



Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна  
Факультет міжнародних економічних відносин та туристичного бізнесу  
Кафедра міжнародних економічних відносин імені Артура Голікова

## **Кваліфікаційна робота бакалавра**

**на тему: «ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОЇ  
ІНФРАСТРУКТУРИ ФРАНЦУЗЬКОЇ РЕСПУБЛІКИ»**

Виконав:  
студент 4 курсу групи УЛМ-41  
спеціальності  
«Міжнародні економічні відносини»  
освітньої програми «Міжнародна  
логістика і митна справа»  
першого (бакалаврського)  
рівня вищої освіти

 Третяк В. Д.

Керівник:  к.е.н., доц. Шуба М. В.

Рецензент:

Харків – 2024

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна  
Факультет міжнародних економічних відносин та туристичного бізнесу  
Кафедра міжнародних економічних відносин імені Артура Голікова  
Рівень вищої освіти перший (бакалаврський)  
Спеціальність 292 – «Міжнародні економічні відносини»  
Освітня програма – «Міжнародна логістика і митна справа»

**ЗАТВЕРДЖУЮ**

В.о. завідувача кафедри міжнародних  
економічних відносин  
імені Артура Голікова  
Іван МАРЧЕНКО

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2023 року

**З А В Д А Н Н Я  
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТУ**

Третьяку Віталію Дмитровичу

1. Тема роботи «Особливості розвитку логістичної інфраструктури  
Французької Республіки»

керівник роботи к.е.н., доц. Шуба М.В.

затверджені наказом по університету від “24”01.2024 року № 4002-5/163



2. Строк подання студентом роботи 22.05.2024 р.

3. Перелік питань, які потрібно розробити

Розглянути сутність та складові логістичної інфраструктури; дослідити роль інфраструктури у розвитку міжнародної логістики; проаналізувати особливості логістичної діяльності Французької Республіки; дослідити сучасний стан розвитку логістичної інфраструктури Франції; узагальнити перспективи розвитку логістичної інфраструктури Франції.

## 4. План роботи

№ з/п	Назви етапів роботи
1.	Розділ 1. Теоретичні засади дослідження логістичної інфраструктури країни
2.	Розділ 2. Тенденції та перспективи розвитку логістичної інфраструктури Французької Республіки

5. Дата видачі завдання 01.12.2023 р.Студент  Третяк В. Д.Керівник роботи  Шуба М.В.

## ЗМІСТ

<b>Вступ</b>	<b>5</b>
<b>Розділ 1. Теоретичні засади дослідження логістичної інфраструктури країни</b>	<b>8</b>
1.1. Сутність та складові логістичної інфраструктури	8
1.2. Роль інфраструктури у розвитку міжнародної логістики	17
Висновки до першого розділу	22
<b>Розділ 2. Тенденції та перспективи розвитку логістичної інфраструктури Французької Республіки</b>	<b>24</b>
2.1. Особливості логістичної діяльності Французької Республіки	24
2.2. Сучасний стан розвитку логістичної інфраструктури Франції	34
2.3. Перспективи розвитку логістичної інфраструктури Франції	41
Висновки до другого розділу	47
<b>Висновки</b>	<b>49</b>
<b>Список використаних джерел</b>	<b>52</b>

## ВСТУП

**Актуальність теми дослідження.** Логістична інфраструктура є невід'ємною частиною економічної системи країни і визначає її конкурентоспроможність на міжнародному ринку. Французька Республіка, яка є однією з провідних європейських економік, відзначається своєю розвинутою та різноманітною логістичною інфраструктурою. З моменту входу до Європейського Союзу та становлення його ринку, Франція стала стратегічно важливим логістичним вузлом.

Франція відома своєю розвинутою системою транспорту, що включає дорожній, залізничний, морський та повітряний транспорт. Висока ефективність та доступність цих систем є важливими факторами для підтримки не лише внутрішньої логістичної діяльності, але і забезпечення міжнародного обміну товарами та послугами.

Високий рівень торговельної активності та промислового виробництва в Франції вимагає постійного аналізу та вдосконалення логістичної інфраструктури для забезпечення ефективності поставок, конкурентоспроможності підприємств та стабільності економіки в цілому.

У зв'язку з швидкими темпами глобалізації та розширенням світової торгівлі, питання ефективності та розвитку логістичної інфраструктури Франції набуває особливого значення. Зокрема, в умовах постійних змін у світових економічних та торговельних умовах, а також враховуючи вплив факторів, таких як війна в Україні, кризи, пандемії та зміни клімату, необхідно вивчити особливості та тенденції розвитку логістичної інфраструктури Франції.

Отже, логістична інфраструктура є важливим чинником для забезпечення стійкого економічного розвитку та конкурентоспроможності країни на світовому ринку, тому дослідження особливостей та перспектив розвитку логістичної інфраструктури Франції є актуальним.

**Ступінь вивчення проблеми.** Теоретичним засадам дослідження логістичної інфраструктури країни присвятили свої наукові праці такі українські та закордонні науковці: В. Бабайлов, Я. Левченко В. Марченко, В. Шутюк, Н. Хвищун, Т. Дудар, Р. Волошин, Дж. Хескетт, І. Садчикова, М. Блейлок, Б. Фрішман. І. Хаджинов. Є. Крикавський, Н. Чернописька, О. Іщенко, П. Перніка, В. Фалович, О. Сохацька, І. Паламарчук, Н. Артюх тощо.

**Метою** дослідження є визначення особливостей та перспектив розвитку логістичної інфраструктури Французької Республіки.

Відповідно до мети в роботі поставлені наступні **завдання**:

- розглянути сутність та складові логістичної інфраструктури;
- дослідити роль інфраструктури у розвитку міжнародної логістики;
- проаналізувати особливості логістичної діяльності Французької Республіки;
- дослідити сучасний стан розвитку логістичної інфраструктури Французької Республіки;
- узагальнити перспективи розвитку логістичної інфраструктури Французької Республіки.

**Об'єкт дослідження** – розвиток логістичної інфраструктури країни.

**Предмет дослідження** – сучасний стан та перспективи розвитку логістичної інфраструктури Французької Республіки.

**Методи дослідження.** У першому розділі при розгляді сутності та складових логістичної інфраструктури, а також дослідженні ролі інфраструктури у розвитку міжнародної логістики було застосовано порівняльно-описовий метод, метод абстрагування та узагальнення, метод аналізу та синтезу тощо. У другому розділі для аналізу та узагальнення тенденцій та перспектив розвитку логістичної інфраструктури Французької Республіки було використано системний метод, порівняльний метод, графічний метод тощо.

**Інформаційну базу** роботи склали публікації вітчизняних і зарубіжних науковців, періодичні видання, офіційні статистичні й аналітичні матеріали Світового банку, асоціації France Logistique, Асоціації ланцюгів поставок Франції (The France Supply Chain association), компаній SPER Market Research, Global Information, Inc тощо.

Робота складається зі вступу, 2 розділів, висновків; містить 59 сторінок тексту, 11 рисунків, 9 таблицю. Список джерел містить 32 найменування літератури, 42 електронні публікації.

# РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ КРАЇНИ

## 1.1. Сутність та складові логістичної інфраструктури

Розвиток логістичної інфраструктури є одним із головних пріоритетів для економік у всьому світі. Міжнародна практика наголошує на пріоритеті вдосконалення систем управління логістикою та усунення обмежень як передумови подальшого розвитку інфраструктурних активів.

Для визначення сутності поняття «логістична інфраструктура» доцільно розглянути, як трактується поняття «логістика» та поняття «інфраструктура» різними науковцями.

В. Бабайлов та Я. Левченко зазначають, що термін «логістика» має давнє походження [1]. У Стародавній Греції використовували термін «logistike», що у перекладі означає міркувати, обчислювати. У Давньому Римі логістами називали тих, хто займався розподілом продуктів харчування.

На початку 19 ст. логістику визначали як практичне мистецтво маневру військами [1]. У кінці 70-х рр. 20 ст. у зв'язку зі зміною ринку продавця на ринок покупця поняття логістики почало використовуватися в економіці [2]. У цей час логістику почали виділяти в окремий предмет, а також в окремий вид діяльності. Основним предметом логістики як науки стали вважати управління матеріальними та пов'язаними із ними інформаційними потоками з метою скорочення витрат виробництва та обігу [3].

Найпоширенішим наразі є два погляди на визначення поняття «логістика» – у вузькому та широкому розумінні. Розглядаючи визначення логістики більш вузько, по-перше, зазвичай мається на увазі випадок малих та середніх фірм; по-друге, її визначають як управління всіма фізичними операціями доставки товарів від постачальника до споживача. Тобто основними функціями логістики у цьому випадку є складування та транспортування.

Більш широкий погляд на логістику застосовується у випадку побудови логістичних концепцій великих фірм, коли під логістикою мається на увазі не лише складування і транспортування, а весь комплекс операцій від постачання сировини до покупки готового товару [4, с. 11].

У таблиці 1.1 наведено деякі трактування поняття «логістика» українськими та закордонними науковцями.

Таблиця 1.1

## Визначення поняття «логістика»

Автори	Визначення
Г. Павеллек	Планування, управління та контроль потоку матеріальної продукції, яка надходить на підприємство, та відповідного йому інформаційного потоку.
Н. Хвищун	Науково-практичний напрям управління та оптимізації логістичних потоків для досягнення оперативних, тактичних та стратегічних цілей в певній логістичній системі.
Т. Дудар, Р. Волошин	Планування, управління, регулювання і контроль руху матеріальних і пов'язаних із ними інформаційних потоків в часі і просторі починаючи від первинного джерела і закінчуючи місцем їх кінцевого споживання.
Дж. Хескет	Сукупність видів діяльності з управління потоками продукції, координації виробництва і ринків збуту за встановленого рівня послуг з мінімальними витратами
Є. Крикавський	Наука про оптимальне управління матеріальними, інформаційними та фінансовими потоками в економічних адаптивних системах з синергічними зв'язками.

Джерело: складено автором за матеріалами [4-7].

Отже, узагальнюючи вищенаведені визначення, можна зробити висновок, що логістика – це управління матеріальними, інформаційними та фінансовими потоками та взаємозв'язками між ними, а також їх регулювання і контроль за ними для досягнення поставленої мети.

Термін «інфраструктура» в перекладі з латинської мови означає основу, фундамент [8].

На початку 20 ст. інфраструктура використовувалася як синонім для забезпечення, переважно в військовій термінології. Хоча слід зауважити, що економісти почали узагальнювати і формувати комплексне розуміння економічного значення цього терміну ще в 19 столітті [8]. Наприклад, Адам Сміт вказував на необхідність створення «загальних споруд та установ, необхідних для суспільного виробництва, але не вигідних для приватного капіталу» [9].

Спочатку поняття «інфраструктура», за А. Смітом, Д. Рікардо та іншими вченими, включало в себе виробничі комунікації, транспорт, пошту, енергетику. Держава, на думку вчених, грала ключову роль у регулюванні цих аспектів економічної діяльності, хоча сам термін «інфраструктура» не використовувався ними [8].

В економічній науковій літературі термін «інфраструктура» почали використовувати на початку 20 ст. Вважається, що першим саме в економічній науці використав термін П. Розенштейн-Родан. На той час у поняття «інфраструктура» вкладали сукупність базових галузей економіки (транспорт, енергетика, зв'язок), розвиток яких давав економічний ефект, що сприяло залученню інвестиції [10].

Теорія інфраструктури почала активно розвиватися у кінці 60-х - початку 70-х рр. 20 ст. Сутність даного поняття почала розширюватися, виходячи за рамки виробничої сфери (галузі транспорту, матеріально-технічного забезпечення, зв'язку). Тобто інфраструктура почала включати ще й невиробничу галузь, без якої неможливе функціонування насамперед виробничих систем, та інституціональну інфраструктуру (наприклад, органи юстиції тощо) [11].

У таблиці 1.2 наведено деякі трактування поняття «інфраструктура» українськими та закордонними науковцями.

Таблиця 1.2

## Визначення поняття «інфраструктура»

Автори	Визначення
М. Макаренко, А. Слободян	Сукупність умов що забезпечують нормальні умови розвитку економіки та суспільства.
І. Фокіна	Сукупність інституцій (організацій) та інститутів (норм), що забезпечують нормальне функціонування ринкової економік.
М. Блейклок	Базовий основний ресурс, що включає основні фонди, необхідних для надання адміністративних послуг.
Н. Лисяк	сукупність галузей та видів діяльності, що обслуговують економіку й виробництво міста.
Б. Фрішмен	Значний за масштабом фізичний ресурс, зроблений людьми для суспільного споживання.
І. Хаджинов	Комплекс допоміжних галузей, які обслуговують і забезпечують нормальну діяльність соціально-економічних систем.
М. Коваленко	Сукупність елементів, які забезпечують безперервне функціонування взаємозв'язків об'єктів і суб'єктів даної системи.
Л. Алексеєнко, В. Олексієнко	Складові частини загальної будови економічного життя, які забезпечують нормальну діяльність економічної системи загалом.
М. Мамчин, І. Жагаляк, Ю. Добуш	Сукупність складових частин якого-небудь об'єкта, які мають підпорядкований допоміжний характер та забезпечують умови для нормальної діяльності об'єкта загалом.
А. Гриценко, В. Соболев	Сукупність елементів, які забезпечують безперервне функціонування взаємозв'язків об'єктів і суб'єктів цієї системи.

Джерело: складено автором за матеріалами [12-21].

Таким чином, єдина наукова позиція щодо визначення терміну «інфраструктура» відсутня. Узагальненим можна вважати наступне визначення – сукупність видів діяльності, засобів, умов і об'єктів, що мають обслуговуючий характер відносно матеріального виробництва та забезпечують умови життєдіяльності суспільства [8].

Щодо визначення поняття «логістична інфраструктура», то у цьому випадку серед дослідників також немає єдності у трактуванні. Науковці, які досліджували розвиток логістичної інфраструктури, її зміст та вплив на інші

галузі економіки, висловлювали різні погляди на сутність логістичної інфраструктури.

У таблиці 1.3 наведено деякі трактування поняття «логістична інфраструктура».

Таблиця 1.3

## Визначення поняття «логістична інфраструктура»

Автори	Визначення
Є. Крикавський	Система заходів просторово-часового перетворення логістичних потоків (матеріальних, фінансових, інформаційних, людських), а також сукупність підприємств різних організаційно-правових форм, які створюють організаційно-економічні умови проходження цих потоків шляхом створення потенціалу відповідних логістичних послуг.
Д. Бауерсокс, Д. Клосс	Каркас, на якому будується логістична система і її робота.
П. Беленький	Раціоналізація транспортно-складських процесів, матеріальних, фінансових та інформаційних потоків у сфері обігу.
О. Іщенко	Інтегроване складне комплексне утворення, головною метою функціонування якого є надання безперервних, надійних і якісних транспортно-логістичних послуг при одночасному забезпеченні мінімальних логістичних витрат економічних агентів.
О. Сумець, Т. Бабенкова	Механізм, який забезпечує синтез, взаємозв'язок і взаємодію економічних процесів за рахунок оптимальної організації і своєчасного використання логістики на різних рівнях управління товарорухом.
М. Сісельські	Створені людиною лінійні та точкові об'єкти громадського користування, необхідні для переміщення людей, вантажів, інформації, енергії тощо.
О. Казанська, А. Геращенко	Сукупність організаційно-економічних і технічних елементів, за допомогою яких всі види економічних потоків (матеріальні, транспортні, фінансові, інформаційні, трудові ресурси, енергопотокі, зворотні потоки) здійснюють циклічний рух з найбільшою ефективністю від постачальника ресурсів до кінцевого споживача.

Джерело: складено автором за матеріалами [22-28].

У найбільш загальному вигляді логістична інфраструктура складається зі складів і шляхів сполучення. Її мета – переміщувати матеріальні потоки, транспортувати їх від місць виробництва до місць перетворення, потім від місць перетворення до місць споживання. Ці три місця, як правило, розрізнені.

Пасажирські та вантажні перевезення, обмін інформацією та даними, логістична діяльність – все це можливо завдяки інфраструктурі. І транспортна, і інформаційна інфраструктура мають важливе значення для потоків товарів та інформації в логістичних ланцюгах. Але потреба в інфраструктурі в логістиці набагато ширша. На думку науковця П. Перніка, все, що проходить через логістичні ланцюги, що зберігається та передається через них, можна назвати пасивні елементи. Засоби та обладнання, за допомогою яких реалізуються потоки пасивних елементів, можна назвати активними елементами. Разом вони утворюють інфраструктуру логістики [29].

У логістичній інфраструктурі існують лінійні елементи, наприклад, дороги, телекомунікаційні мережі, а також вузлові елементи, наприклад, морські порти [29].

Деякі науковці розглядають логістичну інфраструктуру разом із транспортною. Так, А. Полянська структурує об'єкти транспортно-логістичної інфраструктури у два блоки – технічна складова (дороги, залізничні колії, логістичні центри, вокзали, аеропорти, контейнерні термінали тощо) та організаційно-економічна складова (логістичні оператори, транспортно-експедиційні організації, митниця, інформаційно-телекомунікаційні мережі, фінансово-кредитні організації тощо) [30].

За визначенням О. Карого та Г. Подвальної транспортно-логістична інфраструктура має такі складові: інфраструктура автомобільного транспорту, інфраструктура річкового і морського транспорту, інфраструктура авіаційного транспорту та залізнична інфраструктура, складська інфраструктура, телекомунікаційна інфраструктура, трубопровідна інфраструктура [31].

На рис. 1.1 наведено основні складові транспортно-логістичної інфраструктури згідно з дослідженням О. Іщенко.

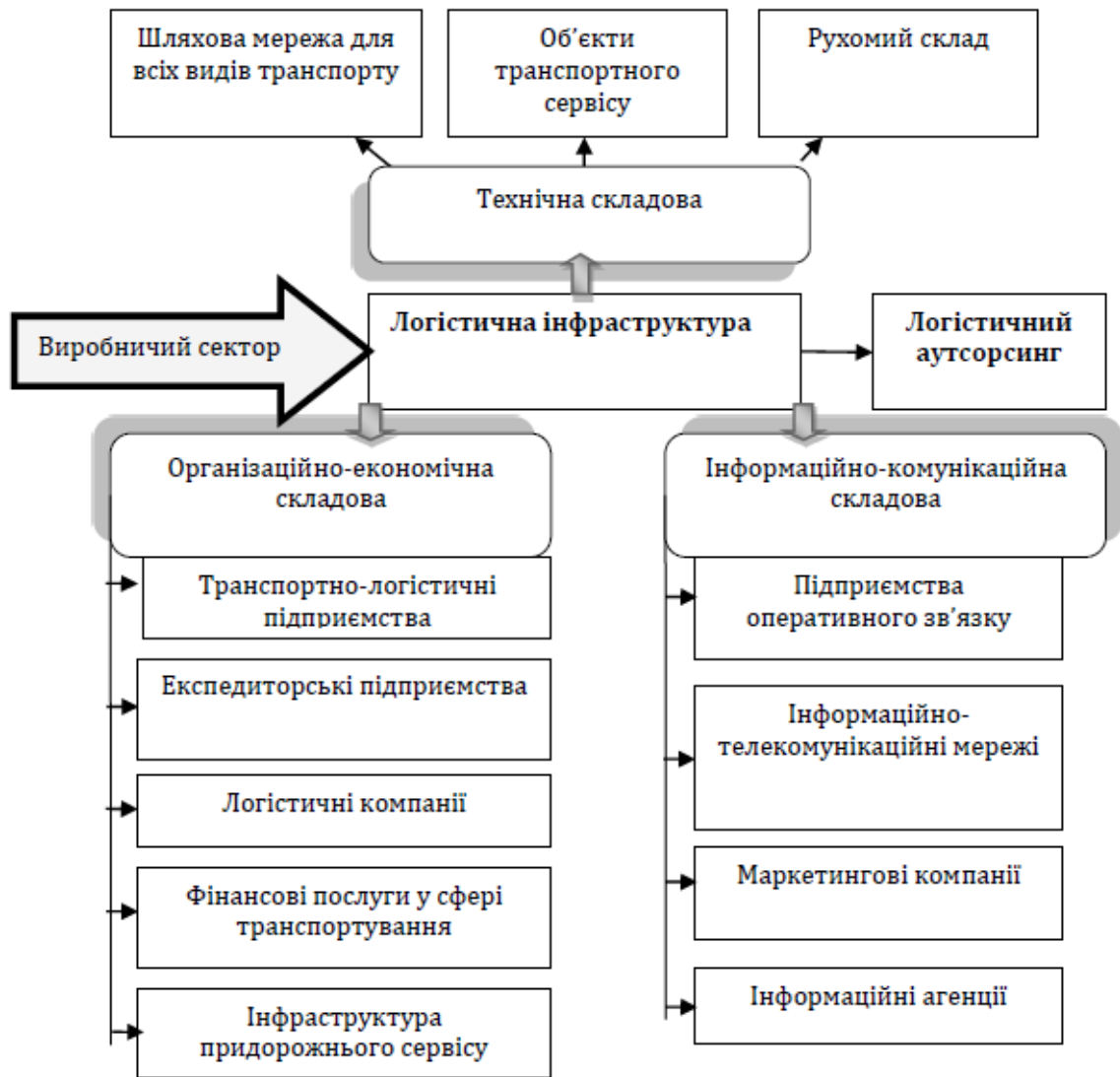


Рис. 1.1. Основні складові транспортно-логістичної інфраструктури  
за О. Іщенко

Джерело: [25]

Варто зазначити, що кожен вид транспорту потребує базової інфраструктури, щоб відповідати вимогам транспортного сектора. Це довгострокові основні об'єкти матеріального характеру, які необхідні для нормальної роботи всіх транспортних засобів. Це відноситься до мережі доріг, залізниць і водних шляхів, портових споруд морських і внутрішніх портів, наземних споруд для авіації та інших споруд, необхідних для експлуатації транспортних засобів. Логістична інфраструктура, однак, не обмежується виключно транспортними засобами, а також включає засоби для

обробки та зберігання товарів, а також надзвичайно важливі засоби для передачі інформації в секторі телекомунікацій [32].

На рис. 1.2 можна побачити, що до елементів логістичної інфраструктури відносять транспортні комунікації, складське господарство, телекомунікаційну систему, інформаційно-комп'ютерну систему, транспортні підрозділи різних видів транспорту, а також ремонтні та допоміжні підрозділи, що обслуговують транспортно-складське господарство [33].



Рис. 1.2. Основні складові логістичної інфраструктури  
за В. Фалович

Джерело: [33]

Згідно з Logistiqueconseil – ресурсом, присвяченим дослідженню логістики, логістична інфраструктура представляє усі склади, логістичні платформи, логістичні майданчики, фабрики, заводи тощо, включаючи їх матеріальні засоби для обробки, а також транспортні засоби, які пов'язують їх один з одним [34].

Склади поділяють на склади для зберігання матеріалів і склади для зберігання напівфабрикатів і готової продукції. Ці склади можуть бути розташовані поблизу місця використання матеріалів (місця споживання,

обробки); або далеко від цих місць (наприклад, для прийому матеріалів/продукції з декількох промислових об'єктів і постачання торговельних мереж великих роздрібних мереж).

Логістичні платформи є групами складів в одному регіоні. Для них характерна постійна циркуляція вхідних і вихідних логістичних потоків; збільшення кількості логістичних операцій прийому, консолідації, поділу та перевалки. Платформи зазвичай пов'язані як з морськими, повітряними, так і наземними транспортними засобами.. Вони є справжніми хабами або вузлами в логістичній мережі [34].

Логістичні майданчики – це великі простори, що складаються з кількох складів і в яких зосереджені логістичні операції зі зберігання, підготовки замовлень і відвантаження. Логістичні майданчики обладнані стаціонарними та мобільними перевантажувальними установками. Зазвичай вони пов'язані з одним видом транспорту для вивезення (автомобільним, повітряним, морським або залізничним).

Транспортні маршрути, будь то річкові, морські, сухопутні чи повітряні, з'єднуються в кожній точці (відправлення/прибуття) з облаштованими просторами (порти/причали на морських і річкових шляхах, аеропорти для повітряних маршрутів, залізничні станції для наземних маршрутів). Ці об'єкти, у свою чергу, обладнані інфраструктурою, призначеною для прийому транспортних засобів і вантажів, які вони містять (автопарки, склади, стаціонарні або мобільні вантажно-розвантажувальні пристрої) [34].

Деякі експерти розглядають логістичну інфраструктуру з точки зору галузевого підходу (рис. 1.3). У такому випадку розглядають інфраструктуру автомобільного транспорту, морського та річкового транспорту, авіаційного транспорту, залізничну інфраструктуру, складську інфраструктуру, трубопровідну інфраструктуру та телекомунікаційну інфраструктуру.

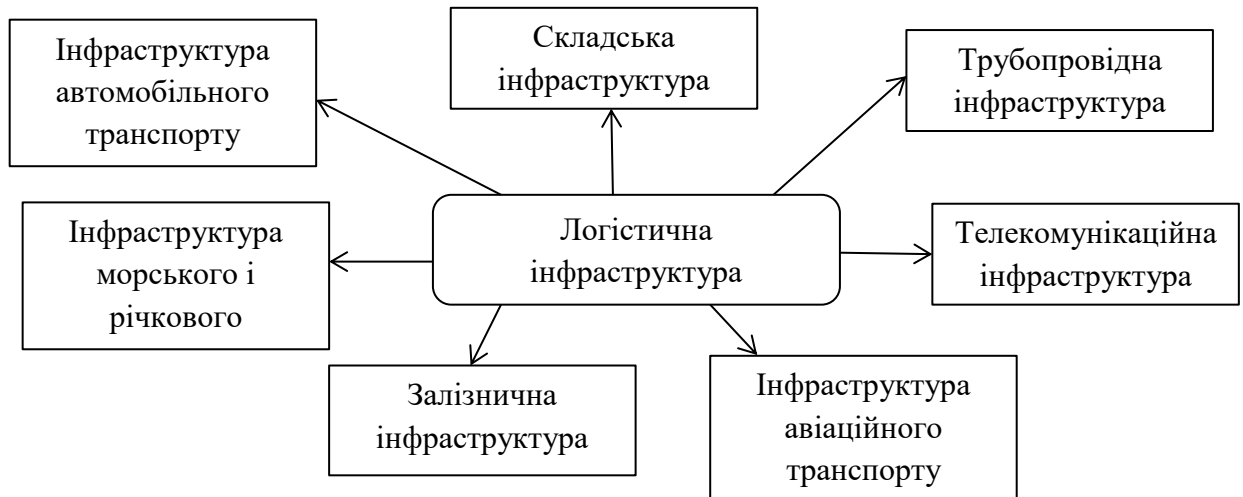


Рис. 1.3. Логістична інфраструктура з точки зору галузевого підходу  
Джерело: [35]

Таким чином, логістична інфраструктура представляє собою сукупність об'єктів та засобів, необхідних для забезпечення ефективності транспортування та розподілу товарів. Вона включає в себе різноманітні компоненти, такі як склади, транспортні мережі, логістичні термінали, інформаційні технології та інші елементи, що підтримують рух матеріальних потоків.

## 1.2. Роль інфраструктури у розвитку міжнародної логістики

Міжнародна логістика становить важливий аспект сучасного глобального бізнесу. Вона представляє собою процес планування, а також управління рухом продуктів та товарів у ланцюгу постачання від придбання сировини до купівлі клієнтом готової продукції, при цьому частина процесу включає перетин принаймні одного міжнародного кордону [36].

А. Негода та Д. Русак надають наступне визначення поняття «міжнародна логістика» – це функціональна сфера логістики, спрямована на оптимізацію товаропотоків, що виходять за кордони національних

економічних систем; знання з організації і управління системою товарно-інформаційно-фінансових потоків міжнародної компанії [37].

Отже однією з ключових відмінностей міжнародної логістики від національної є та обставина, що логістичні процеси пов'язані із перетином державних кордонів. Це важливий аспект, оскільки країни мають власні правила, норми та процедури, які впливають на потік товарів через їхні кордони. Митні формальності, вимоги щодо декларування та оподаткування є важливими аспектами, які визначають ефективність та швидкість логістичних операцій.

Окрім того, міжнародна логістика стикається з різноманітністю умов, що існують у різних країнах. Різниця в кліматі, щільності населення, політичній системі, економічному розвитку, культурних особливостях та, звісно, інфраструктурі, стають важливими факторами у плануванні та виконанні логістичних операцій. Врахування цих аспектів стає необхідністю для успішної міжнародної логістики.

Інфраструктура – від транспорту до електроенергії та цифрових технологій – є важливою для функціонування міжнародної логістики. Розташування, доступ до транспортних сполучень і мультимодальність є ключовими факторами для логістичних операторів, оскільки швидкість доставки та надійність є надзвичайно важливими.

Поняття логістичної інфраструктури тісно пов'язано з можливістю реалізації логістичної діяльності організацій. Дослідження, проведене логістичною асоціацією у Німеччині показало, що більше 90 % логістичних компаній пов'язують розвиток свого бізнесу з інвестиціями в інфраструктуру. Тобто відсутність інвестицій в інфраструктуру може призводити до уповільнення розвитку логістики. Отже, інфраструктура є одним із ключових чинників зростання логістики [38].

Основною метою формування оптимальної інфраструктури є забезпечення максимального економічного ефекту при достатньому рівні надійності та якості послуг, використовуючи наявний обсяг ресурсів [39].

Завдання логістики, які дає змогу виконувати інфраструктура, представлені на рис. 1.4.

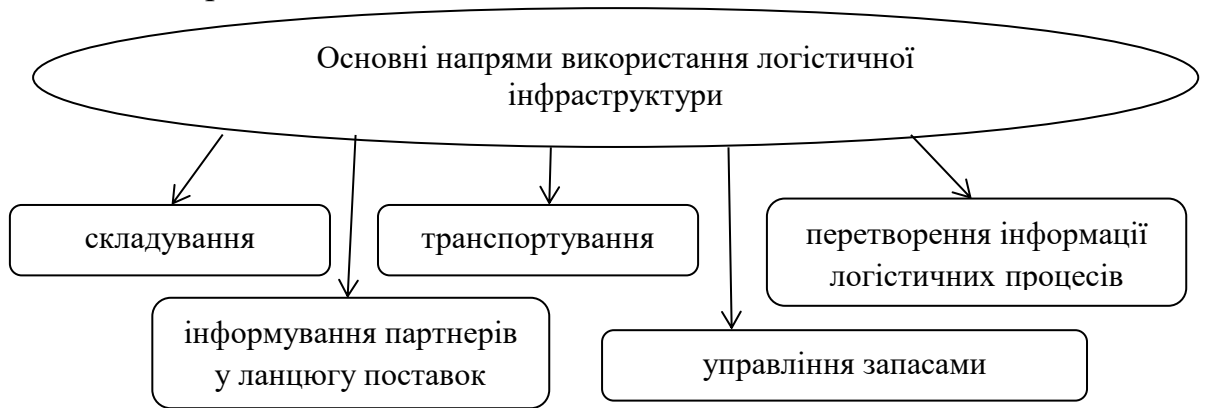


Рис. 1.4. Основні завдання логістики, які дає змогу виконувати інфраструктура

Джерело: складено автором за матеріалами [40; 41]

Як правило, наявна інфраструктура ланцюга поставок повинна змінюватися адекватно до зміни потреб, модифікацій продуктів, виробничих процесів, стратегій і ресурсних витрат [41].

Для розвитку міжнародної логістики формування логістичної інфраструктури повинно базуватись на певних принципах, а саме: системності, раціоналізму, балансу інтересів суб'єктів ринку, комплексності, орієнтації на задоволення потреб споживачів (рис. 1.5).



Рис. 1.5. Принципи формування логістичної інфраструктури

Джерело: складено автором за матеріалами [42]

Міжнародна логістика допомагає сторонам, яким потрібно підвищити продуктивність, обмінятися товарами, бути конкурентоспроможними на світовому ринку. Вона надає оптимізовані рішення у сфері управління імпортною та експортною діяльністю.

У сучасному світі, де підприємства здійснюють свою діяльність в різних куточках світу, ефективна логістична підтримка виробничих та збутових операцій за межами національних кордонів стає необхідною умовою для успіху на міжнародному ринку. Вирішення цього завдання вимагає високопрофесійного логістичного управління, яке в свою чергу призводить до збільшення логістичних витрат.

Проведення комплексних багатонаціональних заходів, об'єднання виробництва та постачання з різних частин світу, є складним завданням. Спілкування з іноземними партнерами, використання іноземних мов, стислі терміни та високі вимоги до якості обслуговування роблять міжнародну логістику складнішою і витратнішою у порівнянні з логістикою в межах однієї країни [36].

Таким чином, незважаючи на труднощі та зростання витрат, міжнародна логістика визнається ключовим фактором для успішної діяльності підприємств у глобальному бізнесі. А забезпечення надійної та ефективної логістичної інфраструктури стає стратегічною задачею для розвитку міжнародної логістики.

Важливість логістичної інфраструктури для розвитку економіки, можна відобразити в наступних елементах.

1. Розміщення логістичної інфраструктури як чинник покращення соціально-економічного розвитку країни. Прискорити соціально-економічний розвиток країни або регіону можливо за допомогою адекватного та налагодженого логістичного механізму. При цьому необхідно враховувати особливості економічного розвитку країни або регіону, розміщення та просторового розвитку територій. За таких умов бізнес зможе економічно

ефективно забезпечити товарами споживчий ринок; також будуть створені нові робочі місця, що сприятиме підйому економіки.

Логістична інфраструктура впливає на більшість аспектів регіонального розвитку або розвитку країни, що визначає її вплив на соціально-економічний розвиток регіону або країни у цілому. Основним показником рівня соціально-економічного розвитку регіону загально визнаним є валовий регіональний продукт (ВРП), а країни – валовий внутрішній продукт (ВВП) [44].

Оцінка впливу логістичної інфраструктури на ВРП та ВВП починається з визначення індикаторів функціонування інфраструктури, серед яких: обсяг транспортно-логістичних послуг; доходи від транспортно-логістичної діяльності; обсяг торгівлі; обсяг промислового виробництва; інвестиції в інфраструктуру; тарифи на перевезення; дохід на душу населення тощо [44].

2. Логістична інфраструктура як фактор розвитку та оптимізації ринку товаророзподільних послуг і мереж. Оптимізація ринку товаророзподільних послуг і мереж у регіонах або країнах – це процес визначення найкращих варіантів і схем товаророзподільних послуг і мереж, який здійснюється шляхом порівняння всіх можливих альтернатив.

3. Логістична інфраструктура як полюс зростання економіки та вимоги до оптимізації територіальної структури [44].

Стратегії розвитку країн та регіонів повинні оцінювати стан логістичної інфраструктури як важливого чинника соціально-економічного розвитку, зростання конкурентоспроможності та зниження витрат шляхом оптимізації дистрибуційних мереж.

Розвиток логістичної інфраструктури не слід розглядати як другорядний елемент державної політики, він має стати важливим чинником соціально-економічного розвитку країни. Необхідно не обмежувати увагу продуктивністю фізичних елементів інфраструктури, яка часто використовується для прийняття рішень щодо інвестицій в логістичну інфраструктуру, а також для підвищення ефективності існуючих мереж,

управління логістичною інфраструктурою, а також закликати уряди збільшити їх використання. Важливо будувати логістичну інфраструктуру та вдосконалити економічний механізм логістичної інфраструктури, розробляти заходи підтримки з боку уряду, бізнесу та суспільства для розвитку логістичної інфраструктури [44].

Таким чином, ефективність функціонування міжнародної логістичної діяльності достатньо сильно залежить від розвитку інфраструктури, бо всі необхідні логістичні процеси та операції з матеріальними та іншими супутніми їм потоками виконуються завдяки їй. Відмінності міжнародної логістики визначаються різницею в інфраструктурних системах країн, що стає фактором, що впливає на швидкість, ефективність та вартість операцій. Здатність подолати інфраструктурні виклики дозволяє підприємствам здійснювати глобальні логістичні операції, забезпечуючи конкурентні переваги. Морські шляхи, повітряні маршрути, дорожні та залізничні транспортні системи стають складовими, які визначають логістичний потенціал країн у світовому бізнесі.

Зростання ролі міжнародної логістики та зменшення географічних обмежень стають можливими завдяки розвитку інфраструктури, яка сприяє гнучкості та швидкості глобальних логістичних ланцюгів. Вдосконалення технологічних засобів та інноваційних рішень в інфраструктурі підсилюють конкурентоспроможність країн та їх позицію в міжнародній торгівлі. У вигляді транзитних та логістичних вузлів, країни розвиваються як ключові гравці у світовому логістичному просторі, визначаючи тим самим характер глобальної торгівлі.

### **Висновки до першого розділу**

1. Логістика, як важлива галузь управління ланцюгом постачання, вимагає інфраструктури для забезпечення ефективності та надійності всіх логістичних процесів. Сутність логістичної інфраструктури полягає в

створенні і оптимізації мережі засобів та об'єктів, що забезпечують нормальний хід постачання та розподілу товарів. Однією з ключових складових логістичної інфраструктури є транспортна система. Велика роль відводиться розвиненим дорожнім, залізничним, морським та повітряним маршрутам. Також важливою складовою логістичної інфраструктури є логістичні та транзитні склади, забезпечуючи зберігання, сортування та перерозподіл товарів, та інформаційні технології. Ефективне використання систем відстеження, управління запасами та електронного документообігу робить можливим точне управління логістичними процесами та зменшує час доставки.

Загалом, логістична інфраструктура представляє собою злагоджену систему різноманітних компонентів, які спільно допомагають забезпечити ефективність, надійність та сталість логістичних процесів. Розвиток та оптимізація цих складових є важливою умовою для конкурентоспроможності підприємства в умовах глобального бізнесу.

2. Інфраструктура визначається як ключовий фактор у розвитку міжнародної логістики, забезпечуючи необхідні умови для безперебійного руху товарів через державні кордони та митниці. Інфраструктура визначає не тільки ефективність, але й можливість розвитку міжнародної логістики. Ключовою роллю інфраструктури є створення сприятливих умов для постійного та швидкого переміщення товарів через національні кордони. Розвинена транспортна система, сучасні складські приміщення та ефективна інформаційна підтримка стають фундаментом для здійснення логістичних операцій на міжнародному рівні. Забезпечення надійності та стійкості інфраструктури є критичним елементом для збереження конкурентоспроможності бізнесу в глобальному середовищі. Інфраструктурні інвестиції та розвиток новітніх технологій визначають можливості росту та ефективного функціонування логістичних систем на міжнародному рівні.

## **РОЗДІЛ 2. ТЕНДЕНЦІЇ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ФРАНЦУЗЬКОЇ РЕСПУБЛІКИ**

### **2.1. Особливості логістичної діяльності Французької Республіки**

Франція, наряду з Німеччиною та Нідерландами, завдяки її центральному розташуванню та зв'язку є ключовим логістичним ринком у континентальній Європі.

Саме в Парижі – столиці Франції – в 60-х роках 20 сторіччя було створено перший логістичний центр в Європі. Після Другої світової війни місто мало значні проблеми з організацією вантажопотоків, тому міські органи влади, які намагалися вирішити цю проблему, ініціювали створення двох транспортних компаній. Ці компанії здійснювали внутрішньоміські перевезення з використанням парку малогабаритних вантажівок.

Проте нові компанії, що займалися перевезеннями, не могли конкурувати з потужними загальнонаціональними компаніями, тому мали шукати інші ніші у цьому бізнесі. Вони почали пропонувати їм послуги з оренди складів і обладнання. Незважаючи на те, що значна кількість промислових підприємств, а також великі перевізники мали власні склади у Парижі, послуга оренди складів і обладнання набула значної популярності. Виявилось, що оренда площ за межами міста була більш ефективною і вигідною. По-перше, вона дозволила знизити тарифи на нерухомість. По-друге, завдяки перенесенню складів за межі міста було забезпечено наближеність до головних транспортних магістралей та безперервний процес переробки вантажів з напруженим рухом вантажних автомобілів далеко від житлових районів [45].

Завдяки своєму вигідному географічному розташуванню Франція є основним транзитним центром для товарів, що перевозяться з Північної до Південної Європи. Її значення в логістичному ланцюжку збільшується через близькість до важливих ринків і транспортних вузлів. Розташована у західній

частині Європи, Франція має кордони з 7 європейськими країнами та 4 виходи до моря. Також є французькі території в інших регіонах світу: Індійський океан, Тихий океан/Океанія, Північна та Південна Америка, Кариби, завдяки чому Франція займає друге місце в світі за обсягом свого морського простору [46].

Також Франція є другим за розміром європейським ринком споживачів. Потреба у вантажних і логістичних послугах зумовлена міцною та різноманітною економікою Франції. Торгівельна активність зростає разом з економічним зростанням, що, таким чином, підвищує потребу в розподільчих і транспортних послугах [47].

З точки зору світової торгівлі, Франція є значним гравцем. Країна є 6-м найбільшим експортером товарів і послуг у світі, при цьому в країні 144 400 французьких компаній-експортерів [48].

На рис. 2.1 наведено динаміку експорту та імпорту Франції. Динаміка показників зовнішньої торгівлі Франції є доволі волатильною. Після значного зниження обсягів як експорту, так і імпорту у 2020 році через наслідки пандемії Covid-19, у наступні роки вартісні показники зовнішньої торгівлі зростали і у 2022 році стали найбільшими за період, що досліджується (експорт склав 606 млн дол. США, а імпорт сягнув рекордних 811 млн дол. США). Сальдо зовнішньої торгівлі від'ємне, тобто імпорт переважає над експортом за весь досліджуваний період.

Участь Франції в міжнародних торговельних угодах і ланцюгах постачання збільшує потребу в надійних і ефективних логістичних і вантажних послугах. Ефективність логістичної мережі підвищується завдяки постійним інвестиціям у порти, аеропорти, залізниці та інші види транспортної інфраструктури [47].

Французький ринок логістики і вантажних перевезень досить фрагментований, на ринку логістики і вантажних перевезень існує багато гравців. Деякі з існуючих основних гравців на ринку включають: DB Schenker, Yusen Logistics, Bansard International, UPS, Schneider Transport,

DHL, XPO Logistics, FedEx, MSC, Ekol logistics, Kuehne Nagel International AG, і FlyTrans International Forwarders. Завдяки зростанню ринку електронної комерції та розвитку інфраструктурних планів французька економіка має потенціал для зростання та можливості для нових гравців проникнути на ринок [50].

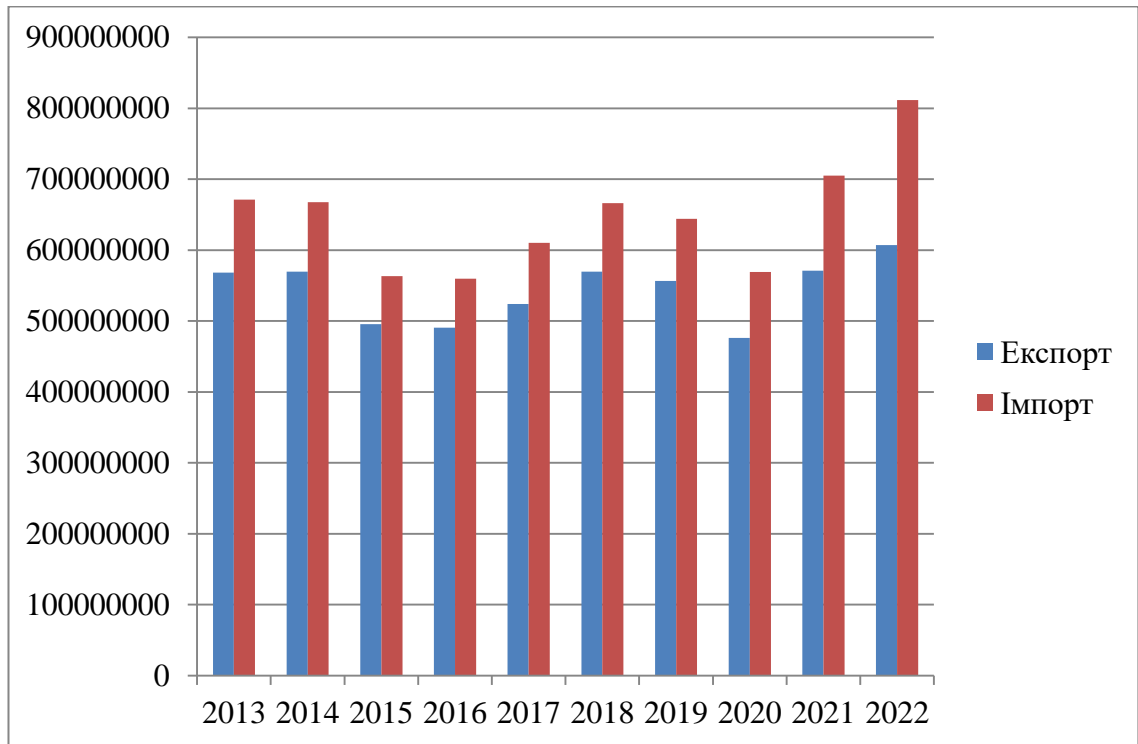


Рис. 2.1. Динаміка експорту та імпорту Франції, 2013–2022 рр. тис. дол. США

Джерело: складено автором за матеріалами [49]

Франція прагне займати провідну позицію у логістиці майбутнього та сталій мобільності. Паралельно з великими групами, такими як Geodis, Viapost, STEF, FM Logistic, Bolloré Logistics, у логістичний сектор Франції інвестує значна кількість іноземних компаній [46].

На рис. 2.2 представлено інвестиції в логістику у Франції за кварталами з 2014 року по 2022 рік. Як видно з даних рисунка, з 2014 року по 2019 рік обсяги інвестування поступово зростали, хоча й з певними коливаннями. Через пандемію Covid-19 у 2020 році відбулося значне зменшення порівняно з показником 2019 року (4848 млн євро у 2019 році порівняно з 3235 млн

євро у 2020 році). Однак показник 2020 року все ж був більшим за показники 2014-2018 рр. У 2021 році обсяг інвестування склав рекордні 5380 млн євро, проте у 2022 році він дещо знизився і становив 4886 млн євро.

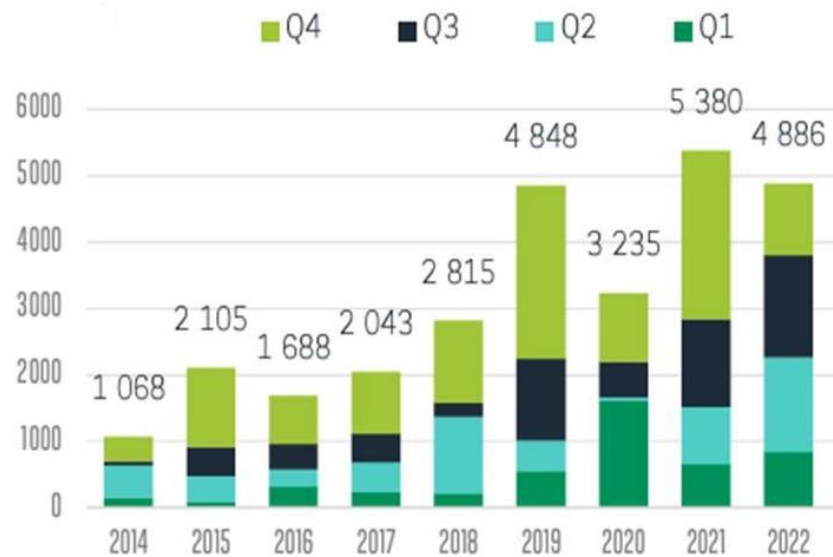


Рис. 2.2. Інвестиції у сферу логістики у Франції, 2014–2022 рр. млн євро  
Джерело: [51]

Варто зазначити, що для того, щоб допомагати фахівцям, що працюють у сфері логістики, у Франції діє асоціація France Supply Chain від асоціації Aslog. Вона стимулює та підтримує трансформацію ланцюгів створення вартості французьких компаній та установ, які входять до його складу, об'єднуючи компанії, місцеві органи влади, асоціації, школи та університети.

France Supply Chain, раніше відома як Aslog, була заснована в 1972 році та є членом-засновником Європейської логістичної асоціації (ELA). Асоціація була створена в той час, коли Європейське співтовариство налічувало лише 6 країн, французька галузь роздрібної торгівлі мала 124 гіпермаркети, а глобалізація торгівлі була в зародковому стані. Галузь логістики була обмежена трьома професіями: постачання, складське господарство та транспорт. Незважаючи на це, його члени вірили у потенціал зростання цих видів діяльності для компаній. Наразі асоціація налічує 4900 членів, 420 компаній, 30 університетів [52].

З моменту створення головною місією залишається «розвивати та просувати функцію логістики (сьогодні в основному поширюється на ланцюг постачання) в економіці, і в цілому сприяти вдосконаленню та поширенню цієї техніки» [52].

Визначити ефективність діяльності країни у сфері логістики можна за допомогою індексу ефективності логістики (The Logistics Performance Index, LPI). Цей індекс оприлюднюється з 2007 року Світовим банком. Завдяки йому країни можуть визначити проблеми та можливості, з якими вони стикаються під час виконання торговельної логістики, а також індекс надає розуміння того, що країни можуть зробити, щоб покращити свою ефективність.

У 2023 році індекс ефективності логістики дозволив проводити порівняння в 139 країнах. Вперше індекс вимірює швидкість торгівлі за допомогою показників, отриманих із великих наборів даних, що відстежують поставки [53].

Міжнародна оцінка використовує шість ключових параметрів для порівняння ефективності країн, а також відображає загальний індекс LPI. Тобто, індекс ефективності логістики є середньозваженим показником країни за шістьма ключовими параметрами, які оцінюються у балах від 1 до 5:

- 1) Ефективність процесу оформлення (тобто швидкість, простота та передбачуваність формальностей) органами прикордонного контролю, включаючи митницю;
- 2) Простота організації доставки за конкурентоспроможною ціною;
- 3) Якість торгової та транспортної інфраструктури (наприклад, порти, залізниці, дороги, інформаційні технології);
- 4) Компетентність і якість логістичних послуг (наприклад, транспортних операторів, митних брокерів);
- 5) Своєчасність доставки відправлень у пункт призначення в межах запланованого або очікуваного часу доставки;
- 6) Можливість відстежувати вантажі [53].

Система показників дозволяє порівнювати зі світом (з можливістю відображення найкращих показників у світі) та з регіоном або країнами за групою доходів (з можливістю відображення найкращих показників регіону чи групи доходів) за шістьма показниками та загальним індексом LPI [54]. У таблиці 2.1 наведена перша двадцятка країн за ефективністю логістики у 2023 році.

Лідером у рейтингу став Сінгапур (4,3 бали), за ним слідує Фінляндія (4,2 бали). Також високі позиції посіли Данія, Німеччина, Нідерланди та Швейцарія – кожна країна отримала 4,1 бал у рейтингу.

Таблиця 2. 1

Країни-лідери у рейтингу за Індексом ефективності логістики, 2023 рік

Країна	Місце у рейтингу	Бали у рейтингу
Сінгапур	1	4,3
Фінляндія	2	4,2
Данія	3	4,1
Німеччина	4	4,1
Нідерланди	5	4,1
Швейцарія	6	4,1
Австрія	7	4,0
Бельгія	8	4,0
Канада	9	4,0
Гонконг	10	4,0
Швеція	11	4,0
Об'єднані Арабські Емірати	12	4,0
Франція	13	3,9
Японія	14	3,9
Іспанія	15	3,9
Тайвань	16	3,9
Республіка Корея	17	3,8
США	18	3,8
Австралія	19	3,7
Китай	20	3,7

Джерело: складено автором за матеріалами [54]

У таблиці 2.2 наведено місця та бали Франції у рейтингу за загальним індексом LPI за період 2007-2023 рр.

Таблиця 2. 2

## Позиція Франції у рейтингу за LPI, 2007–2023 рр.

Рік	Місце у рейтингу	Бали у рейтингу
2007	18	3,76
2010	17	3,84
2012	12	3,85
2014	13	3,85
2016	16	3,9
2018	16	3,84
2023	13	3,9

Джерело: складено автором за матеріалами [54]

Як видно з таблиці 2.2, у загальному рейтингу Франція покращила свої позиції. Так, у 2007 році країна посідала 18 місце, а у 2010 році – 17 місце. У 2012 році місце Франції у рейтингу ефективності логістики було найвищим за досліджуваний період – 12 місце. У 2014 році країна опустилася у рейтингу на одну сходинку і зайняла 13 місце.

У подальшому позиції країни дещо погіршилися і у 2016 році та 2018 році Франція посідала 16 місце.

У зв'язку з пандемією Covid-19 останній індекс ефективності логістики було опубліковано пізніше, ніж очікувалося (замість традиційних 2 років перерва між оновленням рейтингу становила 5 років). За цей час Франція посилила свої позиції і у 2023 році піднялася на 3 позиції порівняно з попереднім рейтингом і посіла 13 місце.

Бали Франції у рейтингу змінювалися не синхронно зі змінами позиції країни у рейтингу ефективності логістики (рис. 2.3). Так, найвищі бали країна мала у 2016 р. та 2023 році (хоча найвищу позицію займала у 2012 році, а саме 12-те місце, при цьому у 2016 році посідала 16 місце).

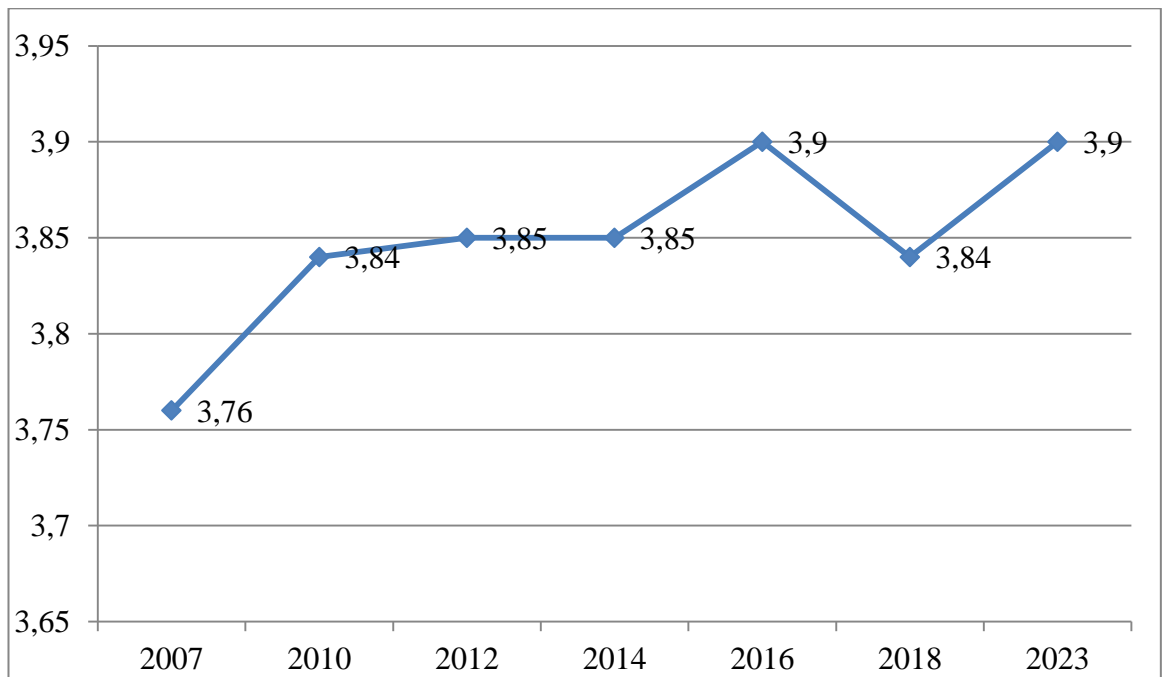


Рис. 2.3. Бали Франції у рейтингу за Індексом ефективності логістики за 2007–2023 рр.

Джерело: складено автором за матеріалами [54]

За допомогою таблиці 2.3 проаналізуємо позиції Франції у рейтингу за LPI за ключовими параметрами за період 2007–2023 рр. За показником ефективності процесу оформлення органами прикордонного контролю, включаючи митницю, Франція значно покращила свій показник. У 2007 році вона посідала 21 місце серед країн світу, а у 2023 році піднялася на 14 місце.

У той же час якість інфраструктури дещо погіршилася – у 2007 році Франція займала 15 місце, а у 2023 році посіла 19 місце. Також погіршився показник логістичної компетентності – у 2007 році Франція була на 18 місці, а у 2023 році опинилася на 20 місці.

За параметром «міжнародні поставки», що демонструє легкість організації поставок, Франція значно піднялася у рейтингу. У 2007 році вона посідала 18 місце, а у 2023 році – 8 місце. Проте варто зазначити, що найкращим показником був у 2012 році, коли Франція посіла 5-те місце.

Також Франція продемонструвала прогрес за параметром «своєчасність доставки» – з 23 місця у 2007 році країна піднялася на 10 місце у 2023 році.

Не відбулося змін позиції Франції за показником можливості відстежувати вантажів. У 2023 році, так само, як і у 2007 році країна займає 16 місце. Проте протягом періоду, що досліджується, а саме у 2012 р., 2014 р. та 2018 р. Франція мала кращі показники за цим параметром і займала 12 позицію.

Таблиця 2.3

Позиції Франції у рейтингу за LPI за ключовими параметрами, 2007–2023 рр.

Параметр	2007	2010	2012	2014	2016	2018	2023
Митниця	21	17	14	18	17	19	14
Інфраструктура	15	14	14	13	15	12	19
Міжнародні поставки	18	28	5	7	20	17	8
Логістична компетентність	18	12	14	15	19	17	20
Відстеження вантажу	16	14	12	12	15	12	16
Своєчасність	23	9	23	13	13	14	10

Джерело: складено автором за матеріалами [54]

На рис. 2.4 можна побачити порівняння балів Франції та Сінгапуру – лідера рейтингу у 2023 році – як за загальним LPI, так і шістьма ключовими параметрами. Загальний бал LPI Франції, як вже зазначалося вище, складає 3,9 балів, а Сінгапуру – 4, 3.

За всіма параметрами бали Сінгапуру вищі за бали Франції. За параметром «своєчасність доставки» Франція майже наздогнала Сінгапур – 4,1 бал та 4,3 бали відповідно. Також розрив не дуже значний за параметром «міжнародні поставки» – 3,7 балів у Франції та 4 бали у Сінгапуру. Найбільше відставання Франції від лідера за параметром «логістична компетентність» (3,8 балів у Франції та 4,4 бали у Сінгапуру) та «інфраструктура» (3,8 балів у Франції та 4,6 бали у Сінгапуру).

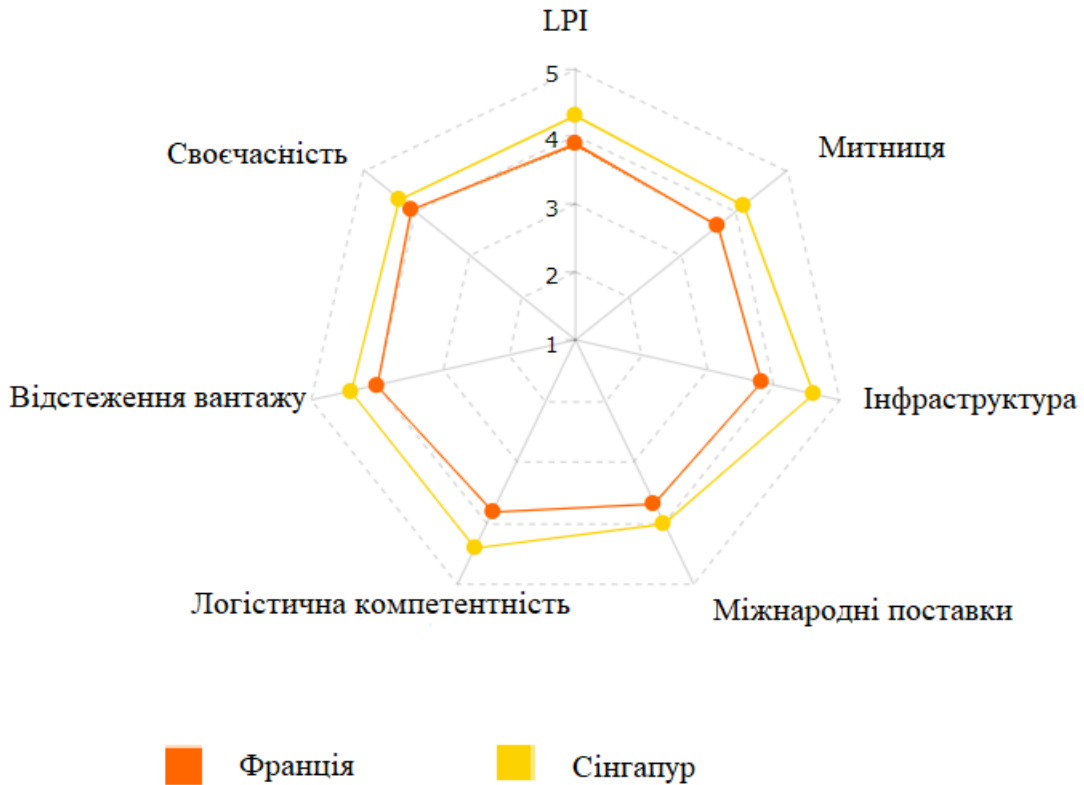


Рис. 2.4. Порівняння ефективності логістики Франції та Сінгапуру у 2023 році, балів

Джерело: [54]

Таким чином, логістична діяльність Французької Республіки відіграє значну роль у розвитку національної економіки, чому сприяє вигідне географічне розташування країни (в центрі Західної Європи) та добре розвинутий мережі транспортних вузлів, що робить її одним із найважливіших логістичних ринків у Європі, який здійснює суттєвий вплив на глобальну логістичну карту.

Однією з особливостей логістичної діяльності Франції є висока ефективність її транспортної інфраструктури. Так, країна володіє однією з найбільших та найрозвинутіших дорожніх мереж в Європі, що дозволяє ефективно переміщати вантажі в межах країни та за її межами. Крім того, Франція має велику кількість міжнародних аеропортів та морських портів, що забезпечує широкі можливості для глобального логістичного обслуговування.

## 2.2. Сучасний стан розвитку логістичної інфраструктури Франції

Завдяки своєму центральному положенню на континенті та добре розвиненій інфраструктурі Франція є одним із провідних регіонів Європи в сегменті ринку логістики. Ані поява нових європейських логістичних хабів, ані розширення Європейського Союзу не послабили її лідируючі позиції [55].

Сформовані логістичні регіони Франції здебільшого згруповані вздовж так званого «хребта», поясу, що тягнеться від Лілля до Марселя через Париж і Ліон. Серед інших відомих логістичних регіонів – Страсбург, Нант, Бордо та Тулуза. Також варто згадати логістичні регіони Гавр на Ла-Манші, Діжон як центр, що з'єднує Париж, Ліон, а також місто Ніцца [56].

У таблиці 2.4 наведено окремі показники транспортної інфраструктури Франції, а також показники Європи у цілому. Як можна побачити, дорожня мережа є доволі розвиненою. Показник Європи складає приблизно 8,5 млн км, з яких 1,1 млн км доріг припадає на Францію. Залізничні шляхи Європи становлять 354 тис. км, а протяжність французьких залізничних шляхів – 27,9 тис км. Водні шляхи Франції у загальному показнику Європи не значні. Щодо кількості аеропортів – їх у Європі близько 1 тис., а у Франції їх кількість становить 119 [57].

Таблиця 2.4

### Показники транспортної інфраструктури Франції та Європи

Показник	Франція			Європа		
	Всього	На 1 млн жителів	На 1 км <sup>2</sup>	Всього	На 1 млн жителів	На 1 км <sup>2</sup>
Дороги	1 103 773 км	16 238,81 км	201,02 см	8 510 000 км	1 088,62 км	36,79 см
Залізниці	27 860 км	409,88 км	5,07 см	354 000 км	21,84 км	1,53 см
Водні шляхи	5 216 км	76,74 км	0,95 см	384 000 км	54,17 км	1,66 см
Транспортні засоби	45 297 000	666 414	82,50	441 110, 000	55 330	19,12
Аеропорти	119	1,75	0,00022	1 000	0,13	0,00004

Джерело: складено автором за матеріалами [57]

За даними експертів, Франція є другим найбільшим європейським ринком логістики та шостим найбільшим глобальним ринком логістики [58].

Згідно з даними таблиці 2.5, Франція має найбільшу дорожню мережу в Європі – 1,1 мільйона км доріг, включаючи 11 400 км автострад. На кожного з 67,75 мільйона жителів країни це відповідає близько 0,02 метра. Це ставить Францію на 7 місце у світовому рейтингу [57].

Варто зазначити, що у 2021 році Франція інвестувала 5,12 млрд доларів США в утримання та будівництво автомагістралей в рамках великої транспортної стратегії, тобто країна продовжує посилювати свої позиції у цьому напрямі [56].

Також Франція володіє другою найбільшою мережею високошвидкісних залізниць в Європі.

Таблиця 2.5

Позиції Франції за окремими показниками логістичної інфраструктури

Показник	Позиція
1. Дорожня мережа	1 місце в Європі
2. Мережа високошвидкісних залізниць	2 місце в Європі
3. Вузловий аеропорт (хаб)	
- для вантажних перевезень	1 місце в Європі
- для пасажирських перевезень	2 місце в Європі
4. Морський простір	2 місце у світі

Джерело: складено автором за матеріалами [58]

Французька Республіка є лідером серед європейських хабів для вантажних перевезень та займає друге місце серед європейських хабів для пасажирських перевезень (Аеропорт Париж - Шарль де Голль). Також на території Франції розташовано провідний європейський бізнес-аеропорт (Аеропорт Париж-Ле Бурже) [58]. У 2021 році у Франції по повітрю було перевезено загалом 4,11 мільярда тонно-кілометрів. Тільки міжнародний аеропорт імені Шарля де Голля вивантажив близько 2,10 млн метричних тонн [59].

Щодо морського простору – Франція займає друге місце у світі – 54 французьких порти на 4 континентах і всіх океанах, а в Марселі розташовано один з найбільших середземноморських портів [58].

Займаючи дуже велику територію, порт Марсель Фос (Port of Marseille Fos) має у своєму розпорядженні простір та інфраструктуру для здійснення морської, логістичної та промислової діяльності. Він здатний виконувати широкий спектр операцій, охоплюючи все: від імпорту до експорту всіх видів вантажів (наливних, сухих та насипних вантажів). У порту є кілька великих логістичних платформ, на яких розміщуються міжнародні гравці, які здійснюють поставки на французький та європейський ринки.

Порт Марсель Фос – третій у Середземному морі за тоннажем вантажів. Порт має 90 прямих судноплавних ліній і 101 пропозиція перевалки, у середньому 25 суднозаходів на день. Перероблено майже 80 млн тонн вантажів. Порт створює 41 500 прямих і непрямих робочих місць на своїй території, що становить 7,5% робочих місць у комерційних секторах. Має 3 млн м<sup>2</sup> логістичних складів [60].

У 2021 році французькі порти Гавр, Руан і Париж (NAROPA) уздовж Атлантичного транс'європейського транспортного коридору (TEN-T) об'єдналися в єдиний порт. Порт NAROPA є першим портом Франції із зовнішньої торгівлі, першим річковим портом у Європі з пасажирських перевезень та четвертим західноєвропейським портом з експорту зерна [61].

Порт NAROPA має сполучення з усіма континентами завдяки першокласній пропозиції міжнародних перевезень (входить до провідних 20 портів світу). Він обслуговує великі внутрішні райони, серце яких знаходиться вздовж долини Сени та району Парижа, які разом утворюють найбільший споживчий ринок у Франції та другий за величиною у Європі з 25 мільйонами споживачів [61].

Від Гавра до Парижа портовий комплекс займає загалом понад 16 000 гектарів території та 12 млн кв. складських площ вздовж ріки Сени.

Його річна морська та річкова діяльність складає 106 мільйонів тонн, що приносить 7,3 мільйона євро вартості та створює 160 000 робочих місць [61].

Франція стала критично важливим центром багатонаціональної торгівлі через своє стратегічне розташування та достатньо добре розвинену транспортну інфраструктуру. Як наслідок, попит на складську допомогу значно зріс. Склади у Франції забезпечують розширені зони зберігання та додаткову допомогу, як-от пакування та вибір замовлень, що робить їх ключовими для ефективних процедур ланцюга поставок [62].

4432 організації у Франції, які працюють на складах або на логістичних платформах площею понад 5000 м<sup>2</sup>, зосереджені в основному в логістичних зонах: районах, де є широка пропозиція складських послуг [63].

У підрозділі 2.1 ми зазначали про важливість дослідження індексу ефективності логістики (LPI) у контексті нашої роботи. Було визначено, що якість інфраструктури (наприклад, порти, залізниці, дороги тощо) є одним із ключових параметрів LPI. У таблиці 2.6 наведено позиції Франції у рейтингу за параметром розвитку інфраструктури, а також бали країни за період 2007-2023 рр.

Таблиця 2. 6

Позиція Франції у рейтингу LPI за параметром «Інфраструктура»,  
2007–2023 рр.

Рік	Місце у рейтингу	Бали у рейтингу
2007	15	3,82
2010	14	4
2012	14	3,96
2014	13	3,98
2016	15	4,01
2018	12	4
2023	19	3,8

Джерело: складено автором за матеріалами [54]

З даних таблиці 2.6 видно, що з 2007 року по 2014 рік Франція піднялася у рейтингу за параметром розвитку інфраструктури з 15 місця на 13 місце. У 2016 році країна знов опустилася на 15 місце, а у 2018 зайняла 12 позицію, що було найкращим показником за період, що досліджується. Проте у 2023 році позиції Франція доволі суттєво погіршилися і вона посіла 19 місце, що свідчить про проблеми у розвитку логістичної інфраструктури.

На рис. 2.5 відображено зміни у балах Франції у рейтингу LPI за параметром «Інфраструктура». Можна спостерігати зниження балів у 2023 році порівняно з попередніми періодами.

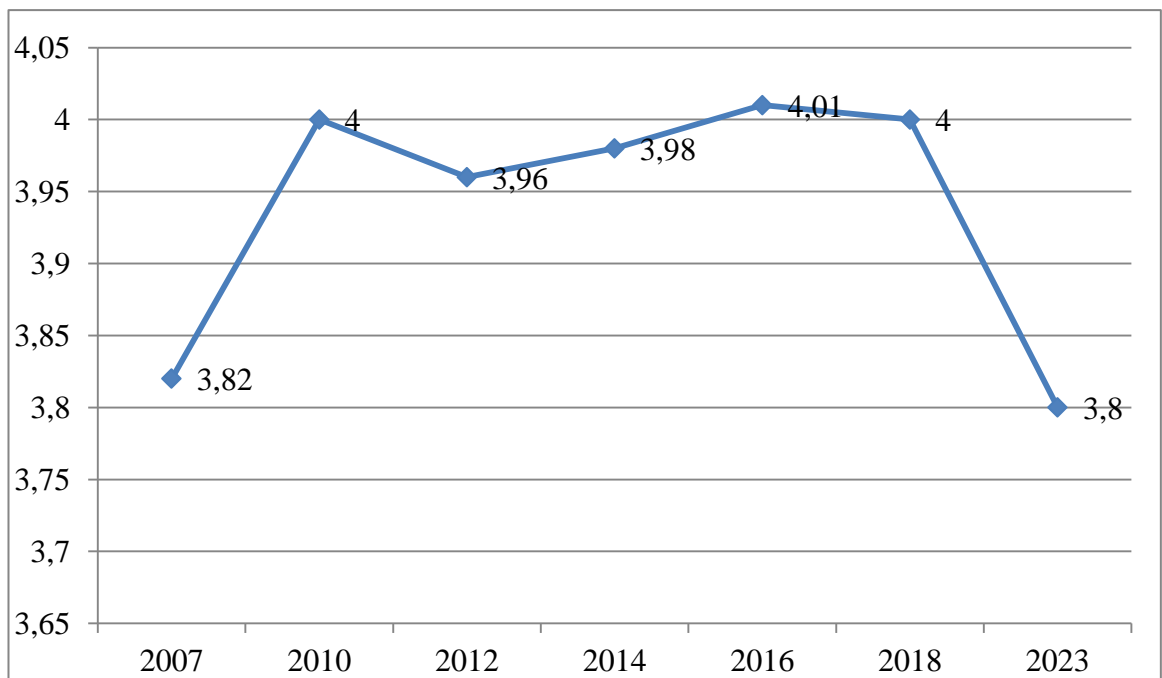


Рис. 2.5. Бали Франції у рейтингу LPI за параметром «Інфраструктура» за 2007–2023 рр.

Джерело: складено автором за матеріалами [54]

Незважаючи на те, що близько 90 % усіх товарів у Франції транспортується автомобільним транспортом у порівнянні з середнім показником по ЄС, який становить 75 %, екологічніші альтернативи, такі як залізничний і річковий транспорт, не можуть бути повністю використані через певні проблеми у розвитку інфраструктури.

Середній європейський показник для використання залізниць становить 18 % і 5,5 % для водних шляхів, у той час як показники Франції становлять 9 % та 2,3 % відповідно [64].

На думку експертів, товари не перевозяться залізницею, тому що сполучення з основними мультимодальними центрами, зокрема портами, погано реалізовано через недостатність інвестиції. Тому уряд Франції прагне залучити масштабні інвестиції в інфраструктуру, які пропонують нові логістичні можливості в результаті політики декарбонізації [64].

Зі зростанням електронної комерції, яка створює все більший тиск на міські території, річковий транспорт все більше представляє себе як екологічну альтернативу традиційній логістиці. Він має низький рівень забруднення, споживає в п'ять разів менше палива, ніж автомобільний транспорт, і викидає в 2,5 рази менше CO<sub>2</sub> на тонну транспортування [65].

Річковий транспорт також пропонує значні логістичні переваги – надійний і безпечний, він здатний обслуговувати міста з найбільшою густотою, не страждаючи від заторів на дорогах, навіть значною мірою сприяючи їх зменшенню.

З огляду на це, у квітні 2022 року агломерація Великого Парижа, місто Париж, агломерація Руан-Нормандія, агломерація Гавр-Сена, порт HAROPA та національний оператор, що працює по всій Франції і знаходиться в центрі річкової екосистеми, Voies Navigables de France у квітні 2022 року оголосили конкурс на вираження зацікавленості щодо розвитку міських річкової та безвуглецевої логістики на Сені, як альтернативи автомобільному транспорту, а також для визначення гравців, які просувають інноваційні безвуглецеві рішення для доставки останньої милі. Сена має значний потенціал: за оцінками, річка може прийняти до в чотири рази більше вантажних перевезень, ніж зараз. Долина Сени обслуговує басейн споживання з 25 мільйонами жителів. У 2020 році майже 22 мільйони тонн вантажів було завантажено в портах регіону Іль-де-Франс/Париж, уникнувши

майже одного мільйона поїздок вантажівок (еквівалентно 16 000 км пробігу важких вантажівок з кінця в кінець), підвищивши надійність поставки [65].

У жовтні 2022 року було оголошено 21 переможця конкурсу на вираження зацікавленості. Серед переможців опинилися, наприклад, Coalis (перевезення вантажів річковим транспортом); Fludis (безвуглецеве рішення для міської логістики зі складським судном); Ikea (фірма меблів та ремонту будинку); TOWT (французький трансокеанічний вітровий транспорт) тощо.

Так, з грудня 2022 року Ikea плаває по Сені між портами Женвільє (на північний захід від Парижа) і Берсі, щоб транспортувати свої товари перед доставкою їх клієнтам за допомогою 12 електричних вантажівок, які долають останні кілька миль. Тому Ikea має намір обслуговувати 455 клієнтів щодня біля Сени та уникати 320 000 км дорогами щороку [65].

Іншим прикладом є Fludis, велосипедний логістичний бізнес, який із серпня 2022 року має три електричні складські човни на Сені довжиною 38 метрів, щоб розвинути пропозицію щоденних міських доставок для клієнтів. Він об'єднує вантажні перевезення в центрі міста річкою, а останній кілометр забезпечує парк електричних вантажних велосипедів.

Однією з основних перешкод для доступу річкового транспорту є наявність складів біля річок. Порт HAROPA, зокрема, працює над проектом Greendock, багатопверховим складом для ущільнення складських приміщень без забудови надто великої території. Склад має розміри 800 метрів у довжину та охоплює чотири поверхи. Очікується, що склад вміщуватиме до шістнадцяти підприємств у порту Женвільє [65].

Таким чином, з'єднуючи Північну Європу та Середземномор'я, розташування Франції дає порівняльні переваги, щоб відігравати важливу роль у європейській логістиці. Логістична інфраструктура Франції, у цілому, достатньо розвинена, проте наразі зіштовхується з певними викликами.

### 2.3. Перспективи розвитку логістичної інфраструктури Франції

Інфраструктура є важливою для функціонування логістичного та промислового секторів. Розташування, доступ до транспортних сполучень і мультимодальність є ключовими факторами для логістичних операторів, оскільки швидкість доставки та надійність наразі є надзвичайно важливими.

Розмір ринку логістики і вантажних перевезень у Франції оцінюється в 160,74 млрд доларів США в 2024 році, і очікується, що він досягне 195,71 млрд доларів США до 2029 року, зростаючи на 4,02% CAGR протягом прогнозованого періоду (рис. 2.6).

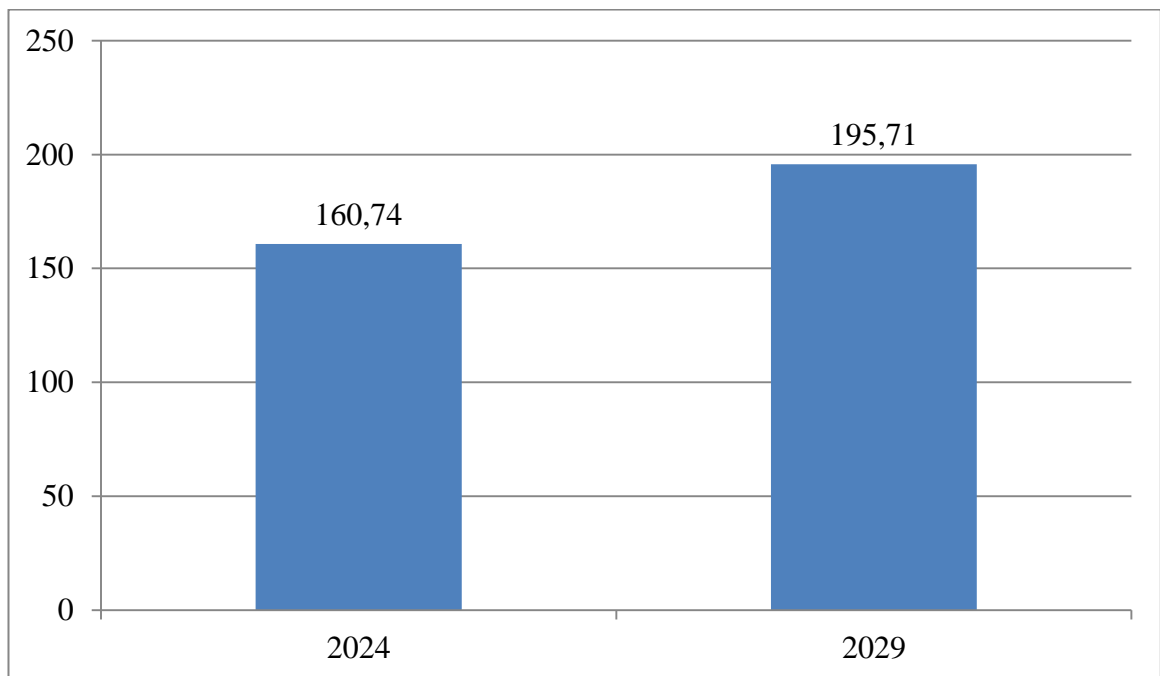


Рис. 2.6. Прогноз зростання ринку логістики та вантажних перевезень, млрд дол. США

Джерело: [56]

Франція має комплексну та достатньо розвинену транспортну систему, включаючи автомагістралі, залізничні мережі та аеропорти. Проте існують і певні виклики, труднощі та перешкоди, з якими стикається французький ринок логістики. Геополітичні проблеми, нестача робочої сили, суворі правила, зміни цін на паливо та проблеми з розвитком інфраструктури є

одними з основних перешкод. Усі гравці галузі повинні працювати разом і знаходити рішення для подолання цих перешкод. Для модернізації певної транспортної інфраструктури, наприклад доріг і мостів, можуть знадобитися великі фінансові витрати. Дотримання складних нормативних актів, що постійно змінюються на національному та європейському рівнях, є викликом для логістичних компаній. Жорсткіші норми щодо викидів впливають на види транспорту внаслідок зростання екологічних проблем [47].

Експерти асоціації France Logistique вважають, що необхідно краще інтегрувати питання логістики в глобальні та інноваційні економічні підходи. Це включає, наприклад, залучення партнерів з логістики до стратегічних комітетів галузей промисловості, де логістика становить значну частину витрат та/або впливу на навколишнє середовище (агрохарчова промисловість, хімічна промисловість, будівництво, утилізація відходів, гірничодобувна промисловість та металургія тощо), у громадських ініціативах, таких як «промислові території» для переміщення промислових секторів [66; 67].

Фахівці France Logistique також звертають увагу на важливе питання з точки зору привабливості забезпечення доступності землі для логістичної діяльності. Ринок знаходиться в умовах невизначеності, в основному, за рахунок зростання орендної плати. Це зростання завдає шкоди в першу чергу малим і середнім підприємствам, особливо промисловим. Зрештою, через відсутність вільних земель для зберігання, встановлення складів або навіть виробничих майданчиків ця діяльність інколи здійснюється в сусідніх країнах, і у перспективі ця тенденція може посилитися [66; 67].

Постійний розвиток і модернізація логістики має важливе значення для Франції, щоб задовольнити зростаючі вимоги до ефективності, стабільності та гнучкості. В останні роки цифрові технології та штучний інтелект все більше інтегруються в логістику для оптимізації процесів і надання інформації в реальному часі.

Іншою важливою тенденцією є посилення уваги до стійких логістичних рішень. Це включає в себе використання екологічно чистих засобів транспорту, зменшення викидів і розвиток «зелених» логістичних хабів.

Мультиmodalьні транспортні рішення й надалі розширюватимуться для з'єднання різних видів транспорту. Ця цілісна інтеграція різних видів транспорту, таких як автомобільний, залізничний, повітряний і водний, підвищує ефективність і оптимізує витрати. Використання дронів і автономних транспортних засобів революціонізує доставку та транспортування вантажів, особливо у важкодоступних районах або на останній милі.

Перевезення вантажів є основним джерелом викидів вуглецю, а це означає, що більш екологічні види транспорту стають все більш важливими для логістичної галузі, створюючи нові можливості для цього сектора. Відсутність звичайних інструментів політики для підтримки економічного зростання та поштовх до більшої політики декарбонізації заохочують масштабні інфраструктурні проекти по всій Європі. Це запропонує можливості як для інвесторів у логістику, так і для розробників, оскільки існує потреба в нових мультиmodalьних складських приміщеннях, доступних різними видами транспорту навколо існуючих і нових інфраструктурних вузлів. За даними Європейської комісії, транс'європейська транспортна мережа (TEN-T) потребує інвестицій у розмірі 550 млрд євро протягом 2021-2030 років. За оцінками M-Five GmbH, повне впровадження основної мережі TEN-T може призвести до додаткового збільшення ВВП на 1,6 % до 2030 року та скорочення викидів CO<sub>2</sub> на 12,5 млн тонн у 2030 році. Італія отримає найбільшу частку загального фінансування TEN-T у 2021-2030 роках, за нею йдуть Франція та Німеччина [68].

Інфраструктура має вирішальне значення для добре функціонуючого сектору логістики. Оскільки політики прагнуть декарбонізувати транспорт, більш екологічні види транспорту стають більш важливими для логістичної галузі.

На великі відстані вантажні перевезення залізницею та внутрішніми водними шляхами дедалі більше забезпечуватимуть альтернативу автомобільному транспорту, але низьковуглецеві інтермодальні перевезення мають велике значення для того, щоб вантажі дісталися до місця призначення.

Як у раніше створених, так і в нових логістичних центрах, ключовою темою є перехід автомобільних вантажних перевезень на залізничні та водні шляхи. Цей зсув очікувався давно, але завдяки зростанню уваги до екологічних міркувань і зобов'язань щодо декарбонізації з боку урядів, орендарів та інвесторів очікується істотне прискорення.

Тому прогнозується, що інвестори та орендарі будуть націлені на мультимодальні об'єкти в місцях, які отримують вигоду від великомасштабних інфраструктурних проєктів, таких як Канал Сена-Північна Європа у Франції [68].

Очікується, що водний транспорт відіграватиме більшу роль на французькому логістичному ринку в майбутньому. У Франції логістичні можливості знаходяться поблизу головних регіональних центрів, що обумовлені Великим Паризьким регіоном (майже 20 % великих складських фондів Франції) і поблизу транспортних вузлів, а точніше, вздовж коридору північ-південь («la dorsale»), головного логістичного коридору країни. Він простягається від Лілля на півночі до Марселя на півдні, проходячи через регіон Іль-де-Франс і район Ліона. Територія Великого Паризького регіону представляється у вигляді великого півмісяця, що тягнеться від півночі Валь д'Уазето до центру департаменту Ессон через Руассі, Марнела-Валле, Сенарт та Еврі.

Для збільшення річкового трафіку планується зміцнити вісь Сени, а порт HAROPA оголосив про будівництво великого річкового та морського портового комплексу («Зеленого доку»), розташованого в порту Женнвільє, лише за 5 км від Парижа та за 20 хвилин від аеропорту Париж - Шарль де

Голль, що дозволяє операторам міської логістики здійснювати доставку останньої милі. Проект планується завершити до 2025 року [68].

Один із найбільших інфраструктурних проєктів Франції називається «Канал Сена-Північна Європа». Це ширококоліїний канал, який з'єднає Комп'єнь в Уазі з Обаншель-о-Бак на півночі, щоб сприяти переходу автомобільних вантажних перевезень на водні шляхи. Він є центральною ланкою в річковому сполученні Сена-Еско, він перетинатиме Верхню Францію та дозволить великим баржам ефективно подорожувати між Францією, Бельгією та Нідерландами [69]. Будівництво каналу планується завершити у 2028 році. Це довгостроковий проєкт, який, безсумнівно, матиме сильний вплив на сектор логістики у Франції, зокрема на регіоні О-де-Франс на півночі Франції. Таким чином, довгострокові інвестори шукатимуть мультимодальні логістичні об'єкти, які забезпечуватимуть операційну стійкість для майбутніх інвестицій [68].

Заходи з модернізації логістики можуть бути різноманітними та спрямованими на підвищення ефективності, сталості та продуктивності логістичних процесів. Нами систематизовано деякі напрями та проєкти з модернізації логістичної інфраструктури у Франції:

– Будівництво та розширення автомагістралей. Наприклад, будівництва автотраси А69 між містами Кастр та Тулуза на південному заході Франції для збільшення пропускнуєї спроможності та покращення транспортних потоків. Проте варто зазначити, що деякі екологічні активісти виступають проти. На їхню думку, користі від неї буде небагато, а збитки екології – значні [70].

– Розвиток залізничного транспорту. До 2040 року уряд Франції планує залучити 100 млрд євро інвестицій для розвитку залізничного транспорту, першою реалізацією якого буде запуск залізничних проєктів у великих містах Франції [71],

Також можна виділити проєкт нової лінії Руассі-Пікарді (LNRP), що має з'єднати приблизно 6,5 км високошвидкісної лінії з'єднання на північ від аеропорту Шарль-де-Голль з існуючою класичною лінією Париж-Крей-Ам'єн, що дозволить реалізувати залізничне сполучення між півднем О-де-Франс, північним сходом Валь-д'Уаза та аеропортом Шарль де Голль, а також збільшення пропускної здатності існуючої мережі. Його цілі полягають у тому, щоб разом із розвитком нових залізничних послуг (високошвидкісних поїздів і регіональних експресів) задовольнити потреби мобільності на великі відстані та повсякденного транспорту, пропонуючи прямий доступ до високошвидкісної мережі та спрощений доступ до аеропорт і економічний центр Руассі.

Проєкт нової лінії Париж – Нормандія (LNPN) має на меті поступове забезпечення долини Сени новим залізничним сполученням на осі Париж – Мант – Руан – Гавр, доповнене ділянкою до Кану та Шербура, щоб значно покращити обслуговування з точки зору регулярності, комфорту, місткості та швидкості [72].

– Розширення водних шляхів. Наприклад, проєкт Сена-Еско повинен зробити можливим з'єднання басейну Сени з мережею Нор-Па-де-Кале та з 20 000 км великомасштабної європейської річкової мережі [73].

– Портові проєкти. Проєкти модернізації важливих портів Франції для розширення потужностей і покращення обробки потоків товарів. Наприклад, будівництво великого річкового та морського портового комплексу («Зеленого доку»), розташованого в порту Женнівільє [68].

– Проєкти зеленої логістики – різноманітні ініціативи та пілотні проєкти для впровадження екологічно чистих засобів транспорту та стійких логістичних рішень, таких як електричні вантажівки та альтернативні приводи.

– Цифровізація логістичних процесів – інвестиції у впровадження ІТ-систем і цифрових платформ для оптимізації логістичних процесів і підвищення прозорості в ланцюгу поставок.

– Дослідницькі та інноваційні проекти – інвестиції в дослідження та розробку нових технологій та інноваційних логістичних рішень для підвищення ефективності та стійкості логістичної інфраструктури.

Таким чином, перспективи розвитку логістичної інфраструктури Французької Республіки залежать від сукупності факторів, серед яких можна виділити наступні:

1) схильності довгострокових інвесторів до пошуку мультимодальних логістичних об'єктів, які забезпечуватимуть операційну стійкість для майбутніх інвестицій;

2) посилення ролі екологічних видів транспорту і можливостей зростання інвестицій в розвиток морських та річкових портів, оскільки це буде відповідати меті створення логістичних коридорів з низьким вмістом вуглецю.

## **Висновки до другого розділу**

1. Франція є одним із ключових логістичних ринків у континентальній Європі. Логістична діяльність Франції є невід'ємною частиною глобального ланцюжка поставок. Завдяки своєму вигідному географічному положенню та великій кількості кордонів з іншими країнами, Франція стала центром транзиту для товарів, що переміщуються від Північної до Південної Європи.

Визначити ефективність діяльності країни у сфері логістики можна за допомогою індексу ефективності логістики (LPI). У 2023 році Франція посіла 13 місце серед 139 країн світу.

2. Франція володіє однією з найбільших та найрозвинутіших дорожніх мереж в Європі, що дозволяє ефективно переміщати вантажі. Країна також має другу за розміром мережу високошвидкісних залізниць та велику

кількість міжнародних аеропортів та морських портів, що сприяє глобальному логістичному обслуговуванню.

Стратегічне розташування та добре розвинена транспортна інфраструктура Франції призвели до збільшення попиту на складські послуги.

У 2023 році у рейтингу LPI за параметром «Інфраструктура» Франція посіла 19 місце, що стало найгіршим показником за весь час існування рейтингу. Це свідчить про наявні проблеми та виклики у розвитку логістичної інфраструктури країни.

3. Близько 90 % усіх товарів у Франції транспортується з використанням автомобільного транспорту. Країна стикається з обмеженнями в розвитку екологічних альтернатив, таких як залізничний та річковий транспорт. У порівнянні з середнім показником ЄС, Франція має низькі показники, що вказує на потребу в інвестиціях у розвиток цих видів транспорту.

Уряд Франції планує залучати масштабні інвестиції в логістичну інфраструктуру, спрямовані на покращення логістичних можливостей, зокрема відповідно до політики декарбонізації для стимулювання екологічних видів транспорту.

## ВИСНОВКИ

1. Розглянуто сутність та складові логістичної інфраструктури. Визначено, що для забезпечення ефективності, а також надійності всіх логістичних процесів країна повинна мати розвинену логістичну інфраструктуру. Сутність логістичної інфраструктури полягає в створенні і оптимізації мережі засобів та об'єктів, що забезпечують постачання та розподіл товарів. Однією з ключових складових логістичної інфраструктури є транспортна система. Велика роль відводиться розвиненим дорожнім, залізничним, морським та повітряним маршрутам. Також важливою складовою логістичної інфраструктури є склади, що забезпечують зберігання, сортування та перерозподіл товарів, та інформаційні технології, що роблять можливим точне управління логістичними процесами та зменшують час доставки.

2. Досліджено роль інфраструктури у розвитку міжнародної логістики. Встановлено, що інфраструктура є одним із ключових факторів у розвитку міжнародної логістики, а також визначає її ефективність. Важливою роллю інфраструктури є створення сприятливих умов для постійного та швидкого переміщення товарів через національні кордони. Розвинена транспортна система, сучасні складські приміщення та ефективна інформаційна підтримка стають фундаментом для здійснення логістичних операцій на міжнародному рівні.

3. Проаналізовано особливості логістичної діяльності Французької Республіки. Франція є одним із ключових логістичних ринків у континентальній Європі. Логістична діяльність Франції є невід'ємною частиною глобального ланцюжка поставок. Країна має вигідне географічне положення та є великим ринком споживачів.

Варто зазначити, що для того, щоб допомагати фахівцям, що працюють у сфері логістики, у Франції діє асоціація France Supply Chain від асоціації Aslog. Вона стимулює та підтримує трансформацію ланцюгів створення

вартості французьких компаній та установ, які входять до його складу, об'єднуючи компанії, місцеві органи влади, асоціації, школи та університети.

Визначено, що ефективність діяльності країни у сфері логістики можна дослідити за допомогою індексу ефективності логістики (LPI), розробленим Світовим банком. У 2023 році Франція посіла 13 місце серед 139 країн світу, що стало підвищенням на 3 позиції у рейтингу порівняно з попередньою позицією. Ключові параметри рейтингу, за якими Франція має найкращий результат – це «Міжнародні поставки» та «Митниця».

4. Досліджено сучасний стан розвитку логістичної інфраструктури Французької Республіки. Країна володіє однією з найбільших та найрозвинутіших дорожніх мереж в Європі, а також має другу за розміром мережу високошвидкісних залізниць та велику кількість міжнародних аеропортів та морських портів, що сприяє глобальному логістичному обслуговуванню. Стратегічне розташування та достатньо добре розвинена транспортна інфраструктура Франції призвели до збільшення попиту на складські послуги.

Встановлено, що, незважаючи на загальну розвиненість логістичної інфраструктури, у 2023 році у рейтингу LPI за параметром «Інфраструктура» Франція посіла 19 місце, що стало найгіршим показником за весь час існування рейтингу. Це свідчить про наявні проблеми та виклики у розвитку логістичної інфраструктури країни.

5. Узагальнено перспективи розвитку логістичної інфраструктури Французької Республіки. Наразі близько 90 % усіх товарів у Франції транспортується з використанням автомобільного транспорту. Залізниця та водні шляхи, як екологічно ефективні альтернативи, залишаються недостатньо використаними у Франції. У порівнянні з середнім показником ЄС, країна має низькі показники, що вказує на потребу в інвестиціях у розвиток цих видів транспорту, що також відповідає політиці декарбонізації.

Систематизовано деякі напрями та проєкти з модернізації логістичної інфраструктури у Франції:

- будівництво та розширення автомагістралей (наприклад, будівництва автотраси А69 між містами Кастр та Тулуза на південному заході Франції для збільшення пропускної спроможності та покращення транспортних потоків);
- розвиток залізничного транспорту (наприклад, проєкт нової лінії Руассі-Пікарді (LNRP), що дозволить реалізувати залізничне сполучення між півднем О-де-Франс, північним сходом Валь-д'Уаза та аеропортом Шарль де Голль, а також збільшить пропускну здатність існуючої мережі);
- розширення водних шляхів (наприклад, проєкт Сена-Еско повинен зробити можливим з'єднання басейну Сени з мережею Нор-Па-де-Кале та з 20 000 км великомасштабної європейської річкової мережі);
- портові проєкти (наприклад, будівництво великого річкового та морського портового комплексу («Зеленого доку»), розташованого в порту Женнвільє).

А також проєкти зеленої логістики (різноманітні ініціативи та пілотні проєкти для впровадження екологічно чистих засобів транспорту та стійких логістичних рішень); цифровізація логістичних процесів (інвестиції у впровадження ІТ-систем і цифрових платформ) та дослідницькі та інноваційні проєкти, що сприятимуть розвитку, підвищенню ефективності та стійкості логістичної інфраструктури Франції.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бабайлов В. К., Левченко Я. С. Логістика – це методологія. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва* : зб. наук. пр. Харків. нац. автомоб.-дор. ун-т. Харків, 2021. № 2 (27). С. 4–14. URL: <http://ppb.khadi.kharkov.ua/article/view/244292>
2. Марченко В. М., Шутюк В.В. Логістика: Підручник. 2–ге вид., доповн. Київ: НУХТ, 2022. 334 с.
3. Дудар Т. Г., Волошин Р. В. Основи логістики. Навч. посіб. К.: Центр учбової літератури, 2012. 176 с. URL: <http://dspace.wunu.edu.ua/bitstream/316497/451/1/%D0%BE%D1%81%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%B8%20%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D1%96%D1%81%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B8%20%D0%B4%D1%83%D0%B4%D0%B0%D1%80%20%D0%B2%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D1%88%D0%B8%D0%BD.pdf>
4. Марченко В.М., Шутюк В.В. Логістика: підручник. К.: Видавничий дім «Артек», 2018. 312 с.
5. Хвищун Н. В. Сутність поняття «логістика»: ретроспективний аналіз. *Ефективна економіка*. 2012. №11. URL: <https://cutt.ly/4xkymLd>
6. Heskett J. L. Logistics: Essential to Strategy. *Harvard Busin. Rev.* 1977.
7. Крикавський Є.В. Логістика. Основи теорії. Львів: Інтелект-Захід, 2004. 414 с.
8. Іванова Н. В. Генезис економічної категорії «інфраструктура» та її роль у суспільному поділі праці. *Ефективна економіка*. 2010. № 11. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=392>.
9. Сміт Адам. Дослідження про природу і причини багатства народів . Перекл. О. Васильєв, М. Межевікіна, А. Малівський. Київ : Наш формат, 2018. 736 с.
10. Садчикова І. Концептуальні положення обґрунтування сутності категорії «інфраструктура». *Проблеми і перспективи економіки та*

управління, 2021. № 4(24). С. 155–169. URL: [https://doi.org/10.25140/2411-5215-2020-4\(24\)-155-169](https://doi.org/10.25140/2411-5215-2020-4(24)-155-169)

11. Васильєв О. В. *Методологія і практика інфраструктурного забезпечення функціонування і розвитку регіонів України : монографія.* Харків : ХНАМГ, 2007. 341 с.

12. Макаренко М. В., Слободян А. А. *Сутність транспортної інфраструктури і її місце в ринкових відносинах. Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер.: Економіка і управління. 2012. Вип. 21-22(1). С. 6-12.*

13. Фокіна І. В. *Інституціональна база ринкової інфраструктури. Сталій розвиток економіки. 2013. № 4. С. 68-70.*

14. Blaiklock M. *The infrastructure finance handbook: principles, practice and experience.* London : Euromoney Books, 2014. Xvii. 237 p.

15. Frischmann B. M. *Infrastructure: the social value of shared resources.* New York : Oxford University Press, 2013. 436 p.

16. Лисяк Н. М. *Технічна інфраструктура та житлове будівництво м. Львова на зламі ХХ-ХХІ ст. Вісник Національного університету «Львівська політехніка». 2013. № 767. С. 326-336.*

17. Хаджинов І. В. *Методологічні особливості вивчення поняття «інфраструктура» та її функції. Економічний вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут». 2013. № 10. С. 38-41.*

18. Коваленко М. Є. *Концепція інфраструктури у фінансовому секторі економіки. Проблеми і перспективи розвитку банківської системи України. Суми, 2006. Т. 16. С. 298–306.*

19. Алексеєнко Л. М., Олексієнко В. М. *Економічний тлумачний словник: власність, приватизація, ринок цінних паперів. Тернопіль : Астон, 2003. 672 с.*

20. Мамчин М. М., Жагалак І. І., Добуш Ю. Я. Тенденції розвитку інфраструктури українського села. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. 2007. № 594. С. 455-460.
21. Гриценко А., Соколов В. Ринкова інфраструктура: суть, функції, будова. *Економіка України*. 1998. № 4. С. 35–44.
22. Крикавський Є. В., Чернописька Н. В. Логістичні системи: навч. посібник. Львів: Вид-во НУ «Львівська політехніка», 2009. 264 с.
23. Bowersox Donald J., Kloss David J. *Logistical management. The integrated supply chain process*. 2<sup>nd</sup> ed. 2017. 640 p.
24. Інфраструктурне забезпечення конкурентної економіки регіонів (методологія і механізми)/ наук.ред. П. Ю. Беленький. Львів: НАНУ Ін-т рег. дослідж., 2002. 308 с.
25. Іщенко О. А. Методичні підходи до оцінювання інфраструктурного забезпечення транспортно-логістичних систем. *Економічний аналіз*. Тернопіль, 2018. Том 28. № 4. С. 313-320.
26. Сумець О., Бабенкова Т. Логістичні системи і ланцюги поставок : навчальний посібник. К. : Хай-Тек-Прес, 2012. 220 с. URL: [http://pidruchniki.com/72755/logistika/logistichni\\_sistemi\\_i\\_lantsyugi\\_postavok](http://pidruchniki.com/72755/logistika/logistichni_sistemi_i_lantsyugi_postavok)
27. Cieselski M. *Logistika w strategiach firm*. Warszawa: Poznan PWN, 1999. S. 142.
28. Казанська О.О., Геращенко А.С. Інформаційне забезпечення розвитку логістичної інфраструктури національної економіки. *Економічні науки*. Серія «Економіка та менеджмент»: 36. науков. праць. Луцький національний технічний університет. 2010. Випуск 7 (26) Частина 4. С. 156 – 171.
29. Pernica P. *Infrastructure for Logistics. Doprava a silnice (transport and roads)*. 2002. Volume 9, Issue 11, 86-8. URL: <https://trid.trb.org/view/953323>
30. Полянська А. С. Формування логістичної інфраструктури регіону. *Актуальні проблеми розвитку економіки регіону*. 2014. Випуск 10. С. 126-136.

31. Карий О. І., Подвальна Г. В. Логістична інфраструктура України у світових рейтингах. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. Серія: *Проблеми економіки та управління*. Львів : Видавництво Львівської політехніки, 2017. № 873. С. 41-49.

32. Infrastruktur. Logistikbranche. URL: <https://www.logistikbranche.net/unternehmen/infrastruktur.html>

33. Фалович В.А. Використання засобів логістичної інфраструктури в ланцюгу поставок. *Економіка і суспільство*. 2017. № 10. С. 389-395. URL: [https://economyandsociety.in.ua/journals/10\\_ukr/68.pdf](https://economyandsociety.in.ua/journals/10_ukr/68.pdf)

34. Détermination des infrastructures logistiques. URL: <https://www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Infrastructures-logistiques.htm>

35. Логістична інфраструктура. URL: <https://www.calameo.com/read/0060524383152dab760f6>

36. Міжнародна логістика. Електронний підручник. /за науковою редакцією професора Сохацької О.М. Тернопіль: ЗУНУ. 2022. 370 с. URL: [http://dspace.wunu.edu.ua/bitstream/316497/48109/1/%d0%9f%d0%86%d0%94%d0%a0%d0%a3%d0%a7%d0%9d%d0%98%d0%9a%20%d0%9c%d0%9b\\_%d0%b3%d0%be%d1%82%d0%be%d0%b2%d0%b8%d0%b9.pdf](http://dspace.wunu.edu.ua/bitstream/316497/48109/1/%d0%9f%d0%86%d0%94%d0%a0%d0%a3%d0%a7%d0%9d%d0%98%d0%9a%20%d0%9c%d0%9b_%d0%b3%d0%be%d1%82%d0%be%d0%b2%d0%b8%d0%b9.pdf)

37. Негода А., Русак Д. Міжнародна логістика та глобальні ланцюги постачань: навчальний посібник у схемах. К., 2023. 268 с.

38. Investitionsstau bei infrastrukturprojekten. Umfrageergebnisse zum zusammenhang zwischen infrastrukturinvestitionen und wachstum / regelmäßig aktualisierte hintergrundinformationen. Bundesvereinigung logistic. URL: <http://www.bvl.de/infrastruktur/infrastruktur-in-deutschland>.

39. Свічкарь В. А., Нижник Д. А. Оптимізація логістичної інфраструктури в міжнародних вантажних перевезеннях. Економічний розвиток держави та її соціальна стабільність: матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції, 15 травня 2018 р. Ч. 1. Полтава: ФОП Пусан А.Ф., 2018. С. 391-392.

40. Васильєв О. Л. Логістична інфраструктура: Конспект лекцій. Харків: УкрДУЗТ, 2019. 34 с.
41. Паламарчук І. В., Артюх Н. А. Управління ланцюгами постачань та використання засобів логістичної інфраструктури. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2017. № 60. С. 101-107. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp\\_2017\\_60\\_15](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2017_60_15)
42. Стройко Т. В. Логістична інфраструктура як ефективний інструмент управління підприємством. *Ефективна економіка*. 2011. № 9. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek\\_2011\\_9\\_11](http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2011_9_11)
43. Kazakova N., Maiboroda O. International logistics activity: main trends and information technologies in a pandemic condition. *Transformation of the Economy, Finance and Management in a Pandemic: the Development of Digital Technologies*. Collective monograph. Poland: “Publishing House “Baltija Publishing”, 2021. 260 p. P. 17-31.
44. Raimbekov Z., Syzdykbayeva B., Baimbetova A., Rakhmetulina Z. Evaluating the impact of logistics infrastructure on the functioning and development of regional economy. *Economic Annals-XXI*. 2016. С. 100-104. URL: [https://www.researchgate.net/publication/309093273\\_Evaluating\\_the\\_impact\\_of\\_logistics\\_infrastructure\\_on\\_the\\_functioning\\_and\\_development\\_of\\_regional\\_economy](https://www.researchgate.net/publication/309093273_Evaluating_the_impact_of_logistics_infrastructure_on_the_functioning_and_development_of_regional_economy)
45. Жарська І. О. Міжнародний досвід державної підтримки створення транспортно-логістичних центрів. *Бізнес Інформ*. 2017. №2. С. 37–44.
46. Logistics. Invest in France. URL: <https://investinfrance.fr/logistics/>
47. France Freight and logistics Market. URL: <https://www.sperresearch.com/report-store/france-freight-and-logistics-market.aspx>
48. Key figures for foreign trade in France. URL: <https://www.cerl.fr/en/key-figures-for-foreign-trade-in-france/>

49. France. Trade Map. ITC. URL: [https://www.trademap.org/Product\\_SelCountry\\_TS.aspx?nvpm=5%7c251%7c%7c%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1](https://www.trademap.org/Product_SelCountry_TS.aspx?nvpm=5%7c251%7c%7c%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1)
50. France Freight and Logistics Market - Growth, Trends, and Forecasts (2023 - 2028)/ URL: <https://www.giiresearch.com/report/moi1200500-france-freight-logistics-market-growth-trends.html>
51. Logistics in France. BNP Paribas. URL: <https://www.realestate.bnpparibas.fr/sites/france/files/2023-04/AAG%20LOGISTICS%20Q1%202023.pdf>
52. Association France Supply Chain. URL: <https://www.francesupplychain.org/en/>
53. The Logistics Performance Index. URL: <https://lpi.worldbank.org/index.php/about>
54. The Logistics Performance Index. International Scorecard Page. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/scorecard>
55. Garbe Knows Europe – Country Scope France. URL: <https://www.garbe-industrial.de/en/theme-4-country-scope-france/>
56. France Freight And Logistics Market Size. URL: <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/france-freight-and-logistics-market/market-size>
57. Transport and infrastructure in France. URL: <https://www.worlddata.info/europe/france/transport.php>
58. Key figures for the French logistics industry. URL: <https://investinfrance.fr/logistics/>
59. Freight volume. URL: <https://www.worlddata.info/europe/france/airports.php>
60. Marseille Fos. URL: <https://www.marseille-port.fr/index.php/en/multi-purpose-port>
61. HAROPA Port. URL: <https://www.haropaport.com/en/who-we-are>

62. Warehousing services in France. URL: <https://oneunionsolutions.com/warehousing-services/france/>
63. Invest in France. Logistics. URL: <https://www.businessfrance.fr/Media/PRODUCTION/INVEST/Secteurs%20d'investissement/Logistics%20in%20France.pdf>
64. Poor infrastructure stops France from exploiting alternatives to fuel-guzzling cars, trucks. URL: <https://www.euractiv.com/section/railways/news/poor-infrastructure-stops-france-from-exploiting-alternatives-to-fuel-guzzling-cars-trucks/>
65. The Seine: river freight and carbon-free urban delivery. URL: <https://investinfrance.fr/the-seine-river-freight-and-carbon-free-urban-delivery/>
66. France Logistique. URL: <https://www.francelogistique.fr/>
67. Kerriou Anne. Logistics: foreign investors attracted to France. 2022. URL: <https://market-insights.upply.com/en/logistics-foreign-investors-attracted-to-france>
68. Infrastructure-led opportunities for European logistics. On the right track. URL: <https://content.knightfrank.com/research/2411/documents/en/infrastructure-led-opportunities-for-european-logistics-on-the-right-track-8870.pdf>
69. Seine-Nord Europe Canal. URL: <https://www.canal-seine-nord-europe.fr/en/>
70. Où en sont les différents projets autoroutiers en France? URL: [https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2023/10/16/ou-en-sont-les-differents-projets-autoroutiers-en-france\\_6194829\\_4355770.html](https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2023/10/16/ou-en-sont-les-differents-projets-autoroutiers-en-france_6194829_4355770.html)
71. Un plan de 100 milliards d'euros pour le transport ferroviaire d'ici 2040. URL: <https://www.capital.fr/economie-politique/un-plan-de-100-milliards-deuros-pour-le-transport-ferroviaire-dici-2040-1461220>
72. Les projets de lignes à grande vitesse. URL: <https://www.ecologie.gouv.fr/projets-lignes-grande-vitesse>

73. Un réseau en développement : les projets. URL: <https://www.vnf.fr/vnf/accueil/qui-sommes-nous-vnf/2-reseaux/un-reseau-en-developpement-les-projets/>

74. Кваліфікаційна робота бакалавра : методичні рекомендації до виконання для здобувачів вищої освіти першого (бакалаврського) рівня спеціальності «Міжнародні економічні відносини», освітньо-професійної програми «Міжнародна логістика і митна справа» / уклад. Л. І. Григорова-Беренда, С. А. Касьян, О. В. Ханова. Харків : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2021. 40 с.