

УДК 656.078

ШЕВЧУК Анна Леонідівна
аспірант кафедри МЕВ
Хмельницький національний університет
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-7749-4190>
e-mail: annshevchuk1985@gmail.com

СИСТЕМА ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МІЖНАРОДНОГО ТОВАРОРУХУ

Розвиток міжнародної логістики є актуальним напрямом економічного розвитку країни. У рамках функціонування міжнародних логістичних систем вирішується значна кількість завдань: планування транспортного процесу, вибір способу транспортування, ухвалення рішення про експедирування, реалізація митних процедур на державних кордонах, організація складування та зберігання вантажів. Діяльність з організації міжнародної логістики не зводиться лише до процедур транспортування та складування. Сучасна міжнародна логістика це розвиток концепції управління ланцюга поставок у транснаціональному масштабі. Структурні зрушення, що характеризують процеси світового виробництва та міжнародної торгівлі, значною мірою зумовлюються змінами, що відбуваються у світовому транспортному комплексі. Глобалізація міжнародної торгівлі та транснаціоналізація національних компаній передбачають безперешкодне переміщення ресурсів і товарів, що об'єктивно неможливо здійснити без транспортного комплексу. Транспорт є основою формування внутрішніх та міжнародних ринків та забезпечує повномасштабний розвиток ринкової економіки. Транспорт обслуговує майже всі види міжнародних економічних відносин. За своєю суттю транспортні операції починають і завершують процес реалізації зовнішньоторговельної угоди, витрати на транспортування продукції безпосередньо враховуються та включаються до ціни товару або виявляються у ній у непрямому вигляді. Від рівня транспортно-логістичного обслуговування залежить рівень задоволення потреб споживачів у якісних товарах та послугах. Взаємодія різних видів транспорту, складів та інших елементів транспортно-логістичної системи доповнюють один одного, працюють на кінцевий результат – задоволення потреб споживачів з урахуванням інтересів усіх зацікавлених сторін (стейкхолдерів).

Ключові слова: товарорух, перевезення, логістична система, транспорт

JEL classification: O32, I18

DOI: <https://doi.org/10.31649/ins.2022.2.155.162>

1. ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Розвиток торгових відносин між країнами диктує товаровиробникам шукати нові механізми реалізації продукції. У свою чергу, успішні сучасні економічні відносини характеризуються добре налагодженою системою міжнародних вантажних (товарних) перевезень.

Міждержавний товарух у глобалізаційних умовах є системою, що поєднує всіх учасників процесу переміщення продукції від виробника до споживача за

допомогою компаній, які ведуть свою діяльність у галузі роздрібної торгівлі та оптової торгівлі, розташованих у різних країнах світу, що підтверджується відповідними нормативними документами.

Акцент на застосування нових логістичних каналів важливий для страхових компаній та експедиторських організацій, що застосовують у роботі сучасні телекомунікаційні зв'язку. Такі заходи пріоритетно спрямовані на вирішення проблем комерційних організацій, пов'язаних з технологічними процедурами та митним контролем.

2. АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ПУБЛІКАЦІЙ

Проблемам розвитку транспортно-логістичних систем присвячені роботи як зарубіжних, так і вітчизняних вчених. Серед них роботи В. В. Андерсон, Дж. К. Вілла [1] В. Брагінського [2], Д. Бауерсокса [3], А.М. Гаджинського [4], В.Л. Диканя [5], О.М. Дороховського [6], Є.В. Крикавського [7], І.Г. Лебідь та В.В. Крикуна [8], Т. Сирийчика [9], О.Є. Соколової [10] та ін.

Топ-менеджмент комерційних організацій змушений фокусувати увагу на нові способи управління логістичними процесами та безперервно вдосконалювати механізми міждержавного товарообігу. Активне використання логістичного підходу у торгових взаєминах дозволяє виробникам здійснювати торгові операції з найменшими витратами та визначає актуальність теми дослідження.

3. ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Мета статті – проаналізувати зміст системи логістичного забезпечення міжнародного товароруку.

4. ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ З ПОВНИМ ОБҐРУНТУВАННЯМ ОТРИМАНИХ НАУКОВИХ РЕЗУЛЬТАТІВ

Для забезпечення безперешкодного руху товарів та послуг на рівні співпраці між країнами міжнародним компаніям потрібне використання логістичних схем. Сучасна міжнародна логістика має специфічні відмінності від руху матеріальних потоків на національному рівні [10].

Виділимо ключові особливості використання логістичних схем:

- зовнішньоторговельні операції, як правило, пов'язані з великими обсягами товарообігу, що дозволяє компенсувати чималі витрати, у тому числі по митному оформленню;

- для ринків міжнародного рівня властивий високий рівень невизначеності та комерційних ризиків;

- велика кількість посередницьких ланок ускладнює взаємодію учасників транспортного процесу у логістичному ланцюгу.

Нині активізацію міжнародної торгівлі визначено такими тенденціями:

- зміна світового енергетичного балансу за умов зростання обсягів споживаних вуглеводнів; підвищення попиту окремих держав на імпорт газу, нафти, кольорових металів та іншої сировини;

- перерозподіл міжнародних потоків товарообміну з урахуванням географічної визначеності;

- зміни у структурі міжнародного товарообміну, які викликані інноваційними рішеннями, збільшенням обсягу торгівлі наукомісткими послугами та готовими товарами;

- формування між державами окремих регіональних майданчиків для розвитку стійких партнерських відносин.

Серед перешкод, що ускладнюють реалізацію міжнародного товарообігу, можна виділити:

- невідповідність технічних параметрів шляхів повідомлень та транспортних коштів у різних державах світу;

- жорсткі вимоги до маркування на поверхні товару та його упакувці;

- експортні обмеження та імпорتنі квоти;
- суттєвий обсяг додаткової документації;

- відмінності у стандартах на той чи інший вид продукції

У поточних умовах підприємствам, які надають транспортні послуги, що функціонують в умовах ринкової економіки, характерним є сформований ринок транспортних послуг. Такий ринок відрізняється підвищенням рівня конкуренції як між підприємствами, так між різними видами транспорту, а також зростанням вимог кінцевих споживачів до якості транспортних перевезень. Перехід до нових відносин змінив уявлення про транспортування, що розглядався раніше як галузь промисловості - тепер ця галузь ототожнюється зі сферою послуг.

У нинішніх умовах транспортування як сфера послуг трансформується у транспортне обслуговування. Під транспортуванням, зокрема, розуміють ключову комплексну активність, пов'язану з переміщенням готової продукції, матеріальних ресурсів та незавершеного виробництва обраним транспортним засобом. Таке розуміння

транспортування може пояснювати той факт, що у нинішніх умовах споживачі транспортних послуг починають обирати різні види та способи транспортування, що дозволяють отримати максимальний рівень логістичного обслуговування.

Сформовані у теорії та практиці погляди застосування технологій надання транспортних послуг у логістичних системах засновані на поясненні та обґрунтуванні вибору способів транспортування, виду транспорту, перевізника, а також оптимізації параметрів транспортного процесу.

Як зазначають фахівці, витрати на транспортування, що здійснюється в межах логістичних систем, можуть становити до 50% від суми всіх видатків на логістику. У цей час роль транспортування в логістиці визначається не тільки суттєвою часткою транспортних витрат у сукупному обсязі логістичних витрат, а й тим, що транспортування визначає саме існування матеріального потоку в логістичних системах.

Інфраструктурним базисом міжнародної логістики є мережа транскордонних транспортних коридорів, у межах яких здійснюється наскрізне транспортування за єдиним супровідним документом, з використанням уніфікованих вантажних одиниць, пристосованих до ефективної зміни виду транспорту у процесі доставки. У світі функціонує система міжнародних транспортних коридорів. На Євроазіатському континенті це так звані Критські коридори. «Дві міжнародні, що проходять територією республіки транспортних коридорів (II та IX), а також формування спільного кордону країн Митного союзу» є передумовами у розвиток міжнародної логістики. Територією країни проходять два Транс'європейських (Критських) «транспортних коридорів під номерами II та IX з відгалуженням IXB» [12]. Транспортний коридор №II проходить по маршрут від Лондона до Нижнього Новгороду. Білоруська ділянка коридору №IX з'єднує пункти від кордону України та Гомеля до Вітебська та кордон Росії, а відгалуження №IXB йде від Гомеля у напрямку Клайпеди. Вказаний коридор виступає інтегруючою ланкою при трансконтинентальному транспортуванні від північних до південних морів.

Передову позицію у сучасній транспортній логістиці займає "інтермодальність", що виражається у використанні різних видів транспорту в зрізі єдиної системи міжнародних перевезень вантажів. У рамках світового співробітництва інтермодальність почала розвиватися з 70-х років минулого століття і була обумовлена необхідністю формування єдиного вектора модернізації міжнародних автомагістралей у Європі, детермінованого суттєвим підвищенням потоку вантажних та пасажирських автомобільних перевезень [13].

З метою вирішення проблеми, що склалася, країни ЄС створили та офіційно затвердили план будівництва автомобільних доріг, що трансформувалися з часом у Європейську угоду про міжнародні автомагістралі (1983 р.).

Однак і сьогодні залишається невирішена проблема, пов'язана з нееквівалентністю запитів світової торгівлі та можливостями логістичної інфраструктури певних держав.

На ринку автомобільних вантажних перевезень представлені як українські логістичні компанії, так і міжнародні фірми, що мають філії в Україні. Серед основних гравців ринку: EkolUkraine, ZAMMLER, FM LogisticUkraine, Kuehne + Nagel, Транс-Севіс-1, PAKLINE logistics, LogisticPlusUkraine, RabenUkraine тощо. Загалом в Україні зареєстровано 11309 суб'єктів, що мають ліцензію на провадження господарської діяльності на ринку міжнародних автомобільних перевезень. За ними закріплено близько 40000 транспортних засобів різних типів, що призначені для здійснення міжнародних вантажних перевезень.

За оцінками експертів, у секторі автомобільних перевезень існує більша кількість обмежень для доступу на ринок ЄС та вони є більш суттєвими, ніж в інших підсекторах транспорту (морські, залізничні та авіа перевезення). Основні обмеження у роботі сектору, які стримують експорт до ЄС, включають: нестача дозволів на здійснення міжнародних перевезень в країнах ЄС; черги на кордонах; незадовільний стан дорожньої й прикордонної інфраструктури; складний механізм здійснення митних та зважувальних

процедур, відсутність достатньої кількості зважувальних пунктів, а також спільних пунктів пропуску та єдиної зважувальної процедури із країнами-сусідами; значні затримки у гармонізації національного законодавства до норм ЄС; слабе залучення сучасних цифрових технологій для запровадження цифрових транспортних коридорів та електронної логістики тощо

Крім автомагістралей, міжнародна транспортна логістика використовує для вантажоперевезень залізничну інфраструктуру, основними перевагами якої є дешевизна та гнучкість. У багатьох

розвинених країнах сьогодні реалізуються програми з модернізації залізничної інфраструктури, використовуються новаторські технології розробки нових залізниць, вузлів, електропоїздів, локомотивів тощо. У сегменті міжнародних вантажних перевезень лідерські позиції, як і в загальному обсягу перевезень, займає залізничний транспорт (Табл 1): у середньому понад 95% та 93,76% у 2019 р. Частка автомобільного транспорту у 2016-2019 рр. складала 3,72%, 3,76%, 4,14% та 5,47%.

Таблиця 1

Міжнародні перевезення за видами транспорту, млн.т.,%[16]

Роки	2016		2017		2018		2019	
Залізничний	169,13	95,49	179,55	96,50	167,38	95,16	173,39	93,76
Автомоб	6,58	3,72	7,06	3,76	7,28	4,14	10,11	5,47
Річковий	1,40	0,79	1,21	0,64	1,24	0,70	1,42	0,77
Всього,млн.т.	177,11	100,0	187,82	100,0	175,90	100,0	184,92	100

Аналіз статистичних даних таких перевезень за видами вантажів вказує на відмінності, притаманні різним видам транспорту, зокрема пріоритети щодо номенклатури транспортованих вантажів, співвідношення їхніх часток у загальному обсязі. Крім того, заслуговує на увагу той факт, що частка міжнародних перевезень у загальному обсязі залізничних перевезень у 2016-2019 рр. варіювалася від 49% до 55%, проте у загальних автомобільних перевезеннях за той же період частка міжнародних була в середньому у 10 разів менша і складала трохи більше 5%. У річкових перевезеннях частка міжнародних складала 38-35%. Це свідчить про зосередженість національних автоперевізників здебільшого на внутрішніх вантажних перевезеннях, тоді як залізничні перевезення демонструють відносний паритет у міжнародному та внутрішньому сполученні, а міжнародні річкові перевезення складають близько третини від загальних.

Також центральна роль розвитку міжнародної транспортної логістики належить водній інфраструктурі. У європейських країнах на сьогодні стан водних шляхів характеризується як незадовільний, недостатньо розвинений, що стримує розвиток водного транспорту зокрема й логістики загалом. Проте морський транспорт залишається критично важливим

способом доставлення товарів, які є основною українського експорту – в першу чергу, продукції металургії, сільського господарства, видобувної та хімічної галузі. Європа має в своєму розпорядженні десять великих річкових портів, чиї вантажообіги в середньому становлять понад 50 млн. т. на рік.

Експорт послуг Морського транспорту (включає вантажні та пасажирські перевезення) посідає четверте місце за обсягами експорту до ЄС серед усіх видів Транспортних послуг. Середня частка сектору у структурі експорту Транспортних послуг до ЄС помітно скоротилася - з 17,7% у 2013-2015 до 12,9% у 2017-2019 роках. В структурі загального експорту послуг до ЄС послуги Морського транспорту у 2019 році становили лише 3,6%.

Протягом останніх десяти років експорт послуг Морського транспорту з України демонстрував значну низхідну динаміку, в т.ч. до ЄС. Зокрема, експорт до ЄС скоротився більше, ніж удвічі у порівнянні з докризовим 2013 роком - за підсумками 2020 року експорт становив 161,6 млн дол. США, що на 55,6% менше показника 2013 р. Протягом 2019-2020 рр. експорт послуг Морського транспорту до ЄС почав незначно збільшуватися. Загальний експорт вітчизняних послуг Морського транспорту до Світу у 2020 р. склав

606 млн дол. США, що на 40,7% менше показника 2013 року. Імпорт послуг Морського транспорту в Україну з ЄС навпаки зростає - за підсумками 2020 року склав 163,3 млн дол. США, що на 67% більше показника 2013 року.

Найбільш драматична позиція у зрізі міжнародної транспортної логістики належить вантажним перевезенням повітряними суднами. Вантажоперевезення цим методом доцільні виключно у випадку, коли необхідно доставити вантаж у максимально короткий термін, оскільки ціна цієї послуги вкрай висока. Ще в минулому столітті авіаційні перевезення були затребувані, а сьогодні багато логістичних компаній відмовляються від надання цієї послуги, фокусуючись на більш прибуткових - пасажирських авіаперевезеннях. Статистичні дані свідчать, що річковий транспорт, поруч з авіаційним, не слід розглядати у якості конкурентів за вантаж для автомобільного і залізничного транспорту.

Зрештою, слід позначити тенденції розвитку трубопровідного транспорту в рамках міжнародної логістики. Як правило, дана інфраструктура спеціалізується на постачанні газу, нафти та продуктів (етанол та аміак). Загальновідомим фактом є те, що постачання газу та нафти трубопровідним транспортом у багато разів дешевше.

Окремо слід зауважити той факт, що перевезення вантажів до портів у обліку залізничного транспорту враховується як експорт, а для автомобільного транспорту це внутрішні перевезення. Це є вкрай важливим з точки зору розуміння об'ємів послуг, невідривно пов'язаних з валютними надходженнями від експортних операцій, проте це тема окремого дослідження.

Також важливим моментом є те, що у сегменті міжнародних вантажних перевезень абсолютну домінуючу позицію займає залізничний транспорт, міноритарна позиція належить річковому, автомобільний транспорт, відстаючи від залізничного у середньому на порядок, демонструє регулярне зростання, але залишається на рівні помітної, проте незначної ринкової частки.

У національній транспортній стратегії України (НТСУ) до 2030 року вказано на необхідність збільшення частки

мультимодальних перевезень, що передбачає створення мережі мультимодальних транспортно-логістичних кластерів та логістичних центрів, включаючи сухі порти, термінали та спеціалізовані перевантажувальні комплекси.

Як додаткове програмне керівництво до НТСУ 2030 Мінінфраструктури розробило Стратегію сталої логістики для України на період до 2030 року. Одним із завдань логістичної стратегії є посилення мультимодальності та взаємополучуваності між різними видами транспорту.

Стратегія розглядає розвиток мультимодальних транспортних операцій як наскрізну проблему, тому заходи з поліпшення якості роботи мультимодальних перевезень охоплюють:

1) державний сектор (дослідження потреб щодо спроможності та місць розташування логістичних центрів; створення правової основи для прибуткових мультимодальних операцій);

2) освіту (включення проблем мультимодальності, інтермодальності до освітніх програм та досліджень для компетентного навчання логістів);

3) постачальників логістичних послуг (розвиток послуг інтермодальних контейнерних перевезень, здійснюваних операторами автомобільного, залізничного і морського транспорту; розвиток надійних та доступних послуг контейнерних перевезень через Чорне море; розвиток контрейлерних перевезень для основних внутрішніх маршрутів на далекі відстані; планування потужностей логістичних центрів та складів і підготовка до інвестицій у них) [12].

Демографічні зміни, що відбуваються в Україні та інших країнах світу, ведуть до перерозподілу транспортних потоків, що необхідно враховувати при вирішенні завдань подальшого розвитку транспортно-логістичної системи України та її окремих регіонів. Так, враховуючи зростаючі товаропотоки у напрямку ЄС – Україна та в інші країни світу (табл.2), а також той факт, що український ринок транспортно-логістичних послуг перебуває на стадії становлення, виникає необхідність у науковому обґрунтуванні напрямків розвитку ТЛС та розробці шляхів її інтеграції у

європейську та світу транспортно-логістичну систему.

Це сприятиме реалізації зовнішньоторговельних зв'язків України, її територіальному розвитку, залученню транзиту та збільшенню обсягів валютних надходжень, оптимізації товаропотоків, інтенсифікації господарських зв'язків з ЄС.

Проблеми світової системи логістики:

– обсяги замовлень набагато, ніж при постачанні на внутрішні ринки (це дозволяє знизити логістичні витрати, приклад: знижки з транспортних тарифів за величину партії);

– різноманітність міжнародних ринків, що зумовлює варіативність доставки товарів

та необхідність контактувати з великою кількістю посередників;

– великий масштаб діяльності пов'язаний із певними складнощами для підприємств, які не мають якогось досвіду роботи на міжнародних ринках;

– поява посередників при доставці товарів (фрахтові агенти, митні брокерські підприємства).

Для найкращого вирішення перерахованих вище проблем компанії повинні чудово представляти всю складність і різноманітність операцій, з якими їм доведеться зустрітись.

Таблиця 2

Географічна структура експорту–імпорту товарів

(млн. дол. США)[16]

Рік	Усього	Темп росту,%	Країни СНД	Інші країни світу	Європа	Країни ЄС(28)	Азія	Африка	Америка	Австралія і Океанія
Експорт										
2010	51405,2	100,0	18740,6	32664,6	13829,6	13085,3	13715,4	3018,7	2000,0	28,4
Частка,%	100,0		36,5	63,5	26,9	25,5	26,7	5,9	3,9	0,1
2011	68394,2	133,0	26177,0	42217,2	18442,4	18021,5	17737,8	3344,2	2552,3	29,8
Частка,%	100,0		38,3	61,7	27,0	26,3	25,9	4,9	3,7	0,04
2012	68830,4	100,6	25318,6	43511,8	17424,0	17123,7	17681,1	5638,2	2607,7	50,9
Частка,%	100,0		36,8	63,2	25,3	24,9	25,7	8,2	3,8	0,1
2013	63320,7	92,0	22077,3	41243,4	17064,2	16758,6	16813,0	5094,7	2163,6	40,1
Частка,%	100,0		34,9	65,1	26,9	26,5	26,6	8,0	3,4	0,1
2014	53901,7	85,1	14882,3	39019,4	17122,1	17002,9	15350,9	5098,2	1372,2	23,5
Частка,%	100,0		27,6	72,4	31,8	31,5	28,5	9,5	2,5	0,04
Імпорт										
2010	60742,2	100,0	26697,4	34044,8	20004,5	19151,4	10023,3	874,4	2879,4	261,4
Частка,%	100,0		44,0	56,0	32,9	31,5	16,5	1,4	4,7	0,4
2011	82608,2	136,0	37212,4	45395,8	27065,9	25805,8	13279,9	940,6	3913,9	194,0
Частка,%	100,0		45,0	55,0	32,8	31,2	16,1	1,1	4,7	0,2
2012	84717,6	102,6	34497,2	50220,4	27569,6	26237,2	17140,5	851,3	4446,7	195,7
Частка,%	100,0		40,7	59,3	32,5	31,0	20,2	1,0	5,2	0,2
2013	76986,8	90,9	27941,6	49045,2	28566,2	27046,5	15237,3	749,8	4339,9	93,7
Частка,%	100,0		36,3	63,7	37,1	35,1	19,8	1,0	5,6	0,1
2014	54428,7	70,7	17276,8	37151,9	22383,0	21069,1	10848,3	679,9	3021,5	182,2
Частка,%	100,0		31,7	68,3	41,1	38,7	19,9	1,2	5,6	0,3

Істотним компонентом міжнародної логістичної системи, є її потреба у високому рівні координації, за допомогою якої слугує системна інтеграція. Підприємства повинні мати можливість керувати логістичними операціями з будь-якої точки світу, за допомогою електронного обміну даних (EDI).

Для підтримки на найвищому рівні міжнародних логістичних систем надзвичайно важливий союз між вантажоперевізниками та спеціалізованими логістичними підприємствами. Без цього жодна фірма не зможе проводити комерційно ефективні міжнародні операції, та допомагати зберігати контакти зі

споживачами, виробниками, оптовиками та роздрібними мережами по всьому світу.

5. ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМКУ

Для найкращого вирішення перерахованих вище проблем компанії повинні чудово представляти всю складність і різноманітність операцій, з якими їм доведеться зустрітись. Істотним компонентом міжнародної логістичної системи, є її потреба у високому рівні координації, за допомогою якої слугує системна інтеграція. Підприємства повинні мати можливість керувати логістичними

операціями з будь-якої точки світу, за допомогою електронного обміну даних (EDI).

Для підтримки на найвищому рівні міжнародних логістичних систем надзвичайно важливий союз між вантажоперевізниками та спеціалізованими

логістичними підприємствами. Без цього жодна фірма не зможе проводити комерційно ефективні міжнародні операції, та допомагати зберігати контакти зі споживачами, виробниками, оптовиками та роздрібними мережами по всьому світу.

Література

1. Anderson B., Villa J. C. Transportation and trade across international bordersю Research in Transportation Business & Management. – Volume 16, September 2015, P. 1-3.
2. Брагинський В. В. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України. URL: <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Braginskiy.pdf>.
3. Бауэрсокс Д. Дж., Клосс Д. Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок. М. : ЗАО «Олимп—Бизнес», 2008. 640 с.
4. Гаджинский А. М. Логистика М. : Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2005. 432 с.
5. Дикань В. Л., Ришова Ю.А. Подходы к управлению инновационным развитием железнодорожного транспорта Украины. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2014. Вип. 48. – С. 55- 59. URL: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Vetp_2014_48_12.pdf.
6. Дороховський О.М. Проблеми та перспективи розвитку транспортно-логістичної системи України . Экономика и управление. 2012. №5. С. 60-65.
7. Крикавський Є. В. Сучасна логістика потребує інновацій. URL: <http://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream/123456789/28173/1/logist.pdf>.
8. Лебідь І.Г., Кутирев В.В. Транспортно-логістична інфраструктура України: проблеми та перспективи розвитку. Управління проектами, системний аналіз і логістика. К. : НТУ, 2012. Вип. 10. С. 192–198.
9. Сирийчик Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу; за ред. Марчіна Свенціцькі. К. : Аналіт.-дорадч. центр Блакитної стрічки, 2010. 102 с. URL: http://www.undp.org.ua/files/en_76033Transport_System_Reform_Jun2010.pdf.
10. Соколова О. Є. Теоретико-методологічні основи формування транспортно-логістичної системи України. URL: <http://ecobio.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/viewfile/182/173>.
11. Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas. EUROPEAN COMMISSION DIRECTORATE GENERAL VII. TINA Office Vienna, December 1998. URL: <http://aei.pitt.edu/39350/1/A4030.pdf>
12. Стратегія сталої логістики для України на період до 2030 року. URL: <https://mtu.gov.ua/files/Logistics.pdf>
13. Деменко В. Одним із найважливіших елементів розвитку торгівлі є розвиток інфраструктури контейнерних перевезень. URL: <https://railinsider.com.ua/volodymyr-demenko-odnym-iz-najvazhlyv/>
14. Аналіз торгівлі послугами між Україною та ЄС в рамках ПВЗТВ. URL: <https://kse.ua/wp-content/uploads/2021/11/Final-DCFTA-services-2021-11-11.pdf>
15. Зелена книга. Міжнародні вантажні автомобільні перевезення. URL: <https://cutt.ly/BLWj6ZC>
16. Статистична інформація URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/oper_new.html.
17. Savin S., Kravchuk Y., Dzhereliuk Y., Dyagileva O., Naboka, R. Management of the Processes on the Quality Provision of the Logistic Activity in the Context of Socio-Economic Interaction of Their Participants. *IJCSNS International Journal of Computer Science and Network Security*, 2021. 21(12), p. 45-52. <https://doi.org/10.22937/IJCSNS.2021.21.12.7>

References

1. Anderson B., Villa J. C. Transportation and trade across international bordersю Research in Transportation Business & Management. Volume 16, September 2015, P. 1-3.
2. Brahynskiy V. V. Rozvytok transportno-lohistychnoi systemy yak forma realizatsii tranzytnoho potentsialu Ukrainy. URL: <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Braginskiy.pdf>.
3. Bauersoks D. Dzh., Kloss D. Dzh. Lohystyka: yntehyrovannaia tsep postavok. M. : ЗАО «Olymp—Byznes», 2008. 640 s.
4. Hadzhynskiy A. M. Lohystyka M. : Yzdatelsko-torhovaia korporatsiya «Dashkov y K°», 2005. 432 s.
5. Dykan V. L., Ryzhova Yu. A. Podkhody k upravleniyu ynnovatsyonnym razvytyem zheleznodorozhnogo transporta Ukrainy. Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti. 2014. Vyp. 48. – S. 55- 59. URL: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Vetp_2014_48_12.pdf.

6. Dorokhovskiy O.M. Problemy ta perspektyvy rozvytku transportno-lohistychnoi systemy Ukrainy . *Økonomika y upravlenye*. 2012. №5, pp. 60-65.
7. Krykavskiy Ye. V. Suchasna lohistyka potrebuie innovatsii. URL: <http://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream/123456789/28173/1/logist.pdf>.
8. Lebid I.H., Kutyriev V.V. Transportno-lohistychna infrastruktura Ukrainy: problemy ta perspektyvy rozvytku. *Upravlinnia proektamy, systemnyi analiz i lohistyka*. K. : NTU, 2012. Vyp. 10, pp. 192–198.
9. Syrychuk T. Transportna polityka Ukrainy ta yii nablyzhennia do norm Yevropeiskoho Soiuzu; za red. Marchina Svienchitski. K. : Analit.-doradch. tsentr Blakytnoi strichky, 2010. 102 s. URL: http://www.undp.org.ua/files/en_76033Transport_System_Reform_Jun2010.pdf.
10. Sokolova O. Ye. Teoretyko-metodolohichni osnovy formuvannia transportno-lohistychnoi systemy Ukrainy. URL: <http://ecobio.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/viewfile/182/173>. – Nazva z ekranu.
11. Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas. EUROPEAN COMMISSION DIRECTORATE GENERAL VII. TINA Office Vienna, December 1998. URL: <http://aei.pitt.edu/39350/1/A4030.pdf>
12. Stratehiia staloi lohistyky dlia Ukrainy na period do 2030 roku. URL: <https://mtu.gov.ua/files/Logistics.pdf>
13. Demenko V. Odnym iz naivazhlyvishykh elementiv rozvytku torhivli ye rozvytok infrastruktury konteinernykh perevezen. URL: <https://railinsider.com.ua/volodymyr-demenko-odnym-iz-najvazhlyv/>
14. Analiz torhivli posluhamy mizh Ukrainoiu ta YeS v ramkakh PVZTV. URL: <https://kse.ua/wp-content/uploads/2021/11/Final-DCFTA-services-2021-11-11.pdf>
15. Zelena knyha. Mizhnarodni vantazhni avtomobilni perevezennia. URL: <https://cutt.ly/BLWj6ZC>
16. Statystychna informatsiia URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/oper_new.html
17. Savin, S., Kravchuk, Y., Dzhherliuk, Y., Dyagileva O., & Naboka, R. (2021). Management of the Processes on the Quality Provision of the Logistic Activity in the Context of Socio-Economic Interaction of Their Participants. *IJCSNS International Journal of Computer Science and Network Security*, 21(12), 45-52. <https://doi.org/10.22937/IJCSNS.2021.21.12.7>

Abstract

SHEVCHUK Anna. Logistics support system for international movement

The development of international logistics is an important area of economic development of the country. Within the functioning of international logistics systems, a significant number of tasks are solved: planning the transport process, choosing the method of transportation, deciding on forwarding, implementation of customs procedures at state borders, organization of warehousing and storage of goods. The activity of organizing international logistics is not limited to transportation and warehousing procedures. Modern international logistics is the development of the concept of supply chain management on a transnational scale. The structural shifts that characterize the processes of world production and international trade are largely due to changes in the world transport complex. The globalization of international trade and the transnationalization of national companies involve the unimpeded movement of resources and goods, which is objectively impossible without the transport complex. Transport is the basis for the formation of domestic and international markets and ensures the full-scale development of a market economy. Transport serves almost all types of international economic relations. In essence, transport operations begin and end the process of implementing a foreign trade agreement, the cost of transporting products is directly taken into account and included in the price of goods or are expressed in it indirectly. The level of satisfaction of consumer needs in quality goods and services depends on the level of transport and logistics services. The interaction of different modes of transport, warehouses and other elements of the transport and logistics system complement each other, work for the end result - meeting the needs of consumers, taking into account the interests of all stakeholders (stakeholders).

Key words: *goods movement, transportation, logistics system, transport*

Стаття надійшла до редакції 01.06.2022 р.

Бібліографічний опис статті:

Шевчук А. Л. Система логістичного забезпечення міжнародного товароруху. *Innovation and Sustainability*. 2022. № 2. С. 155-162.

Shevchuk A. (2022) Logistics support system for international movement. *Innovation and sustainability*, № 2, pp. 155-162.