 з яких є діючими контейнерними портами. Щодо зайнятості, морська служба Туреччини забезпечує роботою понад 300 000 турецьких громадян.

Щоб використати конкурентну перевагу, яку Туреччина отримала завдяки своїй географічній близькості до ключових ринків, і забезпечити майбутнє своєї морської могутності, нинішній уряд зробив гігантський інвестиційний проект, спрямований на зміцнення та покращення інфраструктури по всій країні.

З інвестиційної точки зору, найбільшим буде 2023 рік, рік століття сучасної Туреччини. Щоб відзначити цю подію потужною та символічною демонстрацією економічної могутності, уряд має намір витратити від 350 до 450 млрд. євро протягом наступних 6 років на покращення доріг та будівництво високошвидкісної залізниці, а також на покращення інших областей соціальної та економічної інфраструктури.

Надлишок державних коштів, що надходять до інфраструктури, не компенсує дефіцит приватного сектора. Навпаки, порти Туреччини залучають величезну кількість приватних інвестицій, створюючи значний потенціал у секторі та створюючи багато робочих місць. У 2016 році компанія DP World відкрила свій контейнерний завод Yarımsa площею понад 460 000 квадратних метрів із двома причалами, козловими кранами з дистанційним керуванням та високошвидкісними рентгенівськими сканерами. Верф має можливість зберігати та керувати 1,3 мільйона

контейнерів TEU та використовує найсучасніші технології в управлінні активами, щоб забезпечити безперебійну та оптимізовану повсякденну роботу.

Незважаючи на те, що DP World та інші приватні компанії вклали значні кошти в морську галузь Туреччини, доведеться ще багато зробити. Турецький уряд розуміє це і вкладає значні кошти в інтермодальні можливості країни, допомагаючи з'єднати приватні порти з покращеним автомобільним та залізничним сполученням, щоб доставляти товари з пункту відправлення до пункту призначення набагато швидше. Це не тільки дозволить промисловості краще використовувати існуючі портові потужності, але також допоможе зробити свій внесок в інші важливі інфраструктурні проекти в регіоні, такі як модернізоване сполучення Шовкового шляху з Китаєм через Каспійське море.

З 80 портів Туреччини 26 є контейнерними портами, що показує, наскільки в даний час фрагментований ринок. У світі сучасної логістики фрагментація дорівнює слабкості, і це ще більше посилюється неоптимальною якістю існуючої інфраструктури Туреччини. Державні інвестиції, спрямовані на покращення залізничної та автомобільної інфраструктури, закладуть основу для посилення конкуренції, що врешті-решт призведе до консолідації ринку. Зрештою, підключити лише кілька портів до залізничних та автомобільних мереж набагато простіше та ефективніше, ніж інтегрувати 26. [21]

У міру повоєнного відновлення України та її подальшого розвитку ринок має реагувати на тенденції міжнародної торгівлі, які кидають виклик традиційним уявленням про ланцюжки поставок. Продавці та, відповідно, постачальники логістичних послуг шукають швидкість, ефективність та надійність. Географічне положення України, розташованої між споживчим багатством Європи і регіонами Близького Сходу та Азії, що швидко розвиваються, багатими ресурсами, робить її ключовим компонентом майбутніх міжнародних ланцюжків поставок. Але для того, щоб забезпечити

рівень обслуговування, який потрібно торговцям та споживачам, вітчизняна інфраструктура має бути модернізована, а логістичний та портовий сектори мають пройти узгоджену консолідацію.

Постачальники логістичних послуг та портові оператори, які мають стати процвітаючими завдяки консолідації ринку, розуміють складності та взаємозв'язок бережливих інтермодальних операцій із використанням технологій. Звичайно, найкраще залізничне та автомобільне сполучення відіграватиме життєво важливу роль у переміщенні товарів - своєчасній доставці вантажів із суден на наступний етап ланцюжка поставок, але це також і повсякденні операції логістики. Оператори, які відокремлять найкращих від решти. Приріст ефективності, який можна отримати за рахунок скорочення хвилин навантаження, розвантаження та роботи на складі, величезний.

Відновлення та поліпшення автомобільних та залізниць покращить інтермодальні пропозиції України, що зрештою зміцнить її позиції у міжнародній торгівлі. Однак шлях до успіху ланцюжка поставок не такий простий, як укладання гравію, асфальту та сталевих рейок. Створення ефективних мереж за допомогою мультимодальних можливостей залежить від ощадливих портових операцій, де технології використовуються для забезпечення прозорості та прогнозування як для продавця, так і для оператора, а досвід передається щодо циклів продуктів та споживчого попиту. Тому відновлена та покращена інфраструктура закладе основу для подальшого розвитку логістичного сектору в Україні.

ВИСНОВКИ

На основі проведеного дослідження можемо зробити наступні висновки.

Встановлено, що транснаціональні корпорації (ТНК) - це великі компанії з широким охопленням у різних країнах. Вони мають перевагу, адже вони можуть використовувати місцевих менеджерів для прийняття рішень і отримувати вигоду з ефекту масштабу завдяки своїм розмірам і ресурсам. Це дає їм доступ до нових ринків, клієнтів та передових технологій. ТНК можуть сприяти економічному зростанню в країнах, де вони працюють, створюючи робочі місця, інвестуючи в інфраструктуру та обмінюючись технологіями та знаннями. Однак глобальна присутність може призвести до конфліктів через відмінності в культурах, мовах та діловій практиці.

Визначено, що транснаціональні корпорації приносять значні економічні вигоди світовій економіці, включаючи міжнародну торгівлю, створення робочих місць та інвестиційні можливості, водночас надаючи товари та послуги клієнтам по всьому світу. Вони мають конкурентну перевагу завдяки своєму розміру і доступу до глобальних ринків і ресурсів, які можуть формувати економічне зростання в країнах, що приймають, за рахунок інвестицій в інфраструктуру, технології та людський капітал. Крім того, ТНК можуть сприяти конкуренції та інноваціям, збагачуючи виробничі процеси. Значення транснаціональних корпорацій у процесі глобалізації полягає в наступних аспектах: ТНК створюють виробничі офіси та фабрики в районах з дешевою робочою силою та іншими ресурсами, ТНК іноді створюють виробництво у співпраці з місцевими підприємствами з усього світу, декілька транснаціональних корпорацій настільки великі, що їхнє багатство перевищує всі бюджети деяких слаборозвинених країн; ТНК встановлюють контроль над виробництвом, розміщуючи замовлення у

малого бізнесу в країнах, що розвиваються; ТНК працюють як платформи для покращеної передачі технологій, вони дали країнам сучасні технології, виробничі процеси і підвищили кваліфікацію; ТНК допомагають у переміщенні капіталу з країн, де його багато, до тих, де його не вистачає, сприяють розширенню знань та розвитку людських ресурсів; ТНК не тільки продають свою продукцію по всьому світу, а й виробляють свої послуги та продукти на міжнародному рівні; діяльність ТНК позитивно впливає на платіжний баланс приймаючої країни.

Досліджено, що розмір ринку логістики оцінювався в 9,45 млрд. дол. США в 2021 році. Прогнозується, що галузь логістики зросте з 10,68 млрд. дол. США в 2022 році до 16,38 млрд. дол. США до 2030 року, демонструючи сукупний річний темп зростання (CAGR) на рівні 5,5%% у прогностичний період (2022 – 2030 рр.). За прогнозами до 2032 року галузь становитиме 18,23 млрд. дол. Зростаюча індустрія електронної комерції та зростаюча потреба у спільних логістичних операціях є ключовими чинниками зростання світового ринку логістики.

Визначено, що стратегічним завданням країни має бути сприяння концентрації фінансового капіталу, промислового капіталу та інтелектуального капіталу в пріоритетних сферах, побудова конкурентоспроможних фінансово-промислових підприємств - підприємств-лідерів національної економіки. Тому питання подальшого розвитку діяльності ТНК в Україні тісно пов'язане з розвитком національної економіки та спроможністю держави здійснити ефективні макроекономічні реформи в країні. Крім того, популярність у світі залежить від готовності країни до проведення макроекономічних реформ, що також є вагомим аргументом для стимулювання притоку іноземного капіталу в Україну.

Проаналізовано, що Протягом 2018-2022 рр. в Україні спостерігається зменшення обсягів вантажних перевезень. Так в умовах війни в Україні лише за 2022 рік обсяг вантажних перевезень транспортом скоротився на 48,9% до рівня в 317,2 млн. тонн. Також обсяг вантажних перевезень залізничним

транспорт скоротився практично на 56% за 2022 рік до рівня в 137,11 млн. тонн, після позитивної динаміки в +2,9% в 2021 році, коли обсяг вантажних перевезень залізничним транспортом становив 314,3 млн. тонн. Обсяг вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні в 2018-2022 рр. також мав тенденцію до скорочення із рівня в 187,2 млн. тонн в 2018 році до рівня в 175 млн. тонн за результатом 2022 року. Зазнав скорочення і обсяг перевезень водним транспортом який зменшився із рівня в 5,6 млн. тонн в 2018 році до рівня в 5,08 млн. тонн за результатом 2022 року. Найбільшого скорочення за обсягами перевезень вантажів зазнав авіаційний транспорт, який скоротився практично на 85% до рівня в 0,015 млн. тонн. На жаль, у зв'язку з війною не лише в Україні, а й у світі через кризові явища останнім часом значно зріс ризик банкрутства в секторі МСП. З іншого боку, через труднощі транскордонного транспортування все більше дрібних, середніх і мікроторговців потрапляють у недоступні групи клієнтів, наприклад, не можуть чекати на товар і платять більше. Це, природно, створює проблеми для логістичних операторів. На жаль, події 2022 року залишили Україну далеко позаду у розвитку зеленої енергетики, яка тільки почала поширюватися в нашій країні. Проте бачимо, що деякі вітчизняні підприємства хоча б хочуть запроваджувати елементи зеленої енергетики. Це позитивна тенденція на ринку. З іншого боку, раніше логістичні компанії розглядали екологічні проекти, але в 2022 році всі переговори припинилися через зовсім інші проблеми в бізнесі. Розвиток невеликих логістичних хабів наразі вважається ще одним важливим трендом на ринку. Після початку повної війни багато матеріально-технічних об'єктів було перекинуто в західні області України. Спочатку навіть здавалося, що всі найбільші логістичні об'єкти відтепер будуватимуться десь навколо Львова. Потім, коли ситуація на передовій покращилася, почали відновлювати склади під Києвом, Дніпром, Полтавщиною та ін.

Досліджено, що перспективи діяльності ТНК в логістичній діяльності в Україні можливі лише за умови відновлення транспортно-логістичного

сектору. За оцінками, 2023 року потрібно близько 3,5 млрд доларів США для термінового розширення логістичних ланцюжків у західному напрямку, високо-пріоритетного аварійного ремонту та відновлення послуг – до реконструкції. Незважаючи на загальну стійкість інститутів транспортного сектору, три фактори заважають Україні провести масштабну реконструкцію транспортної інфраструктури протягом 2023 року: обмежена проектна готовність та відсутність готових проектів реконструкції; серйозні бюджетні обмеження; та невизначеність як у попиті на перевезення, так і на ринку послуг підрядників через динамічну ситуацію з безпекою, створеною війною. Відновлення та поліпшення автомобільних та залізниць покращить інтермодальні пропозиції України, що зрештою зміцнить її позиції у міжнародній торгівлі. Однак шлях до успіху ланцюжка поставок не такий простий, як укладання гравію, асфальту та сталевих рейок. Створення ефективних мереж за допомогою мультимодальних можливостей залежить від ощадливих портових операцій, де технології використовуються для забезпечення прозорості та прогнозування як для продавця, так і для оператора, а досвід передається щодо циклів продуктів та споживчого попиту. Тому відновлена та покращена інфраструктура закладе основу для подальшого розвитку логістичного сектору в Україні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Gerybadze, A., & Reger, G. (1999). Globalization of R&D: recent changes in the management of innovation in transnational corporations. *Research policy*, 28(2-3), 251-274.
2. Stephens, B. (2017). The amorality of profit: Transnational corporations and human rights. In *Human rights and corporations* (pp. 21-66). Routledge.
3. Scherer, A. G., Palazzo, G., & Baumann, D. (2006). Global rules and private actors: Toward a new role of the transnational corporation in global governance. *Business Ethics Quarterly*, 16(4), 505-532.
4. McLean, J. (2004). The transnational corporation in history: Lessons for today. *Ind. LJ*, 79, 363.
5. UNCTAD. (2017) Trade logistics and the 2030 Agenda for Sustainable Development. Trade and Development Commission Multi-year Expert Meeting on Transport, Trade Logistics and Trade Facilitation Fifth session
6. Report by the UNCTAD secretariat. (2003) Development of multimodal transport and logistics services. United Nations Conference on Trade and Development
7. Bilicka, K. A. and D. Scur (2022). Organizational capacity and prot shifting. mimeo.
8. Tamás Bányai. (2018) Real-Time Decision Making in First Mile and Last Mile Logistics: How Smart Scheduling Affects Energy Efficiency of Hyperconnected Supply Chain Solutions.
9. Buettner, T. and G. Wamser (2013). Internal debt and multinational prot shifting: Empirical evidence from firm-level panel data. *National Tax Journal* 66 (1), 63-96.
10. Adam Hayes (2021) Transportation Sector and Transportation Industry Investments. Investopedia Economy.

11. Bernhard Dachsa and Georg Zahradnik. (2022) From few to many: main trends in the internationalization of business R&D. Transnational corporations Volume UNCTAD.
12. World Bank Data. Logistics performance index: Competence and quality of logistics services URL: <https://data.worldbank.org/indicator/LP.LPI.LOGS.XQ>
13. Ramina Bandura, Janina Staguhn. (2022) Modernizing Ukraine's transport and logistics infrastructure. CSIS document.
14. Закон України "Про ратифікацію Конвенції про транснаціональні корпорації" від 13.07.1999 р. № 921-ХІУ // Офіційний портал Верховної Ради України URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/921-14>
15. Yang Wang. (2010) The Analysis on Environmental Effect of Logistics Industry FDI. School of Management, Dalian Jiaotong University, Dalian, China
16. UNCTAD (2020). Sustainable and resilient transport and logistics services. Supporting developing countries in implementing sustainable and resilient freight transportation and logistics services.
17. Хамандрик Х.С. Економічна політика ТНК у сучасних міжнародних інвестиційних процесах. 2019 р. Миколаїв, 2019. С. 177–182.
18. Dischinger, M., B. Knoll, and N. Riedel (2014). The role of headquarters in multinational prot shifting strategies. *International Tax and Public Finance* 21 (2), 248-271.
19. Dowd, T., P. Landefeld, and A. Moore (2017). Prot shifting of US multinationals. *Journal of Public Economics* 148, 1-13.
20. Gereffi, G. (2021). Global value chains and development: Redefining the contours of 21st century capitalism. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 14(1), 1-18.
21. Stefan Iskan, Peter Klaus. (2013) Transport, Logistics and Supply chain Services in Turkey. DVV

22. Fuest, C., S. Hebous. (2011). International debt shifting and multinational firms in developing economies. *Economics Letters* 113 (2), 135-138.
23. Чумак Н.В. Проблемні аспекти діяльності транснаціональних корпорацій в Україні. Глобальні та національні проблеми економіки. 2016. Вип. 9. С. 719–723.
24. Скавронська І.В., Мадараш О.В. Місце і роль ТНК у розвитку національних економік. *Молодий вчений*. 2016. № 4(31). С. 199.
25. Немировська О. В. Економічна сутність транснаціональних корпорацій та методи оцінки ефективності їх взаємодії з іншими суб'єктами господарювання. *Актуальні наукові дослідження*. Польща, Варшава: Wydawca. 2014. 92 с. С. 82–88.
26. Johansson, Å., Ø. B. Skeie, S. Sorbe, and C. Menon (2017). Tax planning by multinational firms: Firm-level evidence from a cross-country database. *OECD Economics Department Working Paper* 1355.
27. Побоченко Л.М. Оцінка інноваційних позицій ТНК розвинених країн світу. *Міжнародні відносини: теоретико–практичні аспекти: зб. наук. пр.* Вип. 4. 2019. С.91–103.
28. Jaworek M., Kuzel M. Transnational Corporations in the World Economy: Formation, Development and Present Position. *Copernican Journal of Finance & Accounting*. 2015.4(1), 55–70. URL: <http://dx.doi.org/10.12775/CJFA.2015.004>
29. Zhan, X., & Moen, Ø. (2021). Multinational corporations and global economic governance: A review and synthesis of the literature. *Journal of World Business*, 56(4), 101182.
30. Meyer, K. E., Mudambi, R., & Narula, R. (2021). Multinational enterprises and sustainable development: New perspectives on the role of the firm. *Journal of International Business Studies*, 52(5), 653-662.
31. OECD (2019). *Guidance on the implementation of country-by-country reporting: BEPS Action*.

32. Olena Karpenko, Svitlana Kovalchuk, Valentyna Kuzmych (2017) Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics, CSIS
33. OECD (2021). Important disclaimer regarding the limitations of the country-by-country report statistics. OECD Publishing, Paris.
34. Volker Bornschier. (2005) Transnational Corporations and Economic Development in Developing Countries. Universität Zürich Philosophische Fakultät
35. Schoen, W. (2021). Public country-by-country reporting: Corporate law, scal law and the principle of unanimity. Working Paper of the Max Planck Institute for Tax Law and Public Finance.
36. Дмитришен П. В. Особливості стратегії транснаціональних корпорацій в українській економіці / П.В. Дмитришен, В.А.Гарбар
37. Кочетков В. М. Розвиток українських ТНК як фактор росту економіки країни. *Ефективна економіка*. 2013. № 10. С. 55-60.
38. Пенська І.О. Особливості впливу ТНК на економічний розвиток України. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право* №3 (80) 2015.
39. Македон В.В. Формат взаємодії транснаціональних корпорацій та реального сектора національної економіки України. URL: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/bmnef/2012_1_1/25.pdf.
40. Biggest transnational companies URL: <http://www.economist.com/blogs/graphicdetail/2012/07/focus-1>.
41. Global 500 FORTUNE URL: <http://fortune.com/global500/>.
42. World Investment Report: Transnational Corporations Extractive Industries and Development. – UNCTAD, United Nations, New York and Geneva. – URL:<http://unctad.org/>.
43. <https://www.thebusinessresearchcompany.com/report/freight-and-logistics-global-market-report>
44. Державна служба статистики України URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tr.htm
45. <https://finance.yahoo.com/news/25-biggest-logistics-companies-world-132929495.htm>

ДОДАТКИ

ДОДАТОК А

Огляд зарубіжної літератури

1. Gerybadze, A., & Reger, G. (1999). Globalization of R&D: recent changes in the management of innovation in transnational corporations. *Research policy*, 28(2-3), 251-274.

Large multinational firms are the drivers for the globalization of R&D and innovation activities. There was a strong movement to establish a transnational configuration of R&D between 1985 and 1995. In recent years, however, R&D strategies and international location decisions have changed substantially. This paper is based on an in-depth analysis of R&D internationalization in 21 large corporations in Europe, Japan and the US. Our findings suggest that transnational corporations have tended to consolidate and streamline their organizations since the mid-1990s. Distributed R&D activities and globally-dispersed innovation processes have resulted in overly complex and unmanageable organizational architectures. This has induced firms to search for 'leaner' and more effective types of managing their international portfolio of innovation activities. A framework is developed to serve as a basis for analyzing different patterns of internationalization of R&D and innovation, and for assessing the appropriate mechanisms to coordinate and control an international network of technological competence centers.

Keywords: R&D, multinational firms, internationalization, innovation, competitiveness.

2. Scherer, A. G., Palazzo, G., & Baumann, D. (2006). Global rules and private actors: Toward a new role of the transnational corporation in global governance. *Business Ethics Quarterly*

This article discusses the role that transnational corporations (TNCs) should play in developing global governance, creating a framework of rules and regulations for the global economy. The central issue is whether TNCs should provide global rules and guarantee individual citizenship rights, or instead focus on maximizing profits. First, it describes the problems arising from the globalization process that affect the relationship between public rules and private firms. Next the position of economic and management theories in relation to the social responsibility of the firm is considered. The argumental part is that instrumental stakeholder theory and business and society research can only partially solve the global governance issue, and that more recent concepts of corporate citizenship and republican business ethics deliver theoretically and practically helpful, fresh insights.

Keywords: transnational corporations, global governance, rules and regulations, globalization process, global economy.

3. Tamás Bányai. (2018) Real-Time Decision Making in First Mile and Last Mile Logistics: How Smart Scheduling Affects Energy Efficiency of Hyperconnected Supply Chain Solutions.

Energy efficiency and environmental issues have been largely neglected in logistics. In a traditional supply chain, the objective of improving energy efficiency is targeted at the level of single parts of the value making chain. Industry 4.0 technologies make it possible to build hyperconnected logistic solutions, where the objective of decreasing energy consumption and economic footprint is targeted at the global level. The problems of energy efficiency are especially relevant in first mile and last mile delivery logistics, where deliveries are composed of individual orders and each order must be picked up and delivered at different locations. Within the frame of this paper, the author describes a real-time scheduling optimization model focusing on energy efficiency of the operation. After a

systematic literature review, this paper introduces a mathematical model of last mile delivery problems including scheduling and assignment problems. The objective of the model is to determine the optimal assignment and scheduling for each order so as to minimize energy consumption, which allows to improve energy efficiency. Next, a black hole optimization-based heuristic is described, whose performance is validated with different benchmark functions. The scenario analysis validates the model and evaluates its performance to increase energy efficiency in last mile logistics.

Keywords: heuristic optimization; energy efficiency; logistics; last mile services

4. Bernhard Dachsa and Georg Zahradnik. (2022) From few to many: main trends in the internationalization of business R&D. Transnational corporations Volume UNCTAD.

The paper studies the internationalization of business research and development (R&D) from 2003 up to 2017. It highlights three major results: first, R&D expenditure by foreign-owned firms has been growing, but more slowly than R&D expenditure of domestically owned firms. This is mainly due to the fast growth of business R&D in China, where foreign-owned firms have only a small share of overall business R&D. Second, R&D internationalization has become more network-like and diverse in terms of industries and countries, and less dominated by single relationships between large nations. The rise of emerging economies as host and home countries is just one of several major shifts. Service industries have gained importance as well, but often remain invisible because only a few countries collect data on R&D internationalization in services. The internationalization of R&D has yielded considerable benefits for home and host countries in the form of higher aggregate R&D expenditure and spillovers. Political de-globalization, weakening international institutions and a focus on “national interest” in science and technology may threaten these benefits in the future. A continuation of the policy of nondiscrimination of foreign-owned firms and more, not less, international cooperation is necessary.

Keywords: internationalization, research and development, innovation, transnational companies.

5. 15. Yang Wang. (2010) The Analysis on Environmental Effect of Logistics Industry FDI. School of Management, Dalian Jiaotong University, Dalian, China

Whether it is positive or negative effect for FDI to the host environment, the theoretic problem exists in argument. The paper analyzes influence factors, mechanism, environmental regulations and so on of FDI environmental effect, use Spearman rank correlation coefficients to calculate, and believes that in the reality, the host country is the main factor of the environmental effect, based on the stage of China's economic development, environmental carrying capacity and the advanced technologies and management concepts of TNC, to promote logistics FDI to play an positive environmental effect.

Keywords: environmental regulations, TNC, logistics, influence factors.

6. Gereffi, G. (2021). Global value chains and development: Redefining the contours of 21st century capitalism. Cambridge Journal of Regions, Economy and Society

The chapters in this book, authored by one of the founders of the global value chains (GVC) approach, trace the emergence of the most influential paradigm used to analyse globalization and its impact by academics and policy makers alike. In the mid-1990s, Gary Gereffi introduced the notion that offshore production was fuelled by buyer-driven and producer-driven supply chains, which highlighted the role of giant retailers, global brands, and manufacturers to orchestrate complex networks of suppliers in low-cost developing economies around the world. The GVC framework was built around the twin pillars of 'governance' (how global supply chains are controlled and organized) and 'upgrading' (how countries and firms try to create, capture, and retain high-value niches in GVCs). This book contains the seminal writings used to launch the GVC framework, along with in-depth case studies that explain how Mexico, China, and other countries emerged as prominent exporters in the world economy. As the

social dimension of globalization became more pronounced, Gereffi and colleagues elaborated the concept of ‘social upgrading’ and a new paradigm of ‘synergistic governance’ based on the coordinated efforts of private, civil society, and public-sector actors.

Keywords: global value chains, supply chains, globalization, synergistic governance.

7. Jaworek M., Kuzel M. Transnational Corporations in the World Economy: Formation, Development and Present Position. *Copernican Journal of Finance & Accounting*. 2015

The following article attempts to answer the question about the role transnational corporations (TNCs) play in the modern world. The issues discussed in this article have been presented in two main parts. The first part focuses on the world’s largest TNCs according to the following criteria: the value of the revenues, market capitalization and foreign assets. The discussion in the second part focuses on defining the role that transnational corporations play in the world economy. A number of different characteristics reflecting the economic potential of TNCs have been used in this article such as: asset value, employment rate, sales volume and research and development potential, which are linked to selected parameters describing the volume of international production. The analysis of TNC development and their present position has been presented from a historical perspective, which made it possible to identify the conditions of as well as the major changes in the process of enterprise internationalisation. The following article highlights the dynamic development of corporations in developing countries and the ever more common phenomenon of state-owned enterprises or enterprises with a state’s capital playing a role on the international stage.

Keywords: TNCs, multinational firms; international business, foreign direct investment (FDI), global economy.

8. Olena Karpenko, Svitlana Kovalchuk, Valentyna Kuzmych (2017) *Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics*, CSIS

The article has studied the current state of the transport services market in Ukraine, characterized features of the favorable geopolitical position of the country, identified segments of the market of transport and logistics services in Ukraine, made an analysis of the dynamics of freight transportation by land transport, determined its capacity in money terms and calculated the component share of this type of activity in the country's GDP.

Keywords: transport services market, Ukraine, logistics services.

9. McLean, J. (2004). The transnational corporation in history: Lessons for today. Ind. LJ

This is the revised text of the George P. Smith, II Lecture delivered at Indiana University School of Law- Bloomington on April 4, 2003. This Article forms part of a larger project that seeks to evaluate how much the "new" phenomenon of globalization is a continuation of the processes of colonization. The history of colonial expansion is capable of being viewed as a history of the corporate form. This larger project seeks to assess the part that ideas of legal personality have played in these processes. In legal terms, nations, peoples, and economic entities have not always enjoyed the status of unified and permanent entities bearing rights and duties. Many collective entities that we would consider to exist as social, or economic, beings have not enjoyed legal recognition as distinct entities.

Keywords: globalization, role of TNCs, impact, historic narrative.

АНОТАЦІЯ кваліфікаційної бакалаврської роботи

“The role of TNCs in the process of globalization of the world economy”

The work examines the role of transnational corporations (TNCs) in the globalization of the world economy. As globalization continues to shape the economic landscape, TNCs have emerged as key actors driving this process. This study aims to provide a comprehensive understanding of how TNCs influence and shape global economic integration..

This work defines the role of TNCs as catalysts for globalization. It analyzes the motivations behind TNCs' international expansion, such as accessing new markets, resources, and knowledge, as well as seeking cost efficiencies and competitive advantages. The thesis also examines the various strategies employed by TNCs to operate effectively in the global arena, including foreign direct investment, strategic alliances, and mergers and acquisitions.

With the increasing integration of global markets and the growing importance of logistics in international trade, understanding the role of logistics TNCs in Ukraine becomes crucial for the country's economic development. The study focuses on the specific context of Ukraine and analyzes the current state of the logistics sector in the country. It examines the strengths, weaknesses, opportunities, and challenges faced by Ukraine in attracting and retaining logistics TNCs. Factors such as infrastructure, regulatory environment, workforce skills, and market potential are considered to assess the country's attractiveness as a destination for logistics investment.

Basing on analysis been done the recommendations and near future prospects are given.

Короткий звіт подібності



Ім'я користувача: Міжнародного обліку та аудит Гавриловський Олек...	ID перевірки: 1015336248
Дата перевірки: 31.05.2023 09:42:21 EEST	Тип перевірки: Doc vs Internet + Library
Дата звіту: 31.05.2023 09:46:39 EEST	ID користувача: 100005725

Назва документа: **Вінніченко Варвари Валеріївни**

Кількість сторінок: 58 Кількість слів: 11579 Кількість символів: 88473 Розмір файлу: 1.16 MB ID файлу: 1015005502

9.21% Схожість

Найбільша схожість: 4.33% з Інтернет-джерелом (http://economyandsociety.in.ua/journals/19_ukr/9.pdf)

8.06% Джерела з Інтернету	215	Сторінка 60
8% Джерела з Бібліотеки	483	Сторінка 61

0% Цитат

Вилучення цитат вимкнене

Вилучення списку бібліографічних посилань вимкнене

0% Вилучень

Немає вилучених джерел