

**НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ УКРАЇНИ
«КИЇВСЬКИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ ІНСТИТУТ
імені ІГОРЯ СІКОРСЬКОГО»
ФАКУЛЬТЕТ МЕНЕДЖМЕНТУ ТА МАРКЕТИНГУ
КАФЕДРА МІЖНАРОДНОЇ ЕКОНОМІКИ**

«На правах рукопису»
УДК 656.7

До захисту допущено:
Завідувач кафедри
_____ Сергій ВОЙТКО
«__» _____ 2024 р.

**Магістерська дисертація
на здобуття ступеня магістра
за освітньо-професійною програмою «Міжнародна економіка»
зі спеціальності 051 «Економіка»
на тему: «Розвиток транспортно-логістичної системи України в умовах
євроінтеграції»**

Виконав:
студент II курсу, групи УС-21мп
Чернов Артем Олегович _____

Керівник:
Заступник завідувача кафедри міжнародної економіки,
д.е.н., професор кафедри міжнародної економіки,
Охріменко Оксана Онуфріївна _____

Рецензент:
Доцент кафедри економічної кібернетики
д.е.н., професор
Вовк Ольга Миколаївна _____

Засвідчую, що у цій магістерській дисертації
немає запозичень з праць інших авторів
без відповідних посилань.
Студент _____

Київ – 2024 року

Національний технічний університет України
«Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»
Факультет менеджменту та маркетингу
Кафедра міжнародної економіки

Рівень вищої освіти – другий (магістерський)

Спеціальність – 051 «Економіка»

Освітньо-професійна програма «Міжнародна економіка»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

_____ Сергій ВОЙТКО

«__» _____ 2023 р.

ЗАВДАННЯ
на магістерську дисертацію студенту
Чернову Артему Олеговичу

1. Тема дисертації «Розвиток транспортно-логістичної системи України в умовах євроінтеграції», науковий керівник дисертації Охріменко Оксана Онуфріївна, д.е.н., професор, затверджені наказом № 5220-с по університету від **09 листопада 2023 року**.
2. Термін подання студентом дисертації до **10 січня 2024 року**.
3. Об'єкт дослідження – Розвиток транспортно-логістичної системи України в умовах євроінтеграції.
4. Вихідні дані: Теоретико-методичну основу дослідження склали монографії, дисертації, наукові статті вітчизняних та зарубіжних вчених в сфері міжнародної торгівлі та функціонування транспортно-логістичної систем, публікації в періодичних виданнях за даним напрямом дослідження, нормативно-законодавчі матеріали, програми, концепції, а також статистичні матеріали, що відповідають темі дослідження.

5. Перелік завдань, які потрібно розробити:

- визначити місце транспортно-логістичної системи у міжнародній торгівлі;
- охарактеризувати Європейський Союз як логістичне інтеграційне об'єднання;
- висвітлити методичні підходи до оцінювання результативності міжнародної інтеграції транспортно-логістичних систем; провести порівняльний аналіз розвитку транспортно-логістичних систем країн ЄС;
- висвітлити змістовне значення та здійснити аналіз потенціалу розвитку транспортно-логістичної системи України;
- визначити шляхи реалізації транспортної стратегії України у контексті євроінтеграції;
- обґрунтувати необхідність посилення державної підтримки транспортно-логістичної системи;
- виділити основні чинники та передумови активізації залучення іноземних інвестицій у розбудову транспортно-логістичної системи;
- визначити напрями подальшого розвитку та ефективності розбудови транспортно-логістичної системи України.

6. Орієнтовний перелік графічного (ілюстративного) матеріалу:

- 13 схем та рисунків в основній частині магістерської дисертації;
- 15 таблиць і графіків в основній частині магістерської дисертації і 1 додаток.

7. Дата видачі завдання «_____» 2023 року

Календарний план

№ з/п	Назва етапів виконання магістерської дисертації	Строк виконання етапів магістерської дисертації	Примітка
1.	Вибір теми магістерської дисертації (з керівником) та їх затвердження на засіданні кафедри)	20 жовтня 2023 р.	виконано
2.	Видача завдання	10 листопада 2023 р.	виконано
3.	Розроблення плану магістерської дисертації	13 листопада 2023 р.	виконано
4.	Підбір наукової літератури з теми дослідження та її аналіз	15 листопада 2023 р.	виконано
5.	Підготовка теоретичного розділу та узгодження його змісту з науковим керівником	20 листопада 2023 р.	виконано
6.	Дослідження за обраною темою наукових досліджень	25 листопада 2023 р.	виконано
7.	Проведення комплексного аналізу практичної складової наукового дослідження	28 листопада 2023 р.	виконано
8.	Остаточне завершення другого розділу магістерської роботи	01 грудня 2023 р.	виконано
9.	Підготовка матеріалів третього розділу	05 грудня 2023 р.	виконано
10.	Узагальнення отриманих наукових результатів, використання матеріалів закордонної літератури та досвіду для подальшого аналізу та підготовка загальних висновків	15 грудня 2023 р.	виконано
11.	Оформлення матеріалів магістерської дисертації та подання його на перевірку науковому керівнику	30 грудня 2023 р.	виконано
12.	Усунення виявлених недоліків керівником, підготовка доповіді та наочних матеріалів для захисту	02 січня 2024 р.	виконано
13.	Перевірка магістерської роботи на збіги текстових фрагментів і плагіат, отримання відгуку	04 січня 2024 р.	виконано
14.	Подання магістерської роботи на рецензування і отримання рецензії.	08 січня 2024 р.	виконано
15.	Подання рецензії, відгуку наукового керівника, зброшурованої магістерської дисертації на кафедру (при наявності надаються інші документи / довідка чи акт про впровадження, копії наукових статей чи тез доповідей)	10 січня 2024 р.	
16.	Захист магістерської дисертації перед Державної екзаменаційної комісії згідно із затвердженим графіком	згідно із затвердженим графіком	

Студент

(підпис)

Артем ЧЕРНОВ
(власне ім'я, ПРІЗВИЩЕ)

Науковий керівник

(підпис)

Оксана ОХРИМЕНКО
(власне ім'я, ПРІЗВИЩЕ)

РЕФЕРАТ

Сторінок: 107	Рисунків: 15	Таблиць: 15	Додатків: 1
Дослідження на прикладі:	тенденцій розвитку транспортно-логістичної системи в Європі		
Мета дослідження:	визначити напрями подальшого розвитку та ефективності розбудови транспортно-логістичної системи України.		
Завдання дослідження	Відповідно до поставленої мети в роботі було визначено і вирішено наступні завдання: – визначити місце транспортно-логістичної системи у міжнародній торгівлі; – охарактеризувати Європейський Союз як логістичне інтеграційне об'єднання; – висвітлити методичні підходи до оцінювання результативності міжнародної інтеграції транспортно-логістичних систем; провести порівняльний аналіз розвитку транспортно-логістичних систем країн ЄС; – висвітлити змістовне значення та здійснити аналіз потенціалу розвитку транспортно-логістичної системи України; – визначити шляхи реалізації транспортної стратегії України у контексті євроінтеграції; – обґрунтувати необхідність посилення державної підтримки транспортно-логістичної системи; – виділити основні чинники та передумови активізації залучення іноземних інвестицій у розбудову транспортно-логістичної системи; – визначити напрями подальшого розвитку та ефективності розбудови транспортно-логістичної системи України.		
Об'єкт дослідження:	транспортно-логістична система в країні в умовах євроінтеграції.		
Предмет дослідження:	теоретичні положення та методичні рекомендації, які забезпечують процеси функціонування та розвитку транспортно-логістичної системи країни в умовах євроінтеграції.		

Наукова новизна	<i>Розроблено:</i> – прогноз розвитку транспортної системи України у розрізі її видів з врахуванням надзвичайних подій (військової агресії), що дає можливість відкоригувати Національну транспортну стратегію України у питанні розбудови додаткових міжнародних транспортних коридорів; <i>набули подальшого розвитку:</i> – принципи розбудови транспортно - логістичної системи України шляхом доповнення наявних принципом забезпечення інклюзії окремих категорій громадян при наданні транспортних послуг, адаптації до потреб споживачів, координації з транспортно-логістичними системами країн партнерів для забезпечення реалізації завдань сталого економічного розвитку; <i>уточнено:</i> – рекомендації щодо реалізації Національної транспортної стратегії України у контексті євроінтеграції в повоєнний період, на основі систематизації європейського та національного досвіду, які містять конкретні заходи щодо трансформації транспортно-логістичної мережі з огляду на зміни у виробничій структурі економіки України та масовими знищеннями окремих її фрагментів, а також передбачають формування альтернативних джерел фінансування.
------------------------	---

Ключові слова: транспортно-логістична система; євроінтеграція; технологізація; транспортний процес, сталий розвиток; транспортна стратегія.

АНОТАЦІЯ

Чернов А.О. Розвиток транспортно-логістичної системи України в умовах євроінтеграції: магістерська дис. : 051 Економіка /Чернов Артем Олегович. – Київ, 2024 – 95 с.

В магістерській дисертації проведено теоретичне дослідження та узагальнення основних теоретичних положень щодо розвитку транспортно-логістичної системи України в умовах євроінтеграції. В першому розділі показано місце транспортно-логістичної системи у міжнародній торгівлі, виявлено нові вектори лібералізації світової торгівлі під впливом екологічних чинників. Встановлено, що інтеграція промисловості, науки та соціально- економічних відносин країн ЄС дозволила сформувати інтегровані логістичні системи країн, які щоденно працюють над розвитком інструментарію для функціонування на глобальному ринку. Досліджено методичні підходи до оцінювання результативності міжнародної інтеграції транспортно-логістичних систем.

В другому розділі магістерської роботи здійснено аналіз та оцінювання інтеграційних аспектів розвитку національних транспортно-логістичних систем, проведено порівняльний аналіз розвитку транспортно-логістичних систем країн ЄС, визначено їх особливості. Здійснено аналіз потенціалу розвитку транспортно-логістичної системи України та визначено ключові домінанти і напрями реалізації транспортної стратегії України у контексті євроінтеграції.

В третьому розділі виділено шляхи розвитку транспортно- логістичної системи України в умовах євроінтеграції, визначено роль державної підтримки транспортно-логістичної системи, активізації залучення іноземних інвестицій у розбудову транспортно-логістичної системи та обґрунтовано напрями подальшого розвитку та ефективності розбудови транспортно- логістичної системи України.

Ключові слова: транспортно-логістична система; євроінтеграція; технологізація; транспортний процес, сталий розвиток; транспортна стратегія.

ABSTRACT

Chernov A.O. Development of the transport and logistics system of Ukraine in the conditions of European integration: master's thesis. : 051 Economics / Chernov Artem Olegovich. - Kyiv, 2024 - 95 p.

In the master's thesis, a theoretical study and generalization of the main theoretical provisions regarding the development of the transport and logistics system of Ukraine in the conditions of European integration were carried out. The first chapter shows the place of the transport and logistics system in international trade, reveals new vectors of world trade liberalization under the influence of environmental factors. It was established that the integration of industry, science and socio-economic relations of the EU countries made it possible to form integrated logistics systems of countries that work daily on the development of tools for functioning on the global market. Methodical approaches to evaluating the effectiveness of international integration of transport and logistics systems have been studied.

In the second chapter of the master's work, an analysis and assessment of the integration aspects of the development of national transport and logistics systems was carried out, a comparative analysis of the development of the transport and logistics systems of the EU countries was carried out, and their features were determined. The analysis of the development potential of the transport and logistics system of Ukraine was carried out and the key dominants and directions of implementation of the transport strategy of Ukraine in the context of European integration were determined.

In the third chapter, the ways of development of the transport-logistics system of Ukraine in the conditions of European integration are highlighted, the role of state support of the transport-logistics system, the activation of attracting foreign investments in the development of the transport-logistics system is determined, and the directions of further development and efficiency of the development of the transport-logistics system of Ukraine are substantiated.

Keywords: transport and logistics system; european integration; technologization; transport process, sustainable development; transport strategy

ЗМІСТ

ВСТУП.....	10
1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ	13
1.1. Місце транспортно-логістичної системи у міжнародній торгівлі	13
1.2. Європейський Союз як логістичне інтеграційне об'єднання	22
1.3. Методичні підходи до оцінювання результативності міжнародної інтеграції транспортно-логістичних систем	34
Висновки до розділу 1	42
2. АНАЛІЗ ТА ОЦІНЮВАННЯ ІНТЕГРАЦІЙНИХ АСПЕКТІВ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ	44
2.1. Порівняльний аналіз розвитку транспортно-логістичних систем країн ЄС	44
2.3. Реалізація транспортної стратегії України у контексті євроінтеграції	61
Висновки до розділу 2	65
3. ШЛЯХИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ	67
3.1. Посилення державної підтримки транспортно-логістичної системи	67
3.2 Активізація залучення іноземних інвестицій у розбудову транспортно-логістичної системи	72
3.3. Прогнозування ефективності розбудови транспортно-логістичної системи України	78
Висновки до розділу 3	89
ВИСНОВКИ.....	91
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	95
ДОДАТКИ.....	106

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Складні проблеми глобалізованого економічного простору викликають формування нових підходів у розвитку міжнародних економічних відносин та відповідних змін у функціонуванні транспортно-логістичної системи України, яка повинна бути зорієнтована на активізацію впровадження високотехнологічних процесів, побудованих на використанні новітніх комп'ютерних технологій і на принципах сталого розвитку. Також вкрай важливою є і та умова, що транспорт на сьогоднішній день забезпечує переміщення на території України життєво важливих вантажів, наближаючи перемогу України.

Огляд літератури. Дослідженню теорії і практики формування та розвитку транспортно-логістичних систем України, систематизації світового досвіду в даній галузі присвятили праці такі науковці як Ф. М. Алієв, О.О. Бакаєв, Ю.Є. Барабанова, [І. О. Жарська](#), Н.Б. Ільченко, Т.А. Ковтун, О. В. Комчатних, О.П. Кутах, [Н. Б. Мігай](#), Л.А. Пономаренко, І.М. Сокур, С.І. Тарасенко та багато інших.

Оскільки вектор економічного розвитку України спрямований на інтеграцію в європейську спільноту, то розвиток ТЛС України за в умовах євроінтеграції потребує проведення подальших досліджень та вирішення багатьох складних завдань.

Метою магістерської дисертації є дослідження тенденцій та обґрунтування шляхів розвитку транспортно-логістичної системи України в умовах євроінтеграції.

Для досягнення мети поставлені і вирішені наступні **завдання**:

- визначити місце транспортно-логістичної системи у міжнародній торгівлі;
- охарактеризувати Європейський Союз як логістичне інтеграційне об'єднання;

- висвітлити методичні підходи до оцінювання результативності міжнародної інтеграції транспортно-логістичних систем;
- провести порівняльний аналіз розвитку транспортно-логістичних систем країн ЄС;
- висвітлити змістовне значення та здійснити аналіз потенціалу розвитку транспортно-логістичної системи України;
- визначити шляхи реалізації транспортної стратегії України у контексті євроінтеграції;
- обґрунтувати необхідність посилення державної підтримки транспортно-логістичної системи;
- виділити основні чинники та передумови активізації залучення іноземних інвестицій у розбудову транспортно-логістичної системи;
- визначити напрями подальшого розвитку та ефективності розбудови транспортно-логістичної системи України.

Об’єктом дослідження є транспортно-логістична система країни в умовах євроінтеграції.

Предметом дослідження є теоретичні положення та методичні рекомендації, які забезпечують процеси функціонування та розвитку транспортно-логістичної системи країни в умовах євроінтеграції.

Методи дослідження. До основних методів, які використовувались при написанні роботи, належать: методи порівняльного аналізу – для визначення місця транспортно-логістичної системи у міжнародній торгівлі та особливостей ТЛС країн ЄС; системний підхід – для дослідження ТЛС як складного елемента, у взаємозв’язку з усіма учасниками транспортного процесу; прийоми графічної інтерпретації – для наочного представлення результатів дослідження; метод систематизації, класифікації та експертних оцінок – при дослідженні статистичної інформації; теоретичного пізнання і узагальнення – при дослідженні науково-методичних матеріалів, написання вступу та висновків, та ін.

Теоретико-методичну основу досліджень склали монографії, дисертації, наукові статті вітчизняних та зарубіжних вчених в сфері міжнародної торгівлі та

функціонування транспортно-логістичної систем, публікації в періодичних виданнях за даним напрямом дослідження, нормативно-законодавчі матеріали, програми, концепції, а також статистичні матеріали, що відповідають темі дослідження.

Наукова новизна роботи полягає в розширенні основних теоретичних положень, які висвітлюють предмет і об'єкт дослідження.

В магістерській роботі отримали подальший розвиток:

- прогноз розвитку транспортної системи України у розрізі її видів з врахуванням надзвичайних подій (військової агресії), що дає можливість відкоригувати Національну транспортну стратегію України у питанні розбудови додаткових міжнародних транспортних коридорів;

- принципи розбудови транспортно - логістичної системи України шляхом доповнення наявних принципом забезпечення інклюзії окремих категорій громадян при наданні транспортних послуг, адаптації до потреб споживачів, координації з транспортно-логістичними системами країн партнерів для забезпечення реалізації завдань сталого економічного розвитку;

- уточнено рекомендації щодо реалізації Національної транспортної стратегії України у контексті євроінтеграції в повоєнний період, на основі систематизації європейського та національного досвіду, які містять конкретні заходи щодо трансформації транспортно-логістичної мережі з огляду на зміни у виробничій структурі економіки України та масовими знищеннями окремих її фрагментів.

- Практичне значення одержаних результатів полягає у визначенні напрямів та основних концептуальних положень подальшого розвитку та розбудови транспортно-логістичної системи України, який може бути також використано при розробці планів заходів із відновлення ТЛС в повоєнний період.

Перелік структурних частин. Робота складається зі вступу, трьох основних розділів, висновків та списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи містить 107 сторінок, в які включено список використаної літератури із 91 найменувань.

1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ

1.1. Місце транспортно-логістичної системи у міжнародній торгівлі

Європейський вектор розвитку національної економіки та її інтеграція у світовий економічний простір потребують швидких темпів розвитку соціально-економічних систем, до яких належать як окремі суб'єкти господарювання, так і цілі комплекси та їх об'єднання. Ефективна інтеграція економіки нашої країни в світову може здійснюватися лише на засадах високого рівня конкурентоспроможності продукції та послуг, які можуть експортуватися національними виробниками на зовнішні ринки. На дані процеси потужний вплив здійснює сучасна глобалізація, яку можна вважати закономірним та неминучим історичним процесом, який, з однієї сторони, має багато позитивних тенденцій, а з іншої, – викликає ряд ускладнень в національних економіках. Проте, здолаття негативних тенденцій є можливим шляхом об'єднання зусиль багатьох країн для цілей одержання успіху в справі розбудови сталого економічного розвитку в планетарному масштабі.

Найбільший досвід міжнародної співпраці є в таких сферах як: виробництво, торгівля, біржова та фінансова діяльність, наука, освіта, медицина, космічна галузь та багато інших. Проте, найбільш тривалий історичний шлях розвитку в міжнародних відносинах по праву належить торгівлі, яка однією із перших почала об'єднувати цілі країни та регіони через купівлю-продаж товарів. На сьогоднішній день дослідниками виділяються такі основні закономірності розвитку міжнародної торгівлі (рис.1). Узагальнюючи інформацію рис. 1.1, ми можемо зазначити, що процес світової торгівлі представляє собою обмін товарами чи послугами між сторонами торговельної угоди, за власним бажанням, на добровільних засадах. Власне бажання приймати участь в такому обміні дозволяє зосередити увагу учасників торговельної угоди на гарантованому прибутку чи іншій вигоді від цього договірного процесу, в протилежному випадку угода не може бути доцільною та реалізованою.

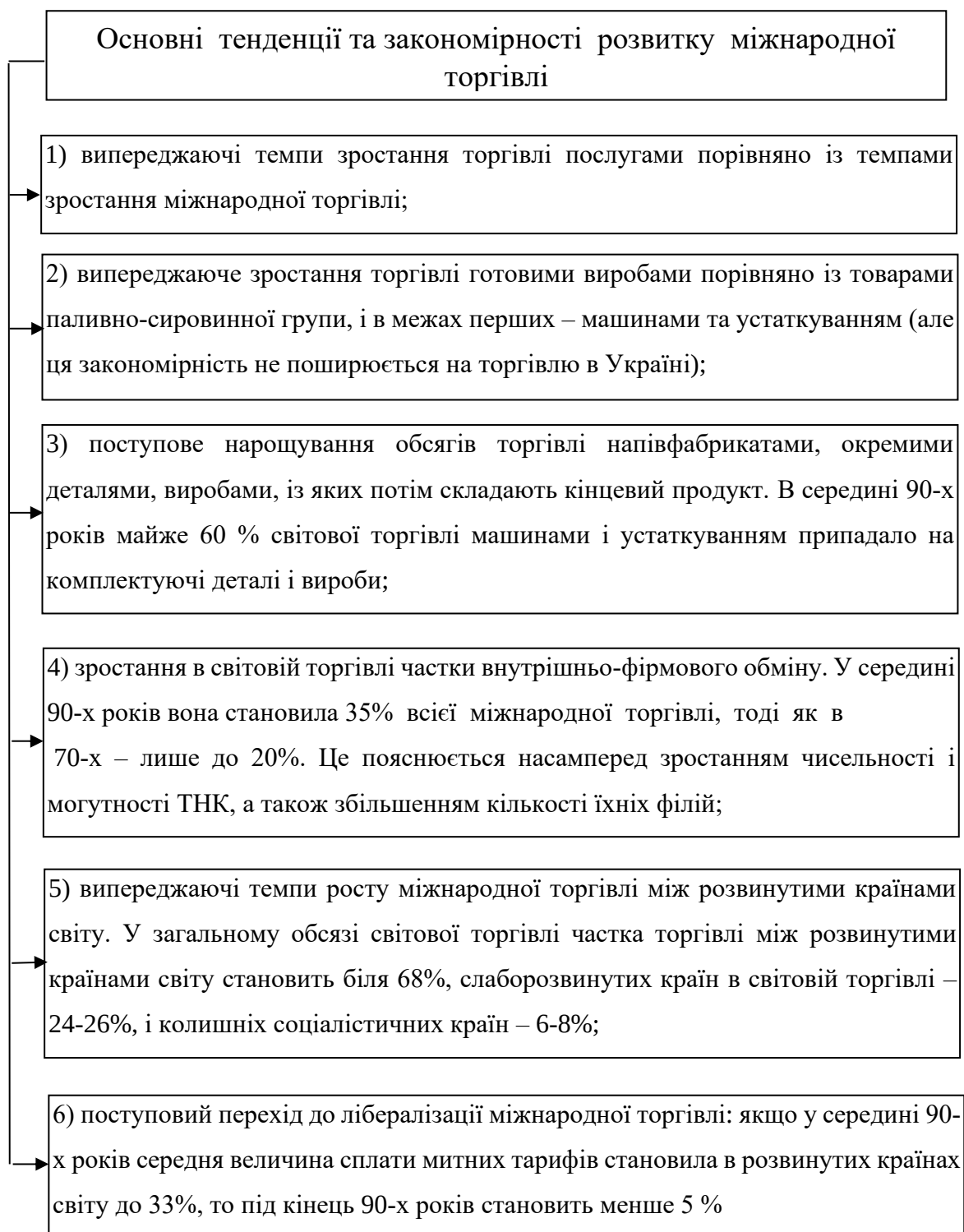


Рисунок 1.1 – Основні закономірності у розвитку міжнародної торгівлі
Джерело: складено на основі [46, с. 5]

Для кожної країни участь у зовнішній торгівлі набуває участі у світовій торгівлі, з її позитивними та негативними впливами. Як справедливо зазначає М.В.

Тимошенко, розширення світової торгівлі за останні десятиліття приносить економічні та соціальні вигоди багатьом країнам, а також може викликати суперечливі, негативні та несприятливі соціальні, екологічні та економічних наслідки: «Міжнародна торгівля може принести процвітання, але потенційно також створити негативні соціальні та екологічні наслідки через прямі ефекти (ефект масштабу) і непрямий вплив (підвищена конкуренція, яка створює тиск для зниження витрат виробництва)» [68, с. 6].

В теперішній час міжнародна торгівля досягла високого рівня розвитку, і, як самостійна глобальна інтегрована соціально-економічна система, вона впливає на розвиток країн-учасниць світових торгівельних процесів. Із цієї причини міжнародна торгівля не може не приймати участі у вирішенні завдань розбудови сталого соціально-економічного розвитку.

Зокрема, науковці Чернега О. Б., Кожухова Т.В. в своїй праці [77] обґрунтовують висновок про те, що міжнародна торгівля виступає одночасно джерелом та чинником сталого розвитку, базуючись на наступних факторах: встановлено залежність між темпами зростання ВВП та збільшенням обсягів торгівлі; формування ефекту масштабу, диверсифікація виробництва та активізація механізмів раціонального використання природних ресурсів; розширення ринків та створення нових; сприяння структурній трансформації національної економіки в різних країнах світу; сприяння розповсюдженню нових технологій і нових сучасних практик управління та виробництва; збільшення залучених обсягів іноземних інвестицій; посилення конкуренції; скорочення бідності; сприяння людському розвитку.

А. В. Бохан також акцентує увагу на актуальних питаннях формуванні нових векторів лібералізації світової торгівлі із необхідністю врахування проявів зовнішніх ефектів раціонального використання екологічних ресурсів, а також їх інноваційної інтеграції за умов посилення міжнародної конкуренції. В свою чергу, екологічний фактор також має вплив на міжнародну торгівлю (рис. 1.2).

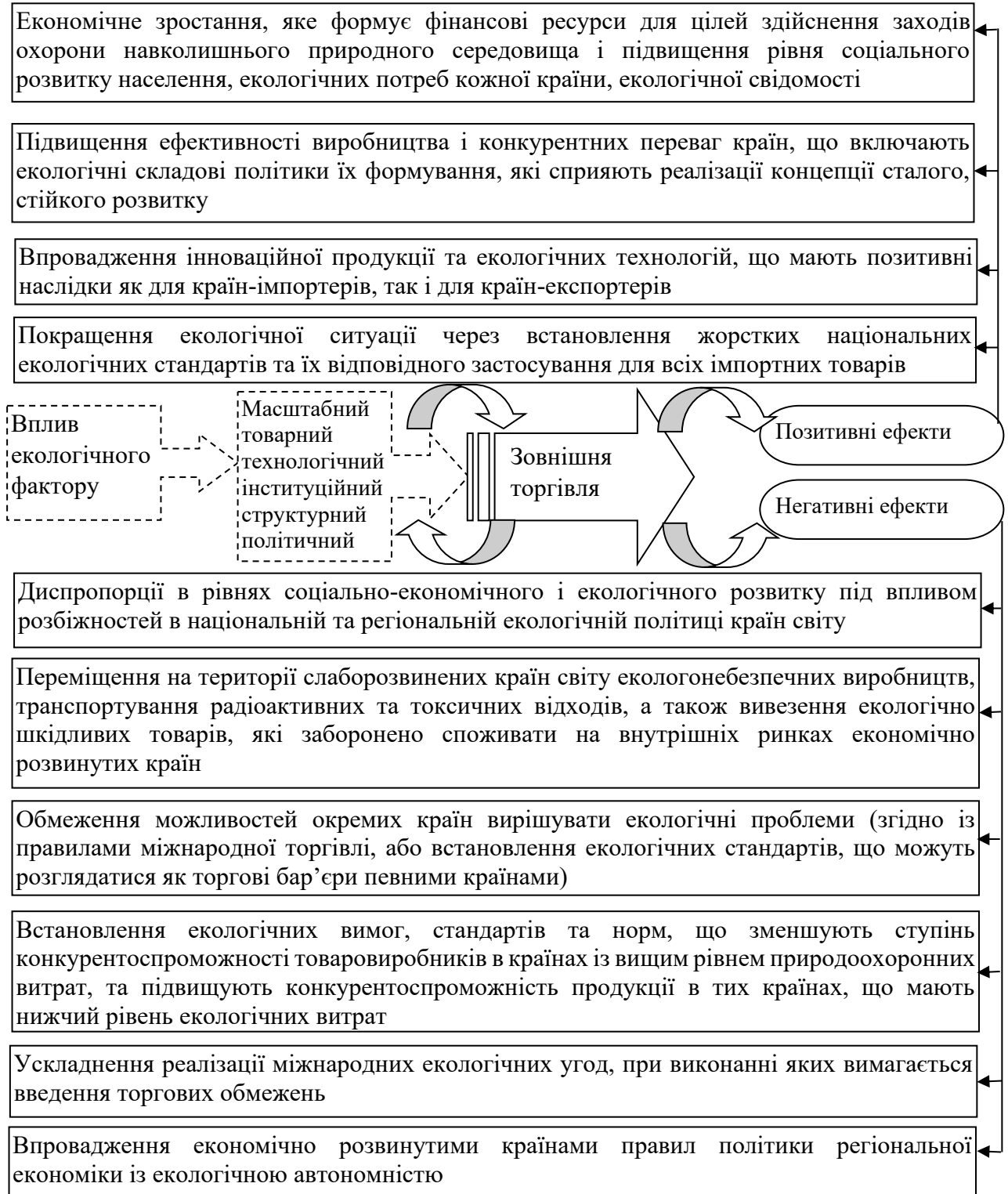


Рисунок 1.2 – Вплив екологічних чинників на сучасні напрями розвитку міжнародної торгівлі

Джерело: складено на основі [7]

Автор вважає, що глобальний розвиток людства набуває ознак багатовекторності інтернаціоналізації економічної діяльності. Це відбувається під впливом науково-технологічного прогресу, динамізму кон'юнктури світових

ринків, а також ускладнення зовнішньоторговельних відносин у використанні енергетичних, природних та екологічних ресурсів. Така ситуація вимагає негайного перетворення різних напрямів лібералізації міжнародної торгівлі в нові рушійні сили розвитку суспільно-економічних формацій в контексті їх екологічних вимірів. А. В. Бохан дає позитивну оцінку тим економічно розвиненим країнам, які, здійснюючи зовнішньоторговельну діяльність, захищаючи власний внутрішній ринок, активно запроваджують інструменти, які поєднують інноваційну, а також екологічну політику. Спрямованість, успішність та результативність таких заходів першочергово визначається рівнем економічного та науково-технічного розвитку країни, а також торговельним режимом співпраці з країнами-партнерами та станом екологічної ситуації [7].

М. Ахмад виділяє значну роль міжнародної торгівлі в економічному зростанні країн, а також для задоволення потреб їхнього населення в товарах і послугах. Також економічне зростання забезпечує збільшення реального доходу на одиницю населення країни, і таке збільшення можна підтримувати протягом тривалого періоду часу. Дослідники міжнародної торгівлі, неокласичні та класичні економісти вважають, що вона забезпечує і стимулює розвиток нації, а також посилює зв'язок між країнами і націями. Автор зазначає, що експорт товарів і послуг виступає одним із найважливіших джерел доходів в іноземній валюті, які зменшують тиск на платіжний баланс країни та створюють можливості для працевлаштування населення країни, що також істотно покращує соціально-економічні умови в країні. Також світова торгівля в останні десятиліття характеризується значним зростанням обсягів реалізації, що також сприяє зростанню обсягів грошового обігу та процвітанню грошово-кредитної та фінансової систем [85].

Отже, протягом останніх років розвиток науки, технологій, комунікацій та широкий доступ споживачів до інформації змінили обличчя ринків, а також вплинули на їхні вимоги. Відповідно, і промислове виробництво, засноване на передових технологіях та вдосконалених методах раціонального виробництва, створює умови для адаптивного реагування на мінливі вимоги клієнтів. Все

зазначене нами вище сприяє інноваціям, дискримінації технологічного прогресу через доступ до нових товарів та імпорту високотехнологічних ресурсів, а також ефективному, ощадливому виробництву та додержанню принципів сталого економічного розвитку, на що і спрямовується сучасний рівень розвитку міжнародної торгівлі (рис. 1.3). Як видно із рисунка 1.3, нами доповнено взаємозв'язок безпосередньо економічного зростання і людського розвитку таким важливим елементом як ефективне використання новітніх технологій. Під цим ми розуміємо не тільки швидкі темпи запровадження новітніх технологій за всіма напрямками життєдіяльності людини та їх високу дохідність, але також їхню екологічність і мінімальну шкоду для людей, із врахуванням доцільності визначення розумних обмежень.

Отже, взаємозв'язок міжнародної торгівлі із вирішенням невідкладних екологічних проблем для збереження населення планети ставить нові вимоги та завдання до суміжних із нею соціально-економічних систем, із якими вона взаємодіє. Однією із таких систем є транспортно-логістична система, повне визначення якої надається в працях вчених. О. А. Ковалик, О. А. Велева вважають, що на мікрорівні під транспортно-логістичною системою підприємства слід розуміти систему забезпечення перевезення вантажів із одного пункту призначення в інший на основі обґрунтованого та ретельно прорахованого маршруту. Така система, на думку авторів, охоплює всі види перевезень, включаючи постачання сировини та матеріалів для виробництва та закінчуючи перевезенням готової продукції кінцевому споживачу. При цьому головною метою транспортно-логістичної системи є уникнення перебоїв при безперервній доставці вантажів. З іншого, макроекономічного підходу, під транспортно-логістичною системою слід розуміти взаємодію різних учасників вантажних потоків, які здійснюють технологічне, організаційне, економічне технічне, інформаційне та інше забезпечення руху даних потоків [27, с. 23].

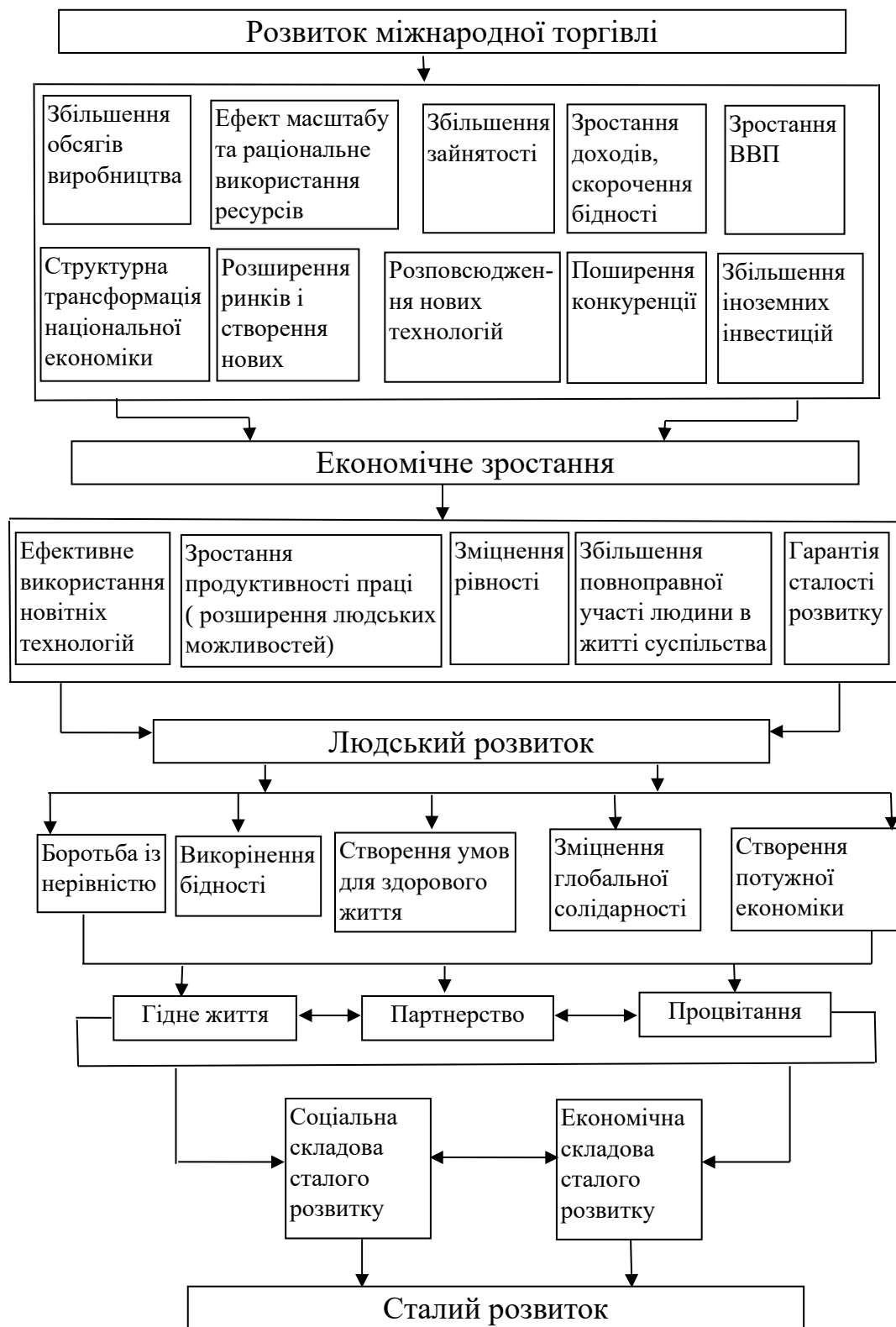


Рисунок 1.3 – Роль міжнародної торгівлі в досягненні мети сталого економічного розвитку

Джерело: складено на основі [77]

І.С. Луценко в науковій праці визначає транспортно-логістичну систему як «інтегровану сукупність суб'єктів транспортно-логістичної діяльності та об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, що взаємодіють між собою з метою

оптимізації руху вантажопотоків «від дверей до дверей» за мінімальних витрат на максимально вигідних умовах» [37, с. 42]. Отже, транспортно-логістична система характеризується такими ознаками: інтегрованою сукупністю суб'єктів транспортно-логістичної діяльності та об'єктів відповідної інфраструктури; взаємодією всіх учасників; охопленням всіх видів перевезень; безперервною доставкою вантажів; оптимізацією вантажопотоків; технологічним, організаційним, інформаційним, управлінським, економічним, технічним та іншим забезпеченням руху вантажних потоків; необхідною умовою одержання соціально-економічних вигід від співпраці.

Відповідно, побудова транспортно-логістичної системи міжнародної торгівлі надає можливість розвивати партнерські відносини між виробниками та споживачами товарів, експортно-імпортних господарських операцій та транспортних послуг на основі гнучкої, адаптивної, багатоаспектної взаємодії за різними видами транспорту в розрізі наступних напрямів: дослідження матеріальних потоків, що проходять територіями регіонів, країн, континентів, та відповідних видів транспортних послуг, що надаються в межах обслуговування вантажопотоку, їх вартісних еквівалентів; розробка комплексної системи взаємовідносин між виробниками та споживачами транспортних послуг; створення єдиної бази даних з логістичного забезпечення перевезень для вибору оптимальних маршрутів доставки вантажів; надання комплексних консультаційних та транспортних послуг виробникам і споживачам. Тому транспортно-логістичні послуги виступають синтезом наступних основних складових обслуговування перевезень вантажів: матеріального забезпечення транспортним засобом та нематеріального забезпечення експедиторськими та логістичними послугами транспортування, що забезпечує більш ефективне здійснення транспортно-логістичного обслуговування [78].

За результатами проведеного теоретичного дослідження ми можемо зробити висновок, що транспортно-логістична система сприяє досягненню цілей світової торгівлі на основі використання сучасної техніки та технологій, комплексного

підходу, раціональності та оперативності у високоефективному управлінні матеріальними, сервісними, інформаційними і фінансовими потоками.

Оскільки міжнародна торгівля охоплює цілі країни та континенти, характеризується багатоаспектністю діяльності, то її транспортно-логістична система має суттєві відмінності від національної, які полягають у складності проведення транспортно-логістичних послуг. Такі складності, на думку В.Г Алькеми полягають в наступному:

- міжнародна торгівля характеризується міжнародними перевезеннями із великими обсягами замовлення, що дозволяє компенсувати учасникам значні витрати на перевезення;
- міжнародним ринкам властивий більш високий ступінь ризиків та невизначеності, суттєві коливання попиту-пропозицій на ринках і вирішальна роль будь-якого із цих ринків;
- наявність значної кількості організацій, в яких відсутні ключові компетенції щодо транспортно-логістичного забезпечення міжнародної торгівлі [1].

Проте, багатоаспектність міжнародної торгівлі дозволяє виділити основні проблеми, що мають безпосередній вплив на функціонування системи транспортно-логістичного забезпечення: велика кількість таких посередників як вантажні експедитори та митні агенти; наявність різноманітних посередників, значні відстані перевезення вантажів і відмінність у культурі комунікацій між всіма учасниками ускладнюють налагодження тісних ділових відносин із кінцевими споживачами; часті зміни умов торгівлі та фінансових угод; складне документальне забезпечення; високі ризики міжнародних перевезень [1; 77].

Отже, транспортно-логістична система є основою інфраструктурного забезпечення міжнародної торгівлі, із високим ступенем інтеграції, що дозволяє спрямовувати всі процеси міжнародної торгівлі на вирішення глобальних проблем забезпечення сталого розвитку.

1.2. Європейський Союз як логістичне інтеграційне об'єднання

Транспортно-логістичні операції з експорту-імпорту товарів (як матеріальних, так і нематеріальних) завжди відігравали основоположну роль у міжнародних економічних відносинах. Проте, стрімкий розвиток сучасних технологій та відповідні взаємопов'язані зміни в багатьох фінансово-економічних сферах дозволили локальні просторові транспортно-логістичні операції трансформувати на трансконтинентальний та міжконтинентальний рівні. Зокрема, до таких змін належать основні із них:

- ідеї, знання та інформація виступають предметом купівлі-продажу, та можуть набувати різних форм у процесі створення, реалізації та переміщення, але процес їхнього створення та вартості залежить від обсягу інновацій, досліджень та сервісного обслуговування;
- розвиток мережевих технологій привів до створення нового класу валют, таких як Bitcoin та її похідних, і які мають велику кількість переваг у порівнянні із багатьма іншими валютами;
- сучасний інтернет змінює відносини між споживачем, виробником і продавцем, виводить їх на більш якісний рівень [83].

За таких умов техніко-технологічного розвитку та глобалізації світового господарства важливого значення для всіх країн світу набуває логістика як «... наука про планування, організацію, управління, контроль і регулювання переміщення матеріальних та інформаційних потоків у просторі і в часі від їхнього первинного джерела до кінцевого споживача... Управління потоковими процесами, їх перетворення й інтеграція є новою формою управління, що перевершує традиційні як за рівнем творчого потенціалу, так і за ефективністю кінцевих результатів. Оптимізація поточкових процесів в економіці стала можливою лише завдяки переорієнтації з кількісних критеріїв оцінки господарської діяльності на якісні» [33, с. 7]. Отже, сутність логістики відображує її інтеграційні здатності, тому лозунгом Світового конгресу з логістики є: «Логістика поєднує людей, країни та матеріали» [63, с. 11].

Відповідно, на початку XX ст. в країнах Європи виникла необхідність здійснювати діяльність, пов'язану з міжнародними перевезеннями товарів на системній основі, яка підлягала б контролю та управлінню. Вплив науково-технічних досягнень на розвиток транспортних систем та формування високотехнологічних галузей у промисловості та їх просторова і взаємна інтеграція призвели до революційних змін у ланцюгах поставок, що забезпечило становлення логістики як одного з важливих факторів глобалізації та підвищення актуальності її міжнародного аспекту. Із зазначеного вище нами виділено основні елементи логістичного забезпечення (рис. 1.4):

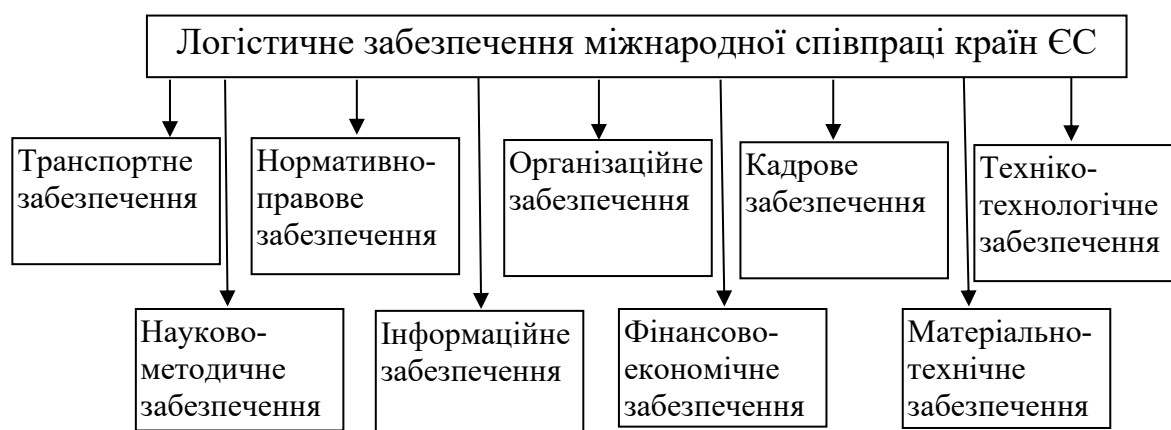


Рисунок 1.4 – Комплекс складових логістичного забезпечення міжнародної співпраці країн ЄС

Джерело: побудовано автором на основі [1; 38; 78]

Отже, стрімкий розвиток високотехнологічних галузей, інформаційно-комунікаційних та цифрових технологій корінним чином змінює способи організації міжнародної логістичної діяльності. В країнах ЄС впродовж тривалого періоду часу формувалась загальноєвропейська система руху матеріальних потоків. Вона на сьогоднішній день має відповідну структуру та охоплює опорні європейські центри логістики та логістичні регіональні транспортно-розподільні центри, що взаємодіють між собою. Таке рішення забезпечує більш ефективну оптимізацію шляхів та прискорення темпів просування матеріальних потоків, а також забезпечення безперервності процесу руху товару, концентрацію та

інтеграцію логістичних процесів. Процеси єврологістики також організовувались і трансформувались у контексті впровадження Пан'європейської транспортно-логістичної інтеграції, її структурних компонентів та програм, які охоплюють TEN (Транс'європейська мережа – TransEuropean Network), TINA (Оцінка потреб розвитку транспортної інфраструктури – Transport Infrastructure Needs Assessment), PETrA (Пан'європейські транспортні зони – PanEuropean Transport Areas), PEC (Пан'європейські транспортні коридори – PanEuropean Corridors). Під впливом таких тенденцій розвитку відбулось становлення транспортно-логістичних європейських компаній в якості світових лідерів, що дозволило посилити роль торгівлі з країнами поза межами ЄС, та зробити більш ефективними довгострокові транспортні угоди з іншими країнами світу. Також особливістю логістичних систем країн ЄС є виділення таких компаній як логістичні оператори, що зорієнтовані на «галузеві пропозиції фірмам, які перш за все мають потребу у широкій дистрибуції товарів (сектор B2C) або організації ланцюга поставок (сектор B2B). Вони надають комплексні послуги, гнучко підлаштовуються під потреби клієнтів і відрізняються найбільшим ступенем інтеграції з ними» [78, с. 19].

Згідно класифікації ЄС, логістичних операторів із врахуванням комплексу послуг, що вони надають, розподіляються на п'ять основних типів (табл. 1.1). Разом із розвитком транс'європейської мережі логістичних центрів розробляються проекти, які набувають тісного взаємозв'язку із єврологістичною системою.

Практика ЄС засвідчує важливу роль транзитних логістичних центрів у надходженні до бюджету. Зокрема, у Франції діяльність транзитних логістичних центрів формує 31% доходу транспортного комплексу, у Німеччині – 25%. Загалом в країнах Східної та Центральної Європи дана частка відповідає 30%. А весь загальний обіг ринку логістичних послуг Європи становить понад 600 млрд євро, із яких біля 30 % логістичних функцій у всіх галузях економіки щорічно реалізується логістичними центрами [36, с. 167-168].

Таблиця 1.1 – Характеристика типів логістичних операторів

Типи операторів логістичних послуг	Компетенція операторів логістичних послуг
1PL (First Party Logistics)	Автономна логістика, яка передбачає виконання всіх необхідних операцій вантажовласником
2PL (Second Party Logistics)	Надання традиційних послуг із транспортування та управління складськими приміщеннями
3PL (Third Party Logistics)	Розширення переліку стандартних послуг нестандартними (перевантаження, складування, додаткові послуги із значною доданою вартістю, обробка вантажів,) використання послуг субпідрядників
4PL (Fourth Party Logistics)	Інтеграція всіх компаній, залучених в ланцюг постачань
5PL (Fifth Party Logistics)	Управління всіма компонентами та складовими єдиного ланцюга постачання вантажів, із допомогою електронних засобів інформації

Джерело: складено на основі [78, с. 20]

Також до нових елементів в діяльності логістичних компаній ЄС слід віднести те, що вони розпочинають масштабувати проектну діяльність, із врахуванням того, що клієнтам потрібні комплексні підходи у вирішенні завдань та проблем переміщення вантажів і одержання доходів. Для логістичних систем постає завдання у розробці наукового підґрунтя для формування вмінь виявляти актуальні, термінові та необхідні потреби клієнтів, обґрунтовувати першочергові завдання розвитку їхнього бізнесу, обґрунтовано визначати пріоритети, послідовно реалізовувати заплановані етапи проекту. За таких умов клієнти логістичних компаній повинні виступати партнерами, а партнерські стосунки доцільно будувати так, щоб у такій співпраці обидві сторони могли б отримувати максимально допустимі прибутки, із першочерговим акцентом на реалізації принципів сталого розвитку.

Важливим моментом як у нових підходах до організації діяльності логістичних компаній, так і до транспортно-логістичних систем загалом, є посилення вимог до безпеки переміщення людей та товарів. З цією метою у ЄС

впроваджуються проекти активних заходів посилення безпеки (зменшення ймовірності дорожньо-транспортних пригод шляхом поліпшення якості автомобілів та доріг, а також оновлення нормативно-правових заходів контролю за поведінкою водіїв), підвищення пасивних заходів безпеки (попередження аварій шляхом використання інноваційного обладнання автомобілів). До відповідних заходів також належить Європейська програма із оцінки якості нових автомобілів (Euro NCAP) як незалежний інструментарій оцінки нових автомобілів, що пропонує рейтинг сучасних європейських автомобілів із врахуванням рівня їх безпеки. За результатами виконання програми у сфері довкілля та соціальній сфері мають бути реалізовані завдання: скорочення негативного впливу транспортної системи на стан довкілля та екосистему; поліпшення суспільних відносин та життєдіяльності; зменшення забруднюючих факторів, що пов'язані із транспортними джерелами [36; 39].

Отже, окрім зазначених нами вище важливих переваг, транспортно-логістичні системи надають ряд конкурентних переваг, як показано на рис. 1.5.

Як видно із рисунка, логістику можна розглядати як напрям конкурентної боротьби, який охоплює епоху розвитку економіки, а також як науково-практичну діяльність, що спрямовується на оптимізацію способів та методів взаємодії держави, виробництва, постачальників і покупців та їхнього інфраструктурного забезпечення в конкурентному ринковому середовищі. Наявність необхідних новітніх інформаційних та технічних засобів варто розуміти як об'єкти, без яких транспортно-логістичні функції виконуватися не можуть, а відповідно, не може бути й одержання доходів від перевезень.

Відповідно, на створення ефективної логістичної системи безпосередньо впливають: національне і міжнародне регулювання перевезення вантажів, фінансова система країн-партнерів, їхній рівень науково-технічного розвитку, природно-ресурсний потенціал країни, розвиток ринку споживачів транспортно-логістичних послуг. Таким чином, основною метою функціонування логістичної системи є досягнення високого рівня та високої якості обслуговування споживачів транспортно-логістичних послуг. Це потребує повного та об'єктивного

врахування інтересів споживачів, формування їх лояльності і побудови взаємовідносин, які б сприяли високому рівню задоволення попиту клієнтів отриманими послугами, а також розвитку ефективної, взаємовигідної співпраці з партнерами, які виступають зацікавленими сторонами в підвищенні ефективності функціонування підприємств транспорту та логістики і зростанні їхньої конкурентоспроможності [56].

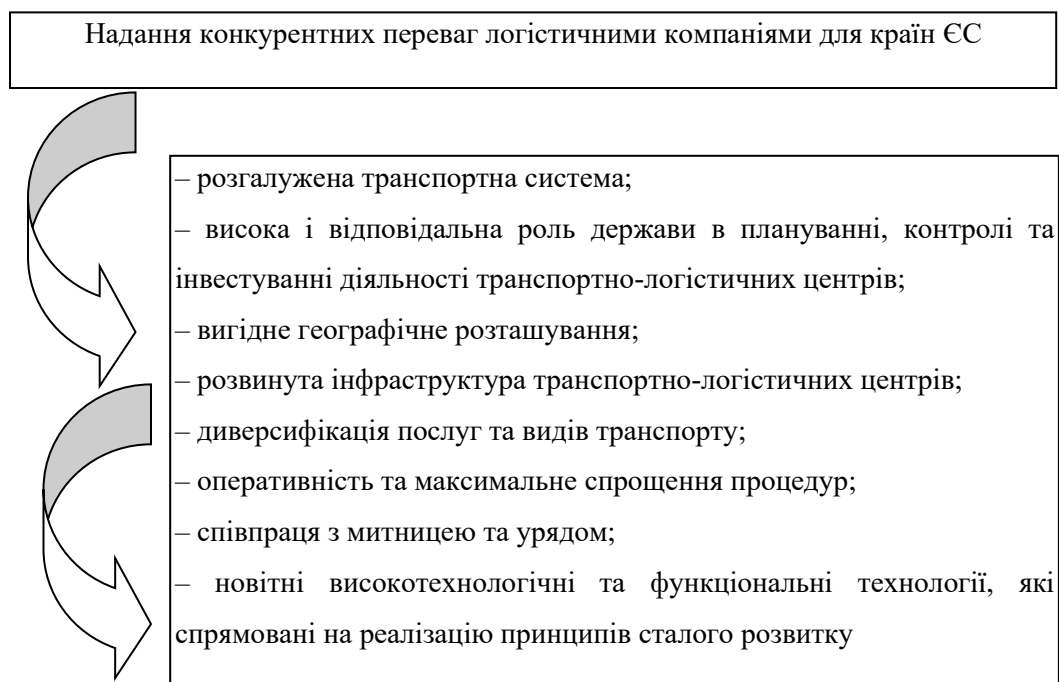


Рисунок 1.5 – Конкурентні переваги, що надаються логістичними компаніями для країн ЄС

Джерело: складено на основі [6; 33; 36; 38; 78]

Також глобалізація та стрімкий розвиток науки і технологій проявляється такими новими процесами в логістичних системах країн ЄС як вдосконалення транспортних і логістичних технологій, методів формування та координації інформаційних потоків, розвитку інтермодальних перевезень, формування глобального логістичного провайдерства, запровадження цифрових технологій, що надає можливість відстежувати шляхи переміщення вантажів в реальному часі. За таких умов активізується взаємодія різних видів транспорту, складських систем,

фінансових та страхових посередників, а також інших елементів транспортно-логістичної системи, які, доповнюючи один одного, досягають запланованого кінцевого результату – задоволення потреб споживачів, із врахуванням інтересів всіх зацікавлених сторін та із дотриманням принципів сталого розвитку.

Проте, варто зазначити, що впродовж тривалого періоду часу логістика як країн ЄС, так і інших цивілізованих країн світу, прагне охопити та поєднати між собою всі етапи взаємодії ланцюга між споживачами: «постачання – виробництво – розподіл – споживання». Тому головна мета логістики втілюється в її завданнях, які залежно від ступеня значимості можна розділити на дві великих групи: глобальні (до яких ми віднесли також загальні завдання) та локальні [4, с. 245-246]. Глобальні завдання представлені на рис. 1.6.

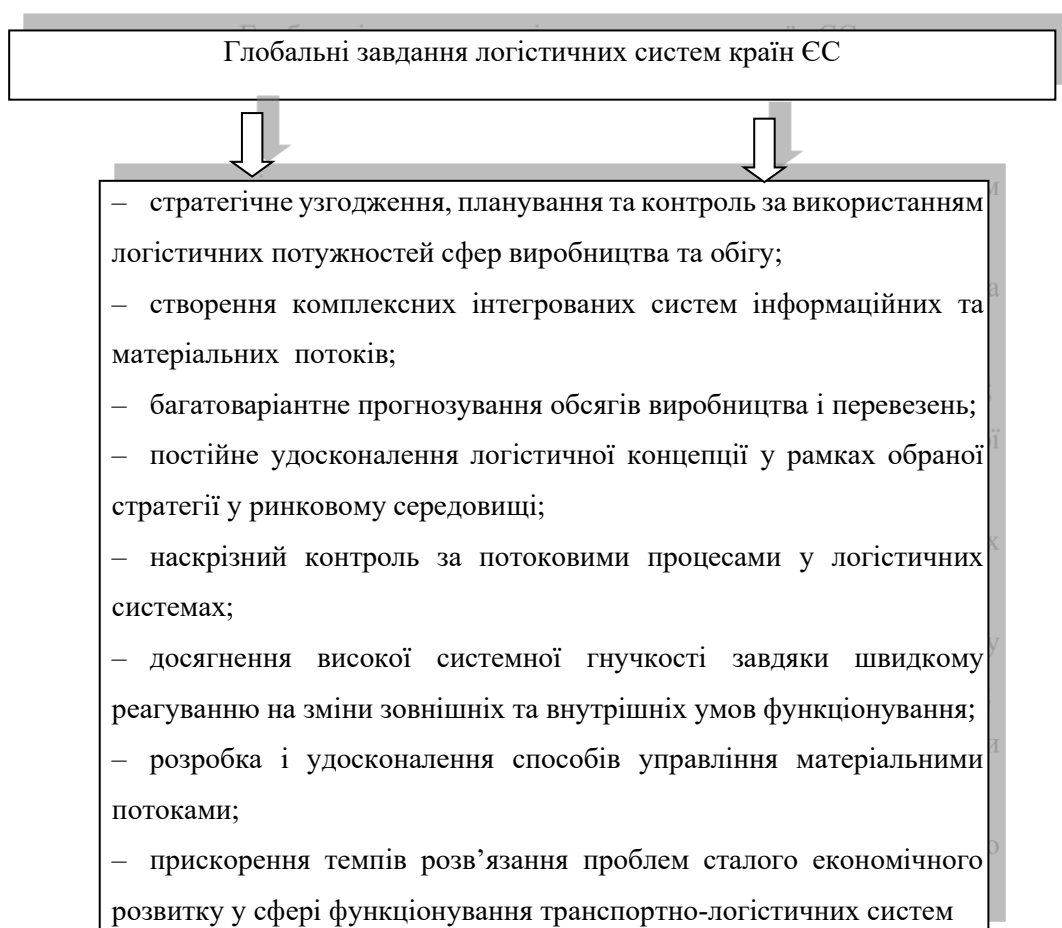


Рисунок 1.6 – Глобальні завдання логістичних систем країн ЄС

Джерело: складено на основі [4; 55; 73]

Логістика також виступає алгоритмом перетворення ресурсів в постачання готової продукції відповідно до запитів цільової аудиторії, тому локальним завданням логістики виступають завдання більш динамічного та оперативного характеру (рис. 1.7).



Рисунок 1.7 – Локальні завдання логістичних систем країн ЄС

Джерело: складено на основі [4; 55; 73]

Як наслідок тривалих змін та удосконалення в розвитку техніко-технологічних та економічних процесів ТЛС країн ЄС, організувалась їх багаторівнева ієрархічна структура, яка вписується у визначені в наукових джерелах види (табл. 1.2).

Це забезпечує можливість формування нових логістичних центрів (рис. 1.8) та підвищує ефективність управління матеріальними та нематеріальними потоками на різних рівнях управління, акцентуючи увагу на якісному та своєчасному інформаційному забезпеченню системи.

Таблиця 1.2 – Класифікація (структуризація) логістичних систем

Ознака поділу	Вид логістичних систем
Інституціональний поділ	Мікрологістична система Металогістична система (логістичний ланцюг) Мезологістична система Макрологістична система Зовнішня логістична система (міжсистема)
Фазовий поділ	Логістична підсистема у сфері постачання Логістична підсистема у сфері виробництва Логістична підсистема у сфері дистрибуції (збуту) Логістична підсистема у сфері повернень товарів, упаковок і відходів Інтегрована підсистема матеріальної логістики Інтегрована підсистема маркетингової логістики Інтегрована логістична підсистема постачальників Інтегрована логістична підсистема споживачів Інтегрована логістична підсистема у сфері торгівлі Інтегрована логістична підсистема постачальників Логістична підсистема транспортування Логістична підсистема формування запасів
Функціональний поділ	Логістична підсистема транспортування Логістична підсистема формування запасів Логістична підсистема складування Логістична підсистема пакування Логістична підсистема реалізації замовлень Логістична підсистема обслуговування споживачів
Поділ за функціями управління	Підсистема логістичного планування Підсистема логістичного керування Підсистема організації логістики Підсистема логістичного контролювання Підсистема нормативного логістичного управління Підсистема стратегічного логістичного управління Підсистема операційного логістичного управління Підсистема інтегрованого логістичного управління
Предметно-структурний поділ	Підсистема інтегрованого переміщення товарів (фізичні потоки) Підсистема інтегрованих інформації та управлінських рішень щодо переміщень (інформаційні потоки) Підсистема регуляції і страхування (у вартісному сенсі) логістичних рішень і процесів (фінансові потоки)
Поділ за компонентами ефективності	Підсистема логістичних витрат Підсистема послуг і логістичного обслуговування

Джерело: складено на основі [33, с. 23]

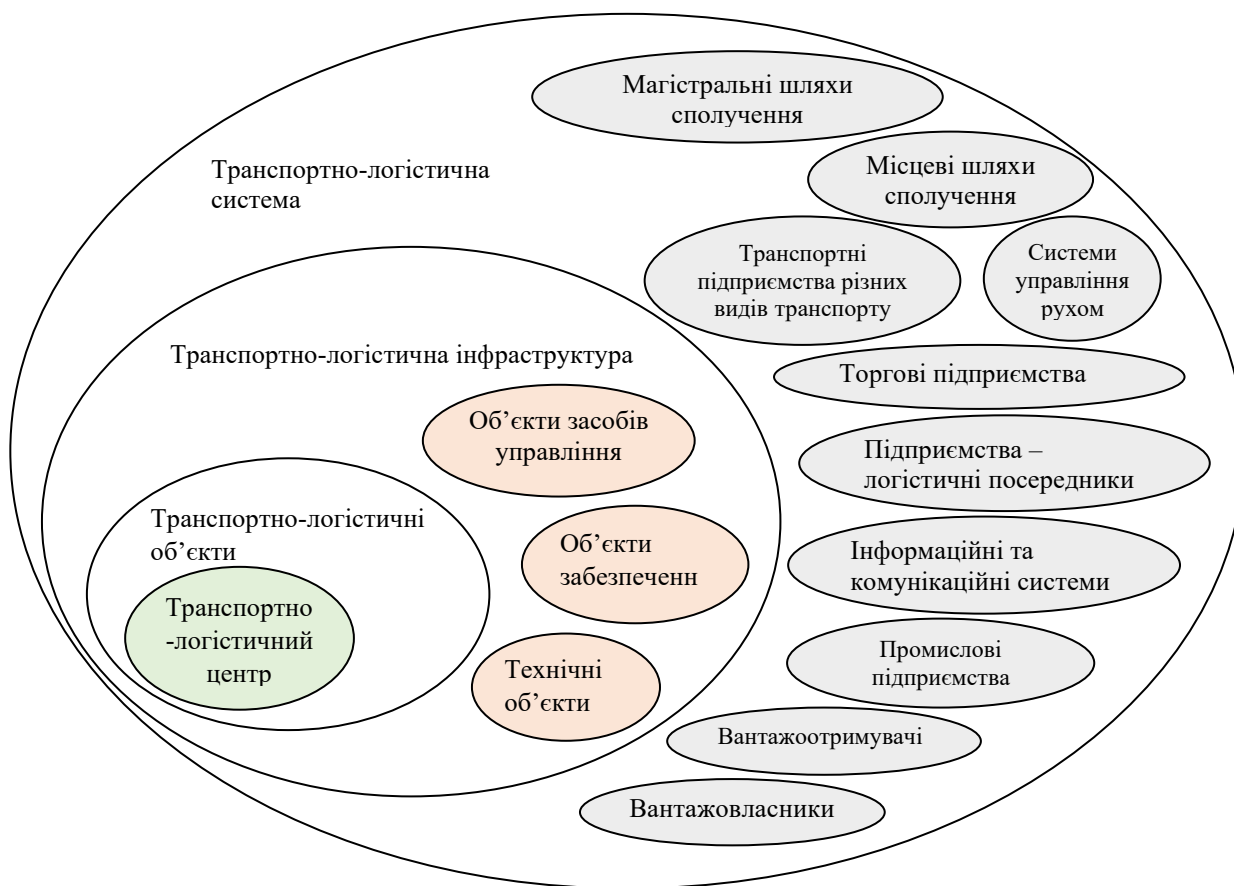


Рисунок 1.8 – Транспортно-логістичний центр як елемент транспортно-логістичних систем вищого ступеня ієрархії

Джерело: складено на основі [29, с. 163]

І хоча формування транспортно-логістичних центрів розпочалось в країнах ЄС відносно недавно (у 80-х роках минулого століття), на сьогоднішній день це глобальні індустріальні комплекси. Повне їхнє визначення, на нашу думку, надається в науковій праці А. В. Кузьменко : «Сьогоднішні транспортно-логістичні центри – це спеціалізовані вузлові логістичні підприємства, які виконують функцію перетину комунікаційних потоків та забезпечують надання широко спектру транспортно-логістичних послуг, пов'язаних: з координацією роботи різних видів транспорту; з обслуговуванням вантажів; з експедируванням та переадресацією вантажів; з оформленням митної та перевізної документації; з наданням повного комплексу сервісних і комерційно-ділових послуг, в тому числі банківське, інформаційне, консалтингове та аналітичне обслуговування тощо» [35, с. 6].

Т. А. Ковтун, Т. М. Смокова, Д. К. Ковтун визначають характерні ознаки транспортно-логістичних центрів:

- поєднання декількох видів транспорту, які обслуговуються транспортно-логістичним центром, а також суміщення технологій вантажопереробки;
- розташування на території (або неподалік) транспортних вузлів, де перетинаються магістральні шляхи сполучення;
- до основних елементів транспортно-логістичного центру належать багатофункціональні термінальні комплекси, які забезпечують накопичення вантажів, вантажопереробку, тривале та короткострокове зберігання, сервісне, документальне і комерційно-ділове обслуговування;
- входження до складу транспортно-логістичного центру транспортно-експедиційних систем – провайдерів логістичних послуг, що здійснюють комплексне транспортно-експедиційне обслуговування клієнтів;
- наявність в структурі транспортно-логістичного центру інформаційних компаній (або інформаційно-аналітичних логістичних центрів), які забезпечують інформаційний супровід перевезення, зберігання, вантажопереробки, розміщення, сервісного, інформаційного та інших видів логістичного обслуговування;
- застосування новітніх логістичних технологій в ході планування, організації та управління транспортними, товарно-матеріальними, сервісними та супутніми фінансовими та інформаційними потоками;
- спрямованість функціонування транспортно-логістичного центру на одержання максимального синергетичного ефекту на основі встановлення взаємовигідних, партнерських відносин між всіма учасниками транспортно-логістичного процесу за умов максимального задоволення запитів клієнтів якістю обслуговування [28, с. 6]. Таким чином, транспортно-логістичний центр як елемент транспортно-логістичних систем вищого ступеня ієрархії, засвідчує про високий ступінь функціонування ТЛС та їхню можливість підтримувати економічний базис країни.

Також зазначимо, що на сьогоднішній день суттєвий вплив на формування структури та організації логістичних компаній має обґрунтована концепція

логістики та логістичного управління та її принципи, основні із яких представлено в табл. 1.3.

Таблиця 1.3 – Принципи формування організації логістики

Принципи концепції логістики і логістичного управління	Принципи формування організації
Орієнтація на час	швидка підготовка матеріалів, товарів та інформації; прості структури, редукція ієрархії рівнів; узгодження цілей, пов'язаних із часом, та їх реалізація; обмеження фаз прийняття рішень; редукція часу простою
Орієнтація на ринок	адаптивне пристосування організації до вимог ринкової стратегії диференціювання діяльності у відповідності із групами клієнтів створення організаційних структур згідно змісту діяльності пристосування організації до різноманітних змін оточення
Орієнтація на сучасні технології	Оновлення технологій організації і запровадження нових для цілей підвищення якості, а також ефективності функціонування логістичних систем;
Орієнтація на інтеграцію (цілісну)	інтегрування основних функцій; інтегрування переміщень матеріалів і інформації; редукція розриву у сфері компетенції, відповідальності та прийняття рішень; прямування до цілісної відповідальності за доручення; уникання організації «впоперек» переміщення матеріалів;
Орієнтація на сталий розвиток	побудова адаптивної та гнучкої організації логістичних систем для цілей можливості забезпечення реалізації завдань сталого розвитку на кожному етапі функціонування транспортно-логістичних систем
Орієнтація на переміщення	централізація стратегічних функцій; управління на підставі принципу неперервності; синхронізація логістичних процесів; децентралізація функцій управління; забезпечення справності та швидкості переміщення інформації

Джерело: складено на основі [1; 34; 73]

Доповнення нами принципів «Орієнтація на сучасні технології» та «Орієнтація на сталий розвиток» є продовженням нашої пропозиції (рис. 1.3) щодо

взаємозв'язку безпосередньо економічного зростання і людського розвитку для досягнення цілей економічного розвитку.

Сучасний напрям розвитку логістичної індустрії країн ЄС характеризується наступними тенденціями: консолідація ринку, що здійснюється шляхом міжнародного злиття, поглинання та виходу на нові територіальні ринки; посилення впливу глобальних транспортно-логістичних компаній та інтенсифікація їх діяльності шляхом впровадження високотехнологічних систем; подальше розширення спектру надання послуг та ускладнення логістичних рішень шляхом впровадження новітніх ІТ-технологій; активізація та пошук нових інструментів для вирішення екологічних проблем та забезпечення реалізації завдань сталого економічного розвитку.

Отже, інтеграція промисловості, науки та соціально-економічних відносин країн ЄС дозволило сформувати інтегровані логістичні системи країн, які щоденно працюють над розвитком інструментарію для функціонування на глобальному ринку. Дана умова виступає основною запорукою успіху.

1.3. Методичні підходи до оцінювання результативності міжнародної інтеграції транспортно-логістичних систем

Для розуміння результативності міжнародної інтеграції транспортно-логістичних систем розглянемо сутність процесу міжнародної інтеграції. В широкому значенні під міжнародною інтеграцією розуміють об'єктивний процес зближення країн світу, а також їхніх господарюючих суб'єктів та всіх сфер соціально-економічних формацій, що включає міжнародну, економічну, політичну та культурну інтеграцію. У межах системного підходу щодо інтеграційної взаємодії держав як окремий елемент із комплексу складових висвітлюється реальна інтеграція, яка втілюється через інтенсивність формування та поглиблення економічних зв'язків національних економічних систем на різних рівнях [83]. До такого виду інтеграційної взаємодії належить, на нашу думку, інтегрована транспортно-логістична система.

Зважаючи на сучасні європейські тенденції розвитку глобального ринку, такі як консолідація, активна технологізація, концентрація, стрімкий розвиток новітніх технологій, нові методи інвестування, впровадження інновацій, розширення територіальних меж діяльності, вітчизняні логістичні підприємства мають вирішити нелегке завдання для збереження своїх позицій на ринку та входження в інтегровану транспортно-логістичну систему ЄС.

І хоча на сьогоднішній день соціально-економічна та політична ситуація в країні продовжує залишатись надскладною, Україні необхідно працювати над формуванням інтегрованої транспортно-логістичної системи, спроможної увійти в світовий транспортно-логістичний комплекс на повноправних партнерських засадах (рис. 1. 9).

Даний рисунок засвідчує, що розвиток інтегрованої транспортно-логістичної системи України як підсистеми національної економічної системи та складової частини міжнародних транспортно-логістичних систем надасть змогу зайняти конкурентоспроможні позиції на міжнародних ринках логістичних послуг [84]. А оцінювання результативності міжнародної інтеграції транспортно-логістичних систем може здійснюватися за багатьма результатами, що втілюються в комплексі показників макро- і мікрорівнів.

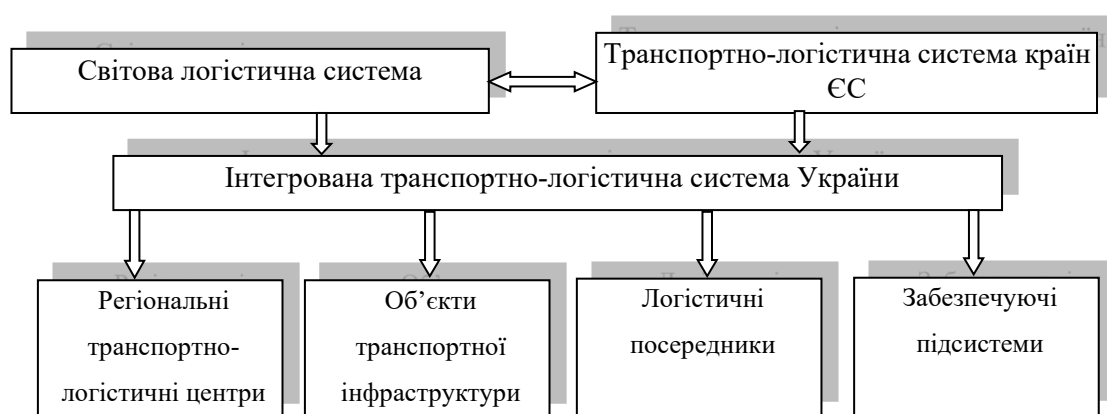


Рисунок 1.9 – Інтегрована транспортно-логістична система країни

Джерело: складено на основі [84]

Як видно із рисунка, в процесі формування інтегрованої транспортно-логістичної системи України поглиблюється економічна взаємодія між всіма

учасниками, яка характеризується багатоаспектністю результатів, що можуть підлягати оцінюванню переважно якісними, а також кількісними показниками. При оцінюванні необхідно враховувати, що визначальною умовою успішного здійснення міжнародної економічної інтеграції країн на макрорівні є ефективне становлення та динамічний розвиток зв'язків і стосунків між окремими суб'єктами економічних відносин тих країн, що об'єднуються на мікрорівні, в тому числі між суб'єктами, які формують транспортно-логістичну систему та виступають її клієнтами (підприємств – виробників та споживачів товарів (послуг, робіт), інвестиційних інституцій, фінансово-банківських установ, торговельних підприємств, науково-технічних та дослідних установ, страхових організацій тощо). До таких суб'єктів належать суб'єкти від малого бізнесу до крупних транснаціональних корпорацій і фінансово-промислових груп різних країн.

Тому у світовій спільності вироблена практика оцінювання всіх аспектів ТЛС як складних інтегрованих систем, за методикою розрахунку Індексу Ефективності Логістики (Logistics Performance Index, LPI), який було розроблено та запропоновано Світовим Банком [42]. Також зазначимо, що об'єктивна оцінка розвитку ТЛС належить до завдань, які вирішують різні науково-дослідні інститути, а також міжнародні організації, тому ми поділяємо висновок вчених, що оцінка, аналіз і вдосконалення ТЛС на рівні країн залишається надзвичайно актуальною проблемою сьогодення [42; **Ошибка! Источник ссылки не найден.**].

Надзвичайно інформативним методичним підходом, адаптованим для оцінювання інтегрованої транспортно-логістичної системи як України, так і інших країн, є підхід, запропонований вітчизняними науковцями та науковцями Австрійського інституту економічних досліджень [10; 44, с.6-7; 75]. Вчені пропонують методику розрахунків ефектів інтеграції, побудовану на оксфордській глобальній моделі прогнозування економіки, із врахуванням таких ефектів: 1) торговельні; 2) переміщення чинників виробництва; 3) внутрішньоринкові; 4) витрати розвитку і витрати на розширення ЄС.

В.А. Колодійчук, З.М. Крупка виділяють наступні методи, що найбільш широко використовуються з метою оцінювання ефективності управління

соціально-економічними системами, які присутні в ТЛС. Їх доцільно розглянути в розрізі наступних моделей: «BSC Norton-Kaplan», модель «економічної доданої вартості», моделі «Піраміда ефективності» та «Lorens Meisel Balanced Scorecard System».

Зокрема, автором запропоновано на основі системного підходу здійснювати оцінку системи управління ТЛС, за наступними напрямками та методами: метод оцінювання ефективності логістичної системи; оцінювання ефективності логістичної діяльності (за функціями); метод аналізу логістичних витрат; метод визначення рівня логістичного сервісу. За кожним напрямком автором запропоновано систему показників та методику їх розрахунку. Показники результативності функціональних сфер логістики автором запропоновані за наступними функціями: закупівельна логістика (ступінь раціональності поставок готової продукції, рівень інформатизації закупівельної діяльності; збутова логістика (коефіцієнт виконаних замовлень, індекс динаміки продажу, рівень якості виконання замовлень, коефіцієнт точності прогнозування попиту, рівень задоволення потреб ринку, ступінь гнучкості поставок продукції споживачам, коефіцієнт оборотності готової продукції, частка витрат у вартості готової відвантаженої продукції на доставку готової продукції, рівень логістичного сервісу).

О. А. Іщенко розробила методичні підходи до оцінювання інфраструктурного забезпечення транспортно-логістичних систем, за напрямками та коефіцієнтами, які представлені в табл. 1.4 [23].

Таблиця 1.4 – Таблиця 1.4 – Показники оцінки транспортно-логістичної інфраструктури у регіонах

Параметри	Показники
Технічні параметри (Т)	щільність залізничних колій загального користування, км на 1 тис км ² території (t ₁) ; довжина автомобільних доріг загального користування за регіонами, тис км (t ₂); питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям в загальній довжині за регіонами, % (t ₃).; концентрація автозаправних станцій та СТО, один/100 км доріг (t ₄)

Організаційні параметри (O)	питома вага підприємств із надання транспортно-логістичних послуг в загальній кількості підприємств регіону, % (o_1); питома вага зайнятих працівників в транспортно-логістичній галузі, % (o_2); коефіцієнт продуктивності роботи транспортно-логістичних підприємств, тис.т. один. (o_3);
Фінансові параметри (F)	прибутковість вантажних перевезень, грн (f_1)/т; частка прибуткових підприємств галузі, % (f_2); операційна рентабельність транспортно-логістичних підприємств, % (f_3); повна рентабельність транспортно-логістичних підприємств, % (f_4)
Інформаційні параметри (I)	кількість підприємств із надання інформаційно-комунікаційних послуг в розрахунку на 1 транспортне підприємство (i_1); покриття Інтернетом, абон./нас. (i_2); покриття мобільним зв'язком (кількість абонентів/чисельність населення, абон./нас. (i_3))
Специфічні параметри (C)	наближеність до столиці, км (c_1), спільний кордон із іншими державами (кількість держав сусідів), (c_2) вихід до моря (0 – відсутність виходу до моря, 1 – наявний вихід до 1 моря) (c_3)

Джерело: складено на основі [23]

Автор зазначає, що використання наведеної системи показників дозволяє здійснити комплексний порівняльний аналіз результатів функціонування інфраструктурного забезпечення розвитку транспортно-логістичних послуг за регіонами, окремими територіями, а також на національному рівні.

Одержані результати проведеного аналізу дозволять виявити конкурентні переваги та проблеми розвитку транспортно-логістичної діяльності, а також територіальні диспропорції. Це дозволить дослідникам розробити комплекс організаційно-економічних, адміністративних, а також інших заходів щодо їх подолання. Автор зазначає, що наведені в таблиці показники не належать до вичерпних, а відображають тільки кількісні характеристики інфраструктури, які можуть обчислюватися із використанням статистичних даних. В залежності від цілей дослідження, показники можуть бути доповнені експертними оцінками та відповідними індикаторами, які характеризують якісні критерії стану інфраструктури: якість логістичного обслуговування, технічний стан доріг,

співвідношення пропозиції та попиту на ринку транспортно-логістичних послуг, тощо.

Авторський колектив науковців під керівництвом Ю. О. Давідіча розробили методику оцінювання транспортних систем [15]. Автори зазначають, що для оцінки регіонів із сформованою транспортною системою, до основних показників, що відображують ефективність її функціонування, відносять наступні: техніко-економічні; соціальні; техніко-експлуатаційні; виробничо-побутові; організаційно-технічні; санітарно-гігієнічні. Проводити оцінку транспортних систем, на думку науковців, на основі однозначного критерію ефективності є недоцільним, а потрібно використовувати багатокритеріальний підхід, коли система показників, що відбивають мету транспортного обслуговування, формують узагальнений критерій ефективності. На нашу думку, дана методика може бути успішно адаптована для ТЛС.

Н.Б. Ільченко в своїй монографії [21] розробив систему та послідовність визначення (рис. 1.10) ключових показників результативності функціонування логістичної системи, під якими слід розуміти необхідну кількість показників результативності (продуктивності), які дозволяють пов'язати виконання логістичного плану із основними функціями, а також результатами управління товарними потоками (виробництвом, логістичною діяльністю та реалізацією) і таким чином визначити потребу у коригувальних діях, до яких зазвичай належать: якість логістичного сервісного обслуговування споживачів; загальні логістичні витрати; тривалість логістичних циклів; повернення інвестицій в логістичну інфраструктуру; продуктивність.

При цьому під загальними витратами логістики слід розуміти сумарні витрати, що пов'язані із комплексом функціонального логістичного менеджменту та адмініструванням за групами: збитків від логістичних ризиків; витрат на виконання логістичних функцій і операцій (експлуатаційні логістичні витрати, операційні); операційних витрат.

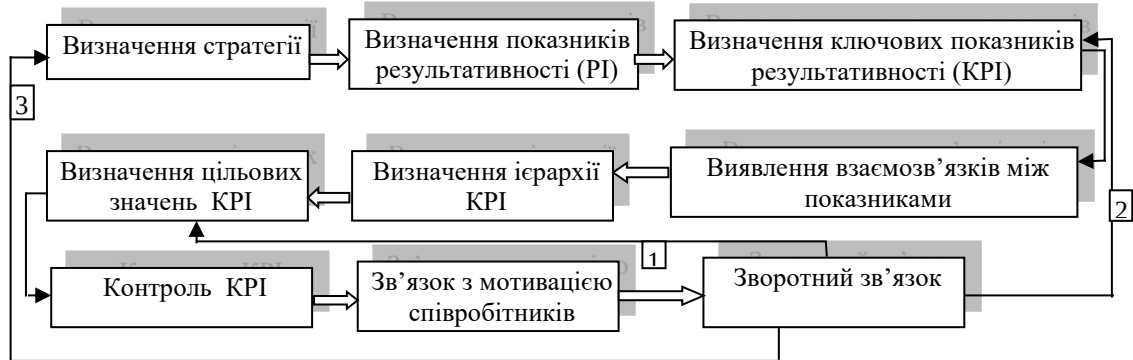


Рисунок 1.10 – Схема формування KPI

Джерело: складено на основі [21]

Н.Б. Ільченко також зазначає, що загальноприйнятим в організації логістичної діяльності є виділення та облік витрат на транспортування, складування, управління запасами, вантажопереробку, управління замовленнями, інформаційно-комп'ютерну підтримку тощо. Проте, для виконання завдань щодо управління або оптимізації структури до загальних логістичних витрат включаються втрати прибутку внаслідок «заморожування» товарів у запасах, і можливий збиток від низької якості логістичного сервісного обслуговування споживачів або логістичних ризиків, який оцінюється як скорочення частки ринку, можливе зменшення обсягу продажу, втрата прибутку тощо.

Транспорт і логістика відіграють істотну роль в економічному зростанні окремих суб'єктів, а також всієї країни, та забезпечують надходження до дохідної частини бюджету країни у вигляді сплати податків від експортно-імпортних операцій. Тому важливим напрямом виступає напрям дослідження потенціалу розвитку транспортно-логістичної системи України, якому присвячено праці багатьох вчених. Зокрема, Ткач О.В., Волощук І.А. розкривають логістичний потенціал у просторовому та наявному вимірах, і зазначають, що структура потенціалу включає в себе два основних елементи: знання (необхідні навички, вміння та кваліфікацію працівників логістики) та матеріальну складову (складська, транспортна та телекомунікаційна інфраструктура) [69, с. 75].

Узагальнюючи висновки вчених, ми поділяємо інтегрований підхід Н. Б. Мігай, згідно якого логістичний потенціал виступає рушійною силою інноваційного розвитку регіону, та розглядає такі складові логістичного потенціалу: транспортний потенціал, складський потенціал, транзитний потенціал, кадровий потенціал, споживчо-збутовий потенціал, маркетинговий, цифровий та просторовий потенціали. Надзвичайно цікавим є, на нашу думку, цифровий потенціал та просторовий [43]. Зокрема, під цифровим потенціалом Н. Б. Мігай розуміє наявність ефективних інформаційних систем (кібербезпека, штучний інтелект, хмарні сервіси, геоінформаційна інфраструктура, тощо), які надають змогу покращити транспортні комунікації, скоротити транзакційні витрати та зменшити негативний вплив на екосистему. Трендами цифрового потенціалу в логістиці регіону на сьогоднішній день виступають такі процеси як автоматизація складської діяльності та операційних систем, кабінету клієнта та перевізника 360°, електронного документообігу, та ін. Просторовий потенціал висвітлюється як об'єднаний показник, що характеризує стан і привабливість соціально-демографічної складової, особливості географічного положення, кліматичні особливості та особливості виробничої структури. Відповідно, потенціал розвитку транспортно-логістичної системи країни виступає багатоаспектною категорією, яка характеризується комплексом різноманітних показників, що відображують специфіку галузі, досягнення визначених критеріїв її розвитку та наявність системи ресурсів для ефективного функціонування в подальшому на засадах принципів сталого економічного розвитку.

Таким чином, аналіз методичних підходів до оцінювання результативності міжнародної інтеграції транспортно-логістичних систем засвідчує, що дане методичне забезпечення є доволі розвиненим, і включає надзвичайно широкий спектр базисних методів, принципів, методик, засобів та способів їхньої реалізації, оскільки результативність міжнародної інтеграції ТЛС є різноманітною, і як ми переконались, охоплює країни, регіони та окремих суб'єктів господарювання. Також можуть бути різноманітними цілі і завдання оцінювання, що також впливає на вибір критеріїв, комплекс показників та методику їх обчислення. Тому

методичні підходи до оцінювання результативності міжнародної інтеграції транспортно-логістичних систем можуть охоплювати розрахункові величини макро- і мікрорівнів, які повинні включати не тільки кількісні, але і якісні показники, а також базуватись на інтегральних критеріях.

Враховуючи те, що Україна через гібридну війну із Росією, має вирішувати багато складних завдань, включаючи і завдання із побудовою міжнародної інтегрованої ТЛС. Геополітичне майбутнє очікує бути складним, оскільки асиметричні конфлікти, і що надзвичайно складно, – збройні конфлікти, в міжнародних відносинах активізуються і за кількістю, і за інтенсивністю. На цьому справедливо здійснюють акцент науковці, наголошуючи на тому, що глобальна асиметрія в її різних проявах є чи не найсуворішим випробуванням для глобальної системи міжнародних відносин [3]. Саме тому виникає нагальна потреба в дієвому поєднанні внутрішньої основи в розвитку галузей економіки, їх міжнародної надбудови та ефективної взаємодії всіх складових елементів.

Висновки до розділу 1

За результатами проведеного дослідження нами зроблено наступні висновки.

В теперішній час міжнародна торгівля досягла високого рівня розвитку, і, як самостійна глобальна інтегрована соціально-економічна система, вона впливає на розвиток країн-учасниць світових торгівельних процесів. Із цієї причини міжнародна торгівля не може не приймати участі у вирішенні завдань розбудови сталого соціально-економічного розвитку.

Виділений нами взаємозв'язок міжнародної торгівлі із вирішенням невідкладних екологічних проблем для збереження населення планети ставить нові вимоги та завдання до суміжних із нею соціально-економічних систем, із якими вона взаємодіє. Відповідно, транспортно-логістична система сприяє досягненню цілей світової торгівлі на основі використання сучасної техніки та технологій, комплексного підходу, раціональності та оперативності у високоефективному управлінні матеріальними, сервісними, інформаційними і фінансовими потоками.

Отже, транспортно-логістична система є основою інфраструктурного забезпечення міжнародної торгівлі, із високим ступенем інтеграції, що дозволяє спрямовувати всі процеси міжнародної торгівлі на вирішення глобальних проблем забезпечення сталого розвитку.

Транспортно-логістичні операції з експорту-імпорту товарів (як матеріальних, так і нематеріальних) завжди відігравали основоположну роль у міжнародних економічних відносинах. Проте, стрімкий розвиток сучасних технологій та відповідні взаємопов'язані зміни в багатьох фінансово-економічних сферах дозволили локальні просторові транспортно-логістичні операції трансформувати на трансконтинентальний та міжконтинентальний рівні.

В країнах ЄС впродовж тривалого періоду часу формувалась загальноєвропейська система руху матеріальних потоків. Вона на сьогоднішній день має відповідну структуру та охоплює опорні європейські центри логістики та логістичні регіональні транспортно-розподільні центри, що взаємодіють між собою. Таке рішення забезпечує більш ефективну оптимізацію шляхів та прискорення темпів просування матеріальних потоків, а також забезпечення безперервності процесу руху товару, концентрацію та інтеграцію логістичних процесів. Інтеграція промисловості, науки та соціально-економічних відносин країн ЄС дозволило сформувати інтегровані логістичні системи країн, які щоденно працюють над розвитком інструментарію для функціонування на глобальному ринку. Дана умова виступає основною запорукою успіху всіх учасників логістичного процесу.

Аналіз методичних підходів до оцінювання результативності міжнародної інтеграції транспортно-логістичних систем засвідчує, що дане методичне забезпечення є доволі розвиненим, і включає надзвичайно широкий спектр базисних методів і принципів. Тому методичні підходи до оцінювання результативності міжнародної інтеграції транспортно-логістичних систем можуть охоплювати розрахункові величини макро- і мікрорівнів, які повинні включати не тільки кількісні, але і якісні показники, а також базуватись на інтегральних критеріях.

2. АНАЛІЗ ТА ОЦІНЮВАННЯ ІНТЕГРАЦІЙНИХ АСПЕКТІВ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ

2.1. Порівняльний аналіз розвитку транспортно-логістичних систем країн ЄС

У світовому економічному просторі транспортно-логістичні системи різних рівнів та механізмів взаємодії зарекомендували себе як ефективний, ринково-орієнтований спосіб формування, планування і розвитку товарно-матеріальних, фінансових та супутніх їм інформаційних потоків із забезпеченням інструментарію мінімізації витрат та максимізації синергетичного ефекту всім учасникам транспортно-логістичного ланцюга.

Для світового ринку функціонування ТЛС характерні не тільки великі обсяги виконання транспортно-логістичних послуг (12% світового ВП), але й просторова структура, в якій домінуючі позиції належать країнам Західної Європи – 27,5%, а також Північної Америки – 26,7% [38]. Концептуальна основа європейської організації ТЛС та транспортно-логістичної інтеграції формувалася впродовж тривалого історичного періоду, природнім шляхом, що є основою великих досягнень організації, структурування та координації транспортно-логістичних систем країн ЄС.

Першочерговим завданням для розвитку країн ЄС є забезпечення екологічності транспорту. В ЄС також здійснюється суворий контроль вимог поступового виконання умов переходу на екологічно безпечний транспорт.

Це особливо стосується автомобільних перевезень, інформація про які узагальнена в табл. 2.1.

Як видно із таблиці, активно проводять свою діяльність за даним напрямом такі країни як Бельгія, Данія, Німеччина, Нідерланди, Австрія, Франція, Іспанія, Кіпр, Ірландія, Люксембург, Фінляндія, Угорщина, Мальта.

Такі країни як Болгарія, Греція, Естонія, Польща, Словаччина та Румунія мають певні відставання за даним напрямом, але в усіх країнах спостерігається позитивна динаміка.

Таблиця 2.1 – Частка транспортних засобів із нульовим рівнем викидів у складі всіх транспортних засобів одного типу станом на 31 грудня

Країна	Період (роки) (од.)		
	2020	2021	2022
Бельгія	0,409	0,532	0,712
Болгарія	0,034	0,036	0,037
Чехія	0,103	0,167	0,193
Данія	0,351	0,706	1,220
Німеччина	1,050	1,357	1,874
Нідерланди	0,623	0,922	1,376
Австрія	0,726	1,140	1,521
Франція	0,864	0,982	1,206
Іспанія	0,231	0,298	0,397
Греція	0,001	0,003	0,013
Італія	0,159	0,243	0,300
Кіпр	0,007	0,011	0,843
Естонія	0,041	0,069	0,130
Ірландія	0,256	0,512	0,610
Люксембург	0,730	0,844	1,198
Польща	0,038	0,060	0,112
Латвія	0,057	0,107	0,167
Литва	0,073	0,267	0,289
Португалія	0,095	0,126	0,209
Хорватія	0,107	0,155	0,294
Словаччина	0,038	0,051	0,061
Словенія	0,200	0,242	0,253
Фінляндія	0,108	0,177	0,323
Угорщина	0,149	0,220	0,364
Мальта	0,215	0,339	0,406
Румунія	0,025	0,034	0,055

Джерело: складено на основі [53]

В країнах ЄС особлива увага зосереджується на безпечності всіх видів транспорту. Зокрема кількість аварій впродовж останніх років представлена в табл. 2.2.

Як видно із таблиці, відносно стабільними можна вважати залізничні транспортні системи Фінляндії, Данії, Нідерландів, Швеції, Греції, Естонії,

Ірландії, Люксембургу, Латвії, Литви, Португалії, Хорватії, Словенії, Болгарії та Норвегії. Переймаючи досвід виділених нами країн, особливо Ірландії, можна створити практично безпечну ТЛС країн ЄС та України. На це також спрямовуються діджиталізація, інтелектуальні транспортні системи та екологічні транспортні технології.

Таблиця 2.2 – Кількість аварій в країнах ЄС на залізничному транспорті

Країна	Період (роки) (од.)		
	2020	2021	2022
Фінляндія	12	25	17
Данія	10	9	13
Німеччина	294	237	337
Нідерланди	20	22	21
Австрія	33	34	105
Бельгія	30	24	26
Швеція	31	29	31
Франція	104	138	138
Іспанія	51	52	59
Греція	9	14	19
Італія	89	90	107
Естонія	5	10	14
Ірландія	0	1	1
Люксембург	1	4	6
Польща	179	209	225
Латвія	9	11	16
Литва	9	11	7
Португалія	43	33	34
Хорватія	22	22	24
Чехія	90	112	109
Словаччина	52	56	52
Словенія	5	10	10
Болгарія	33	37	32
Норвегія	20	24	23
Швейцарія	38	44	42
Угорщина	98	102	97
Румунія	107	102	115

Джерело: складено на основі [53]

Транспортно-логістичні системи в країнах ЄС охоплюють не лише процес перевезення як надання транспортних послуг з переміщення матеріальних потоків, але і охоплюють організовану систему перевезення пасажирів різними видами транспорту, із урахуванням необхідних об'єктів, вимог щодо умов, термінів та якісних критеріїв перевезення [28; 38; 44].

Таким чином, транспортно-логістичні системи країн ЄС базуються на принципах побудови багаторівневих систем, які мають складну структуру.

Відповідно, транспортно-логістичний центр як елемент транспортно-логістичних систем вищого ступеня ієрархії, засвідчує про високий ступінь функціонування ТЛС та їхню можливість підтримувати економічний базис країни. Тому в наукових джерелах виділяються країни ЄС, в яких такі транспортно-логістичні центри є високорозвиненими, і за якими дається висока оцінка розвитку їхніх ТЛС (табл. 2.3).

Отже, на теперішній час у країнах ЄС нараховується понад 240 транспортно-логістичних центрів, які займають площу понад 26 тис. га. Майже половина таких центрів сконцентрована у таких країнах як в Німеччині, Франції, Іспанії та Італії [28; 29].

Якщо аналізувати логістичний ринок у країнах, що розміщені в Східній Європі, то він характеризується широкими регіональними відмінностями. Зокрема, Чехія, Польща, Словаччина, Угорщина і Словенія досягли непоганих успіхів, а такі країни як Хорватія, Болгарія та Румунія сильно відстають, в них логістична інфраструктура значно слабша [19; 29].

Статистична інформація свідчить, що діяльність великих логістичних центрів робить великий вклад в економіку країн: до прикладу, в Голландії 40 % доходів держави від транспортного комплексу, Німеччині – 25 %, Франції – 31 % [29].

В працях вчених також акцентується увага на зростаючій значимості країн Східної Європи у формуванні транспортно-логістичної системи Євросоюзу. Таку тенденцію науковці пов'язують із розширенням Європейського Союзу та його виходом на світовий ринок транснаціональних компаній [19; 29].

У міжнародній практиці традиційно рівень розвитку транспортно-логістичних систем країн оцінюється за допомогою формування Індексу ефективності логістики (LPI – Logistics Performance Index).

Таблиця 2.3 – Основні транспортно-логістичні центри країн ЄС

Країна	Особливості функціонування ТЛС та транспортно-логістичних центрів
Франція	У Франції управління логістичною галуззю забезпечує Міністерство екології, енергетики, довгострокового розвитку та облаштування території. Сформовані спеціалізовані логістичні центри «Garonor» і «Sogaris». Державна програма створення ЛЦ відсутня, тому ініціаторами їх створення є регіональні органи влади та приватні компанії. Головні проекти ЛЦ реалізовані на принципі партнерства держави та регіонів. Найбільший логістичний проект у Середземноморському басейні Франції – CLESUD (CentreLogistique de l'Europe du Sud) – це Південно-Європейський логістичний центр; також термінальні комплекси GARONOR і SOGARIS неподалік Парижа
Німеччина	Логістичну інфраструктуру Німеччини можна вважати найбільш розвинутою в світі. Вона містить логістичні центри приватної власності і логістичні центри міської комунальної власності. Такі ЛЦ знаходяться у центрах залізничних розв'язок і в багатьох портових містах та розраховані, як правило, на паралельне використання залізничного та автомобільного транспорту. Відмітимо, існують також і ЛЦ, що призначені для цілей використання окремо автомобільного, морського або залізничного транспорту. Також багато ЛЦ розміщуються навіть в невеликих містах. Доставка вантажів споживачам відбувається з допомогою технології нічних перевезень за такими варіантами, щоб забезпечити наявність потрібного вантажу на визначеному робочому місці до початку робочого дня. В структурі економіки Німеччини логістична галузь посідає четверте місце за рівнем обігу (після електротехнічної промисловості, загального машинобудування та автомобілебудування), а за чисельністю працівників посідає перше місце. Для Німеччини є характерною активна участь держави у формуванні ЛЦ. При цьому органи державної влади ініціюють формування нових об'єктів інфраструктури, організовують підготовку земельних ділянок для будівництва, приймають участь в процесі розробки та реалізації проекту. Також входять до наглядової ради сформованих ЛЦ. Головними інструментами державної політики виступає бюджетне фінансування, а також дотації федеральних земель та кредитування за окремими інвестиційними проектами. Крім того, органи державної влади сприяють отриманню приватних інвестицій. У Німеччині створено товариство із розвитку і експлуатації ЛЦ – Deutsche GVZ Gesellschaft mbH, при підтримці якого побудовано 39 логістичних центрів. На сьогодні в країні функціонує два типи логістичних центрів: ЛЦ міської комунальної власності та логістичні центри приватної власності. Найбільші ЛЦ розміщені у морських портах Бремен, Росток та Гамбург, на території якого є близько 600 транспортно-експедиційних компаній, 8 багатоцільових терміналів та 4 контейнерних. Також створена мережа мультимодальних вантажних терміналів у великих та середніх містах Німеччини, що названі Гутерверке-центри (GVZ).

Греція	Переважна більшість логістичних центрів створена із ініціативи Грецької асоціації транспортних палат. Такі інвестиції здійснюються із фондів ЄС та державного бюджету Греції. ЄС також проведено фундаментальне дослідження та визначено 10 макрорайонів для цілей будівництва логістичних центрів
Нідерланди	До державних органів, що здійснюють управління логістичною галуззю, належить Міністерство транспорту та водного господарства, інститут перспективної логістики «DINALOG», Нідерландська асоціація транспорту та логістики «TLN». Міністерство транспорту і водного господарства забезпечує фінансування реалізації великих національних інфраструктурних проєктів. Також було створено Національну міжнародну раду із розподілу, що представляє інтереси логістичних структур в уряді та парламенті і працює за принципом асоціації або галузевої спілки. На ринку є більше 12 тис. компаній, і багато із них мають розгалужену мережу у різних регіонах світу. Також є широко поширеними так звані розподільчі парки (Distriparks), що виконують функції транспортних вузлів. Обробку вантажів механізовано та автоматизовано із мінімальною участю персоналу. До найбільш швидко зростаючих напрямів слід віднести логістику заморожених та охолоджених продуктів, і площа зберігання таких продуктів на душу населення у Нідерландах є найбільшою в світі. До основних ЛЦ належать порти Роттердам, Амстердам і Венло. Порт Венло (площа становить біля 500 га) був побудований із значною участю держави. Разом із тим, державна влада виконує функції керуючої компанії
Велика Британія (на даний момент вже не в ЄС, але транспортні взаємозв'язки не змінили свої позиції)	В країні управління логістичною галуззю здійснює Департамент транспорту. Проте, більшість проєктів ЛЦ належать до приватних та були створені компанією British Rails (Британські залізниці), і після її приватизації – дочірньою компанією Railfreight Distribution. На сьогодні для створення ЛЦ в країні приватні компанії проводять переговори із керівництвом графств, на основі результатів яких визначається місце розташування майбутнього центру і умови його функціонування. Держава бере безпосередню участь у фінансуванні ЛЦ в формі надання грантів. Переважно використовуються дві основних схеми: гранти за доступ до залізничної колії і гранти на об'єкти вантажної інфраструктури, що компенсують витрати на будівництво об'єктів із обробки залізничних вантажів. ЛЦ представлені переважно в форматі невеликих логістичних парків з середньою площею 93 га (від 25 до 264 га) чи розподільчих центрів, які забезпечують інтермодальний зв'язок. Єдиний великий ЛЦ в країні знаходиться в м. Давентрі і має велику керуючу компанію.
Італія	В країні ще раніше розроблено генеральний план розвитку транспортної системи, в якому сформовано дворівневу мережу об'єктів інфраструктури: мікрорівень (пункти для розміщення національного транспорту) і макрорівень (пункти для розміщення міжнародного транспорту). Головні ЛЦ побудовані в 90-тих роках ХХ ст. Інвесторами були залізниця, транспортна компанія «Cemat» і держава. Фінансування відбувалося переважно на засадах державно-приватного партнерства, де держава виступала не лише інвестором, але й ініціатором багатьох проєктів. Логістичні центри побудовані поруч із розв'язками важливих міжнародних та національних автомагістралей, аеропортів та судноплавних ліній, а також експортоорієнтованих підприємств, що забезпечують високий рівень завантаженості об'єктів (Турин, Мілан, Трієст, Верона, Флоренція, Болонья). Більшість ЛЦ мають також інтермодальні термінали

Джерело: складено на основі [18], доповнено автором за [29]

Даний індекс визначається за результатами експертного опитування і розраховується за методикою Світовим Банком [14; 18].

Методика визначення LPI передбачає використання шести оціночних показників, оцінювання яких відбувається за 5-бальною шкалою: ефективність процедур управління кордонами та митного оформлення; якість транспортної та торгової інфраструктури; простота організації доступних за ціною міжнародних перевезень; якість і компетентність послуг логістики; можливість контролю та відстеження за проходженням вантажів; періодичність, з якою витрати часу на перевезення вантажів до пункту призначення перебувають в межах очікуваного до запланованого графіка поставки [50].

Значення Індексу ефективності логістики розраховується для близько 160 країн світу. Його складові допомагають порівняти результати функціонування ТЛС великої кількості окремих країн світу стосовно ефективності переміщення вантажів і налагодження надійних зв'язків із глобальними ланцюгами поставок.

У табл. 2.4 відображена інформація по ранжуванню країн за даними LPI за період з 2016 по 2023 роки [50]. Як ми бачимо за інформацією таблиці, найбільш високий рівень розвитку ТЛС мають такі країни ЄС: Фінляндія, Данія, Німеччина, Нідерланди, Австрія, Бельгія, Швеція, Франція, Іспанія, Греція та Італія. Саме ці країни мають сучасні, потужні транспортно-логістичні центри ЄС.

Загалом наведені дані в таблиці відображують те, що рейтинг LPI є надзвичайно динамічним. Навіть якщо обмежитись лише аналізом країн ЄС, то варто відмітити, що серед країн, які досягли найбільшого прогресу впродовж останніх років, варто виділити Фінляндію (+ 8 позицій у порівнянні із 2018 роком), Данію (+14 позицій у порівнянні із 2016 роком), Францію (+ 3 позиції у порівнянні із 2018 роком), Іспанію (+ 4 позиції у порівнянні із 2018 роком), Грецію (+ 3 позиції у порівнянні із 2018 роком).

Практично у всіх країнах ЄС спостерігається позитивна динаміка індикаторів LPI на протязі 2016-2023 років. Навіть якщо мали місце негативні тенденції, то вони змінювались на кінець 2023 року на позитивні. Динаміка в сторону погіршення індикаторів LPI спостерігається лише в Угорщині і Чехії. Варто

зазначити, що також продовжує свій розвиток та удосконалення і методика визначення індикаторів LPI. Зокрема, видання Світового банку «LPI 2023 року» містить більш розширений набір даних, що складається із опитування спеціалістів з логістики в розрізі складових традиційного LPI та нових ключових показників ефективності (KPI) щодо вимірювання фактичної швидкості торгівлі навколо світу. Нові KPI отримано із глобальних баз даних відстеження (Big Data), які охоплюють посилки, повітряні вантажі та транспортні контейнери.

І хоча нові KPI ще не входять до системи розрахунку основних індикаторів LPI (бали та рейтинги країни), які на сьогодні залишаються виключно на основі опитування LPI. Проте, в майбутньому цих дві категорії показників будуть забезпечувати взаємодоповнююче, але послідовне розуміння ефективності логістики, і виступатимуть орієнтиром напрямів її розвитку.

Нові KPI були розроблені з метою вимірювання інтервалу або підрахунку продуктивності конкретних зв'язків (наприклад, затримки в аеропорту чи порту), тоді як LPI на основі опитування надає загальнонаціональні оцінки шести аспектів продуктивності логістики.

Інформація таблиці 2.4 відображує те, що логістичні послуги були загалом стійкими як для найкращих, так і для найнижчих у показниках логістики Index (LPI) ТЛС країн, незважаючи на більш складне робоче середовище. Навіть спричинені пандемією COVID-19 проблемні аспекти в доставці та глобальному постачанні, а також ланцюгова криза, не вплинули на величину середнього загального балу LPI -2023. Він був загалом таким же, як і в минулому опитуванні в 2018 році.

Ця стійкість є обґрунтованою та відображає як надійність опитування LPI, яке фіксує структурні фактори, яких не було раніше, до пандемії та до військових конфліктів, а також надійність та потенціал функціонування ТЛС навіть в складних кризових умовах.

Варто лише зауважити, що видання 2023 року з оцінювання ТЛС включало на 21 країну менше, (оскільки багато з відсутніх видань стали малозабезпеченими, у порівнянні із 2018 роком).

Таблиця 2.4 – Рейтинг країн ЄС та України в рейтингу країн світу за даними
Індексу ефективності логістики (Logistics Performance Index)

Країна	Місце в рейтингу за роками			Значення складових LPI в 2023 році (місце)						
	2016	2018	2023	LPI	Митниця	Інфраструктура	Міжнародні відправлення	Логістична компетентність і якість	Свочасність та терміни	Відстеження і калькування
Фінляндія	15	10	2	4,2	4,0 (4)	4,2 (5)	4,0 (2)	4,4 (1)	4,3 (1)	4,4 (1)
Данія	17	8	3	4,1	4,1 (2)	4,1 (9)	3,6 (14)	4,1 (9)	4,1 (10)	4,3 (2)
Німеччина	1	1	3	4,1	3,9 (7)	4,3 (3)	3,7 (8)	4,2 (3)	4,1 (10)	4,2 (3)
Нідерланди	4	6	3	4,1	3,9 (7)	4,2 (5)	3,7 (8)	4,2 (3)	4,0 (17)	4,2 (3)
Австрія	7	4	7	4,0	3,7 (14)	3,9 (16)	3,8 (4)	4,0 (11)	4,3 (1)	4,2 (3)
Бельгія	6	3	7	4,0	3,9 (7)	4,1 (9)	3,8 (4)	4,2 (3)	4,2 (4)	4,0 (16)
Швеція	3	2	7	4,0	3,8 (12)	4,2 (5)	3,4 (26)	4,2 (3)	4,2 (4)	4,1 (11)
Франція	16	16	13	3,9	3,7 (14)	3,8 (19)	3,7 (8)	3,8 (20)	4,1 (10)	4,0 (16)
Іспанія	23	17	13	3,9	3,6 (20)	3,8 (19)	3,7 (8)	3,9 (14)	4,2 (4)	4,1 (11)
Греція	47	22	19	3,7	3,2 (37)	3,7 (25)	3,8 (4)	3,8 (20)	3,9 (21)	3,9 (20)
Італія	21	19	19	3,7	3,4 (24)	3,8 (19)	3,4 (26)	3,8 (20)	3,9 (21)	3,9 (20)
Естонія	38	36	26	3,6	3,2 (37)	3,5 (39)	3,4 (26)	3,7 (28)	4,1 (10)	3,8 (23)
Ірландія	18	29	26	3,6	3,4 (24)	3,5 (39)	3,6 (14)	3,6 (33)	3,7 (30)	3,7 (29)
Люксембург	2	24	26	3,6	3,6 (20)	3,6 (30)	3,6 (14)	3,9 (14)	3,5 (46)	3,5 (37)
Польща	33	28	26	3,6	3,4 (24)	3,5 (39)	3,3 (38)	3,6 (33)	3,9 (21)	3,8 (23)
Латвія	43	56	34	3,5	3,3 (31)	3,3 (44)	3,2 (43)	3,7 (28)	4,0 (17)	3,6 (34)
Литва	29	54	34	3,5	3,3 (31)	3,3 (44)	3,2 (43)	3,7 (28)	4,0 (17)	3,6 (34)
Португалія	36	23	38	3,4	3,2 (37)	3,6 (30)	3,1 (47)	3,6 (33)	3,6 (35)	3,2 (54)
Хорватія	51	49	43	3,3	3,0 (47)	3,0 (55)	3,6 (14)	3,4 (42)	3,2 (65)	3,4 (41)
Чехія	26	22	43	3,3	3,0 (47)	3,0 (55)	3,4 (26)	3,6 (33)	3,7 (30)	3,2 (54)
Мальта	56	69	43	3,3	3,4 (24)	3,7 (25)	3,0 (57)	3,4 (42)	3,2 (65)	3,4 (41)
Словаччина	41	53	43	3,3	3,2 (37)	3,3 (44)	3,0 (57)	3,4 (42)	3,5 (46)	3,3 (49)
Словенія	50	35	43	3,3	3,4 (24)	3,6 (30)	3,4 (26)	3,3 (46)	3,3 (59)	3,0 (65)
Болгарія	72	52	51	3,2	3,1 (43)	3,1 (52)	3,0 (57)	3,3 (46)	3,5 (46)	3,3 (49)
Угорщина	31	31	51	3,2	2,7 (65)	3,1 (52)	3,4 (26)	3,1 (57)	3,6 (35)	3,4 (41)
Кіпр	59	45	51	3,2	2,9 (56)	2,8 (63)	3,1 (47)	3,2 (53)	3,5 (46)	3,4 (41)
Румунія	60	48	51	3,2	2,7 (65)	2,9 (59)	3,4 (26)	3,3 (46)	3,6 (35)	3,5 (37)
Україна	80	66	79	2,7	2,4 (90)	2,4 (89)	2,8 (75)	2,6 (92)	3,1 (76)	2,6 (94)

Джерело: складено на основі [50]

10 країн із найпродуктивнішою ТЛС, найкращою логістичною ефективністю продовжували пропонувати високоякісні товари логістики – середня оцінка 4,1 з 5 у порівнянні з 4,0 у 2018 році, і перше місце по праву належить Сінгапуру [50]. Середня оцінка 10 найгірших учасників також не знизилась, незважаючи на складні обставини, і залишилася на рівні 2,1 з 5, як і в 2018 році. Проте, ТЛС країн середнього рівня демонструють прогрес. Більше країн набрало вищі показники LPI порівняно із попереднім роком. Загалом, середній загальний бал країн набуває стійкої тенденції до зростання протягом останнього десятиліття (серед переважної більшості країн, згрупованих у загальній оцінці від 3 до 4), що свідчить про необхідність та наявний потенціал розвитку ТЛС світу.

Надійність ланцюга постачання має вирішальне значення кожної країни, і особливо багато нюансів він має в портових транспортно-логістичних центрах, та потребує правильного налагодження їх функціонування. До прикладу, для контейнерів, середній час проходження всіх потенційних торгових шляхів від входу в порт експорту до виходу з порту призначення 44 дні зі стандартним відхиленням 10,5 днів. Це займає приблизно 60 відсотків часу, тобто для міжнародної торгівлі товарами велика кількість часу витрачається на море [50].

Але найбільші затримки виникають, коли контейнери затримуються в місці відправлення або призначення – у портах, аеропортах або мультимодальних об'єктах. Політики, спрямовані на ці об'єкти, такі як інвестиції в продуктивність портів, модернізацію традиційних процесів та нові технології, можуть забезпечити підвищення надійності.

В Україні, незважаючи на певні проблеми у функціонуванні ТЛС, досить високий показник вантажообігу (рис. 2.1).

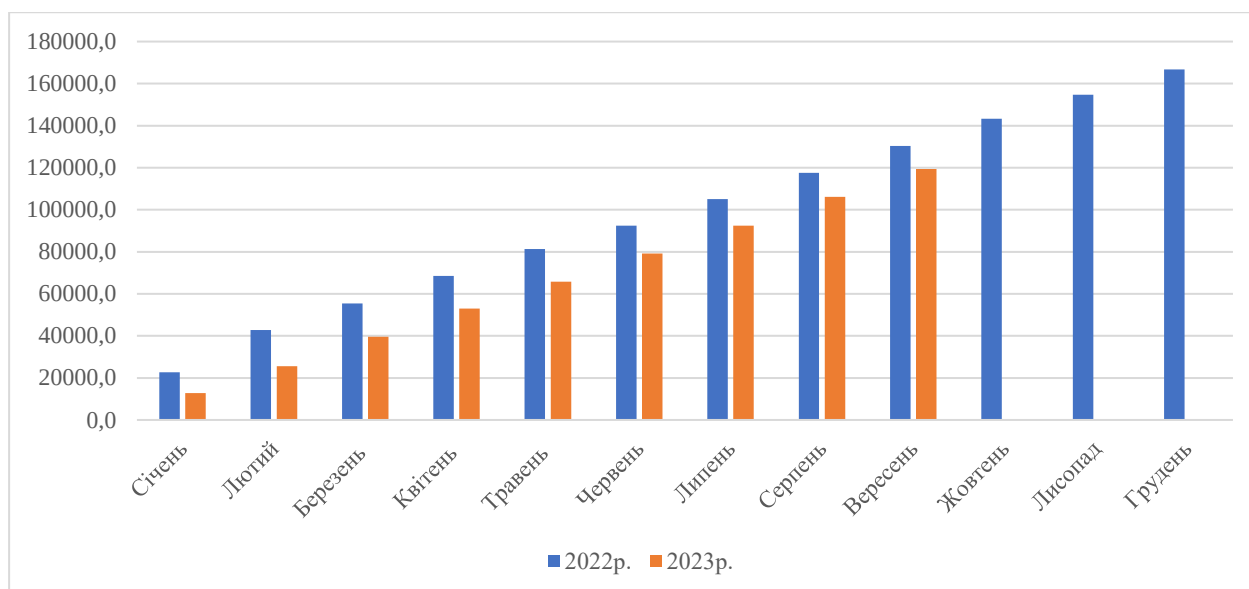


Рис. 2.1 – Обсяг вантажообігу в Україну помісячно в період з 2022 по 2023рр.,

МЛН.ТКМ

Джерело: складено на основі [52]

З рис. 2.1 видно, що протягом року і 2022р., і 2023р. обсяг вантажообігу стабільно збільшувався щомісяця. Варто зауважити, що у 2023р., у порівнянні із 2022р., обсяг в середньому зменшився на 10-25% (в січні 2023р. різниця склала аж 43%), що свідчить про поступове скорочення вантажообігу в Україні. Такі високі показники у 2022р. можуть бути пов'язані із необхідністю переміщення великої кількості матеріалів і вантажів у зв'язку із окупацією східних територій і загрози ракетних атак в центрі України.

Підписання Україною угоди про транспортне безвізове співробітництво з Європейським Союзом у 2022 році відкрило нові перспективи для двосторонніх міжнародних автоперевезень, звільнивши українських перевізників від необхідності отримувати дозволи на рейси в країни ЄС [90]. Але весь цей період супроводжувався великою кількістю викликів для вітчизняної логістичної системи. Однією із таких проблем стала, на початку війни, обмежена кількість палива у вільному доступі і підвищення цін на дизпаливо в подальші 2 роки (рис. 2.2).

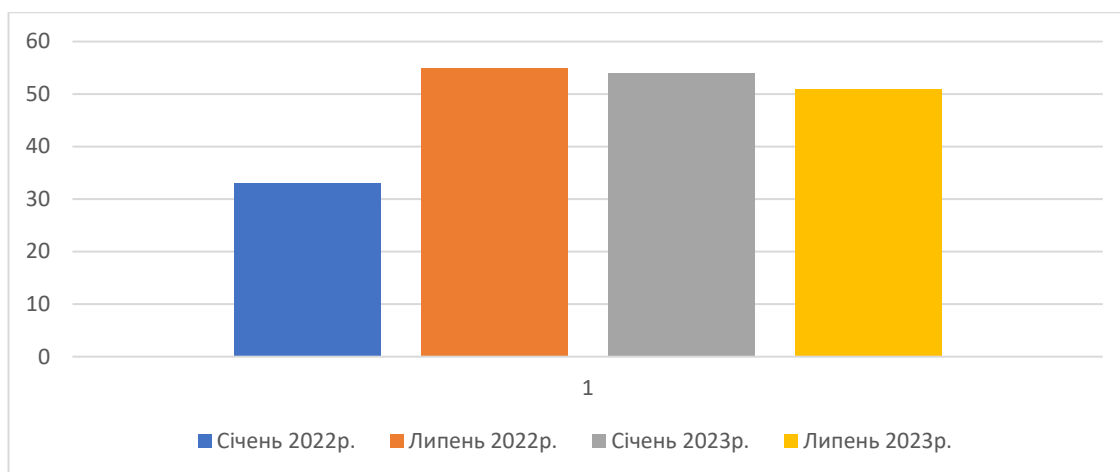


Рис. 2.2 – Вартість дизпалива в Україні в січні/лютому 2022 і 2023 р.р., грн/л

Джерело: складено на основі [90]

Рисунок 2.2 показує, наскільки сильно зросло дизпаливо в ціні у порівнянні з довоєнним часом у січні 2023р. і з того часу тримається на позначці в 50-55 грн/л. Це, у свою чергу, і могло призвести до різкого підвищення транспортних перевезень і зменшення вантажообігу у 2023р.,

За результатами проведеного дослідження, ми можемо зробити висновок, що роль логістики в українському бізнесі, навіть в складних політичних та соціально-економічних умовах сьогодення, зростає. Очікується здійснення пошуку нових варіантів розвитку на ринку логістики, які, звичайно, потребують проведення досліджень, державної підтримки та залучення нових джерел фінансування. Оптимізація витрат, покращення критеріїв Index (LPI) та покращення якості прибутковості, підвищення рівня економічного розвитку підприємств дозволить підвищувати ефективність логістики по всьому ланцюгу ТЛС.

2.2. Аналіз потенціалу розвитку транспортно-логістичної системи України

Одержана інформація проведеного нами раніше аналізу за критеріями Index (LPI) та оцінювання транспортно-логістичних центрів також може використовуватись для дослідження потенціалу розвитку транспортно-логістичної системи країни. Як зазначалось нами вище, індекс оцінює різні сфери ефективності логістики, охоплюючи інфраструктуру, прикордонне та митне управління, простоту організації відправлень вантажів, якість логістичних послуг, відстеження вантажів та відстеження витрат, а також своєчасність доставки. Україна в загальному рейтингу в 2018 у порівнянні із 2016 роком мала +14 позицій (табл. 2.3), а у 2023 майже вийшла на рівень 2016 року (+ 1 позиція у порівнянні із 2016 роком та – 13 позицій у порівнянні із 2018 роком). Отже, ситуація в Україні є вкрай нестійкою. У звіті, який опублікований Світовим банком, наголошується на критичній ролі, яку стійкість і надійність відіграють в ефективності логістики.

Відтак, міжнародна торгівля є значним рушієм сталого розвитку та економічного зростання, а логістика виступає основою торгівлі. Тому цей індекс має вирішальне значення для кожної країни, щоб визначити свій потенціал розвитку та свої сфери покращення. Оцінювання за критеріями вказує на те, що доставка займає переважно більшу частину часу, а аеропорти, морські порти та мультимодальні об'єкти належать до місць із найбільшими затримками.

Політика кожної країни, що спрямована на дані об'єкти, як от спрощення процедур оформлення, впровадження цифрових технологій, інвестиції в інфраструктуру, заохочення екологічно чистої логістики із переходом на режим перевезення вантажів із меншим вмістом вуглецю та на більш енергоефективне складування, також одночасно може допомогти підвищити надійність. Разом із тим, висока продуктивність усіх шести компонентів LPI виступає основною рушійною силою зростання та стійкого загального індексу продуктивності логістики. Однак спостерігається помітне зниження показників своєчасності в абсолютному вираженні в результаті збоїв у ланцюжках поставок, які найбільше відчутні у затримках відправлень.

Важливою характеристикою потенціалу розвитку ТЛС є аналіз їх функціонування, зокрема, інформація про вантажні перевезення.

На сьогоднішній день наявна наступна інформація про обсяги вантажних перевезень окремими видами транспорту України протягом 2019-2021 років (табл. 2.5).

Таблиця 2.5 – Обсяги перевезених вантажів різними видами транспорту протягом 2019-2021 років

Види транспортних перевезень	2019		2020		2021		Зміни (2021 р. у порівнянні із 2020)	
	млн т/км	у % до підсумку	млн т/км	у % до підсумку	млн т/км	у % до підсумку	млн т/км	у %
Водний	3387,8	0,9	2877,3	1,00	2949,50	1,00	72,2	-
Залізничний	181844,7	53,65	175587,1	60,53	180361,0	62,44	4773,9	-1,91
Авіаційний	295,6	0,08	316,2	0,09	346,3	0,09	30,1	-
Автомобільний	48906,3	14,43	42016,9	14,48	46008,08	15,93	3991,18	1,45
Трубопровідний	104528,1	30,94	69281,8	23,90	59170,5	20,54	10111,3	-3,36
Всього	338962,5	100	290079,3	100	288835,38	100	1243,92	-

Джерело: складено на основі [52]

Як видно із таблиці 2.4, обсяги вантажних перевезень окремими видами транспорту України протягом 2019-2021 років мають несуттєві зміни. Так, у 2021 році загальна сума перевезених вантажів скоротилась порівняно із 2020 роком на 1243,92 млн т/км. Серед видів вантажних перевезень найбільшу частку займають вантажні перевезення залізничним транспортом, частка яких у 2021 році становить 62,44 %. Це свідчить про те, що в сучасних складних умовах залізничний транспорт відіграє важливу роль діяльності як окремих суб'єктів господарювання, так і всієї ТЛС України. Даний висновок також підтверджує інформація таблиці 2.6.

Як показує інформація таблиці 2.6, за період 2020-2022 рр. в обсязі реалізованих послуг за видами економічної діяльності, як за інституціональним, так і за функціональним підходом, левову частку перевезень забезпечував наземний і трубопровідний транспорт, хоча повний аналіз провести не вдається

через комерційну таємницю окремих складових інформації щодо перевезень. Також науковцями визначено особливості функціонування ТЛС країни в умовах пандемії COVID-19 (2019-2022 рр.): втрата позицій на ринку слабшими підприємствами; зростання попиту на послугу «збірні вантажі»; створення повноцінних бірж транспортних послуг; поширення аутсорсингу; часткове переведення логістичних заходів в онлайн-формат; розвиток Ant-Logistics; безконтактна кур'єрська доставка; відмова від закупівель; посилення вимог та контролю щодо дотримання санітарних норм з боку логістичних компаній; запровадження «цифрових двійників»; розвиток «автопілотних» доставок; переорієнтація із автомобільного транспорту на залізничний; розвиток внутрішніх вантажоперевезень; кадрова політика стосовно віддалених умов праці співробітників, тощо [24] .

Таблиця 2.6 – Обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) підприємств за видами економічної діяльності у 2020–2022 роках (за інституціональним та функціональним підходом) (млн грн)

Вид діяльності	Код	Період	За інституціональним	За функціональним підходом
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	Н	2020	498243640,5	477566776,0
		2021	580411722,3	563949069,9
		2022	529302046,1	522861031,2
Наземний і трубопровідний транспорт	49	2020	252665325,1	219760566,4
		2021	279527157,2	255209926,9
		2022	278528926,4	264031710,6
Водний транспорт	50	2020	3752148,2	3437773,4
		2021	4165120,4	3604245,2
		2022	3476608,8	3430091,1
Авіаційний транспорт	51	2020	к	к
		2021	39925505,3	39683225,7
		2022	к	к

к - дані не оприлюднюються з метою виконання вимог Закону України "Про офіційну статистику" щодо забезпечення гарантій органів державної статистики щодо статистичної конфіденційності.

Джерело: складено на основі [52]

Представлена в табл. 2.7 інформація показує неповний рівень завантаженості потужностей транспортно-логістичних систем України, яке коливається в межах 72-86 %, що свідчить про наявний потенціал нарощування обсягів надання послуг транспортно-логістичним комплексом країни.

Таблиця 2.7 – Завантаженість потужностей транспортно-логістичних систем України, у %

	2020				2021				2022				2023			
	Січень	Квітень	Липень	Жовтень	Січень	Квітень	Липень	Жовтень	Січень	Квітень	Липень	Жовтень	Січень	Квітень	Липень	Жовтень
Сфера послуг	83	81	82	82	81	82	83	83	84	81	81	82	83	84	84	85
Наземний і трубопровідний транспорт	83	81	83	83	82	81	82	83	84	81	81	81	84	85	85	85
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	81	79	80	80	79	79	80	81	82	79	80	80	81	82	82	82
Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	77	75	76	74	76	75	75	76	81	76	76	79	77	76	77	78
Водний транспорт	81	82	82	76	77	79	80	77	86	к	к	к	к	к	к	к
Авіаційний транспорт	78	69	73	72	77	76	76	77	72	к	к	к	к	к	к	78
Поштова та кур'єрська діяльність	89	87	91	90	81	82	84	84	79	78	81	80	84	84	85	86

Джерело складено на основі [52]

Тому розвиток потенціалу транспортно-логістичної системи на сучасному етапі розвитку нової економіки повинен базуватися на таких принципах: сприяння забезпеченню подальшого економічного розвитку країни, що забезпечить зростання добробуту населення і конкурентоспроможність країни; орієнтація на інноваційні методи управління, організації, маркетингу, які стимулюватимуть виконання основної мети ТЛС – задоволення потреб споживачів на основі

безпечної, злагодженої роботи всіх зацікавлених сторін; забезпечення сталого розвитку та екологічної якості життя населення; сприяння високим соціально-економічним стандартам життя та підвищенню зайнятості населення. Реалізація цих принципів дозволить забезпечити ефективну конкуренцію ТЛС країни, розвиток потенціалу її транспортної інфраструктури та інтеграцію із транспортно-логістичними системами інших країн [55]. Також варто зазначити, що основоположним аспектом розвитку логістичного потенціалу розвитку ТЛС виступає впровадження сучасних інформаційних технологій на всіх етапах функціонування даної системи. Максимальне використання засобів цифрової логістики, впровадження європейських стандартів електронного документообігу, Інтернету речей, технології блокчейн, штучного інтелекту, уніфікація програмного забезпечення, формування комунікацій для забезпечення гарантованого багатоканального зв'язку між митними органами, транспортно-логістичними системами, бізнес-суб'єктами забезпечить стійкий потенціал розвитку ТЛС [42; 43].

Таким чином, потенціал розвитку ТЛС України являє собою сукупність реалізованих та здатних до реалізації заходів зі створення ефективних елементів ТЛС на інноваційних засадах та їхній ефективній взаємодії, що дозволяють адаптуватись до вимог та викликів зовнішнього середовища транспортно-логістичній системі, та забезпечити виконання нею завдань із підтримки економічного становища країни, підвищити її конкурентоспроможність, посилити інтеграційні процеси, покращити інформаційно-комунікаційний розвиток. Концентрація зусиль на розвитку логістичного потенціалу регіону дає поштовх до пошуку інноваційних рішень у виробничих процесах, транспорті, у сфері комунікацій, бізнесі тощо.

2.3. Реалізація транспортної стратегії України у контексті євроінтеграції

Враховуючи сьогодишню складну геополітичну ситуацію в усьому світі, і особливо в Україні, реалізація транспортної стратегії України у контексті євроінтеграції має відбуватись під впливом багатьох негативних чинників, що викликані збройним конфліктом із Росією. Транспортна система України зараз виступає «кровоносною системою», що забезпечує життєдіяльність як всієї країни, так і кожного її громадянина. Вона постачає стратегічно важливі боєприпаси, їжу, одяг, медикаменти, а також здійснює перевезення інших життєво необхідних вантажів.

Разом із тим транспортна система забезпечує здійснення товарообмінних операцій та інших перевезень згідно контрактів мирної співпраці із країнами ЄС.

Отже, ефективне функціонування транспортної системи є необхідною умовою в захисті економічних інтересів та гарантування економічної безпеки України. Разом із тим, високий рівень розвитку транспортного комплексу країни є одним із найважливіших ознак рівня розвитку її технологічного прогресу.

Навіть в сьогодишніх складних умовах інтеграції до європейської економіки, посилення вимог до розбудови високорозвиненої ТЛС відбувається щоденно, оскільки вона має стати фундаментальною надбудовою для входження України до ЄС на рівні партнерських відносин як економічно розвиненої держави.

Для цілей реалізації даного завдання розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р схвалено національну транспортну стратегію України на період до 2030 року. Стратегією визначені пріоритетні напрями комплексного формування транспортної політики, а також ефективного державного управління ТЛС України, та, відповідно, обгрунтовані основні напрями розвитку транспортної галузі країни на період до 2030 року.

Головною метою реалізації даного програмного документу, який передбачає програму розвитку транспортної галузі на 10 років, є трансформація економічного базису України у високоефективний та високорозвинений соціально-економічний

процес, що здатний підтримувати високий рівень конкурентоспроможності країни на світовому ринку.

Впровадження Національної транспортної стратегії будуть передбачає розробку системи заходів, за наступними розділами: «Конкурентоспроможна та ефективна транспортна система; інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти; безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт; безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція» [48]. За кожним напрямом складено план заходів, визначені завдання для їхнього розв'язання наявних проблем та визначено очікувані результати. Відповідно, Кабінет Міністрів України затвердив план заходів із реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [71]. І незважаючи на повномасштабну гібридну війну із Росією, Україна прагне реалізувати дану стратегію, про що свідчить остання дата внесення змін – 28.04.2023.

Всі зруйновані під час війни інфраструктурні об'єкти ТЛС України потрібно відновлювати за вимогами Національної транспортної стратегії з орієнтацією на перспективи розбудови ТЛС країн ЄС.

Безпека на транспорті є також ключовою позицією Національної транспортної стратегії України. Національною транспортною стратегією України також передбачено створення нових транспортних коридорів з країнами ЄС, що вимагає повного оновлення застарілих елементів ТЛС. Цьому також сприятиме діджиталізація ТЛС, інтелектуальні транспортні системи та екологічні транспортні технології. В країнах ЄС даним напрямом розвитку транспортних систем відводиться першочергове значення.

Зокрема, за даним напрямом розвитку країнами ЄС планується одержати наступні досягнення: до 2030 року запровадити близько 30 мільйонів автомобілів із нульовими викидами, що експлуатуватимуться на дорогах; біля 100 європейських міст стануть кліматично нейтральними; автоматизовану мобільність необхідно буде розгорнута у глобальних масштабах; швидкісний залізничний рух по всій Європі має збільшитись у два рази; налагодження виробництва морських

суден із нульовими викидами та ін. До 2035 року мають вийти на ринок літаки з нульовими викидами.

До 2050 майже всі мікроавтобуси, автобуси, автомобілі будуть із нульовим рівнем викидів, включаючи нові важкі транспортні засоби. Вантажні перевезення залізницею мають зрости удвічі. Також має повністю функціонувати мультимодальна Транс'європейська транспортна мережа для цілей використання стійкого і розумного транспорту із високошвидкісним сполученням [16; 69; 71]. Відповідно, основними домінантами реалізації транспортної стратегії України у контексті євроінтеграції є наступні (рис. 2.3):

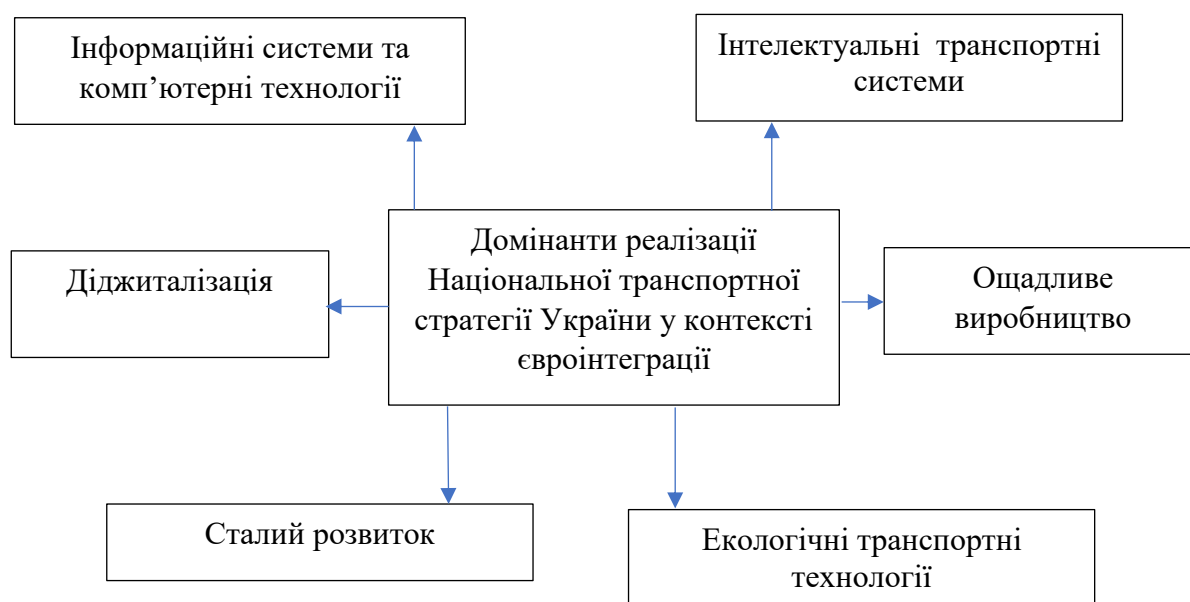


Рисунок 2.3 – Ключові домінанти реалізації Національної транспортної стратегії України у контексті євроінтеграції

Україна має в своєму розпорядженні потужну транспортну систему, яка охоплює залізничний, морський, автомобільний, річковий, трубопровідний та повітряний транспорт.

Також в країні наявне вигідне географічне розташування, яке передбачає необхідність і можливість створення численних транспортних коридорів, що набуває особливого значення за умов інтенсифікації зовнішніх зв'язків між європейськими країнами, і також між країнами Азії та Європи. Також в Україні

наявний потенціал транспортної інтеграції із країнами Східної і Центральної Європи. За протяжністю залізничних колій Україна посідає перше місце у Європі [8]. Тому реалізація Національної транспортної стратегії України у контексті євроінтеграції може здійснюватись в наступній послідовності (рис. 2.4):

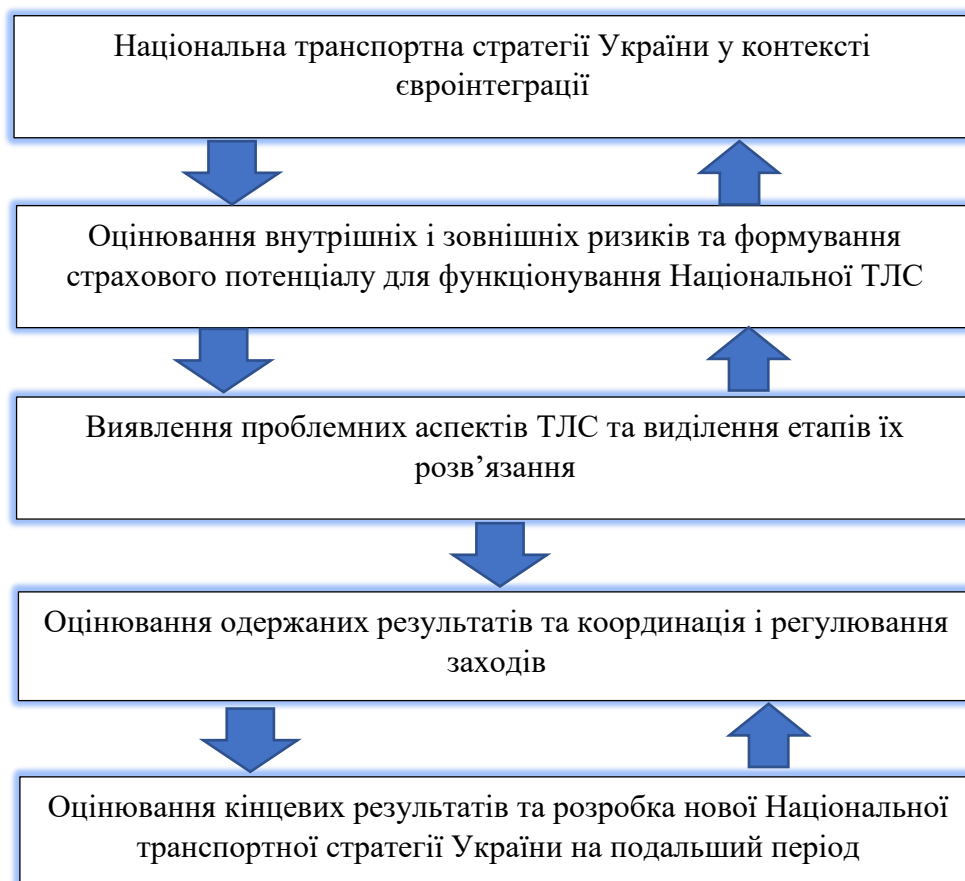


Рисунок 2.4 – Послідовність реалізації Національної транспортної стратегії України у контексті євроінтеграції

Результатом впровадження Національної транспортної стратегії України у контексті євроінтеграції мають бути: активізація ефективності розвитку бізнесу та екологічного, ощадливого виробництва; скорочення логістичних витрат, безпечність та екологічність всіх видів транспорту; оптимізація перевезень та розробка нових транспортних коридорів; більш раціональне розміщення вантажів на територіях різних регіонів; підвищення ефективності інформаційного обміну; попередження і недопущення неоправданих втрат.

Висновки до розділу 2

За результатами проведеного дослідження, ми можемо зробити висновок, що роль логістики в українському бізнесі, навіть в складних політичних та соціально-економічних умовах сьогодення, зростає. Очікується здійснення пошуку нових варіантів розвитку на ринку логістики, які, звичайно, потребують проведення досліджень, державної підтримки та залучення нових джерел фінансування. Оптимізація витрат, покращення критеріїв Index (LPI) та покращення якості прибутковості, підвищення рівня економічного розвитку підприємств дозволить підвищувати ефективність логістики по всьому ланцюгу ТЛС. Тому важливим напрямом виступає напрям дослідження потенціалу розвитку транспортно-логістичної системи України.

Потенціал розвитку транспортно-логістичної системи країни виступає багатоаспектною категорією, яка характеризується комплексом різноманітних показників, що відображують специфіку галузі, досягнення визначених критеріїв її розвитку та наявність системи ресурсів для ефективного функціонування в подальшому на засадах принципів сталого економічного розвитку.

Також потенціал розвитку ТЛС України являє собою сукупність реалізованих та здатних до реалізації заходів зі створення ефективних елементів ТЛС на інноваційних засадах та їхній ефективній взаємодії, що дозволяють адаптуватись до вимог та викликів зовнішнього середовища транспортно-логістичній системі, та забезпечити виконання нею завдань із підтримки економічного становища країни, підвищити її конкурентоспроможність, посилити інтеграційні процеси, покращити інформаційно-комунікаційний розвиток та зусиль на розвитку логістичного потенціалу регіону, дає поштовх до пошуку інноваційних рішень у виробничих процесах, транспорті, у сфері комунікацій, бізнесі тощо.

Мета стратегії ТЛС України полягає у створенні інтегрованого до світової транспортної мережі безпечно функціонуючого та ефективного транспортного комплексу України, задоволення потреб населення у перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу для забезпечення конкурентоспроможності та ефективності

національної економіки. Для впровадження стратегії необхідно розробити заходи та виконати завдання за такими основними напрямками: конкурентоспроможна та ефективна транспортна система; інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти; безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт; безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція.

3. ШЛЯХИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

3.1. Посилення державної підтримки транспортно-логістичної системи

Одержані нами результати проведеного аналізу наукових публікацій та практичного досвіду із тенденцій та проблем розвитку транспортно-логістичних систем країн світу і України свідчать про їх істотну важливість у функціонуванні економічного комплексу кожної країни. Також вони наділені потужним потенціалом впливу на формування внутрішніх та зовнішніх ринків і на реалізацію принципів сталого економічного розвитку, на подальший розвиток всіх складових промислово-виробничого комплексу країни.

ТЛС також відкриває нові можливості для всіх галузей національної економіки у зв'язку із розвитком інформаційних технологій, емерджентними властивостями, впровадженням нових методів управління. Н. В. Попова пояснює, що емерджентність транспортно-логістичної системи країни обумовлена появою нових особливих властивостей та якостей, які не притаманні її елементам, до прикладу, що пов'язані із комплексним обслуговуванням [56]. Відповідно, одне робоче місце в морському транспорті стимулює створення чотирьох або п'яти робочих місць в суміжних, обслуговуючих галузях [54].

Проте, основною метою функціонування ТЛС кожної країни є якісне обслуговування споживачів послуг в галузі транспортування і логістики, а також одержання прибутку всіма учасниками транспортно-логістичного процесу.

Особливістю функціонування ТЛС як мікро-, так і макрорівня є одночасне виконання різноманітних процесів та задач із складними інтегрованими взаємозв'язками, а також багатоканальними комунікаціями між різними країнами та різними юридичними і фізичними особами та фахівцями.

Транспортна система нашої країни є розгалуженою і охоплює автомобільний, залізничний, повітряний, річковий та морський види транспорту, що зумовлює необхідність формування знань нормативно-правового забезпечення у різних сферах, підготовку та залучення фахівців різних видів діяльності, і, що особливо

важливо на сьогоднішній день, швидкого реагування на зміни у перевезенні вантажів у зв'язку із повномасштабною війною України із Росією та високих ризиків функціонування ТЛС України. Варто також зазначити, що до війни Україна мала одне із найвищих значень коефіцієнта транзитності серед європейських країн. Згідно рейтингу, розрахованого англійським інститутом «Рендел», за значенням коефіцієнта транзитності (або за розвитком всіх видів транспортних зв'язків, а також відповідної їм інфраструктури) Україні належить перше місце у Європі [51; 54].

Разом із тим, як показує світовий досвід, навіть в складних політичних та соціально-економічних умовах сьогодення Україні необхідно продовжувати роботу над формуванням потужної національної ТЛС, що практично є неможливим без підтримки держави, побудованої на взаємодії із державними органами влади, наукою та бізнесом, які здійснюють інформаційне, правове, інфраструктурне, інвестиційне, технічне та інші забезпечень для цілей державної підтримки національного транспортно-логістичного комплексу.

Також в наукових публікаціях акцентується увага на тому, що модернізація ТЛС України визначається спроможністю влади впроваджувати інституційні системні зміни, які спрямовані на реформування всіх ланок господарського механізму, що забезпечить комплексний підхід до реалізації політики європейської інтеграції.

Для цього на рівні держави потрібно створити сприятливі умови для розвитку підприємництва, забезпечити подальшу лібералізацію зовнішньоекономічної діяльності, підвищити ефективність використання фінансових ресурсів, що виділяються ЄС на підтримку організації та проведення економічних реформ в нашій країні.

Також необхідно забезпечити реалізацію державних програм для розвитку дорожнього господарства. Така послідовність реалізації державної підтримки, на думку авторів, забезпечить ефективне використання бюджетних коштів структурними підрозділами регіонального управління із одночасним досягненням

виконавцями інвестиційних проектів високих кількісних та якісних показників дорожніх об'єктів [55].

Разом із тим, практика розвитку різних складових ТЛС за кордоном показує, що в переважній більшості випадків їхнє розширення, будівництво чи техніко-технологічний розвиток отримують вагому державну підтримку. Зокрема, органи державної влади забезпечують такі процеси ТЛС необхідною територією, інвестуванням, інфраструктурою та пільговим стимулюванням.

На підставі вищезазначеного, в доповнення авторської пропозиції [18], можна визначити наступні основні мотиви, що обумовлюють інтерес державних органів влади до підтримки розвитку ТЛС (рис. 3. 1).

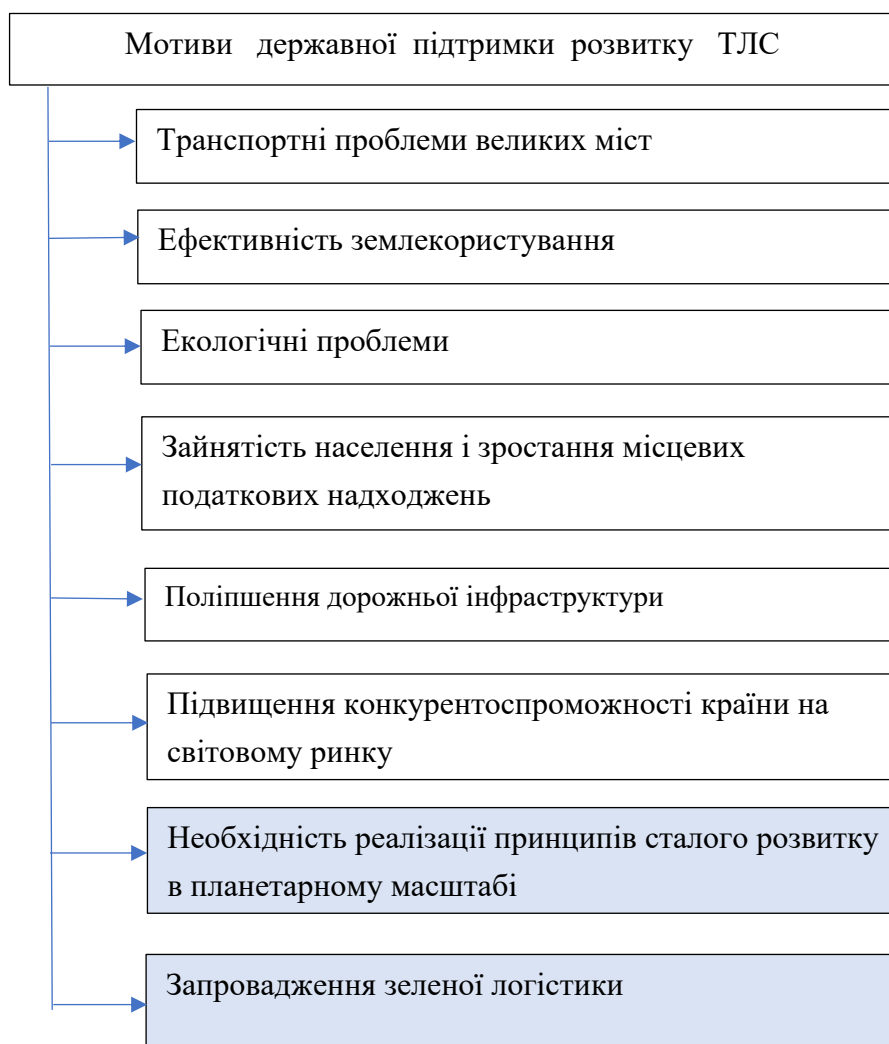


Рисунок 3.1 – Мотиви державної підтримки розвитку ТЛС

Джерело: складено на основі [18] і доповнено

Сутність мотивів полягає в наступному: розв'язання на державному рівні транспортних проблем великих міст з позицій розвитку ТЛС – це будівництво об'їзних доріг за межами міста для збереження внутрішніх доріг, їх пропускної спроможності, а також будівництво об'єктів логістичної інфраструктури за межами міста (до прикладу, великих складських приміщень, транспортних вузлів) тощо; ефективність землекористування – це виділення під будівництво об'їзних та об'єктів логістичної інфраструктури земельних ділянок, непридатних для сільськогосподарських угідь, а також забезпечення сільськогосподарського виробництва своєчасними та ефективними перевезеннями для збереження врожаїв та здійснення експортно-імпортних господарських операцій; розв'язання екологічних проблем – це розвиток інтермодальних перевезень, які дозволяють перевозити частину вантажів залізничним транспортом та зменшити кількість вантажних автомобілів у містах, знизити негативний вплив вантажного руху (викиди шкідливих газів, руйнування доріг, шум); розвиток ТЛС та розширення їх діяльності створюють додаткові робочі місця, забезпечують збільшення податкових надходжень до бюджету, і сприяють поліпшенню дорожньої інфраструктури; всі перераховані вище чинники, а також багато інших, про які зазначалось раніше, сприяють підвищенню конкурентоспроможності країни на світовому ринку; необхідність реалізації принципів сталого розвитку в планетарному масштабі – на сьогоднішній день людство усвідомлює наслідки використання вичерпних ресурсів, відсутність ощадливого підходу до їх використання, забрудненість навколишнього середовища через необдумані дії людини та нанесення нею непоправної шкоди всьому живому, а також тяжкі кліматичні зміни, що відбуваються під впливом необдуманого діяльності людини.

Тому навіть бізнесові системи намагаються сьогодні активізувати ощадливе, екологічне виробництво, і такий підхід потребує державних дій, настанов, зобов'язань, чіткої державної політики та конкретних заходів в усіх сферах, в тому числі і в ТЛС. Це спонукає до швидких темпів запровадження зеленої логістики, що активно розпочато вже в багатьох країнах світу. Ми також поділяємо позицію Ю.Є Барабанової, що «Концепція сталого розвитку передбачає гармонійне

поєднання принципів економічної ефективності, соціальної спрямованості та екологічної безпеки розвитку транспортних систем» [18]. Такий висновок має авторське схематичне представлення у вигляді пріоритетів та напрямів державної політики в контексті концепції сталого розвитку ТЛС (рис. 3. 2).



Рисунок 3.2 – Пріоритетні напрями державної політики у контексті сталого розвитку ТЛС

Джерело: складено на основі [5] і доповнено

Нами доповнено економічні пріоритети запровадженням підходів ощадливого виробництва, оскільки ТЛС можуть впливати на формування попиту-пропозиції із визначенням цільової аудиторії споживачів, а це один із основних факторів придбання оптимальної кількості потрібних товарів та один із елементів економного використання ресурсів. Дана пропозиція також є продовженням попередніх пропозицій.

Взірцем державної підтримки розвитку ТЛС, а також бізнесу зокрема, є ТОВ «Нова Пошта», яка здійснює доставку вантажів, а також послуги фулфілменту та фрахтових перевезень. Дана організація має 11 400 відділень і 15 500 поштоматів по всій території України, а також в країнах Європи та ЄС [70]. На сьогоднішній день у всіх відділеннях ТОВ «Нова Пошта» продовжує використовуватися таке технічне оснащення як PPO Datecs і хмарні рішення Cash&Cloud. Сама сервісна служба інтегратора SystemGroup забезпечує сервісне обслуговування всіх операторів ТОВ «Нова Пошта» по всій території України. Платіжна технічна система NovaPay відкриває рахунки для клієнтів та забезпечує збереження платежів, технічна система Nova Digital пропонує IT-рішення для захисту бізнесу від кібератак.

Отже, саме досягнення такого рівня розвитку має виступати основою для всіх учасників національної ТЛС, що і є основним завданням державної підтримки розвитку ТЛС країни.

3.2 Активізація залучення іноземних інвестицій у розбудову транспортно-логістичної системи

Розвиток будь-якої із галузей, а особливо розвиток ТЛС України, стратегією якої є інтеграція до ТЛС країн ЄС і світу, потребує значних капіталовкладень. Цього вимагає і підтримка поточного функціонування ТЛС, а також її вектор на оновлення, запровадження сучасних IT-технологій, запровадження нових послуг, розв'язання екологічних проблем, виробництво безпечних товарів, впровадження екологічного транспорту багато інших завдань. Тому країни ЄС та світової

спільноти, що мають високорозвинені ТЛС, здійснюють на постійній основі інвестування в їхню розбудову.

Зокрема, сучасна політика ЄС в галузі функціонування ТЛС націлена на стимулювання екологічної, безпечної і ефективної мобільності по всій Європі, інвестиційної підтримки внутрішнього товарного ринку та забезпечення права громадян використовувати транспортні послуги для вільного переміщення по території всіх країн ЄС. Обсяг таких інвестицій було заплановано здійснювати в межах 26 млрд. євро [55]. Зазначимо, що в кожному конкретному випадку використання іноземних інвестицій доцільно здійснювати детальний аналіз можливих альтернатив інвестиційного забезпечення інфраструктурних проєктів ТЛС з метою мінімізації ризиків від можливих збитків для економіки загалом [6].

Зокрема, саме завдяки сприянню уряду Україна приймає участь в реалізації програми «ТРАСЕКА», що фінансується Європейським Союзом. До основних напрямів розвитку ТРАСЕКА, окрім удосконалення інституціональної системи транспортного коридору та підвищення рівня стабільності транспорту, передбачає забезпечення безперебійного руху вантажів по територіях країн із використанням різних видів транспорту [64; 84]. В межах програми «ТРАСЕКА» на території нашої країни відбувається реалізація таких масштабних проєктів, як: «Безпека автомобільного транспорту II», який передбачає здійснення інституційних і нормативних реформ шляхом ратифікації міжнародних угод у країнах «ТРАСЕКА», обов'язкове проведення аудиту безпеки дорожнього руху, аналізу ділянок доріг підвищеної небезпеки та аудиту транспортних засобів; «Морський захист та безпека II» – це укріплення регіональної співпраці між ЄС і країнами-бенефіціарами в системі морської охорони та безпеки, а також перепідготовки та підвищення кваліфікації морських кадрів; «Діалог в сфері транспортних перевезень та взаємодії транспортних шляхів II» – це підтримка ЄС подальшого розвитку транспортного сектору України, розвитку та просування концепції мережевого планування [64].

Окрім програми «ТРАСЕКА», урядом України було прийнято комплекс проєктних рішень, що спрямовані на розвиток ефективної ТЛС, а саме: проєкт

технічної підтримки транспортної стратегії «Підтримка імплементації Угоди про асоціацію між ЄС та Україною і Національної транспортно-логістичної стратегії України»; проект Twinning «Підтримка Міністерства інфраструктури України із питань підвищення безпеки автоперевезень»; проект секторальної бюджетної підтримки стратегії «Підтримка впровадження Транспортної стратегії України»; проект Twinning інституційної підтримки: «Надання інституційної підтримки Міністерству інфраструктури України з питань підвищення ефективності роботи та конкурентоспроможності залізничного транспорту в Україні» [54].

Однак, ми поділяємо позицію О. Яцюти, що подальший розвиток ТЛС і всього транспортного комплексу України не має обмежуватися лише адаптацією до вимог стандартів Європейського Союзу, а також розвиватися винятково в межах транс'європейських програм. За умов економічної та фінансової підтримки в межах європейських транспортно-логістичних проектів повинен відбуватись всебічний розвиток національної ТЛС України. Тому до країни можуть залучатись іноземні інвестиції і від інших країн світу.

Проте, на сьогоднішній день залучення інвестицій потрібно здійснювати із врахуванням високого рівня ризиків у зв'язку із військовим станом, а також із посиленням збройного конфлікту. Це також відображують результати опитування респондентів, які представлені в табл. 3.1, щодо визначальних факторів, які впливають в теперішній час на інвестиції.

Як видно із таблиці 3.1, найбільша кількість респондентів вважають, що найбільш впливовим фактором сьогодишнього інвестиційного середовища є наявність фінансових ресурсів та інші фактори, в складі яких є зазначені нами вище фактори. Цікава ситуація виникає із результатів оцінювання респондентами інвестицій у сфері авіаційного транспорту – ніхто із респондентів не підтримав такі фактори як попит і як технічну сторону. Отже, дані таблиці засвідчують, що інвестиційне середовище в нашій країні тепер є ризиковим, окрім наземного та трубопровідного транспорту, де ризики є найнижчими, за оцінюванням респондентів.

Таблиця 3.1 – Фактори, що впливають на інвестиції у сфері послуг у поточному році (опитування у жовтні 2023, дані у відсотках)

Вид транспортних послуг	Фактори			
	попит	фінансові ресурси	технічні фактори	інші фактори
Сфера послуг	37	60	26	47
Наземний і трубопровідний транспорт	43	58	27	33
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	32	58	29	42
Авіаційний транспорт	0	75	0	75
Водний транспорт	к	к	к	к
Поштова та кур'єрська діяльність	к	к	к	к
Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	20	54	34	54

к - дані не оприлюднюються з метою виконання вимог Закону України "Про офіційну статистику" щодо забезпечення гарантій органів державної статистики щодо статистичної конфіденційності.

Джерело: складено на основі [52]

Проте, в багатьох ЗМІ на сьогоднішній день є повідомлення про те, що Росія зруйнувала велику кількість інфраструктурних об'єктів ТЛС України, особливо сучасних складських приміщень на території Київщини, в тому числі тих, що належали партнерам країн Заходу.

І вже зараз розробляються проекти по розбудові інфраструктурного забезпечення ТЛС України на більш високому рівні для її відновлення в повоєнний період, із впровадженням новітньої техніки та технологій.

Це засвідчує безпосередній взаємозв'язок інвестицій із інноваціями, які стануть можливими для національної ТЛС.

Також в своїй праці Н.І. Новальська, В.В. Клименко зазначають, що найбільш важливими інноваційними технологіями ТЛС на сьогоднішній день є

транспортування вантажів у інтермодальному та мультимодальному та сполученнях, за умов використання яких замовник отримує послуги за оптимальним маршрутом із погляду ціни, мінімізації ризиків та термінів доставки [49]. Одними із найважливіших питань для інвестора при визначенні напрямку вкладення інвестицій є наступні: вид проєкту; обсяг інвестицій; початок окупності інвестицій; очікувана величина прибутку на вкладені інвестиції.

Результати проведення опитування респондентів щодо зміни інвестицій за видами активів у сфері послуг показує, що у 2023 році має низьку інвестиційну привабливість наземний та трубопровідний транспорт, водний транспорт і складське господарство (табл. 3.2).

Таблиця 3.2 – Очікувані інвестиції за видами активів у сфері послуг у поточному році порівняно з попереднім роком(*опитування у квітні 2023 р.*) (баланс, відсотків)

	Машини та устаткування	Земельні ділянки, будівлі та споруди	Нематеріальні активи (наукові дослідження і розробки, програмне забезпечення, бази даних, інтелектуальна власність тощо)
Сфера послуг	5	1	5
Наземний і трубопровідний транспорт	4	-1	1
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	6	1	2
Авіаційний транспорт	20	20	20
Водний транспорт	к	к	к
Поштова та кур'єрська діяльність	40	0	40
Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	7	2	-1

к - дані не оприлюднюються з метою виконання вимог Закону України "Про офіційну статистику" щодо забезпечення гарантій органів державної статистики щодо статистичної конфіденційності.

Джерело: складено на основі [52]

Значно покращили свою інвестиційну привабливість поштова та кур'єрська діяльність, авіаційний транспорт, особливо такі активи як машини та обладнання і нематеріальні активи.

Це підтверджується і практичною діяльністю, оскільки під час функціонування ТЛС активним на сьогоднішній день є використання штрих-кодів, систем відслідковування місцеперебування і переміщення вантажу, GPS-навігаторів, електронних цифрових підписів, тощо.

Прогресивного досвіду в даному напрямі, особливо в напрямі використання ІІІ, набув досвід розвитку ТЛС Японії. Застосування ІІІ в управлінні складською логістикою дозволяє оптимізувати маршрути перевезення вантажів в залежності від завантаження доріг; оптимізувати транспортні перевезення; визначати найкоротший маршрут та ефективну організацію контейнерних перевезень, що в Японії здійснюється за принципом «єдиного вікна» [17; 59]. За таких умов війни в Україні, коли відбувається скорочення висококваліфікованих фахівців через їхнє переміщення, застосування ІІІ в національних транспортно-логістичних системах для виконання вищевказаних та інших функцій дасть можливість істотно скоротити логістичні витрати, витрати на оформлення і переміщення вантажів, а також підвищити екологічний чинник логістики.

Ще одним інструментом, який сьогодні використовується провідними країнами світу, в тому числі і Європи, – це метод «хаб і спиці» (англ. «Hub-and-Spoke»). Ця модель зазвичай використовується в транспортних і логістичних системах. У цій моделі центральний «хаб» служить центральною точкою з'єднання для ряду віддалених «спиць». У логістичних системах хаб зазвичай є складом або розподільним центром, тоді як спицями є роздрібні магазини або інші місця, де товари приймаються, зберігаються або розподіляються. Робиться це для більш ефективного використання ресурсів, таких як літаки, потяги та вантажівки, шляхом консолідації трафіку через центральний хаб [91].

Отже, на сьогоднішній день вже планується залучення іноземних інвестицій для інноваційного розвитку національної ТЛС, із чітко визначеним цільовим спрямуванням.

3.3. Прогнозування ефективності розбудови транспортно-логістичної системи України

Розвинена ТЛС має важливе стратегічне значення для цілей забезпечення соціально-економічного розвитку країни. Україна мала велику протяжність доріг. Зокрема, Кабінетом Міністрів України затверджено перелік автомобільних доріг державного значення загального користування. Даний перелік містить 28 міжнародних автомобільних доріг загальною протяжністю 9331,1 км, а також 31 Національну автомобільну дорогу, протяжність яких становить 7177 км, та 77 регіональних автомобільних доріг, загальна протяжність яких 9046,9 км, і 470 автомобільних доріг територіальних протяжністю 21178,4 км. Відповідно, загальна протяжність всіх видів автомобільних доріг державного значення становить 46733,4 км. [80].

Ще до початку війни Україна мала потужну ТЛС. В ході війни обома сторонами руйнуються об'єкти критичної інфраструктури з цією метою, щоб ні одна із сторін не могла доставляти боєприпаси, продукти першої необхідності чи паливе. Таке руйнування ТЛС сьогодні є надскладною проблемою для життєдіяльності України. Це, з однієї сторони, призведе до негайної потреби у вирішенні низки найгостріших проблем національної економіки, а з іншої, – сприятиме поглибленню інтеграції з країнами-членами ЄС.

Як зазначалось нами раніше, Україна і ЄС на протязі тривалого періоду часу реалізували вже багато проектів за даним напрямом. Також було заплановано створення дев'яти основних транспортних коридорів для з'єднання країн ЄС та формування нових транспортно-логістичних центрів. Реалізація запланованих завдань має важливе значення для розвитку ТЛС України, а також для розвитку її транзитного потенціалу. Це пояснюється тим, що восьмий коридор (Рейн-Дунай – водні шляхи Дунаю), п'ятий коридор (охоплює морські шляхи Європи) і дев'ятий середземноморський коридор закінчуються на українському кордоні.

Дуже ефективним могла б стати розбудова логістичних центрів і складів на заході України в умовах війни, адже наразі цей регіон є відносно безпечним.

Враховуючи відсутність можливості авіаційних і морських перевезень, майже весь обсяг вантажообігу між Україною і ЄС спрямовується саме через пропускні пункти на заході України. У воєнний час користь таких центрів безумовна:

- вони можуть слугувати для отримання і отримання, зберігання і розподілу гуманітарної допомоги, направленої з Європи;
- вони можуть бути використані і для нележного зберігання медикаментів і медичного обладнання для поранених і хворих;
- такі центри можуть бути буферною зоною для підприємств, які свої потужності переносять на захід України через загрозу пошкодження та знищення.

У післявоєнний період з'явиться необхідність закупівлі великої кількості матеріалів для відновлення пошкоджених територій, планується отримання допомоги від західних партнерів, у тому числі і матеріалами, які потрібно буде розміщувати у великих обсягах. Також розвинена мережа складських приміщень буде привабливим аспектом для іноземних інвесторів, адже через це вартість вантажних перевезень може зменшитись.

ТЛС європейських країн та України також спрямовують свій розвиток на формування транспортно-логістичних систем світу шляхом інтеграції і створення макрологістичних структур глобального масштабу. Це обумовлюється як глобальними, так і регіональними особливостями сучасного етапу соціально-економічного розвитку країн. Регіональні фактори посилюють тенденцію глобалізації за рахунок таких аспектів, як наявність подібних елементів в політичних системах та рівнів соціально-економічного країн; спорідненість традицій соціального укладу життя, близькість історичних основ; взаємообмін інноваційно-економічними процесами; єдині джерела енергії, сировини; міграція населення; єдина транспортна система та дорожня інфраструктура; відсутність митних і торгових бар'єрів, єдині телекомунікації, тощо [56].

Для підвищення ефективності розвитку ТЛС України в перспективі є реалізація її транзитного потенціалу. За даними табл. 2.4 ми можемо зробити висновок, що на даний час відчувається відставання ТЛС від розвинутих країн за різними критеріями, тому Україна посідає лише 79 місце серед країн світу. Якщо

врахувати, за висновками дослідників, що транзитний потенціал в 2019 році використовувався лише на 60%, і доходи від транзиту становили біля 6% ВВП (ВВП України у 2019 році становив 3974,6 млрд. грн), то попередньо можна спрогнозувати, що при 100% використанні транзитного потенціалу України, ВВП зросте приблизно на 159 млрд грн [29].

Тому по завершенню війни України із Росією потрібно, враховуючи досвід країн з розвинутою економікою, активізувати створення сучасної транспортно-логістичної інфраструктури, без якої повноцінне функціонування ТЛС країни є неможливим.

Для досягнення такої цілі є вкрай важливим формування в Україні мережі транспортно-логістичних центрів транспортно-логістичних кластерів, що є основним, пріоритетним завданням. Також в ході реалізації стратегії розвитку транспортної системи до 2030 року передбачається будівництво інтелектуальних доріг для забезпечення руху безпілотного транспорту, також створення системи контролю трафіку (із використанням «Big Data»), створення «Smart-road», тобто розробка пілотної дороги, яка генерує електроенергію.

ТЛС має не тільки важливе економічне, а також велике соціальне значення, тому що впливає на життєдіяльність суспільства та довкілля. Відтак, з роботою транспорту корелюють зростання життєвого рівня населення, темпи економічного розвитку країни, розв'язання екологічних проблем, вирішення завдань ощадливого виробництва. Відповідно, проблема раціонального розвитку ТЛС повинна розв'язувати три глобальних завдання: вивчення попиту споживачів на послуги транспорту; організація пропозиції; забезпечення безпеки та екологічності перевезень [84]. Для їх вирішення, із врахуванням впливів військових конфліктів, доцільно дослідити сильні та слабкі сторони ТЛС країни, а також здійснити пошук нових підходів в ефективній організації управління транспортом. Це дозволить передбачати високі ризики на кожному етапі надання транспортно-логістичних послуг.

Разом із тим, варто зазначити, що на сьогоднішній день дуже важко вибудувати прогноз розвитку ТЛС України через гібридну, повномасштабну війну

із Росією, яка суттєво скорочує потенціал транспортно-логістичного комплексу країни. Про це свідчить також наступна інформація В. Берестенка, президент Асоціації міжнародних експедиторів України: «Обсяг вантажних перевезень в Україні за підсумками 2022 року скоротився на 49,8% у порівнянні з 2021 роком – до 317,2 млн т. Перевезення залізничними шляхами за рік становили 150 млн т, що на 52,1% менше у порівнянні з 2021 роком. Обсяги перевезень автомобільним транспортом впали на 22% р./р. – до 175 млн т, повітряним транспортом на 85% р./р. – до 15 млн т» [30]. Проте, В. Берестенко зазначає, що бізнес адаптувався та переорієнтувався, і розпочав розвивати нові експортні шляхи.

Також в повоєнний період часу вкрай важливими будуть для нашої ТЛС такі важливі інновації, які на сьогоднішній день запроваджуються в багатьох країнах світу: роботизація логістичних операцій; впровадження штучного інтелекту в логістику; цифрові двійники; блокчейн; стандартизація даних та розширення аналітики; автономні транспортні засоби; сталий розвиток на основі технологій

До найбільш прогресивних інноваційних технологій в логістиці на сьогодні слід віднести наступні (табл. 3.3)

Таблиця 3.3 – Найбільш прогресивні інноваційні технології в логістиці

Назва технології	Назва логістичного елементу
Enterprise Resource Planning (ERP)	Планування ресурсів підприємства
Warehouse Management System (WMS)	Система управління складом
Transport Management System (TMS)	Система управління транспортом
Customer Relationship Management (CRM)	Управління взаємовідносинами із споживачами (постачальниками)

Продовження табл. 3.3

Radio Frequency Identification (RFID)	Система радіочастотної ідентифікації палет (гофрокоробів і т.д.) за допомогою радіоміток
---------------------------------------	--

Джерело: складено на основі [67]

Отже, впровадження ІТ-систем та комп'ютерних технологій в ТЛС сприяє підвищенню їх конкурентоспроможності та ефективності. Саме вони виступають

тим інструментом управління, що служить координації та контролю взаємодії всіх елементів системи.

Основою функціонування транспортно-логістичної системи України на сьогоднішній день виступає транспорт, а основним видом діяльності є переміщення вантажів. І, не зважаючи на складну ситуацію в країні, Україна продовжує здійснювати свою діяльність за даним напрямом. Тому, абстрагуючись від складних впливових факторів сьогодення, із врахуванням досягнутого в 2020 році рівня розвитку ТЛС країни, а також із врахуванням тієї вимоги, що прогнозний метод екстраполяції трендів вимагає використання фактичних даних, як мінімум, за 7 попередніх років для точності прогнозу [41; 65], використаємо дані, що обраховувались за єдиною методикою Державної служби статистики України (додаток А, табл. А 1). Зокрема, на рис. 3.3 представлено прогноз перевезення всіх видів вантажів морським транспортом.

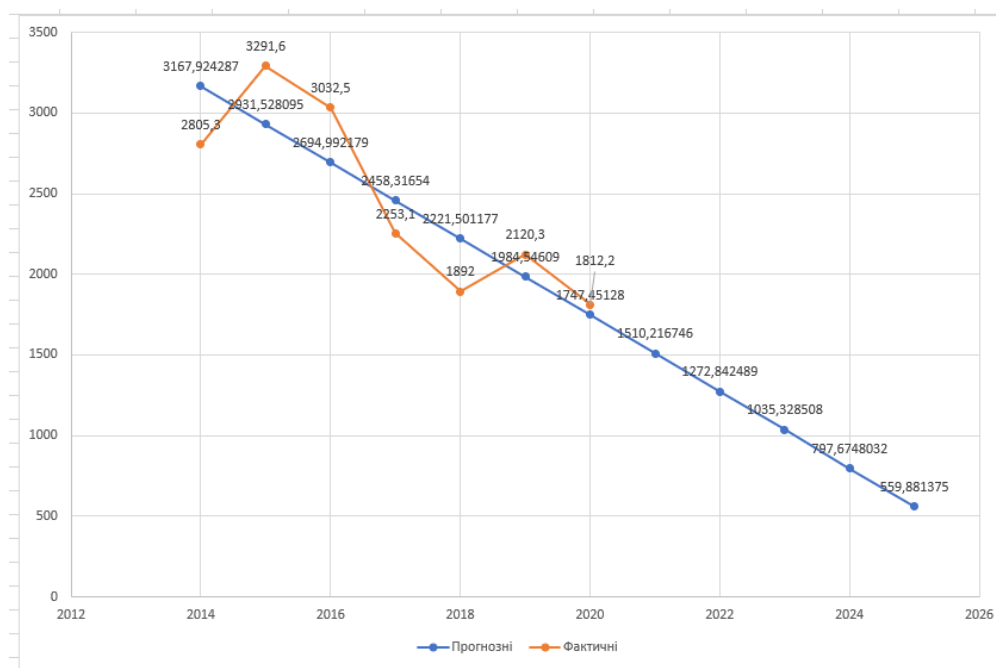


Рисунок 3.3 – Прогноз перевезення всіх видів вантажів морським транспортом (тис. т)

Як видно із рисунка, прогнозна модель має високу визначеність, відображує вже на той час наявні проблеми перевезення морським транспортом (застаріле обладнання, висока залежність від кліматичних умов, недостатня маневреність та

ін.). Ці складнощі посилились військовим конфліктом, тому прогноз можна вважати надзвичайно близьким до реальності, оскільки вантажооборот іде на спад.

На рис. 3.4 відображено прогноз вантажообороту трубопровідним транспортом.

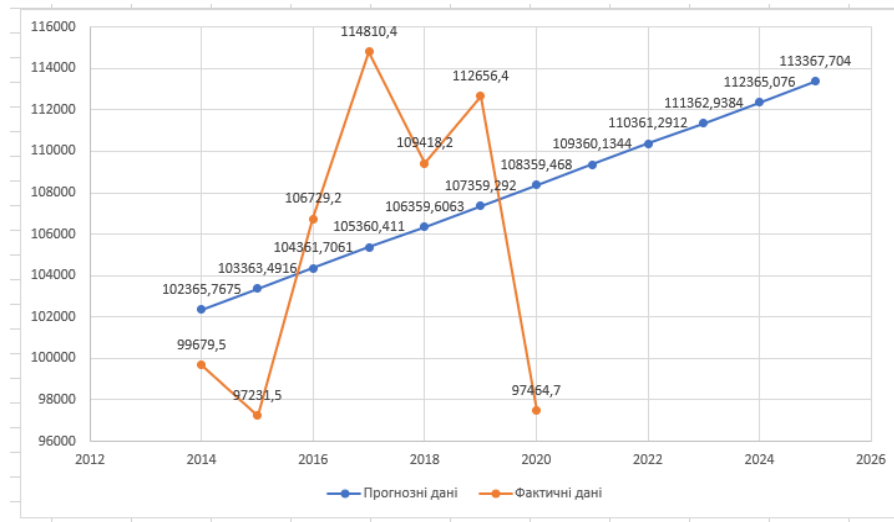


Рисунок 3.4 – Прогноз товарообороту трубопровідним транспортом
(тис. т) (Джерело: побудовано автором)

Як видно із рис. 3.4, трубопровідний вантажооборот має високий рівень точності у прогнозуванні, але фактичні дані засвідчують чисто суб'єктивні фактори – через відмову від російського газу відбувся різкий спад передачі газу трубопроводом.

На рис. 3.5 представлено прогнозну модель перевезення вантажів авіаційним транспортом. Як видно із рисунка, модель має високий рівень точності прогнозування, але на сьогоднішній день аеропорти України не функціонують, і перевезення вантажів даним видом транспорту не здійснюється (виключення становлять військові авіалінії, інформація про які є комерційною таємницею).

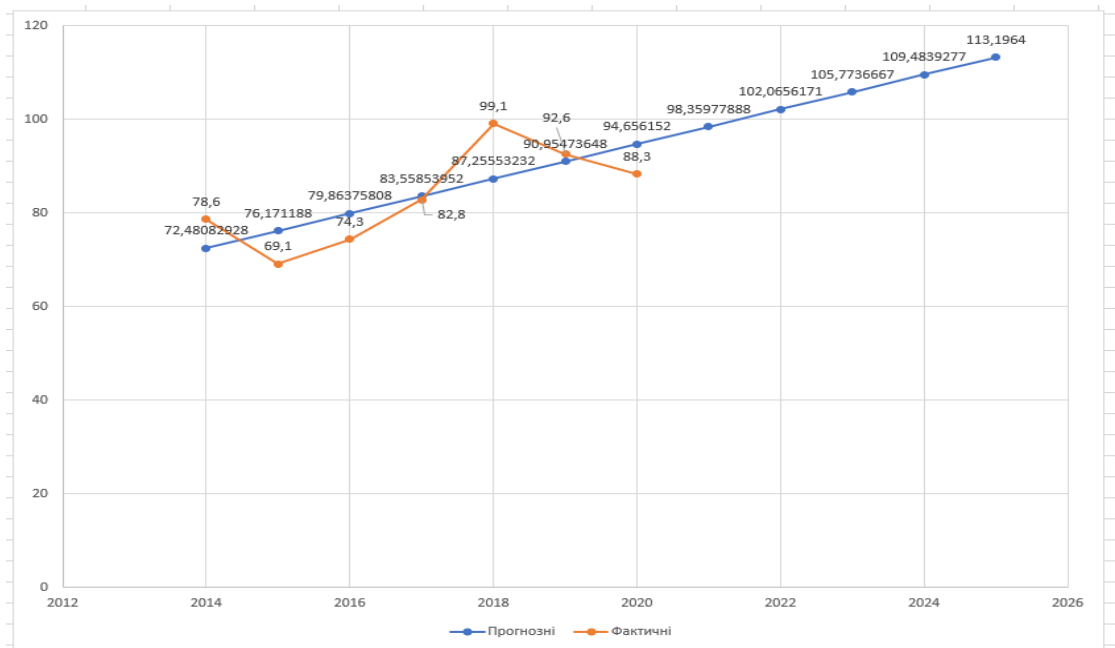


Рисунок 3.5 – Прогноз перевезення вантажів авіаційним транспортом
(тис. т) (Джерело: побудовано автором)

Рис. 3.6 відображує прогноз перевезення вантажів автомобільним транспортом.

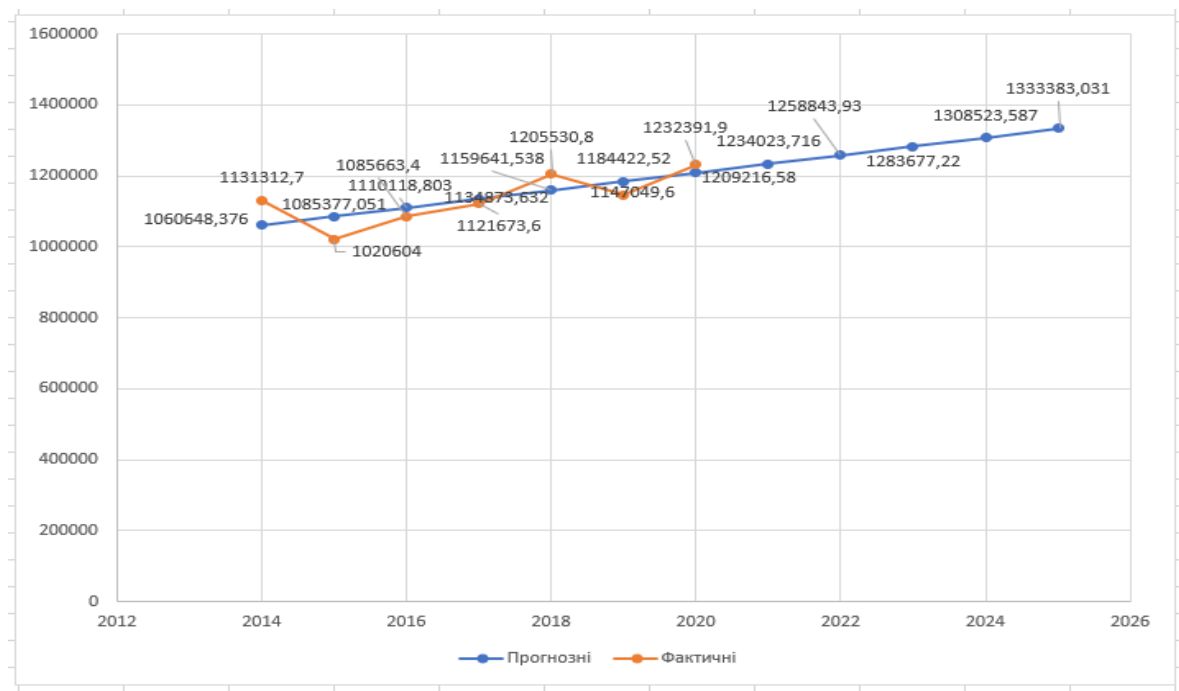


Рисунок 3.6 – Прогноз перевезення вантажів автомобільним транспортом
(тис. т)

Як видно із рис. 3.6, в перевезеннях вантажів автомобільним транспортом, як за фактичними даними, так і за плановими, спостерігалась чітка тенденція до

збільшення вантажних перевезень. І, незважаючи на наявність певної невизначеності, ми вважаємо, що прогноз на сьогоднішній день є правдивим в силу суб'єктивних чинників, оскільки автомобільний транспортний, як ніякий інший вид транспорту, характеризується гнучкістю графіків перевезень, адаптивністю, мобільністю та здатністю до перевезень різноманітних вантажів та способів їх переміщень, а також на різноманітну відстань.

На рис. 3.7 представлено прогнозну модель перевезення вантажів річковим транспортом.

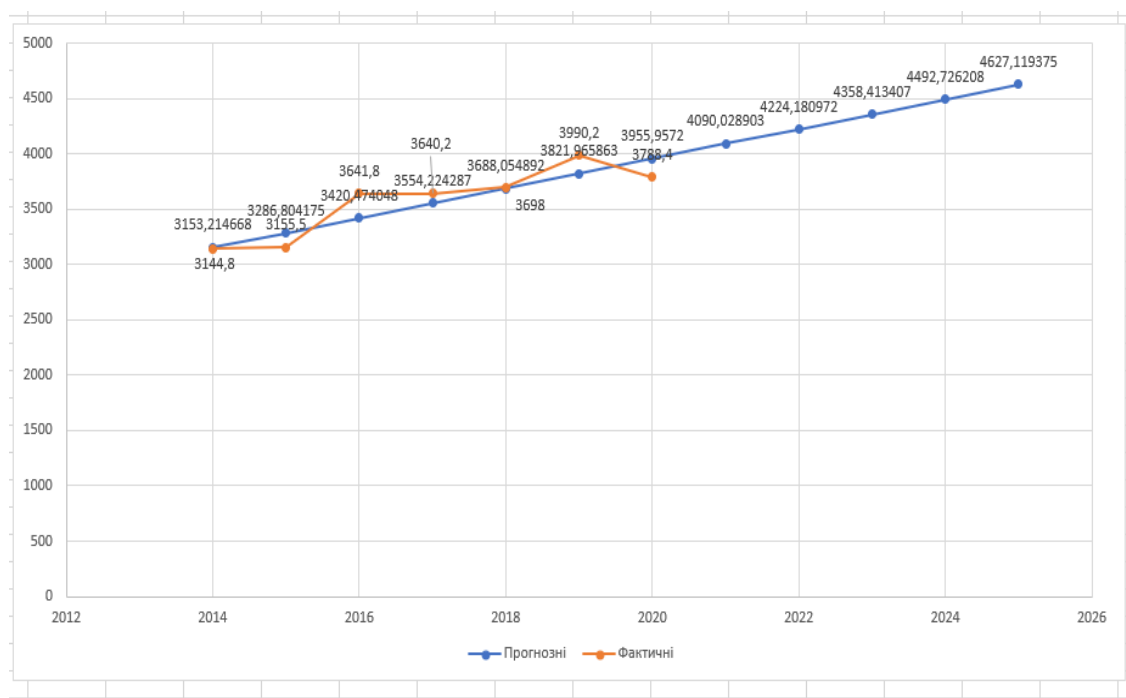


Рисунок 3.7 – Прогноз перевезення вантажів річковим транспортом
(тис. т)

Як видно із рис. 3.7, в перевезеннях вантажів річковим транспортом, як за фактичними даними, так і за плановими, спостерігається тенденція до збільшення обсягів вантажних перевезень, хоча даний вид транспорту в окремих регіонах України призупинив своє функціонування, а в окремих регіонах, навпаки, нарощує свою діяльність, також, із врахування високого рівня залежності від кліматичних умов. За прогнозами, така тенденція має зберігатись і до 2025 року.

На рис. 3.8 представлено прогноз перевезення вантажів залізничним транспортом України на період до 2025 року.

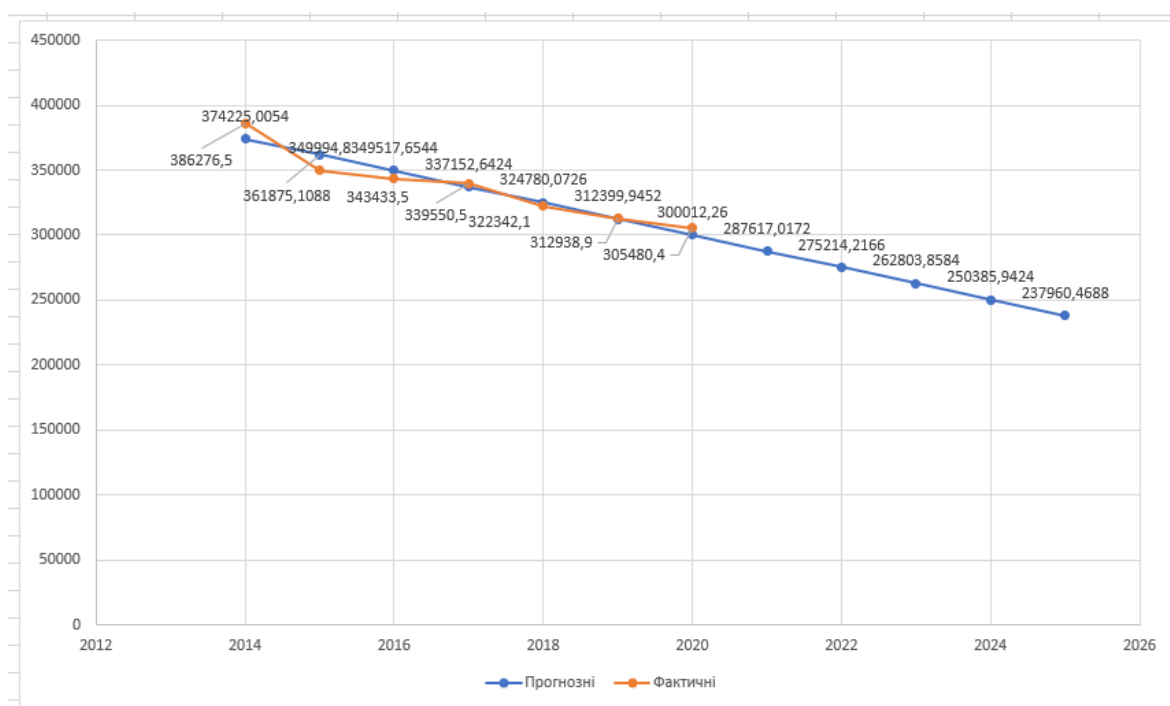


Рисунок 3.8 – Прогноз перевезення вантажів залізничним транспортом
(тис. т)

Як видно із рис. 3.8, перевезення даним видом транспорту важко спрогнозувати. І особливо складними є на сьогоднішній день умови функціонування залізничного транспорту, оскільки багато перевезень в південні і східні регіони України залізницею не здійснюються.

Отже, одержані прогнозні дані засвідчують важливість завершення воєнного конфлікту для повного відновлення галузі та її функціонування і розвитку ТЛС. Для проведення прогнозу і для апроксимації експериментальних даних розроблено відповідне програмне забезпечення, використане інтегроване середовище Microsoft Visual Studio 2022, мова програмування C++. Такий підхід надав можливість програмному забезпеченню самостійно обирати найоптимальніший варіант прогнозної моделі за кожним видом транспортних перевезень.

Також в науковій праці повідомляється, що Європейська комісія запропонувала розширити ще чотири логістичні коридори ЄС до території України та Молдови, що сприятиме підтримці відновлення транспортної інфраструктури України по завершенню війни [66]. Основою для розбудови ТЛС України виступатиме Національна транспортна стратегія. Проте, за результатами вивчення

досвіду країн ЄС і світу, а також власного накопиченого досвіду нашої країни, ми можемо запропонувати наступні положення концепції повоєнного розвитку національної ТЛС.

Все відновлення потрібно розпочинати із організації безпечності транспорту, а також безпечності територій. Тому великого значення на початку набуватиме скурпульозна перевірка територій та їхнє розмінування.

Все відновлення та подальший розвиток потребує значних капіталовкладень, які на сьогоднішній день відсутні.

Тому ми пропонуємо створення резервного (страхового) фонду на розвиток ТЛС як складової державного бюджету, який має формуватися прибутковими підприємствами та фінансово-кредитними установами за рахунок відрахувань від прибутку в розмірі 1 % (щомісячно).

Окремо буде здійснюватися фінансування відновлення ТЛС із державного і місцевого бюджету.

Також є вкрай необхідним на території нашої країни будівництво якісних автобанів, що забезпечать прискорення доставки вантажів, скорочення витрат на перевезення та скорочення шкідливих викидів.

На порядку денному важливою є умова вживання заходів для будівництва інтелектуальних доріг та розробки пілотної дороги, яка генерує електроенергію. Будівництво доріг потрібно планувати із мінімальною кількістю перетинів. Також важливим є збільшення ліній метрополітену як екологічно чистого виду транспорту.

Першочерговим завданням є оновлення застарілих основних засобів, із одночасним їх переведенням на альтернативний транспорт та транспорт із нульовими викидами.

По всій території України мають бути побудовані окремі велосипедні доріжки. Уздовж доріг, особливо автобанів, має розміщуватись необхідна, високоефективна інфраструктура.

Також вкрай важливою умовою є забезпечення об'єднання зусиль багатьох галузей, що мають територіальне зближення, для реалізації спільних завдань

транспортної стратегії та формування промислово-транспортних кластерів. Це сприятиме організації мультимодальних перевезень та створенню оптимальних мультимодальних логістичних ланцюгів, в тому числі за рахунок розширеного запровадження енергоефективних видів транспорту.

Вже на сьогоднішній день важливого значення набуває правильна організація функціонування транспортно-логістичних операторів. Зокрема, застосування ШІ в управлінні складською логістикою дозволить оптимізувати маршрути перевезення вантажів із врахуванням завантаженості доріг; оптимізувати транспортні перевезення; визначати ефективну організацію контейнерних перевезень.

Створення хабів за моделлю «хаб і спиці» в Україні допоможе оптимізувати вантажні автомобільні і залізничні перевезення (а у післявоєнний період - авіаційні), скоротити час доставки і її вартість. Ця система може бути інтегрована в міжнародні логістичні системи і навіть стати їх частиною. Таку систему і вантажообіг можна контролювати онлайн для більшої прозорості процесів, контролю за ними і, в перспективі, підключення до таких ресурсів у Європі. Метод "хаб і спиці" допоможе об'єднати транспортні підприємства із регіональних центрів із міськими.

Сучасний рівень організації ТЛС потребує впровадження нових інформаційних технологій; максимальне використання засобів цифрової логістики; системи супутникової навігації Galileo; впровадження європейських стандартів електронного документообігу, Інтернету речей, технології блокчейн, штучного інтелекту, уніфікація програмного забезпечення, формування комунікацій для забезпечення гарантованого багатоканального зв'язку між митними органами, транспортно-логістичними системами та бізнес-суб'єктами.

Існує потреба в постійному впровадженні та оновленні сервісів, за допомогою яких можна покращити досвід клієнтів та зменшити негативний вплив на екологію. До прикладу, тисячі і десятки тисяч угод можна підписувати за допомогою сервісів «Договір-онлайн». Щоденно потрібно працювати над рівнем екологічної свідомості та відповідальності персоналу; формувати та реалізувати

політику екологічного менеджменту (відповідно до вимог стандарту ISO14001:2015).

Всі учасники ТЛС повинні забезпечувати реалізацію принципів сталого розвитку, базуючись на фундаментальних практиках: розробка стратегії сталого розвитку, взаємодія сталого розвитку, щомісячне звітування зі сталого розвитку.

Висновки до розділу 3

Транспортно-логістична система виступає важливою складовою промислового комплексу кожної країни. Сьогодні, під час війни національна ТЛС терпить широкомасштабні руйнування. Тому в повоєнний період одним із пріоритетних завдань для України виступає відновлення її транзитного потенціалу, а також створення умов для більш високого рівня розвитку транспортно-логістичної системи.

Розвиток ТЛС повинен спиратися на такі принципи: запровадження новітніх технологій; реалізація принципів сталого розвитку; сприяння забезпеченню економічного розвитку країни; задоволення потреб споживачів на основі раціонального природокористування; забезпечення екологічної якості життя населення; сприяння високим соціальним стандартам життя.

Для досягнення такої цілі є вкрай важливим формування в Україні мережі транспортно-логістичних центрів транспортно-логістичних кластерів, що є основним, пріоритетним завданням. Також в ході реалізації стратегії розвитку транспортної системи до 2030 року передбачається будівництво інтелектуальних доріг для забезпечення руху безпілотного транспорту, також створення системи контролю трафіку (із використанням «Big Data»), створення «Smart-road», тобто розробка пілотної дороги, яка генерує електроенергію.

ТЛС має не тільки важливе економічне, а також велике соціальне значення, тому що впливає на життєдіяльність суспільства та довкілля. Відтак, з роботою

транспорту корелюють зростання життєвого рівня населення, темпи економічного розвитку країни, розв'язання екологічних проблем, вирішення завдань ощадливого виробництва.

ВИСНОВКИ

В роботі систематизовано підходи вчених до висвітлення сутності транспортно-логістичних систем, виділено їхні характерні ознаки та показано вирішальну роль розвитку ТЛС в розвитку міжнародної торгівлі на засадах додержання принципів сталого економічного розвитку.

Встановлено, що багатоаспектність міжнародної торгівлі дозволяє виділити основні проблеми, які мають безпосередній вплив на функціонування ТЛС: велика кількість посередників; значні відстані перевезення вантажів і відмінність у культурі комунікацій між всіма учасниками ускладнюють налагодження тісних ділових відносин із кінцевими споживачами; часті зміни умов торгівлі та фінансових угод; високі ризики міжнародних перевезень та ін.

В країнах ЄС впродовж тривалого періоду часу формувалась загальноєвропейська система руху матеріальних потоків. Вона на сьогоднішній день має відповідну структуру та охоплює опорні європейські центри логістики та логістичні регіональні транспортно-розподільні центри, що взаємодіють між собою. Таке рішення забезпечує більш ефективну оптимізацію шляхів та прискорення темпів просування матеріальних потоків, а також забезпечення безперервності процесу руху товару, концентрацію та інтеграцію логістичних процесів. Інтеграція промисловості, науки та соціально-економічних відносин країн ЄС дозволило сформувати інтегровані логістичні системи країн, які щоденно працюють над розвитком інструментарію для функціонування на глобальному ринку. Дана умова виступає основною запорукою успіху всіх учасників логістичного процесу.

Аналіз методичних підходів до оцінювання результативності міжнародної інтеграції транспортно-логістичних систем засвідчує, що дане методичне забезпечення є доволі розвиненим, і включає надзвичайно широкий спектр базисних методів, принципів, методик, засобів та способів їхньої реалізації, оскільки результативність міжнародної інтеграції ТЛС є різноманітною, і як ми переконались, охоплює країни, регіони та окремих суб'єктів господарювання.

Також можуть бути різноманітними цілі і завдання оцінювання, що також впливає на вибір критеріїв, комплекс показників та методику їх обчислення. Тому методичні підходи до оцінювання результативності міжнародної інтеграції транспортно-логістичних систем можуть охоплювати розрахункові величини макро- і мікрорівнів, які повинні включати не тільки кількісні, але і якісні показники, а також базуватись на інтегральних критеріях.

В другому розділі виявлено, що концептуальна основа європейської організації ТЛС та транспортно-логістичної інтеграції формувалася впродовж тривалого історичного періоду, природнім шляхом, що є основою великих досягнень організації, структурування та координації транспортно-логістичних систем країн ЄС. На сьогоднішній день транспортно-логістичні системи країн ЄС базуються на принципах побудови багаторівневих систем, які мають складну структуру і механізми високоорганізованого функціонування, що підтверджується високим значенням індикаторів LPI при їхньому оцінюванні.

Проведене дослідження потенціалу розвитку ТЛС України показало, що даний потенціал являє собою сукупність реалізованих та здатних до реалізації заходів зі створення ефективних елементів ТЛС на інноваційних засадах та їхній ефективній взаємодії, що дозволяють адаптуватись до вимог та викликів зовнішнього середовища транспортно-логістичній системі, та забезпечити виконання нею завдань із підтримки економічного становища країни, підвищити її конкурентоспроможність, посилити інтеграційні процеси, покращити інформаційно-комунікаційний розвиток. Концентрація зусиль на розвитку логістичного потенціалу регіону дає поштовх до пошуку інноваційних рішень у виробничих процесах, транспорті, у сфері комунікацій, бізнесі тощо.

Оцінюючи сучасні світові тенденції розвитку ТЛС, необхідно зазначити, що ТЛС України розвивається сьогодні за напрямом євроінтеграції та сприяє включенню України у світові прогресивні суспільно-економічні процеси.

З позицій євроінтеграції, Україна повинна розвивати ТЛС як стимулюючу, інфраструктурну галузь, з метою сприяння швидкому соціальному, економічному та екологічному розвитку країни і її участі в міжнародному поділі праці. Тому мета

стратегії ТЛС України полягає у створенні інтегрованого до світової транспортної мережі безпечно функціонуючого та ефективного транспортного комплексу України, задоволення потреб населення у перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу для забезпечення конкурентоспроможності та ефективності національної економіки.

Навіть в складних політичних та соціально-економічних умовах сьогодення Україні необхідно продовжувати роботу над формуванням потужної національної ТЛС, що практично є неможливим без підтримки держави, побудованої на взаємодії із державними органами влади, наукою та бізнесом, які здійснюють інформаційне, правове, інфраструктурне, інвестиційне, технічне та інші забезпечень для цілей державної підтримки національного транспортно-логістичного комплексу.

Також в наукових публікаціях акцентується увага на тому, що модернізація ТЛС України визначається спроможністю влади впроваджувати інституційні системні зміни, які спрямовані на реформування всіх ланок господарського механізму, що забезпечить комплексний підхід до реалізації політики європейської інтеграції. Також необхідно забезпечити реалізацію державних програм для розвитку дорожнього господарства. В роботі виділено основні мотиви державної підтримки розвитку ТЛС, та внесено авторську пропозицію доповнити їх необхідністю реалізації принципів сталого розвитку та запровадженням зеленої логістики, що є вкрай важливим за умов післявоєнного відновлення ТЛС України. На цьому і базується авторська пропозиція запровадження ощадливого виробництва в усі галузі народного господарства як один із напрямів державної політики в контексті сталого розвитку ТЛС.

Розвиток будь-якої із галузей, а особливо розвиток ТЛС України, стратегією якої є інтеграція до ТЛС країн ЄС і світу, потребує значних капіталовкладень. Цього вимагає і підтримка поточного функціонування ТЛС, а також її вектор на оновлення, запровадження сучасних ІТ-технологій, запровадження нових послуг, розв'язання екологічних проблем, виробництво безпечних товарів, впровадження екологічного транспорту багато інших завдань. Тому країни ЄС та світової

спільноти, що мають високорозвинені ТЛС, здійснюють на постійній основі інвестування в їхню розбудову.

На сьогоднішній день дуже важко вибудувати прогноз розвитку ТЛС України через гібридну, повномасштабну війну із Росією, яка суттєво скорочує потенціал транспортно-логістичного комплексу країни. Розвинена ТЛС має важливе стратегічне значення для цілей забезпечення соціально-економічного розвитку країни.

Ще до початку війни Україна мала потужну ТЛС. В ході війни обома сторонами руйнуються об'єкти критичної інфраструктури з цією метою, щоб ні одна із сторін не могла доставляти боєприпаси, продукти першої необхідності чи паливе. Це, з однієї сторони, призведе до негайної потреби у вирішенні низки найгостріших проблем національної економіки, а з іншої, – сприятиме поглибленню інтеграції з країнами-членами ЄС.

Також в повоєнний період часу вкрай важливими будуть для нашої ТЛС такі важливі інновації, які на сьогоднішній день запроваджуються в багатьох країнах світу, і які базуються на інформаційних системах та комп'ютерних технологіях. Їх застосування дозволить національній ТЛС успішно інтегруватись в світові ТЛС.

Таким чином, при виявленні закономірностей процесів впливу міжнародної торгівлі на досягнення мети сталого економічного розвитку: нами доповнено взаємозв'язок безпосередньо економічного зростання і людського розвитку таким важливим елементом як ефективне використання новітніх технологій. Під цим ми розуміємо не тільки швидкі темпи запровадження новітніх технологій за всіма напрямками життєдіяльності людини та їх високу дохідність, але також їхню екологічність і мінімальну шкоду для людей, із врахуванням доцільності визначення розумних обмежень.

Також розглянуто принципи формування організації логістики та доповнено принципом орієнтації на сучасні технології та принципом орієнтації на сталий розвиток, дозволить всі напрями функціонування підприємства підпорядкувати оновленню технологій для цілей підвищення якості, а також ефективності функціонування логістичних систем, та забезпечення сталого розвитку в планетарному масштабі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Алієв Ф. М. Управління рухом матеріальних потоків на основі ланцюга Маркова. Науковий вісник Ужгородського національного університету : серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство. Ужгород : Гельветика, 2019. Вип. 24, №Ч.1. С. 14-18 (дата звернення: 05.11.2023).

2. Алькема В.Г. Логістичне забезпечення міжнародної торгівлі. Вчені записки Університету “КРОК”. Серія “Економіка” . Вип. 46. С.82-92 (дата звернення: 05.11.2023).

3. Антонюк І.Б. Світовий досвід використання логістичних систем в стратегіях національного розвитку за умов глобалізації. Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. 2011, № 5, Т. 1.С. 94-200 (дата звернення: 08.11.2023).

4. Бакаєв О.О., Кутах О.П., Пономаренко Л.А. Теоретичні засади логістики: підр. для студ. екон. і транспорт. спец. К. : Фенікс, 2003. 429. с. Т.1 (дата звернення: 08.11.2023).

5. Барабанова Ю.Є. Трансформація логістичного менеджменту України в контексті реалізації євроінтеграційної стратегії: дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії: 073. Одеса, 2020. 223 с (дата звернення: 08.11.2023).

6. Бортнік С.М. Формування та розвиток логістичної інфраструктури України в контексті євроінтеграції. Вісник Сумського національного аграрного університету. Серія : Економіка і менеджмент : наук. журн. Сум. нац. аграр. ун-т. Суми. Вип 3(81), 2019. С 45-51 (дата звернення: 08.11.2023).

7. Бохнан А.В. Міжнародна торгівля в контексті інноваційної інтеграції екологічних ресурсів. Ефективна економіка. 2011. №4. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=510> (дата звернення: 08.11.2023).

8. Волосюк М.В., Долованюк О. Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичних центрів країн ЄС. URL: <http://dspace.wunu.edu.ua/bitstream/316497/40255/1/364.pdf> (дата звернення: 08.11.2023)

9. Герасимчук З.В. Стратегічні пріоритети розвитку регіональних логістичних систем. URL: <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/11985/1/97.pdf> (дата звернення: 11.11.2023).

10. Гончарук Я.А., Мокій А.І., Семів С.Р. Досвід Австрійської Республіки у контексті формування стратегії й тактики міжнародної інтеграції. Фінанси України. 2003. №10. С.3-13 (дата звернення: 11.11.2023).

11. Городко М. В. Методичні підходи до оцінки ефективності управління логістичною системою молокопереробних підприємств. Інвестиції: практика та досвід. 2019. № 5. С. 63-67. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ipd_2019_5_12 (дата звернення: 11.11.2023).

12. Городко М. В. Оцінка факторів впливу на функціонування логістичної системи молокопереробних підприємств. Економіка та держава. 2019. № 2. С. 124-129. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecde_2019_2_24 (дата звернення: 11.11.2023).

13. Logistics Perfomance index (LPI). The World Bank. URL: <https://lpi.worldbank.org/> (дата звернення: 11.11.2023).

14. Грицина Л.А ., Харун О.А. Порівняльний аналіз розвитку транспортно-логістичних систем провідних країн світу. Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. 2019. С. 143-146 (дата звернення: 14.11.2023).

15. Давідіч Ю. О. Конспект лекцій з дисципліни «Ефективність транспорту» (для магістрів усіх форм навчання спеціальності 275 – Транспортні технології) / Ю. О. Давідіч, Г. І. Фалецька, М. В. Ольхова ; Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2019. 74 с. (дата звернення: 14.11.2023).

16. Довгань В. Нова транспортна стратегія ЄС: до чого варто бути готовій Україні. 2021. Європейська правда. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/experts/2021/03/31/7121474/> (дата звернення: 14.11.2023).

17. Дяченко О.Ф., Кириченко О.М., Попова Ю.М. Аналіз зарубіжного досвіду управління логістичною діяльністю підприємств.

Інфраструктура Ринку. 2021. URL: http://www.market-infr.od.ua/journals/2021/53_2021/3.pdf

18. Жарська І. О. Міжнародний досвід державної підтримки створення транспортно-логістичних центрів. Бізнес Інформ. 2017. № 2. С. 37-44. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/binf_2017_2_6 (дата звернення: 14.11.2023).

19. Заблодська І. В. Транспортна логістика: економічний аспект. Економіка розвитку. 2012. № 1. С.50–53 (дата звернення: 14.11.2023).

20. Зелена логістика: від змін у ланцюгах постачання до зменшення викидів. UTEC Logistics. URL: <https://utec.ua/blog/zelena-logistika-vid-zmin-u-lantsyugah-postachannya-do-zmenshennya-vikidiv> (дата звернення: 17.11.2023).

21. Ільченко Н.Б. Логістичні стратегії в торгівлі : монографія. Київ : Київ. нац. торг. екон. ун-т, 2016. 432 с (дата звернення: 17.11.2023).

22. Ільченко Н. Б., Кулік А. В. Розвиток транспортно-логістичної системи в Україні. Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського. Серія : Економіка і управління. – 2019. – Т. 30(69), № 5(2). – С. 42-50. – URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/UZTNU_econ_2019_30%2869%29282%](http://nbuv.gov.ua/UJRN/UZTNU_econ_2019_30%2869%29282%28) (дата звернення: 17.11.2023).

23. Іщенко О. А. Методичні підходи до оцінювання інфраструктурного забезпечення транспортно-логістичних систем. Економічний аналіз. 2018. Т. 28, № 4. С. 313-320. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecan_2018_28%284%29__43 (дата звернення: 17.11.2023).

24. Керничний Б. Я., Радинський С.В. Аналіз сучасного стану та тенденцій розвитку транспортно-логістичного обслуговування вітчизняних промислових підприємств. Галицький економічний вісник. Т. : ТНТУ, 2021. Том 69. № 2. С. 83–94 (дата звернення: 17.11.2023).

25. Кирлик Н.Ю. Глобальні тренди розвитку транспортно-логістичних послуг. Актуальні проблеми економіки. №3 (237), 2021. С. 53-59 (дата звернення: 20.11.2023).

26. Клименко В. В., Лозова Г. М. Ефективність діяльності підприємств на ринку логістичних послуг в Україні. Актуальні проблеми розвитку економіки регіону. 2021. Вип. 17(2). С. 94-108 (дата звернення: 20.11.2023).

27. Ковалик О. А., Велєва О. А. Характеристика транспортно-логістичного забезпечення діяльності підприємств України. Економіка, фінанси, право. 2020. №. С. 22-24 (дата звернення: 20.11.2023).

28. Ковтун Т.А., Смокова Т. М., Ковтун Д. К. Огляд історії та міжнародного досвіду розвитку транспортно-логістичних центрів // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць, 2021. № 3 (76). С. 29-46. DOI 10.31375/2226-1915-2021-3-29-46 (дата звернення: 20.11.2023).

29. Ковтун Т., Смокова Т., Ковтун Д. «Створення мережі транспортно-логістичних центрів – перспективний шлях розвитку транспортно-логістичної системи України». Транспортні системи і технології, по. 35: 156–168. URL: <https://tst.duit.in.ua/index.php/tst/article/view/228> (дата звернення: 20.11.2023).

30. Колісніченко В. Вантажні перевезення в Україні за підсумками 2022 року скоротились удвічі. GMK Center. URL: <https://gmk.center/ua/news/vantazhni-perevezennya-v-ukraini-za-pidsumkami-2022-roku-skorotilis-udvichi/> (дата звернення: 25.11.2023).

31. Колодійчук В.А., Крупка З.М. Оцінка ефективності менеджменту у логістиці олійних культур. Інфраструктура ринку. Вип. 45. 2020. С. 15-20. URL: http://www.market-infr.od.ua/journals/2020/45_2020_ukr/5.pdf (дата звернення: 25.11.2023).

32. Комчатних О. В. Оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємств: автореф. к-та екон. наук : 08.00.04. Київ, 2020. 25 с (дата звернення: 25.11.2023).

33. Конспект лекцій з дисципліни «Логістика» для здобувачів першого (бакалаврського) рівня вищої освіти зі спеціальності 073 «Менеджмент» / Укладач: С.І. Тарасенко. Кам'янське: ДДТУ, 2020. 144 с. (дата звернення: 25.11.2023).

34. Крикавський Є. В. Логістика. для економістів : підручник. Львів : Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2004. 448 с. (дата звернення: 30.11.2023).

35. Кузьменко А. В. Досвід та закономірності формування світової транспортно-логістичної інфраструктури Науковий огляд. 2015. № 7 (17). С. 5-14 (дата звернення: 30.11.2023).

36. Лук'янова О.М., Кривцун Д.Ю. Світовий досвід та перспективи розвитку транспортно-логістичної системи України. Економіка та суспільство. Електронне наукове фахове видання. Мукачево: МДУ, 2018. №18. С. 166 – 172 (дата звернення: 30.11.2023).

37. Луценко І.С. Державна підтримка транспортно-логістичної системи України в геополітичному аспекті. Приазовський економічний вісник. 2021. Вип. 1 (24). С. 40-43. URL: http://pev.kpu.zp.ua/journals/2021/1_24_ukr/8.pdf (дата звернення: 30.11.2023).

38. Маловичко А. С. Інтеграція України до транспортно-логістичної системи Європейського Союзу. Причорноморські економічні студії. 2016. Вип. 7. С. 55-58. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/bses_2016_7_12 (дата звернення: 03.12.2023).

39. Мандра В. В. Аналіз світового досвіду управління транспортно-логістичним центром. Економічний аналіз : зб. наук. праць. Тернопіль : Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», 2016. Том 24. № 2. С. 92–97 (дата звернення: 03.12.2023).

40. Маселко Т.Є. Проблеми управління транспортно-логістичними системами України та перспективи розвитку в контексті європейської інтеграції Т.Є. Маселко, С.Г. Шевченко. URL: http://www.nbuv.gov.ua/portal/chem_biol/nvnltu/17_2/301_Maselko_17_2.pdf (дата звернення: 03.12.2023).

41. Математичні моделі та новітні технології управління економічними та технічними системами : монографія / за заг. ред В.О. Тімофєєва, І.В. Чумаченко – Харків: ФОП Панов А.М., 2018. 314 с.

42. Мігай Н. Б. Логістичний потенціал як рушійна сила інноваційного розвитку регіону. Економіка та суспільство. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-36-18> (дата звернення: 06.12.2023).

43. Мігай Н. Б. Підприємницький потенціал як стратегічний резерв підвищення регіональної конкурентоспроможності. Причорноморські економічні студії. 2018. Вип. 30(1). С. 155-159. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/bses_2018_309 (дата звернення: 06.12.2023).

44. Міжнародна економіка: Підручник / А.П.Румянцев, Г.Н.Климко, В.В.Рокоча та ін.; за ред. А.П.Румянцева. К.: Знання-Прес, 2003. 448 с. (дата звернення: 06.12.2023).

45. Міжнародна технічна допомога ЄС у сфері транспорту // Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <http://mtu.gov.ua/content/mizhnarodna-tehnichna-dopomoga-es-u-sferi-transportu.html> (дата звернення: 06.12.2023).

46. Міжнародна торгівля. URL: https://pns.hneu.edu.ua/pluginfile.php/497425/mod_resource/content/3/2.pdf (дата звернення: 06.12.2023).

47. Мороз О. С. Міжнародна економічна інтеграція України: проблемні аспекти розвитку. Східна Європа: економіка, бізнес та управління. 2019. № 19. С. 27-34 (дата звернення: 09.12.2023).

48. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 09.12.2023).

49. Новальська Н.І., Клименко В.В. Інвестиційно-інноваційна діяльність транспортно-логістичних підприємств в умовах сучасного бізнес-середовища // Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Економіка і управління. 2021. Том 32 (71). №4. С. 64-69 (дата звернення: 09.12.2023).

50. Офіційний сайт Світового банку. URL: <https://www.worldbank.org> (дата звернення: 09.12.2023).

51. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <http://www.mtu.gov.ua/uk/news/33388.html> (дата звернення: 09.12.2023).

52. Офіційний сайт статистики України URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 09.12.2023).

53. Офіційний сайт. Євростат. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat> (дата звернення: 12.12.2023).

54. Партола А. І. Аналіз транспортно-логістичного комплексу України. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Міжнародні економічні відносини та світове господарство. – 2016. – Вип. 9. – С. 126-129. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvumevcg_2016_9_31 (дата звернення: 12.12.2023).

55. Попова Н. В., Шинкаренко В.Г. Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичних систем. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2016. Вип. 53. С. 54-60. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2016_53_10 (дата звернення: 12.12.2023).

56. Попова Н. В. Транспортно-логістична система: дефініція та складові/ Н. В. Попова // Бізнес Інформ. 2016. № 1. С. 169-174. URL: http://nbuv.g/UJRN/b_2016_ (дата звернення: 12.12.2023).

57. Приходько І. В. Теоретичні концепції міжнародної економічної інтеграції. Економічний аналіз. 2015. Т. 19. № 1. С. 91-100. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecan_2015_19%281%29__14 (дата звернення: 15.12.2023).

58. Про транспорт : Закон України : затв. Постановою Верховної Ради від 10 листопада 1994 року № 233/94- ВР. Відомості Верховної Ради України. 1994. № 51. Ст. 446. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80/ed20101117> (дата звернення: 15.12.2023).

59. Роль Японії у сучасному світі: збірник наукових праць. За заг. ред. канд. іст. наук., доц. В. О. Шведа. К.: Державна установа «Інститут всесвітньої історії НАН України», 2022. 240 с.

60. Сирийчик Т. та ін. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу // Т.Сирийчик та ін. [за ред. Марчіна Свенчіцкі].– К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с. URL: http://www.undp.org.ua/en_76033Transport_System_Reform_Jun2010.pdf (дата звернення: 15.12.2023).

61. Соколова О.Є. Теоретико-методологічні основи формування транспортно-логістичної системи України URL: http://www.lib.nau.edu.ua/Journals/3_27_2010/Sokolova.pdf (дата звернення: 15.12.2023).

62. Соколюк К. Ю. Стан та перспективи інвестування розвитку автотранспортних технологій: логістичний аспект / К. Ю. Соколюк, О. В. Ніколюк, Т. В. Волобуєва // Проблеми системного підходу в економіці. 2021. Вип. 2. С. 62-68. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/PSPE_print_2021_2_10 (дата звернення: 15.12.2023).

63. Сокур І.М., Сокур Л.М., Герасимук В.В. Транспортна логістика. Київ: Центр учбової літератури. 2009. 220 с. (дата звернення: 18.12.2023).

64. Співробітництво Україна – ЄС в сфері транспорту // Офіційний сайт Представництва України при Європейському Союзі та Європейському Співтоваристві з атомної енергії. URL: <http://ukraine-eu.mfa.gov.ua/ua/ukraine-eu/sectoral-dialogue/transport>.

65. Статистика: навчальний посібник / О.В. Козирєва, В.О. Федорова. Х.: Видавництво Іванченка І.С., 2021. 187 с.

66. Степаненко С., Городецька Т., Руденко С.. Інвестиційна складова розвитку транспортної системи України. Економічний простір, (2023) (184), 123-128. URL: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/184-21>

67. Співробітництво Україна – ЄС в сфері транспорту // Офіційний сайт Представництва України при Європейському Союзі та Європейському Співтоваристві з атомної енергії. – URL: <http://ukraine-eu.mfa.gov.ua/ua/ukraine-eu/sectoral-dialogue/transport> (дата звернення: 18.12.2023).

68. Сухомлин Л. В. Застосування інформаційних технологій для удосконалення внутрішніх логістичних процесів компанії. Інвестиції: практика та досвід. № 24. С 44-50. DOI: 10.32702/2306-6814.2020.24.44 URL: <http://www.investplan.com.ua/?op=7> (дата звернення: 18.12.2023).

69. Тимошенко М. Міжнародна торгівля як фактор сталого розвитку країни. Економіка та суспільство. (39). URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-39-29> (дата звернення: 18.12.2023 р.).

70. Ткач О.В., Волощук І.А. Логістичний потенціал регіону як умова його конкурентоспроможності. Science of Europe. Economic Sciences. 2017. № 11(11). С. 74–78 (дата звернення: 18.12.2023).

71. ТОВ «Нова Пошта». Офіційний сайт. URL: <https://novaposhta.ua/>

72. Уряд затвердив план заходів із реалізації транспортної стратегії до 2030 року. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-planu-zahodiv-z-realizaciyi-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku-321-070421> (дата звернення: 18.12.2023).

73. Ус І.В. Щодо підсумків світової торгівлі у 2020 році та перспективи на 2021 рік. URL: <https://niss.gov.ua/sites/default/files/2021-04/zovnishnya-torgivlya-2020.pdf> (дата звернення: 18.12.2023).

74. Устенко М. О. Актуальність формування транспортно-логістичних систем в умовах євроінтеграції / М. О. Устенко // Вісн екон. трансп. і пром-сті. — 2015. — № 49. — С. 207–210 (дата звернення: 18.12.2023).

75. Устенко М. О. Основні напрямки розвитку та завдання транспортної логістики. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2018. № 62. С. 138-144. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2018_62_19 (дата звернення: 21.12.2023).

76. Федоришин Н. Ю. Теоретичні моделі міжнародної економічної інтеграції та їх адаптивність до умов перехідної економіки. URL: mev.lac.lviv.ua/downloads/vyklad/fedor/stat/11.pdf (дата звернення: 21.12.2023).

77. Хомчук М. В. Методичні підходи до оцінювання ефективності логістичного управління на підприємстві оптової торгівлі. Вісник Одеського національного університету. Серія : Економіка. 2016. Т. 21, Вип. 2. — С. 104-109. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vonu_econ_2016_21_2_24 (дата звернення: 21.12.2023).

78. Чернега О. Б., Кожухова Т.В. Міжнародна торгівля як джерело та чинник сталого розвитку. Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія :

Економічні науки. 2015. Вип. 12(3). С. 32-38. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvkhdu_en_2015_12\(3\)__9](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvkhdu_en_2015_12(3)__9) (дата звернення: 21.12.2023).

79. Чучка І. М. Сучасні основні форми транспортно-логістичних послуг в Європі. Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії. 2016. Вип. 2(02). С. 7-10 (дата звернення: 21.12.2023).

80. Шевчук А. Система логістичного забезпечення міжнародного товароруку. *Innovation and Sustainability*, (2022) (2), 155–162. URL: <https://doi.org/10.31649/ins.2022.2.155.162> (дата звернення: 24.12.2023).

81. Шварц Д. Кабмін затвердив перелік доріг державного значення URL: <https://www.unian.ua/economics/transport/kabmin-zatverdiv-perelik-dorig-derzhavnogo-znachennya-novini-ukrajina-11612599.html>.

82. Шведа Н. М., Шпилик С. В., Піняк І. Л. Механізми управління транспортно-логістичною системою Європейського Союзу в умовах пандемії: досвід для України. *Бізнес Інформ*. 2020. №11. С. 43–48 (дата звернення: 24.12.2023).

83. Шевчук В.О. Міжнародна економіка: теорія і практика. 2-ге вид. Львів: Каменяр, 2003. 719 с. (дата звернення: 24.12.2023).

84. Ярмак О. В., Черняєва А. О. Сучасні тенденції розвитку міжнародної торгівлі та глобалізації. *Інфраструктура ринку*. 2020. Вип. 43. С. 35-38. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ifrctr_2020_43_9 (дата звернення: 27.12.2023).

85. Яцюта О. Транспортно-логістична система України в умовах європейської інтеграції. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2016. № 3. С. 89–99. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/uazt_2016_3_9 (дата звернення: 27.12.2023).

86. Ahamad Md. Impact of International Trade on Economic Growth in Bangladesh. *International Journal of Science and Research (IJSR)*. 2018. № 7. P. 1624–1627. URL: https://www.researchgate.net/publication/3292_of_International_on_Econom (дата звернення: 30.12.2023).

87. Anderson B., Villa J. C. Transportation and trade across international bordersю Research in Transportation Business & Management. – Volume 16, September 2015, P. 1-3 (дата звернення: 30.12.2023).

88. A review of communication, driver characteristics, and controls aspects of cooperative adaptive cruise control (cacc) / K.C. Dey, L. Yan, X. Wang, Y. Wang, H. Shen, M. Chowdhury, L. Yu, C. Qiu, V. Soundararaj. IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems. 2016. Vol. 17. No. 2. P. 491–509. DOI: 10.1109/TITS.2015.2483063 (дата звернення: 30.12.2023).

89. Ilchenko N. Development strategy for logistics operators in the context of globalization. Contemporary conditions and trends in enterprise management: strategies, mechanisms, processes. Cracow University of Economics. 2015. p. 45-53 (дата звернення: 30.12.2023).

90. Ткаченко В. Міжнародні вантажні перевезення України: тенденції ринку. Факти. URL: <https://fakty.com.ua/ua/ukraine/ekonomika/20230803-mizhnarodni-vantazhni-perevezennya-ukrayiny-tendencziyi-rynku/amp/> (дата звернення: 16.01.2024).

91. KUMAR R. What is the hub and spoke model?. DevOps School. URL: <https://www.devopsschool.com/blog/what-is-the-hub-and-spoke-model/> (дата звернення: 16.01.2024).

ДОДАТКИ

Додаток А

Таблиця А1 – Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту

(тис.т)

Роки	Залізничний ¹	Морський	Річковий	Автомобільний ²	Авіаційний ³	Трубопровідний
2014 ⁴	386276,5	2805,3	3144,8	1131312,7	78,6	99679,5
2015 ⁴	349994,8	3291,6	3155,5	1020604,0	69,1	97231,5
2016 ⁴	343433,5	3032,5	3641,8	1085663,4	74,3	106729,2
2017 ⁴	339550,5	2253,1	3640,2	1121673,6	82,8	114810,4
2018 ⁴	322342,1	1892,0	3698,0	1205530,8	99,1	109418,2
2019 ⁴	312938,9	2120,3	3990,2	1147049,6	92,6	112656,4
2020 ⁴	305480,4	1812,2	3788,4	1232391,9	88,3	97464,7

¹ За даними АТ "Укрзалізниця"/

According to the data of joint-stock company "Ukrzaliznytsia"

² З урахуванням обсягів перевезень вантажів для обслуговування потреб власного виробництва, з 2002р. – з урахуванням перевезень вантажів, виконаних фізичними особами-підприємцями./

Including shipment of cargo for servicing the needs of one's own production; since 2002, including shipment of cargo by physical persons (businessmen)

³ З 2003р. – за даними Державної авіаційної служби України/

Since 2003, according to data from the State Air Service of Ukraine

⁴ Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м.Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях./

Excluding the temporarily occupied territories of the Autonomous Republic of Crimea, the city of Sevastopol and temporarily occupied territories in the Donetsk and Luhansk regions

(Джерело: [52])