

# ТРАНСПОРТ, ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ

---

DOI: 10.18372/2310-5461.52.16073

УДК 339.56:656

**Н. І. Новальська**, канд. екон. наук, доц.  
Національний авіаційний університет  
orcid.org/0000-0002-6331-9217  
e-mail: naduch@ukr.net;

**В. В. Клименко**, канд. екон. наук, доц.  
Національний авіаційний університет  
orcid.org/0000-0002-4168-3296  
e-mail: klymenko\_victoriya@yahoo.com;

**О. І. Москаленко**, д-р пед. наук, проф.  
Національний авіаційний університет  
orcid.org/0000-0003-3182-6801  
e-mail: concordmoskalenko@ukr.net;

**С. В. Селіщев**, канд. екон. наук, доц.  
Національний авіаційний університет  
orcid.org/0000-0002-5589-7068  
e-mail: 120777@i.ua

## ОСОБЛИВОСТІ ТРАНСФОРМАЦІЇ РИНКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ

### Вступ

Ринок транспортно-логістичних послуг відіграє ключову роль на всіх стадіях суспільного виробництва товарів, оскільки забезпечує переміщення матеріальних, фінансових та інформаційних потоків від виробників до споживачів, сприяє безперервності процесу відтворення та підвищенню ефективності діяльності всіх учасників ланцюга постачань.

Ефективна транспортна і складська логістика сприяє підвищенню конкурентоспроможності як окремих підприємств, так і країни в цілому, на міжнародній арені.

### Постановка завдання

Україна має значний потенціал у сфері транспортно-логістичних послуг, що зумовлено насамперед вигідним географічним розташуванням країни, наявністю об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, поживленнями інвестиційного ринку, державними програмами підтримки розвитку транспортного комплексу, плану дій по асоціації Україна-ЄС.

Проте, порівнюючи обсяги, асортимент, якість і вартість послуг, що надаються транспортними і логістичними компаніями України, з такими самими показниками розвинених країн, можна

зробити висновок, що вітчизняний ринок транспортно-логістичних послуг не повною мірою відповідає сучасним вимогам і стандартам. За розрахунками експертів, частка України на світовому транспортно-логістичному ринку не перевищує одного відсотка. Водночас, враховуючи, що до 2024 року прогнозується щорічне зростання світового транспортно-логістичного ринку на 7,5 % в грошовому вираженні і 6 % в кількісному, перед Україною гостро постає проблема реалізації транспортно-логістичного потенціалу [1].

Як зазначається в Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, розвиток логістики сприятиме створенню ефективно працюючого транспортного комплексу України [2]. Отже, дослідження ринку транспортно-логістичних послуг є актуальним як з точки зору теорії, так і господарської практики.

### Аналіз останніх досліджень і публікацій

Дослідженню різних аспектів ринку транспортно-логістичних послуг присвятили свої наукові публікації такі вітчизняні автори, як: Багрій М. М., Коновалова О. В., Разумова К. М. [3], Іванова І., Боровик Т., Руденко А., Залозна Т. [4], Компанієць В. В., Полякова О. М., Шраменко О. В.

[5; 6], Малащук Д. В., Гринчак Н. А. [7], Чучка І. М. [8], Шимко О. В. [9], Ярмолюк Д. І. [10].

Зокрема в праці [3] проаналізовано актуальні питання транспортно-логістичної інфраструктури України як складової світової транспортної системи. Зазначено, що інфраструктурні об'єкти транспортної системи України мають низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій.

У праці [4] приділено особливу увагу питанням формування ефективної логістичної системи національної економіки, яка зможе забезпечити транспортну спроможність експортно-імпортних і транзитних потоків. Авторами зроблено висновок, що ринок логістичних послуг України відстає від сформованих світових трендів та потребує суттєвого удосконалення як правового поля щодо регулювання роботи митних органів, спрощення процедури проходження митного контролю, так і оновлення інфраструктури міжнародного транспортного сполучення, осучаснення транспортного комплексу, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні.

Автори праці [5] проаналізували зміни в транспортній логістиці та виокремили основні тренди транспортно-логістичного сервісу в сучасних умовах; обґрунтували, що світовий ринок логістичних послуг в умовах зростаючого впливу глобальної нестабільності характеризується високою залежністю від динаміки розвитку суміжних, взаємопов'язаних та взаємодоповнюючих галузей економіки у різних країнах світу.

У праці [6] досліджено сучасні проблеми розвитку ринку логістичних послуг та особливості формування транспортно-логістичної інфраструктури в світі та Україні. Відзначено, що створення системи логістично-господарських комплексів за напрямками міжнародних транспортних коридорів із задіянням унікального торговельно-транспортного потенціалу країни дозволить перетворити логістику в галузь національної економіки.

Аналіз особливостей розвитку світового ринку транспортно-логістичних послуг, а також прогнозування динаміки його обсягів проведено в праці [7]. Авторами з'ясовано, що на ринку транспортно-логістичних послуг стали більш вираженими такі технологічні тренди, як: використання автоматизації і робототехніки, безпілотних технологій у вантажоперевезеннях, нових управлінських рішень, включаючи хмарні технології.

Дослідження, проведене в праці [8], присвячено аналізу сучасних форм транспортно-логістичних послуг в європейських країнах та їхнього впливу на розвиток міжнародних транс-

портних послуг в Україні. Зроблено висновок, що транспортно-логістичні послуги є синтезом двох основних складових обслуговування перевезень: матеріального забезпечення транспортним засобом і нематеріального забезпечення логістичними і експедиторськими послугами транспортування, що є результатом задоволення потреби у більш економічно ефективному здійсненні логістичного обслуговування.

Аналіз тенденцій, проблемних аспектів формування та функціонування ринку логістичних послуг, а також виокремлення основних напрямів і перспектив подальшого розвитку ринку логістичних послуг в Україні здійснено в праці [9]. Авторами обґрунтовано, що однією з визначальних умов ефективного функціонування вітчизняного ринку логістичних послуг є формування стратегії його розвитку з урахуванням інноваційного потенціалу економіки України, національних пріоритетів та світових процесів глобалізації та регіоналізації.

Д. І. Ярмолюк розглянула види та форми аутсорсингу, проаналізувала теоретичні засади застосування аутсорсингу на українських підприємствах як засобу зниження витрат на виробництво, поліпшення якості та підвищення конкурентоспроможності продукції [10].

**Метою** статті є аналіз особливостей формування ринку транспортно-логістичних послуг в Україні та обґрунтування сучасних тенденцій його розвитку відповідно до міжнародних вимог, розробка моделі інтегральної приведеної оцінки стану розвитку транспортно-інформаційної інфраструктури.

#### **Виклад основного матеріалу**

У процесі формування ринку транспортно-логістичних послуг в Україні можна виділити кілька етапів.

*Перший етап* — початок 1990-х років — характеризувався тим, що логістичне обслуговування транспортних та складських процесів перебувало на низькому рівні. В більшості галузей економіки ігнорування принципів логістики викликало зростання повної собівартості продукції вітчизняних товаровиробників. За розрахунками фахівців витрати на виробництво товарів були як мінімум в двічі вище порівняно з аналогічними в Німеччині, Японії та США.

*Другий етап* почався з другої половини 90-х років ХХ ст. під впливом зростання обсягів світової торгівлі, приходом на внутрішній ринок міжнародних корпорацій та суттєвої зміни філософії ринку. Ці чинники сприяли активізації процесів побудови системи дистрибуції, формуванню нових партнерських відносин з усіма

учасниками ринку, розвитку торгівельних компаній, оновленню системи складування, транспортування та просування продукції.

Водночас, стримуючими факторами розвитку транспортно-логістичних послуг виступали: морально та технічно застарілий транспортний парк, застарілий підхід до формування транспортних мереж, технічно застарілі та малі складські площі, низький рівень застосування електронних технологій в організації документообігу, недосконалість нормативно-правової бази, наявність недовіри, недостатній рівень знань та фахівців у сфері логістики тощо.

Збільшення ланцюгів поставок і ускладнення системи взаємозв'язків між їх елементами зумовило необхідність появи транспортно-логістичних провайдерів та розвитку логістичного аутсорсингу. До послуг, які найчастіше передаються в аутсорсинг, належать послуги розподілу, складування, транспортно-експедиційні та митні послуги. Водночас, на українському ринку дані процеси відбувалися досить повільно через недостатній досвід та низький рівень розуміння процесів, які входять до сфери діяльності PL-провайдерів. На ринку України починають здійснювати свою діяльність потужні логістичні оператори світового масштабу [1, с. 332].

*Третій етап* формування ринку транспортно-логістичних послуг в Україні припадає на перше десятиліття XXI ст. Саме у цей час з'явилися перші національні логістичні компанії, які надавали послуги на рівні міжнародних вимог. Починається період розвитку професійного ринку логістичних послуг в Україні. В цей період близько 90 % компаній, що надавали логістичні послуги на ринку України, були 2PL-провайдерами (*Second Party Logistics Providers*). Логістичні провайдери другого рівня — це компанії, які надають традиційні послуги з транспортування та управління складськими приміщеннями. На відміну від них, 3PL-провайдери надають ще і додаткові послуги, наприклад, проміжне зберігання та перевалку вантажу, проектування й розробку інформаційних систем, використання послуг субпідрядників, тобто пропонують комплексний логістичний сервіс.

У 2001 році логістична компанія UBC стала першим в Україні 3PL-провайдером (*Third Party Logistics Providers*). У 2006 р. компанія запровадила програму національного масштабу з гарантованої доставки вантажів клієнтів у роздрібні мережі за дві доби — «Україна за 48 годин». Нині компанія має розгалужену мережу 23 представництв по всій території України, власну IT-платформу, 8 логістичних центрів А і В, 27 крос-док терміналів, понад 1,5 тис. вантажних

автомобілів та 50 тис. кв. м складських площ [2, с. 429].

*Четвертий етап* — друге десятиліття XXI ст. характеризується розвитком 3PL та 4PL операційної діяльності в Україні, передачею торговельними та промисловими підприємствами логістичних функцій на аутсорсинг (зокрема, внутрішньовиробниче транспортування, складське зберігання, управління запасами). Змінюється сам підхід до роботи з клієнтами.

Розглядаючи клієнта як партнера, формуючи партнерські відносини, використовується комплексний підхід до вирішення його проблем.

Логістичний аутсорсинг надає можливості налагодити бізнес-процеси в логістичній сфері підприємства, передавши управління відповідними процесами спеціалізованим логістичним операторам. Пакет логістичних послуг не є постійним, а змінюється відповідно до зростаючих потреб клієнтів. Крім того, замовники все частіше надають перевагу не окремим видам послуг, а їх комплексу. Як свідчить світова практика, біля 30 % логістичних функцій компаніями різних галузей економіки передаються на аутсорсинг, оскільки вони не готові вибудовувати логістичні процеси самостійно, а також у них недостатньо компетенцій у даних питаннях. Логістичний аутсорсинг надає можливості підприємствам отримати скорочення операційних, в тому числі логістичних витрат, перерозподілити ресурси та сконцентруватися на пріоритетних напрямках діяльності.

На сьогодні в Україні набуває все більшої популярності аутсорсинг складського господарства, тобто передача функцій зі зберігання та обслуговування товару сторонній організації, яка на цьому спеціалізується. В процесі даного виду аутсорсингу, як правило, здійснюють: організацію зберігання продукції або товару, складські навантажувально-розвантажувальні роботи, комплектацію та упаковку товарних партій, обробку та подальшу утилізацію вибракуваної продукції тощо.

Найпоширенішими в Україні функціями, що передаються на аутсорсинг, є функції автоперевезень вантажів. Структура вантажних перевезень різними видами транспорту представлена на рис. 1, із якого чітко простежується домінування залізничного та автомобільного транспорту в 2021 р.

Нині ринок транспортно-логістичних послуг в Україні ущільнився, рівень конкуренції посилюється. Чимало транспортних компаній оптимізували свою діяльність, переглянувши питання ресурсного забезпечення, маршрутів перевезення та специфіки постачання. Світова пандемія також внесла зміни в організацію діяльності транс-

портно-логістичних підприємств, зокрема скорочення обсягів перевезень, переведення частини персоналу на дистанційну роботу.

У таких умовах для представників сегменту малого та середнього бізнесу важливим стало

питання оперативного адаптування до вимог ринку. Скорочення обсягів виробництва та продажів як на внутрішньому, так і світовому ринках вплинуло на діяльність транспортної галузі.

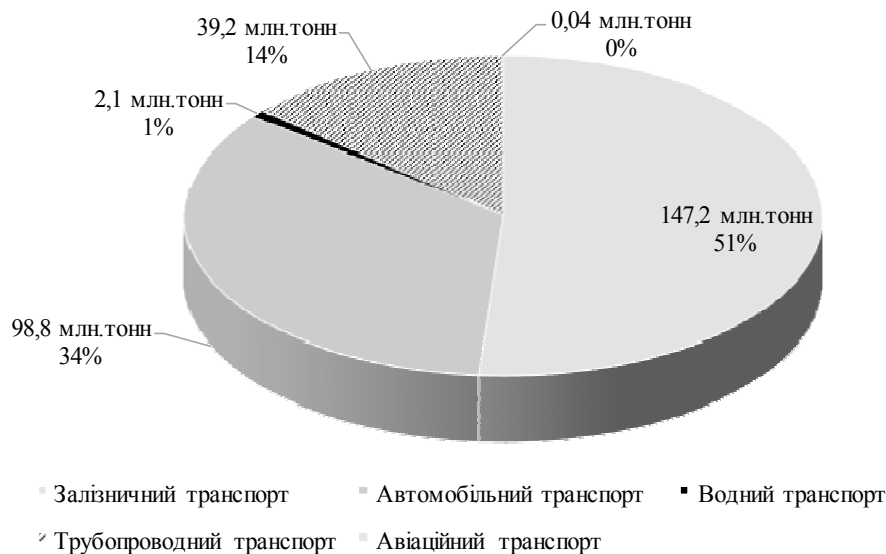


Рис. 1. Структура вантажних перевезень в Україні в I півріччі 2021 року [11]

Зміни динаміки вантажних перевезень в Україні в 2021 році порівняно із 2020 роком представлено в табл. 1.

Зокрема, вантажні перевезення автомобільним транспортом зросли в 2021 р. на 15,5 %, а трубопровідним — навпаки, зменшилися на 12 %.

Таблиця 1

Динаміка вантажних перевезень в Україні в 2021 році [12]

Вид транспорту	Обсяг вантажів, млн тонн	Зміни у порівнянні із I півріччям 2020 року, %
Загальний обсяг вантажних перевезень	287,3	4,3
Вантажообіг перевізників	137,1	1,7
Залізничний транспорт	147,2	2,8
Автомобільний транспорт	98,8	15,5
Водний транспорт	2,1	-3,9
Трубопровідний транспорт	39,2	-12
Авіаційний транспорт	0,04	4,5

Нині на ринку України функціонують численні міжнародні та вітчизняні логістичні компанії.

До Топ-10 логістичних компаній України в 2019 році належали 6 міжнародних та 4 вітчизняних компаній (табл. 2).

Таблиця 2

Характеристика найбільших 10 логістичних компаній, що працюють на ринку транспортно-логістичних послуг України, 2019 рік [13]

Рейтинг	Логістична компанія	Загальна характеристика діяльності
1	KÜHNLE + NAGEL (Швейцарія)	Одна з найбільших логістичних компаній у світі, в Україні працює з 1992 року; надає послуги з експорту-імпорту-транзиту вантажів, контейнерних FCL-перевезень, перевезення збірними LCL-контейнерами, інтермодальних перевезень, страхування морських вантажів, митно-брокерські послуги, проектної логістики, консолідації вантажів на власних складах у портах світу, доставки товарів «від дверей до дверей»

Закінчення табл. 2

Рейтинг	Логістична компанія	Загальна характеристика діяльності
2	DSV LOGISTICS (Данія)	П'ята за величиною транспортно-логістична компанія в світі, в Україні з 2013 р., пропонує міжнародні автоперевезення, морські контейнерні перевезення, авіаперевезення, проєктну логістику, складську логістику, дистрибуцію, митно-брокерські послуги та страхування вантажів
3	Fm Logistics (Франція)	Група позиціонує себе експертом у галузі дистрибуції, споживчих товарів, косметики і краси, промисловості та охорони здоров'я
4	RABEN (Нідерланди)	Українська філія працює з 2003 року; надає послуги зі складської логістики, міжнародних і внутрішньоукраїнських вантажних перевезень, митного обслуговування та морського фрахту, контрактної логістики, Fresh Logistics
5	EKOL UKRAINE (Туреччина)	Українська філія працює з 2012 року; спеціалізується на доставках одного з найскладніших товарів для складської логістики — одягу
6	ZAMMLER (Україна)	На ринку з 2007 року, має представництва у Польщі, Китаї та Казахстані; надає послуги в галузі автомобільних, морських, залізничних, авіаперевезень, митно-брокерського оформлення та повний спектр складських послуг
7	PAKLINE LOGISTICS (Україна)	На ринку з 2004 року надає послуги логістичного консалтингу, фулфілмент із використанням конвеєрних ліній, послуги зберігання та складської логістики, кур'єрської експрес-доставки по Україні та світу, холодної логістики для фармацевтики та FMCG, послуги для інтернет-магазинів
8	UVK (Україна)	Надає митно-брокерські послуги, міжнародний форвардинг, послуги фулфілменту, доставки та зберігання вантажів. Пропонує своїм клієнтам прямий регулярний сервіс із перевезення збірних вантажів з Китаю та інших країн Південно-Східної Азії, Північної і Південної Америки, організовує імпорт та експорт через порти Європи, склад у Варшаві та порти України
9	ЛОГІСТИК-ПЛЮС (Україна)	На ринку з 2008 року; надає послуги зі зберігання, обробки та перевезення вантажів по Україні та країнам Європи
10	DB SHENKER (Австрія)	Українська філія працює з 1998 року; пропонує перевезення автомобільним, залізничним, повітряним, морським транспортом, послуги контрактної логістики

Починаючи з 2007 року, Світовий банк визначає та оприлюднює показник Індексу ефективності логістики (LPI) для 160 країн світу. Індикаторами індексу є митне обслуговування (ефективність роботи митних органів), інфраструктура (якість об'єктів інфраструктури), міжнародні перевезення (простота організації), компетенції в логістиці, відстеження товару (можливість відстеження впродовж всього ланцюга поставок), пунктуальність (дотримання термінів доставки).

Упродовж цього періоду Німеччина стабільно лідирувала за показником Індексу ефективності логістики, який коливався в межах 4,03–4,23 бали (рис. 2).

Що стосується України, то за період з 2007 по 2018 рр. вона перемістилася з 78 на 66 місце в світовому рейтингу, маючи 2,83 бали з максимальних 5 балів (табл. 3).

Це свідчить про те, що ще багато питань у вітчизняній логістичній системі залишається не вирішеними, і як результат, це призводить до затримок в процесі транспортування та додаткових витрат. Проблемними індикаторами залишаються: «інфраструктура», «митниця», «міжнародні поставки».

У 2020 році вперше Європейська Бізнес Асоціація в партнерстві з юридичними фірмами Agresca та Sayenko Kharenko провела експертне дослідження загального стану розвитку транспортної інфраструктури в Україні та визначили інфраструктурний індекс.

104 фахівці сфери транспорту та логістики членських компаній Європейської Бізнес Асоціації оцінювали: загальний стан інфраструктури України, загальний стан розвитку п'яти транспортних галузей, рівень інвестиційної привабливості України для реалізації інфраструктурних проєктів, рівень виконання державою стратегій розвитку транспортної галузі.

У результаті інфраструктурний індекс 2020 р. був визначений на рівні 2,58 балів з п'яти можливих. Це свідчить, що одним із стримуючих факторів трансформації транспортно-логістичних послуг в Україні є низький рівень розвитку транспортної інфраструктури [14].

Методика розрахунку інфраструктурного індексу передбачала визначення середньоарифметичного показника  $Z$  як суми експертних оцінок чотирьох факторів ( $X_1$  — загальний стан інфраструктури України;  $X_2$  — загальний стан розвит-

ку п'яти транспортних галузей;  $X_3$  — рівень інвестиційної привабливості України для реалізації інфраструктурних проектів;  $X_4$  — рівень виконання державою стратегій розвитку транспортної галузі), поділеної на кількість елементів набору ( $n = 4$ ):

$$\begin{cases} Z = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n X_i \rightarrow \max \\ n = 4 \\ 0 < X_i \leq 5 \\ Z_{\max} = 5 \end{cases}$$

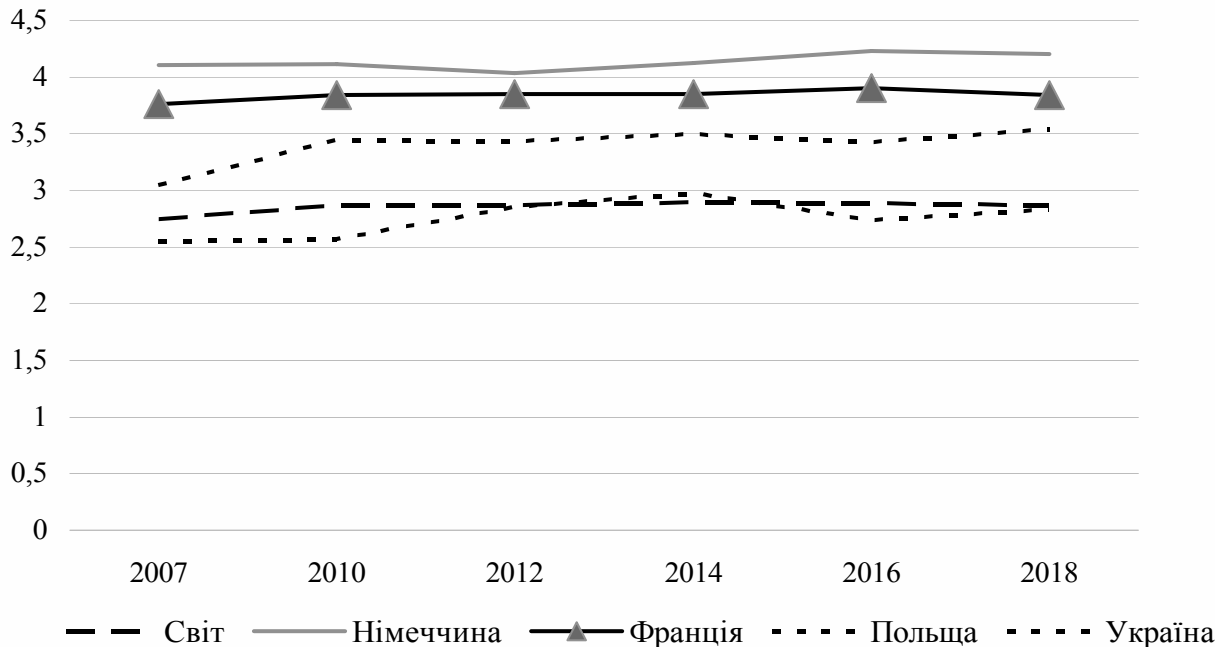


Рис. 2. Динаміка Індексу ефективності логістики (LPI), 2007–2018 рр.

Таблиця 3

Динаміка складових Індексу ефективності логістики (LPI) України в 2007–2018 рр., бали [15]

Показник	2007	2010	2012	2014	2016	2018
Індекс ефективності логістики	2,55	2,57	2,85	2,98	2,74	2,83
складові LPI:						
(1) митне обслуговування	2,22	2,02	2,41	2,69	2,30	2,49
(2) інфраструктура	2,35	2,44	2,69	2,65	2,49	2,22
(3) міжнародні перевезення	2,53	2,79	2,72	2,95	2,59	2,83
(4) компетенції в логістиці	2,41	2,59	2,85	2,84	2,55	2,84
(5) відстеження товару	2,53	2,49	3,15	3,20	2,96	3,11
(6) пунктуальність	3,31	3,06	3,31	3,51	3,51	3,42

На нашу думку, проведене Європейською Бізнес Асоціацією експертне дослідження загального стану транспортної інфраструктури доцільніше було б представити у вигляді такої математичної моделі:

$$\begin{cases} Z = \sum_{i=1}^n \alpha_i X_i \rightarrow \max \\ n = 4 \\ 0 < X_i \leq 5 \\ \sum_{i=1}^n \alpha_i = 1 \end{cases}$$

де  $Z$  — інтегральна приведена оцінка факторів розвитку транспортної інфраструктури;  $X_i$  — кількісна оцінка  $i$ -го фактору розвитку транспортної інфраструктури;  $\alpha_i$  — ваговий коефіцієнт  $i$ -го фактору;  $n$  — загальна кількість факторів оцінки рівня розвитку транспортної інфраструктури.

Вважаємо, градацію значень інтегральної приведеної оцінки факторів розвитку транспортної інфраструктури  $Z$  доцільно здійснювати за наступною шкалою: якщо  $0 < Z \leq 2$ , стан транспортної інфраструктури незадовільний, повністю

не відповідає сучасним європейським вимогам щодо розвитку сфери транспорту та логістики; якщо  $2 < Z \leq 3$ , стан транспортної інфраструктури задовільний, відповідає мінімальним вимогам; якщо  $3 < Z \leq 4$ , стан транспортної інфраструктури в цілому відповідає вимогам, проте існує потреба в покращенні кількісно-якісних характеристик окремих факторів; якщо  $4 < Z \leq 5$ , стан транспортної інфраструктури повною мірою забезпечує умови для надання транспортно-логістичних послуг на сучасному рівні.

Водночас, зважаючи, що об'єктом ринку транспортно-логістичних послуг виступають логістичні потоки (матеріальні, інформаційні та фінансові), розглянута вище модель має бути доповнена фактором «Інформаційне забезпечення суб'єктів ринку транспортно-логістичних послуг». Інформаційні потоки являють собою переміщення певної сукупності даних, що циркулюють в транспортно-логістичних системах та призначені для ефективного управління перевезенням, зберіганням та обробкою вантажів.

Обґрунтуємо необхідність введення додаткового фактору в модель інтегрованої приведенної оцінки стану транспортної інфраструктури. Інформаційні потоки необхідні для супроводу доставки вантажів в транспортно-логістичній системі, гарантуючи її стійкість та керованість. Процес транспортування і логістики є досить складним, оскільки вимагає координованості дій всіх його учасників.

Не маючи повного інформаційного забезпечення неможливо відслідкувати, де перебуває вантаж, забезпечити своєчасну перевалку, зберігання та доставку вантажу.

Виникає потреба в інформаційному забезпеченні всіх суб'єктів транспортно-логістичного процесу: вантажовідправника, вантажоотримувача, представників транспортно-логістичних компаній.

Для прикладу, в Україні за ініціатииви Центру ООН зі спрощення процедур торгівлі та електронних ділових операцій, нині розглядається питання розвитку та застосування «довідкових моделей даних» в практичній діяльності у сфері торгівлі, транспорту і логістики з метою цифрової трансформації обміну даними та документами при здійсненні транспортно-логістичних операцій.

При оцінюванні інформаційного забезпечення суб'єктів ринку транспортно-логістичних послуг слід враховувати такі кількісні показники інформаційного потоку, як: обсяг інформації, яка передається або обробляється в одиницю часу; швидкість передачі та прийому інформації; ін-

тенсивність інформаційного потоку; кількість оброблених і переданих одиниць паперових документів або кількість інформації, що міститься в електронному повідомленні (залежно від формату документів).

Тоді розглянута вище модель трансформується в модель інтегрованої приведенної оцінки стану розвитку транспортно-інформаційної інфраструктури:

$$\begin{cases} Z = \sum_{i=1}^n \alpha_i X_i \rightarrow \max \\ n = 5 \\ 0 < X_i \leq 5 \\ \sum_{i=1}^n \alpha_i = 1 \end{cases}$$

Розвиток українського ринку транспортно-логістичних послуг іде повільніше у порівнянні з розвиненими країнами Європи, однак наявність зацікавленості клієнтів в отриманні високого рівня сервісу сприяє даному процесу. На даний час стримуючими факторами є недостатньо розвинена транспортна інфраструктура, яка має відповідати сучасним технологічним вимогам (транспортно-логістичних центри, митно-логістичних комплекси, вантажні термінали), формування електронних баз даних та підтримка сучасних хмарних та мережевих комп'ютерних технологій тощо.

Водночас прослідковуються такі позитивні тенденції на ринку транспортно-логістичних послуг, як: він стає відкритим, професійним та клієнтоорієнтованим, перебуває на стадії стабілізації. Провайдери логістичних послуг розвивають свої стратегічні конкурентні переваги з метою підвищення ефективності логістики на всьому ланцюзі постачань, враховують вимоги максимальної безпеки та економічної ефективності перевезень.

Від сучасних провайдерів транспортно-логістичних послуг вимагається високий рівень професіоналізму: організація логістичного обслуговування налагоджується під конкретний бізнес, враховуються індивідуальні потреби клієнтів, організація зовнішнього управління потоком руху товарно-матеріальних цінностей легко інтегруються в технічне середовище компанії клієнта. Діяльність транспортно-логістичних провайдерів дозволяє значно підвищити ефективність торгівельної та зовнішньоекономічної діяльності клієнтів.

### Висновки

У результаті аналізу ринку транспортно-логістичних послуг України виокремлено чотири

етапи його формування. Перший етап (початок 1990-х років) характеризувався низьким рівнем логістичного обслуговування транспортних та складських процесів, ігноруванням принципів логістики. На другому етапі (друга половина 1990-х років) активізувались процеси побудови системи дистрибуції; формувались нові партнерські відносини з усіма учасниками ринку; розвивались торгівельні компанії та оновлювалась система складування, транспортування та просування продукції; з'явилися потужні міжнародні логістичні оператори. Третій етап (перше десятиліття XXI ст.) ознаменувався появою перших національних логістичних компаній (2PL- та 3PL-провайдерів), які надавали послуги на рівні міжнародних вимог. Четвертий етап (друге десятиліття XXI ст.) характеризується розвитком 3PL та 4PL операційної діяльності; передачею торговельними та промисловими підприємствами логістичних функцій на аутсорсинг; зміною підходу до роботи з клієнтами, з якими формується партнерські відносини.

Водночас слід зазначити, що розвиток вітчизняного ринку транспортно-логістичних послуг стримується недостатньо розвиненою транспортною та інформаційною інфраструктурою.

У статті розроблено модель інтегральної приведеної оцінки стану розвитку транспортно-інформаційної інфраструктури, яка включає п'ять факторів, що враховують якісні і кількісні характеристики матеріальних, інформаційних і фінансових логістичних потоків.

До позитивних тенденцій можна віднести наступні: ринок перебуває на стадії стабілізації, стає відкритим, професійним та клієнтоорієнтованим; провайдери логістичних послуг розвивають свої конкурентні переваги з метою підвищення ефективності логістики на всьому ланцюзі постачань, враховують вимоги максимальної безпеки та економічної ефективності перевезень.

#### ЛІТЕРАТУРА

- [1] Ринок логістичних послуг України: тренди та можливості. URL: <https://www.tot.com.ua/post/rinok-logistichnih-poslug> (дата звернення 13.11.2021).
- [2] Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року». URL: <https://zakon.rada.gov.ua> (дата звернення 13.11.2021).
- [3] Багрій М. М., Коновалова О. В., Разумова К. М., Чайка Н. Г. Питання сучасного стану інфраструктури транспортної системи. *Наукоємні технології*. 2021. Том 51. № 3. С. 265–270. <https://doi.org/10.18372/2310-5461.51.15997>.
- [4] Іванова І., Боровик Т., Руденко А., Залозна Т. Ринок логістичних послуг України: сучасний стан, проблеми, перспективи. *Галицький економічний вісник*. 2020. № 6 (67). С. 185–192. [https://doi.org/10.33108/galicianvisnyk\\_tntu2020.06.185](https://doi.org/10.33108/galicianvisnyk_tntu2020.06.185)
- [5] Компанієць В. В., Полякова О. М., Шраменко О. В. Світові тренди сучасного-транспортно-логістичного сервісу. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2020. № 70–71. С. 22–32.
- [6] Полякова О. М., Шраменко О. В. Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні і світі. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2017. № 58. С. 126–134. <https://doi.org/10.18664/338.47.338.45.v0i58.110015>.
- [7] Малащук Д. В., Гринчак Н. А. Сучасний стан та особливості розвитку світового ринку логістичних послуг. *Ефективна економіка*. 2018. № 6. URL: [http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/6\\_2018/34.pdf](http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/6_2018/34.pdf) (дата звернення 13.11.2021).
- [8] Чучка І. М. Сучасні основні форми логістичних послуг в Європі. *Економіка і суспільство*. 2015. Вип. 1. С. 18–20.
- [9] Шимко О. В. Ринок логістичних послуг: проблеми становлення і розвитку. *Фінансова система України. Збірник наукових праць*. Острог: Видавництво Національного університету «Острозька академія». 2011. Вип. 16. С. 424–433.
- [10] Ярмолюк Д. І. Особливості логістичного аутсорсингу в Україні: зниження недоліків та застосування переваг. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2017. Вип. 18. С. 331–334.
- [11] Експрес-випуски державної служби статистики України за 1 та 2 квартал 2021 року. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 14.11.2021).
- [12] Вантажоперевезення в Україні збільшилися до 287 млн тонн в першому півріччі 2021 року. *Аграрне інформаційне агентство Agravery*. 27 липня 2021 року. URL: <https://agravery.com/uk/posts/show/vantazopervezenna-v-ukraini-zbilsilisa-do-287-mln-tonn-v-persomu-pivricci-2021-roku> (дата звернення 14.11.2021).
- [13] Топ-10 найбільших логістичних компаній України. URL: <https://mintrans.news/logistics/top-10-naubilshikh-logistichnikh-kompaniy-ukraini> (дата звернення 14.11.2021).
- [14] Інфраструктурний індекс 2020. URL: <https://eba.com.ua/biznes-otsinyv-stan-rozvytku-transportnoyi-infrastruktury-v-ukrayini/> (дата звернення 14.11.2021).
- [15] World Bank LPI Global Rankings 2007–2018. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global/> (дата звернення 14.11.2021).



Новальська Н. І., Клименко В. В., Москаленко О. І., Селіщев С. В.

## ОСОБЛИВОСТІ ТРАНСФОРМАЦІЇ РИНКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ

*У статті проаналізовано особливості та фактори, які вплинули на процес прискорення трансформування ринку транспортно-логістичних послуг в Україні. За результатами аналізу процесу розвитку ринку транспортно-логістичних послуг в Україні за часів незалежності виокремлено чотири етапи його формування, а саме: перший етап (початок 1990-х років) характеризувався низьким рівнем логістичного обслуговування транспортних та складських процесів, ігноруванням принципів логістики; другий етап (друга половина 1990-х років) характеризувався активізацією процесів побудови системи дистрибуції, формуванням нових партнерських відносин з усіма учасниками ринку, розвитком торгівельного бізнесу та оновленням системи складування, транспортування та просування продукції, виходом на український ринок міжнародних логістичних операторів; третій етап (перше десятиліття XXI ст.) ознаменувався появою перших національних логістичних компаній (2PL- та 3PL-провайдерів), які надавали послуги на рівні міжнародних вимог; четвертий етап (друге десятиліття XXI ст.) характеризувався розвитком 3PL та 4PL операційної діяльності, передачею торговельними та промисловими підприємствами логістичних функцій на аутсорсинг, зміною підходу до роботи з клієнтами. Проаналізовано результати оцінки Світовим банком рівня ефективності логістичної системи в Україні в розрізі окремих показників та в динаміці, а також результати експертного дослідження загального стану розвитку транспортної інфраструктури, проведені Європейською Бізнес Асоціацією. Визначено фактори, які стримують розвиток ринку транспортно-логістичних послуг в Україні. У зв'язку з цим авторами розроблено модель інтегральної приведенної оцінки стану розвитку транспортно-інформаційної інфраструктури. На основі проведеного дослідження виокремлено позитивні тенденції, які нині спостерігаються на вітчизняному ринку транспортно-логістичних послуг та обґрунтовано складові його розвитку відповідно до сучасних міжнародних вимог.*

**Ключові слова:** транспорт; логістика; послуга; інфраструктура; перевезення; аутсорсинг; провайдер логістичних послуг.

Novalska N., Klymenko V., Moskalenko O., Selishchev S.

## FEATURES OF TRANSFORMATION OF THE TRANSPORT AND LOGISTICS SERVICES MARKET IN UKRAINE

*The article analyzes the features and factors that influenced the process of accelerating the transformation of the transport and logistics services market in Ukraine. According to the results of the analysis of transport and logistics services market in Ukraine since independence, four stages of its formation have been identified. The first stage (early 1990s) was characterized by a low level of logistics services for transport and warehousing processes, ignoring the principles of logistics. In the second stage (second half of the 1990s) the processes of building a distribution system intensified; new partnerships were formed with all market actors; trading companies were developed and the system of warehousing, transportation and promotion of products was updated; powerful international logistics operators were appeared. The third stage (the first decade of the XXI century) was marked by the emergence of the first national logistics companies (2PL- and 3PL-providers), which provided services at the level of international requirements. The fourth stage (the second decade of the XXI century) is characterized by the development of 3PL and 4PL operational activities; transfer of logistics functions to outsourcing by commercial and industrial enterprises; changing the approach to working with clients. The results of the World Bank's assessment of the level of the logistics system efficiency in Ukraine in terms of individual indicators and their dynamics, as well as the results of expert research of the general state of transport infrastructure development by the European Business Association have been analyzed. Factors that restrict the development of the transport and logistics services market in Ukraine have been determined. In this regard, the authors have developed a model of integrated reduced assessment of transport and information infrastructure. Based on the study, the positive trends that are currently observed in the domestic market of transport and logistics services are identified and the components of its development in accordance with modern international requirements are substantiated.*

**Keywords:** transport; logistics; service; infrastructure; transportation; outsourcing; logistics service provider.

Стаття надійшла до редакції 19.11.2021 р.  
Прийнято до друку 09.12.2021 р.