

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна
Навчально-науковий інститут «Каразінський інститут міжнародних
відносин та туристичного бізнесу»
Кафедра міжнародних економічних відносин та логістики

Кваліфікаційна робота бакалавра

на тему: **«СУЧАСНИЙ СТАН ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У
МІЖНАРОДНІЙ ЛОГІСТИЧНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ США»**

Виконав:

студент 4 курсу групи УЛМ-41

спеціальності 292 «Міжнародні
економічні відносини»

освітньої програми «Міжнародна
логістика і митна справа»

першого (бакалаврського) рівня вищої
освіти



В'ялий І. С.

Керівник к.е.н., доц. Майборода О. Є.

Рецензент



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

ЗАТВЕРДЖУЮ
 Завідувач кафедри міжнародних
 економічних відносин
 та логістики

А.Зайцева

« ____ » _____ 2025 року

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

В'ялий Іван Сергійович

(прізвище, ім'я, по батькові студента)

1. Тема роботи Сучасний стан вантажних перевезень у міжнародній
 логістичній діяльності США

керівник роботи Майборода О. Є. к.е.н., доц.,

(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом по університету від «05» 02. 2025 року №4001-5/302

2. Строк подання студентом роботи 05.05.2025

3. Перелік питань, які потрібно розробити


Розглянути теоретичні основи міжнародних вантажних перевезень та визначити їхню роль у логістичній діяльності США. Охарактеризувати основні види міжнародних вантажних перевезень, які застосовуються у США (морські, авіаційні, автомобільні, залізничні). Проаналізувати сучасну інфраструктуру США для здійснення міжнародних вантажних перевезень, включаючи порти, аеропорти та транспортні коридори. Визначити ключових гравців ринку міжнародних вантажних перевезень США та їхні конкурентні стратегії. Оцінити вплив зовнішньоекономічних чинників (торговельна політика, митне регулювання, міжнародні угоди) на розвиток вантажних перевезень у США. Дослідити зміни у сфері міжнародних вантажних

перевезень США під впливом пандемії COVID-19 та інших глобальних викликів і виокремити шляхи подолання наслідків. Проаналізувати впровадження цифрових технологій та інновацій в управлінні міжнародними вантажними перевезеннями (системи трекингу, автоматизація процесів, «розумні» контейнери).

4. План роботи

№ з/п	Назви етапів роботи
1	Теоретичне підґрунтя розвитку логістики в сучасних умовах
2	Сучасний стан та перспективи розвитку логістичної діяльності США

5. Дата видачі завдання 10.02.2025

Студент  В'ялий І. С.
(підпис) (прізвище та ініціали)

Керівник роботи  Майборода О. Є.
(підпис) (прізвище та ініціали)

АНОТАЦІЯ

В'ялий І. С. Сучасний стан вантажних перевезень у міжнародній логістичній діяльності США [Рукопис] / **І. С. В'ялий** - : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2025. – 74 с.

Кваліфікаційна робота бакалавра присвячена дослідженню особливостей сучасного стану вантажних перевезень у міжнародній логістичній діяльності США. Робота складається зі вступу, 2 розділів, висновків; містить 2 рисунки, 12 таблиць, 2 додатки. Список джерел містить 65 найменувань літератури.

У першому розділі досліджено теоретичні засади логістичної діяльності на міжнародному рівні та охарактеризовано значення вантажних перевезень у міжнародній логістиці.

У другому розділі проаналізовано сучасний стан та перспективи розвитку перевезень в міжнародній логістичній діяльності США та особливості реалізації вантажних перевезень американськими компаніями та перспективи подальшого розвитку галузі.

Ключові слова: логістика, міжнародні вантажні перевезення США, цифрові технології, транспортна інфраструктура, міжнародна логістика.

ANNOTATION

Vyalii I.S. The current state of freight transportation in the international logistics activities of the United States [Manuscript] / **I. S. Vyalii** - : V. N. Karazin Kharkiv National University, 2025. 74 p.

The bachelor's thesis is devoted to the study of the peculiarities of the current state of freight transportation in the international logistics activities of the United States. The work consists of an introduction, 2 chapters, conclusions; contains 2 figures, 12 tables, 2 appendices. The bibliography includes 65 references.

The first chapter examines the theoretical foundations of logistics activities at the international level and characterizes the importance of freight transportation in international logistics.

The second section analyzes the current state and prospects for the development of transportation in the international logistics activities of the United States and the peculiarities of the implementation of freight transportation by American companies and prospects for further development of the industry.

Keywords: logistics, international cargo transportation of the United States, digital technologies, transport infrastructure, international logistics.

ЗМІСТ

Вступ.....	6
Розділ 1. Теоретичне підґрунтя розвитку логістики в сучасних умовах.....	8
1.1. Теоретичне підґрунтя логістичної діяльності на міжнародному рівні	8
1.2. Вантажні перевезення як основа розвитку міжнародної логістичної діяльності	20
Висновки до першого розділу.....	33
Розділ 2. Сучасний стан та перспективи розвитку логістичної діяльності США	35
2.1. Динаміка розвитку вантажних перевезень у міжнародній логістичній діяльності США	35
2.2. Особливості реалізації вантажних перевезень в міжнародній логістичній діяльності американських підприємств.....	46
2.3. Перспективні напрямки розвитку вантажних перевезень у міжнародній логістичній діяльності США.....	54
Висновки до другого розділу.....	62
Висновки.....	64
Список використаних джерел.....	66
Додатки.....	73

ВСТУП

Актуальність теми. У сучасних умовах глобалізації міжнародні вантажні перевезення виступають одним із ключових елементів логістичних систем, що забезпечують ефективність світової торгівлі та економічного розвитку. США, як одна з провідних економік світу, має потужну логістичну інфраструктуру, яка забезпечує значну частину міжнародних перевезень товарів. Актуальність теми зумовлена зростанням обсягів світового товарообігу, розвитком новітніх технологій у сфері транспортування та зростаючим впливом глобальних викликів (змін у зовнішньоекономічній політиці, цифровізації), що вимагають нових підходів до управління логістичними потоками.

Ступінь вивченості проблематики. Питання міжнародних вантажних перевезень США досліджували як зарубіжні, так і вітчизняні науковці, зокрема Саліх. Т, Юніс. Н., Унапаса. Д., М. М. Сідік., П. Судха., В. Прадіп., В. В. Компанієць, Г. В. Обруч, І. К. Пішенін, Скіцько В. І., Смирнов І.Г., Тюріна, Н. М., Гой, І. В., Бабій, І. В., Гайкова Т.В., Загорянський В.Г., Леонтович А.О., однак значна частина досліджень орієнтована на внутрішню логістику або загальні принципи логістики. Водночас, динаміка розвитку міжнародних перевезень США, їх структура, інфраструктурні можливості та сучасні виклики потребують оновленого комплексного аналізу.

Метою кваліфікаційної роботи є визначення особливостей вантажних перевезень у міжнародній логістичній діяльності США.

Відповідно до мети визначено наступні **завдання**:

- дослідити теоретичне підґрунтя логістичної діяльності на міжнародному рівні;
- розглянути вантажні перевезення як основу розвитку міжнародної логістичної діяльності;

- охарактеризувати динаміку розвитку вантажних перевезень у міжнародній логістичній діяльності США;
- проаналізувати особливості реалізації вантажних перевезень в міжнародній логістичній діяльності американських підприємств;
- дослідити перспективні напрямки розвитку вантажних перевезень у міжнародній логістичній діяльності США;

Об'єкт дослідження — процес розвитку міжнародної логістичної діяльності США.

Предмет дослідження - особливості вантажних перевезень США у міжнародній логістичній діяльності.

Методи дослідження — порівняльний аналіз, систематизація, аналітичний і статистичний метод, метод узагальнення, графічний аналіз.

Інформаційна база дослідження — наукові праці вітчизняних і зарубіжних авторів, статистичні дані міжнародних організацій (OECD, Bureau of Transportation Statistics, World Bank), аналітичні звіти логістичних компаній, офіційні джерела урядових установ США.

Апробація результатів дослідження. Результати дослідження було апробовано на XX Всеукраїнська науково-практична конференція «Актуальні проблеми світового господарства і міжнародних економічних відносин», яка відбулась 28 лютого 2025.

Кваліфікаційна робота складається зі вступу, двох розділів, висновків, загальний обсяг – 74 сторінок, містить 2 рисунки, 12 таблиць, 2 додатки. Список використаних джерел складається з 65 найменувань.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНЕ ПІДГРУНТЯ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИКИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

1.1. Теоретичне підґрунтя логістичної діяльності на міжнародному рівні

Розвиток економічного простору та його перехід до цифрових технологій спричинили активне формування та швидке зростання міжнародних і регіональних ланцюгів постачання. Це, своєю чергою, призвело до створення на глобальному рівні міжнародних транспортних коридорів на суші, воді та в повітрі. У сучасному світі розвиток відбувається стрімкими темпами, і ключову роль відіграють різні види комунікацій, які забезпечують зв'язок між країнами та континентами. Усе це сприяє динамічному розвитку міжнародної логістики (International Logistics) як важливої складової управління глобальними ланцюгами постачання (SCM – Supply Chain Management). Поняття «міжнародна логістика» почало використовуватися у наукових та професійних колах відносно недавно, тоді як термін «логістика» (Logistics) вже давно поширений у відповідній літературі [10].

В Україні термін «логістика» вперше застосував видатний український економіст-математик Є. Слущкий. У своїй монографії «Етюд до проблеми побудови формально-праксеологічних засад економіки» (1926) він розглядав питання прaxeології та зазначав, що логістика пов'язана з логікою так само, як прaxeологія – із формальною економікою [9].

Один із ключових чинників розвитку логістики – це зростання споживчих потреб та високі вимоги клієнтів. У відповідь на це підприємства шукають оптимальні шляхи для підвищення своєї конкурентоспроможності. Створення ефективної логістичної системи (власними силами або шляхом залучення сторонніх провайдерів) дає компаніям низку переваг, серед яких:

покращена координація роботи окремих підрозділів, що є особливо важливим, якщо вони розташовані в різних країнах;

мінімізація збоїв у виробничому циклі через відсутність узгодженості між функціональними підрозділами;

посилення ефективності взаємодії між структурними елементами компанії;

скорочення виробничого циклу та часу доставки продукції кінцевим споживачам, зокрема на міжнародних ринках;

підвищення надійності виконання контрактних зобов'язань перед постачальниками та клієнтами [1].

Проведено у таблиці 1.1 сутність міжнародної логістики.

Таблиця 1.1

Сутність міжнародної логістики

№	Визначення	Джерело
1	Міжнародна логістика - це наукова дисципліна, що займається організацією управління матеріальними потоками, супровідними документами, фінансовими операціями та інформаційними зв'язками в системі міжнародної торгівлі з метою раціонального використання наявних ресурсів	Б. Холод, О. Зборовська [5]
2	Міжнародна логістика - визначається як логістична діяльність, орієнтована на вдосконалення руху товарів за межами внутрішньої економіки країни	Тридід О.М. [3]
4	Міжнародна логістика - являє собою комплекс заходів з управління матеріальними, грошовими та інформаційними потоками, спрямований на зниження витрат при виконанні ключових умов зовнішньоекономічної угоди, із залученням засобів глобальної й національної логістики	І. Стеценко [4]
5	Міжнародна логістика - це галузь знань, яка вивчає управління міждержавними потоками ресурсів: матеріальних, фінансових, інформаційних і сервісних	Н. Тюріна, І. Гой, І. Бабій [2]

Джерело: складено автором за даними [2;3;4;5;]

У розвинених країнах світу логістичні концепції мають давню історію, пройшовши кілька стадій еволюційного розвитку. Проте їхня основа залишається незмінною – використання ключових принципів, таких як аналіз компромісів, теорія систем, а також управління ланцюгами створення вартості. Ідеї інтеграції постачання, виробничих процесів та дистрибуції, що поєднують отримання сировини, випуск продукції, її зберігання та подальший розподіл, з'явилися у США ще в період Великої депресії. Саме ці підходи стали фундаментом для формування нової наукової дисципліни та практичного напрямку – логістики. Початковий етап її розвитку, що припав на 30-ті роки ХХ століття, часто називають «дологістичним періодом».

Протягом 1950-х – початку 1960-х років системи розподілу ще не були чітко визначеними або спланованими. Виробники займалися виготовленням товарів, роздрібні торговці забезпечували їх продаж, а продукція доставлялася в магазини різними способами без єдиного контрольного механізму. Основну роль у логістичних процесах відігравали транспортні компанії та виробники, які формували власні автопарки для перевезень. Координація між різними етапами розподілу була відсутня, що робило логістичний ланцюг фрагментарним. Саме цей період сьогодні розглядається як етап «класичної логістики». Американський науковець О. Моргенштерн, який вивчав системний аналіз, у своїй монографії «*Note of the Formulation of the Study of Logistics*» (1951) зазначав, що логістика є важливою складовою економічної діяльності підприємств, охоплюючи процеси закупівлі, виробництва та збуту. Він також порівнював логістичні методи управління бізнесом із військовими підходами до постачання та забезпечення ресурсами [11, 12].

У 1960-х роках відбувається перехід до інтеграції складського господарства та транспортної системи, що дозволяє ефективніше координувати їхню діяльність. Відтепер складські та транспортні процеси починають працювати як єдиний механізм, відповідно до узгоджених

графіків і технологічних вимог. Логістичні функції виходять за межі одного підприємства, включаючи партнерські взаємовідносини.

На початку 1980-х років з'являється так звана «логістика другого покоління» або неологістика, яка охоплює ширший спектр завдань і виходить за межі традиційних функцій. У середині 80-х у західних країнах формується новий підхід до логістики – концепція загальної відповідальності. Вона передбачає розгляд логістичних процесів не лише з точки зору економічної ефективності, а й з урахуванням соціальних, екологічних і політичних аспектів. Головним критерієм стає оптимальне співвідношення вигод і витрат.

Приблизно з 1980-х років багато компаній почали використовувати логістику як стратегічний інструмент для підвищення конкурентоспроможності та утримання клієнтів. Вона трансформувалася в загальну управлінську концепцію, яка інтегрує просторові та часові аспекти бізнес-процесів. Одним із ключових факторів ефективного використання логістичних можливостей є її інтеграційний потенціал [13].

З 1990-х років логістика починає розглядатися як окремий науковий напрям, що поєднує теорію та практику управління матеріальними потоками та супутньою інформацією. Вона охоплює всі етапи руху товарів: від отримання сировини та матеріалів постачальниками до їх доставки кінцевому споживачу з урахуванням його вимог та інтересів. У цей період у США та Німеччині активно розвивається теорія логістики, яка збагачується новими поняттями, такими як фізичний розподіл, постачання, маркетинг-логістика, бізнес-логістика, промислова логістика, логістичний менеджмент, управління матеріальними потоками, інформаційними системами та ланцюгами постачання [9].

Протягом багатьох років логістика базувалася на трьох ключових елементах – транспорті, запасах і складуванні. Хоча ці аспекти були важливими у промисловості та економіці, лише за останні два десятиліття логістика почала розглядатися як самостійна управлінська функція.

Основною причиною її пізнього визнання є складність самої логістичної діяльності, яка включає численні підсистеми та підфункції. Раніше кожен з елементів логістики сприймався окремо, але тепер академічна та бізнес-спільнота визнає необхідність комплексного підходу, що дозволяє враховувати їхню взаємодію та взаємозв'язки [13]. У таблиці 1.2 наведено еволюція парадигм логістики в економічних системах

Таблиця 1.2

Еволюція парадигм логістики в економічних системах

Характеристики ідентифікації парадигм	Опис характеристик парадигм		
	Третій (1900 р. – середина ХХ ст.)	Четвертий (1950 – 1980 рр.)	П'ятий (80-і рр. ХХ ст. – по теперішній час)
Етапи розвитку логістики	Третій (1900 р. – середина ХХ ст.)	Четвертий (1950 – 1980 рр.)	П'ятий (80-і рр. ХХ ст. – по теперішній час)
Назва парадигми	Функціональна	Ресурсна	Інноваційна
Рівень ключових компетенцій	Операційний	Функціональний та міжфункціональний	Загальнофірмовий та міжфірмовий
Основні види діяльності	Переважно операційні	Операційні, процесні. Міжфункціональна логістична координація	Загально-організаційна та міжорганізаційна координація
Форма логістичної організації	Компанії з власною логістичною інфраструктурою	Власна логістична інфраструктура та використання аутсорсинг	Значне використання аутсорсингу, формування логістичних утворень
Вид інтеграції	Інфраструктурна	Інфраструктурна, організаційна	Фізична, організаційна й інформаційна
Формат інтеграції	Окремий структурний підрозділ фірми	Окремі структурні підрозділи, об'єднані спільними завданнями	Загальнофірмова та міжфірмова
Мета логістики	Локальна оптимізація витрат	Системна оптимізація витрат і підвищення дохідності активів	Оптимізація доданої вартості в логістичних утвореннях
Рівень інтеграції	Низький	Середній	Високий
Суб'єкти гармонізації стосунків (розв'язання конфліктів)	Топ-менеджери компаній	Спеціальні підрозділи логістики компаній	Міжфірмові організаційні структури стратегічного партнерств

Джерело: складено автором за даними [15]

Глобалізація ринків спричинила вихід компаній за межі власних країн, що значно розширило можливості для ведення бізнесу. Це дало змогу підприємствам розширювати свою присутність у різних регіонах, організовуючи локальні або регіональні мережі постачання, виробництва, зберігання та збуту. У таких умовах компанії набувають статусу глобальних гравців, адаптуючи свої структури та стратегії до вимог міжнародного ринку. Серед основних характеристик такого підходу можна виділити глобальне позиціонування бренду, міжнародний пошук ресурсів, виробничу діяльність у різних країнах, централізоване управління даними та адаптацію до місцевих стандартів. Останні можуть включати особливі вимоги до електроніки, мовні позначення на упаковці або специфічні технічні параметри автомобілів залежно від країни. Усі ці аспекти значно ускладнюють роботу компаній у міжнародному середовищі.

Сучасні ланцюги постачання стають дедалі складнішими, що вимагає ретельного планування та ефективного управління. Логістика як інтегрована система також зазнала трансформації, перетворившись на міжнародну дисципліну. Міжнародна логістика передбачає організацію та координацію потоків товарів і продукції на всіх етапах ланцюга постачання — від закупівлі сировини до продажу кінцевого продукту, при цьому частина процесу передбачає перетин державних кордонів. У дослідженні міжнародних логістичних систем в Україні значний внесок зробив представник донецької наукової школи Омельченко В.Я., який із 2014 року працює в Маріупольському державному університеті. Ще у 2008 році він опублікував монографію "Стратегія розвитку логістичних систем в умовах глобалізації світової економіки" [14].

Основне завдання міжнародної логістики полягає в управлінні експортно-імпортною діяльністю, а також організації міжнародних перевезень із застосуванням сучасних логістичних методів. Вона пропонує ефективні рішення для оптимізації руху товарів, підвищення продуктивності та забезпечення конкурентоспроможності на глобальному ринку. Компанії,

які прагнуть зберегти свої позиції в умовах міжнародної конкуренції, змушені вдосконалювати свої логістичні процеси. Зі зростанням міжнародної діяльності підприємств ефективна логістична підтримка стає критично важливою, адже вона дозволяє забезпечувати безперервність виробничих і збутових процесів. Реалізація таких багатонаціональних проєктів вимагає високопрофесійного управління, що, своєю чергою, спричиняє зростання логістичних витрат. До факторів, що підвищують вартість міжнародної логістики, належать складність координації процесів, необхідність швидкого виконання замовлень, вимоги до якості обслуговування та мовні бар'єри у співпраці з іноземними партнерами.

Успіх компаній у глобальному середовищі залежить від надійної логістичної інфраструктури, яка забезпечує ефективну взаємодію між постачальниками та покупцями. У зв'язку з цим стратегічна логістика відіграє ключову роль у довгостроковому розвитку міжнародного бізнесу [14]. Станом на 2021 рік аналітики виокремили вісім країн із найкращими показниками у сфері міжнародної логістики, серед яких: Фінляндія, Ірландія, Норвегія, Катар, США, Німеччина, Люксембург. Попри свої компактні розміри, Люксембург є одним із провідних логістичних центрів світу, маючи розвинену систему постачання. Високі позиції у цій сфері також займає Швейцарія. Обидві країни демонструють високий рівень міжнародної логістики, що пояснюється активною участю їхнього бізнесу, зокрема банківського сектору, у світових логістичних процесах [10].

У цілому, пандемія та війна, розв'язана росією проти України, спричинили нову тенденцію в міжнародній логістиці — активну локалізацію. Вона полягає у скороченні логістичних ланцюгів і прагненні компаній наблизити виробництво або реалізацію продукції до кінцевого споживача [10].

Важливим аспектом є поняття логістичної операції, що охоплює комплекс заходів із трансформації логістичного потоку, таких як перевезення, зберігання, складування, розвантаження та навантаження.

Логістичний потік, своєю чергою, являє собою інтегровану систему потоків інформації, товарів та фінансових ресурсів, яка поєднує учасників логістичної системи. Його основою є матеріальний потік, що включає в себе переміщення товарів, сировини, напівфабрикатів тощо.

Логістична функція являє собою сукупність логістичних операцій, спрямованих на вирішення певного завдання. До основних логістичних функцій відносяться: транспортування, складування та обробка вантажів, управління замовленнями та регулювання запасів.

Окрім цього, застосовується термін «логістичні витрати», який включає витрати на транспортні перевезення, зберігання та адміністративні потреби, а також, у деяких випадках, витрати на оформлення замовлень. Значне скорочення таких витрат є однією з ключових переваг логістики.

Ще одним важливим терміном є логістичний канал, що визначає організовану систему взаємодії учасників логістичних процесів. Він демонструє рівень зв'язку між учасниками – або безпосередньо (прямий канал), або через посередників (непрямий канал).

Не менш значущим є поняття логістичного ланцюга постачання, що охоплює всіх учасників логістичних операцій із чітким територіальним розташуванням та географічною прив'язкою.

На відміну від нього, логістична мережа описує схему розміщення всіх учасників логістичного процесу, відображаючи їхні взаємозв'язки.

Логістичний цикл визначає період, необхідний для виконання логістичних операцій, а головна мета логістики полягає у мінімізації цього часу.

Логістична координація забезпечує ефективну взаємодію між усіма елементами логістичної системи. У сучасних умовах цей процес набуває форми єдиного глобального логістичного потоку.

Логістичний інтерфейс – це спеціалізоване програмне забезпечення, яке забезпечує злагоджену роботу всіх учасників логістичного процесу. Одним із ключових елементів такого інтерфейсу є технологія EDI (Electronic Data

Interchange), що забезпечує електронний обмін інформацією між сторонами [10].

Логістичний провайдер – це компанія, яка бере на себе виконання частини або всього комплексу логістичних процесів для замовника. Оскільки організація міжнародних поставок для бізнесу є складним завданням, багато підприємців звертаються до так званих 3PL-операторів – посередників у ланцюгу постачання.

Логістичні компанії, що працюють за моделлю 3PL, зазвичай спеціалізуються на комплексних логістичних послугах, включаючи транспортування, складування та контроль якості доставки. Перелік послуг може відрізнятися залежно від масштабів компанії, обсягів постачання, строків доставки та інших умов, що робить кожну співпрацю індивідуальною.

Часто логістичні послуги виходять за межі стандартного перевезення товарів та включають додаткові сервіси, пов'язані з виробництвом або закупівлею. Компанія, що забезпечує такі комплексні рішення, може називатися стороннім провайдером управління ланцюгами постачання (3PSCM) або постачальником послуг управління ланцюгами постачання (SCMSP). 3PL-оператори виконують різні функції, такі як зберігання продукції, її перевезення чи пошук товарів.

Логістичні провайдери класифікуються на чотири категорії (PL – party logistics), залежно від рівня їхніх повноважень:

1PL (первинні постачальники логістичних послуг) – компанії, які працюють у конкретному географічному регіоні та спеціалізуються на певних типах товарів або методах доставки. До них відносяться перевізники, портові термінали, складські оператори. Виробнича компанія може самостійно виступати 1PL, якщо має власний транспортний парк і склади.

2PL (сторонні постачальники логістичних послуг) – компанії, що надають спеціалізовані логістичні послуги на національному рівні, охоплюючи ширші географічні території, ніж 1PL. Співпраця з такими

провайдерами часто здійснюється через короткострокові контракти. 2PL можуть використовувати як власні, так і залучені логістичні ресурси, такі як вантажні автомобілі, навантажувачі, склади тощо. Ця модель набула поширення з розвитком глобальних поставок і розширенням ринку аутсорсингових компаній. До 2PL найчастіше належать експедитори, кур'єрські та поштові служби.

3PL (сторонні логістичні провайдери) – компанії, що надають широкий спектр логістичних послуг, зокрема транспортування, складування, пакування, прогнозування запасів, виконання замовлень і експедирування вантажів. Співпраця з такими операторами зазвичай укладається на довгостроковій основі. Головною відмінністю 3PL від 2PL є інтеграція 3PL-операторів у бізнес-процеси клієнта, тоді як 2PL залишаються зовнішніми постачальниками логістичних послуг без глибокої інтеграції в систему замовника.

Проведено на рисунку 1.1 типи провайдерів у логістиці.



Рис.1.1 Логістичні провайдери 1PL,2PL та 3PL.

Джерело [10]

Логістичні моделі 4PL і 5PL відрізняються більш глибоким залученням у процесі транспортування товарів. 4PL-оператори не володіють власним

транспортом або складами, а виконують функцію координаторів і інтеграторів у ланцюзі постачання, спрямовуючи його на підвищення продуктивності. У свою чергу, 5PL-оператори здійснюють комплексне управління ланцюгами постачання, а також пропонують клієнтам консультаційні та управлінські послуги для їх оптимізації.

Чим вище рівень логістичної моделі — від 1PL до 5PL — тим більше функцій передається логістичному провайдеру, а не виконується безпосередньо підприємством. Нині найбільш популярними є формати 3PL і 4PL. До мережевих логістичних операторів належать великі міжнародні платформи, такі як Aliexpress, Amazon та інші подібні компанії, які використовують складну систему постачання для ефективного обслуговування клієнтів [10].

Міжнародна логістика зосереджується на координації процесів імпорту та експорту. Переміщення товарів відбувається через кордони за допомогою сучасних логістичних технологій. Основною метою міжнародної логістики є надання ефективних рішень для обміну продукцією, підвищення ефективності бізнесу та забезпечення стабільної конкурентної позиції у світовій економіці, що постійно глобалізується. Виробничі та торговельні компанії, не маючи альтернатив, змушені активно вдосконалювати свої логістичні процеси.

Із виходом підприємств на нові міжнародні ринки стає очевидною необхідність якісного логістичного забезпечення як виробництва, так і збуту продукції за межами країни. Реалізація таких масштабних і комплексних заходів можлива лише за умов професійного управління логістикою, що, в свою чергу, призводить до збільшення витрат на логістичне обслуговування.

Підвищені вимоги до термінів, складність логістичних операцій, високі стандарти обслуговування, а також необхідність комунікації з іноземними контрагентами іншими мовами — усе це формує додаткові витрати у міжнародній логістиці порівняно з внутрішньою. Досягнення успіху в таких умовах значною мірою залежить від ефективної логістичної інфраструктури,

яка слугує опорою для стабільної співпраці між продавцями та споживачами. У сучасних умовах особливого поширення набуває стратегічний підхід до логістики на глобальному рівні — і ця тенденція має довгостроковий характер [26].

Основні засади логістичного підходу передбачають об'єднання таких складових, як постачання ресурсів, виробнича діяльність, транспортування, реалізація продукції, фінансова взаємодія та обмін інформацією щодо переміщення матеріальних потоків у єдину інтегровану систему. Такий підхід сприяє зростанню ефективності в межах кожного окремого напрямку, а також забезпечує покращення загальної міжгалузевої взаємодії.

Сучасні цифрові трансформації світової економіки та технологічний прорив, пов'язаний із Четвертою промисловою революцією, відіграють ключову роль у становленні новітніх концепцій міжнародної логістики та в організації управління глобальними ланцюгами постачання. Концепція омніканальної логістики передбачає орієнтацію на зручність клієнта: продукція доставляється туди, де це максимально комфортно для споживача. Це докорінно змінює вимоги до логістичних операторів і транспортного обслуговування. Якщо раніше логістичні провайдери обмежувались організацією диспетчерських послуг, то зараз вони оперують масштабною інфраструктурою, яка потребує постійного моніторингу та керування, зокрема й у форматі реального часу. До основних характеристик омніканальних систем належать інтеграція платіжних інструментів, навігаційних технологій та управління витратами, що динамічно змінюються [27].

Серед глобальних викликів і напрямів розвитку, які формують сучасну міжнародну логістику, варто виділити:

Формування цифрових логістичних компаній. Уже зараз активно впроваджується системи моніторингу вантажів і транспортних засобів у режимі реального часу. З'являються спеціалізовані платформи, які дозволяють управляти такими процесами дистанційно. Роботизовані та

автономні рішення, а також транспорт без участі людини стали невід'ємною частиною виробничо-логістичних ланцюгів. Показово, що у 2021 році в галузі діяло 8 виробників безпілотних вантажівок, а вже в 2022 їхня кількість зросла до 65. Значною перевагою багатьох ІТ-продуктів є їхня доступність, оскільки вони можуть функціонувати навіть на простих мобільних пристроях або ПК.

Зміцнення заходів безпеки в усіх галузях бізнесу за рахунок інтеграції технологій доповненої реальності.

Зростання стандартів пожежної безпеки, що вимагає модернізації обладнання та підвищення контролю.

Актуальність розробки платформ для ефективного управління енергоспоживанням, оскільки постійне зростання цін на ресурси робить втрати особливо небажаними. На ринку з'являються рішення для контролю температурного режиму, якості повітря, рівня шуму, доступу та візуального оповіщення [27].

Автоматизація процесів. Використання робототехніки дедалі активніше охоплює різні сфери бізнесу. Роботи не тільки замінюють людей, а й демонструють високу ефективність, надійність і здатність до автономного функціонування, що сприяє загальному зростанню продуктивності [10].

1.2. Вантажні перевезення як основа розвитку міжнародної логістичної діяльності

Глобальні логістичні мережі являють собою складні та постійно еволюціонуючі системи. Ключову роль у цьому процесі відіграють вантажні перевезення, які забезпечують транспортування продукції від місця її виробництва до кінцевого споживача. Вони є невіддільною частиною світової економіки, сприяючи доступності товарів і підтримці промислового виробництва. Попри численні виклики, ця сфера має значний потенціал для

розвитку завдяки технологічному прогресу та ініціативам, спрямованим на підвищення екологічної стійкості.

Вантажний транспорт відіграє ключову роль у торговельних процесах та сприяє економічному зростанню. Одним із його основних завдань є забезпечення доступності товарів для споживачів у різних країнах світу. Завдяки ефективно організованій системі перевезень продукція може швидко і безперервно переміщуватися між континентами, що сприяє розвитку міжнародної торгівлі.

Крім того, вантажні перевезення є невід'ємною частиною виробничих процесів. Вони дозволяють підприємствам своєчасно отримувати необхідну сировину та комплектуючі, що забезпечує безперервність виробництва та стабільну роботу галузей промисловості.

Не менш важливим аспектом є оптимізація витрат, пов'язаних із транспортуванням. Використання сучасних логістичних стратегій дозволяє мінімізувати витрати на перевезення, що позитивно впливає на собівартість продукції та кінцеву ціну товарів для споживачів. Саме завдяки ефективній організації вантажних перевезень можливо досягти балансу між швидкістю доставки, якістю транспортного обслуговування та економічною вигодою для учасників логістичних процесів.

Розвиток вантажних перевезень сприяє економічному зростанню, створюючи нові робочі місця та підвищуючи рівень життя населення. Ця галузь забезпечує зайнятість мільйонам працівників у сфері логістики, транспорту та суміжних напрямках.

Щоб відповідати сучасним вимогам, сфера вантажних перевезень активно інтегрує інноваційні технології. Використання автоматизованих систем моніторингу вантажів, прогнозування попиту, оптимізації маршрутів, а також запровадження електричних та автономних транспортних засобів сприяє підвищенню ефективності та безпеки перевезень. У таблиці 1.3 наведено порівняння видів транспорту у логістиці.

Таблиця 1.3

Порівняння головних видів транспорту у логістичній діяльності

Вид транспорту	Переваги	Недоліки	Обмеження	Найкраще підходить для
Автомобільний (вантажівки)	Гнучка доставка, ефективний для коротких відстаней, прямі маршрути	Вразливість до погодних умов і заторів, вплив на довкілля	Обмеження за вагою, спеціальні дозволи на небезпечні матеріали	Сільськогосподарська продукція, товари роздрібної торгівлі, прямі поставки
Авіаційний	Найшвидший спосіб перевезення, ідеально для термінових вантажів	Висока вартість, залежність від погоди та контролю авіатрафіку	Жорсткі обмеження за вагою та розмірами, заборона на небезпечні матеріали	Електроніка, фармацевтична продукція, термінові документи
Залізничний	Економічно вигідний для великих обсягів, висока вантажопідйомність	Потребує перевантаження на станціях, фіксований розклад	Обмеження залізничною мережею, обмеження за розмірами великогабаритного вантажу	Насипні вантажі, такі як вугілля, сира нафта, сировина
Морський	Найдешевший спосіб для великих партій вантажу, найбільша вантажопідйомність	Повільний, можливі затримки через погоду або завантаженість портів	Міжнародні регулювання, фіксовані маршрути	Сировина, насипні вантажі, автомобілі
Трубопровідний	Безперервність і надійність, менший вплив зовнішніх факторів	Висока вартість будівництва, фіксована інфраструктура	Обмежений лише рідкими та газоподібними речовинами, екологічні проблеми	Нафта, природний газ, нафтопродукти
Мультимодальний та інтермодальний	Гнучкість, економічно вигідний для перевезень на великі відстані	Ризик затримок, складність у координації	Потребує контейнеризації, наявність декількох контрактів (інтермодальний)	Змішані вантажі, міжнародна торгівля

Джерело:[7]

Вантажний транспорт є важливим елементом глобального логістичного ланцюга, забезпечуючи взаємозв'язок між виробниками та кінцевими

споживачами, покращуючи ефективність міжнародної торгівлі, оптимізуючи логістичні процеси та стимулюючи економічний розвиток. Без належної транспортної інфраструктури було б неможливо досягти сучасного рівня глобалізації та економічного добробуту [6].

Перевізник вантажів, або агент з перевезення, – це особа чи компанія, яка організовує транспортування великих вантажів від місця виробництва до ринку або кінцевого пункту призначення. Для здійснення перевезення перевізники укладають угоди з різними перевізниками. Ці спеціалісти з управління ланцюгами постачання не завжди є операторами транспорту. Перевізник вантажів зазвичай є логістичним посередником, тобто не володіє і не керує транспортними засобами. Замість цього вони працюють з перевізниками, які надають кораблі, вантажівки, потяги або літаки для перевезення товарів. Часто вантажі перевозяться за допомогою кількох видів транспорту.

Перевізники вантажів спеціалізуються на організації логістики міжнародних перевезень, займаючись необхідною документацією та забезпечуючи дотримання вимог країни призначення. Це включає перевірку комерційних рахунків-фактур, декларацій експортера, накладних на вантаж і інших документів, необхідних для перевізника чи країни призначення, до відправлення вантажу. Більшість цієї документації зараз обробляється без паперів.

Перевізники вантажів можуть стягувати додаткові збори за переведення документів від НВОКК (Невласний перевізник) чи митного брокера до іншого перевізника на кінцевому пункті. В залежності від умов Інкотермс (наприклад, FOB, CFR, CIF) ці витрати може нести імпортер або експортер, залежно від того, чи відбувається розвантаження на порті призначення чи на місці відправлення.

Додаткові витрати на підготовку документів чи розблокування вантажу не входять у вартість перевезення і можуть стягуватись судноплавними компаніями чи НВОКК. Це є стандартною практикою, відомою під різними

назвами залежно від компанії, яка її стягує. Перевізники вантажів часто витрачають значну частину свого часу на комунікацію з клієнтами та складами по всьому світу, збираючи інформацію та передаючи її відповідним установам, таким як лінії судноплавства, митні органи США або кінцевому споживачеві.

Перевізники вантажів виконують важливу роль у забезпеченні того, щоб імпортовані чи експортовані товари мали доступ до країни, а також часто організують доставку товарів до кінцевого отримувача. Це може включати як внутрішні, так і міжнародні перевезення, а також взаємодію з вантажівками та залізничними компаніями для подальшого транспортування. Сучасні технології, як інтернет і телефони, роблять цей процес значно зручнішим. Зазвичай більшу частину робочого дня перевізник вантажів проводить за комп'ютером, управляючи логістикою через цифрові платформи [28]. У таблиці 1.4 приведено типи експедиторських послуг.

Таблиця 1.4

Типи експедиторських послуг

Тип експедиторських послуг	Опис	Переваги	Недоліки
Морські перевезення	Перевезення вантажів за допомогою вантажних суден через міжнародні води.	Економічно вигідне для великих обсягів вантажів; можливість транспортувати великі та важкі вантажі.	Довший час доставки; залежність від погодних умов та завантаженості портів.
Авіаперевезення	Перевезення вантажів за допомогою літаків на короткі та довгі відстані.	Найшвидший спосіб доставки для термінових відправок; надійне планування та відстеження.	Високі витрати на перевезення; обмеження за розмірами та вагою вантажу.
Автомобільні перевезення	Перевезення вантажів автомобільним транспортом, як у межах країни, так і на міжнародних маршрутах.	Велика гнучкість у виборі маршрутів; підходить для доставки на останньому етапі та регіонального розподілу.	Залежність від стану доріг, заторів на маршрутах та обмежень за відстанню.

Джерело: [8]

Морське перевезення вантажів передбачає транспортування товарів морем в великих контейнерах, завантажених на кораблі. Цей метод особливо підходить для транспортування важких або великих вантажів до міжнародних напрямків. Морське перевезення залишається популярним завдяки своїй економічності та ефективності.

Якщо ви перевозите великі обсяги товарів, можна обрати варіант Full Container Load (FCL), коли ваш вантаж займає весь контейнер. Якщо ж вантаж не потребує цілої ємності, то вантаж консолідується з іншими вантажами, і витрати на перевезення розподіляються між усіма учасниками. Цей метод називається Less than Container Load (LCL) і дозволяє значно знизити витрати на транспортування.

Повітряне перевезення вантажів забезпечує швидке транспортування товарів на великі відстані. Цей метод ідеально підходить для бізнесів, які потребують оперативної доставки, хоча вага вантажу обмежена місткістю літаків. Якщо швидкість є вашим головним критерієм, повітряний транспорт стане оптимальним вибором.

Автомобільне перевезення вантажів є одним з найпоширеніших методів транспортування, особливо для внутрішніх перевезень. Цей спосіб передбачає доставку товарів дорогами за допомогою важких вантажівок чи фургонів. Дорожнє перевезення часто є останнім етапом доставки. Термін і швидкість перевезення залежать від зовнішніх факторів, таких як дорожній рух, затори та ремонти доріг. Автомобільні перевезення особливо зручні, коли товари вже доставлені до країни призначення, і їх потрібно перемістити між різними містами чи областями [8].

Останні десятиліття ознаменувалися стрімким розвитком транспортних систем на глобальному рівні. Це зумовлено як проривами в науці та технологіях, появою новітніх засобів і методів перевезень, так і змінами у структурі світового господарства, які потребують ефективнішого переміщення вантажів і пасажирів, підвищення якості обслуговування, зручності та безпеки. До ключових змін, які відбулися в галузі транспорту,

можна віднести активний розвиток мультимодальних та інтермодальних логістичних рішень; формування комплексної транспортно-логістичної інфраструктури з терміналами, складами та хабами; впровадження інтелектуальних систем керування, що базуються на сучасних ІТ-технологіях; поширення високошвидкісного сполучення (включаючи залізниці та автошляхи з поліпшеним покриттям); створення інноваційних видів транспорту — швидкісних кораблів, вантажних вагонів нового покоління, електромобілів тощо [16, с. 62].

Кожна транспортна система є складною мережею комунікацій і операцій, які постійно взаємодіють із зовнішнім середовищем. Динамічність перевезень потребує чіткої координації між усіма елементами системи. Галузь транспорту активно впроваджує новітні цифрові інструменти, що відкриває нові горизонти для розвитку, враховуючи потреби економіки, бізнесу та громадян. З огляду на ці тенденції, сучасну транспортну систему слід розглядати як інноваційну логістичну інфраструктуру, інтегровану в економіку високих швидкостей, яка генерує додану вартість на кожному етапі логістичного ланцюга шляхом інтеграції продуктів і послуг в умовах нового технологічного укладу [17, с. 9].

Сучасний розвиток транспортної галузі має свої унікальні характеристики, які визначають її перспективи. Окрім традиційних факторів — політичних, соціальних, географічних, економічних та науково-технологічних — вагомий вплив мають і глобальні цифрові тренди. Вони трансформують не лише підходи до перевезень, а й змінюють уявлення про сучасний світ. Серед таких тенденцій [18, с. 76—77]:

Цифрові прориви, що трансформують транспорт і інші сфери, впливаючи на соціальні та економічні процеси, бізнес-моделі та ринкові відносини.

Оцифрування економіки та суспільства, що змінює механізми обміну, обробки та зберігання даних, зокрема в транспортній сфері.

Активна урбанізація, що супроводжується концепцією «розумного міста», в якій поєднуються інновації в транспорті, технологіях, інформаційних і комунікаційних рішеннях для підвищення ефективності життєвих процесів.

Еволюція споживацького підходу до транспортних послуг, де головними критеріями є якість, швидкість і доступність — «краще, дешевше, швидше» [19, с. 126].

У шостому технологічному укладі, до якого вже вступило суспільство, на транспортні системи впливають такі інновації, як блокчейн, розумні контракти, великі масиви даних, Інтернет речей, віртуальна та доповнена реальність, 3D-друк, сенсори, цифрові двійники, дрони, автопілоти та інше. Масове впровадження цих технологій стане рушієм змін не тільки в транспорті, але й у структурі економіки загалом. Новий уклад виводить на перший план такі критерії, як екологічність, безпечність, комфорт, економічність, швидкість і енергоефективність [17, с. 12].

У 2020 році лише 12% компаній, що працюють у сфері логістики, застосовували рішення на основі штучного інтелекту. Прогнози вказують, що до 2026 року цей показник зросте до 60%. Згідно з дослідженням McKinsey, лише п'ята частина підприємств мають цифрові інструменти, інтегровані у свої бізнес-процеси. Вкладення в AI дозволяють підвищити прибутковість у сфері вантажних перевезень на 5–10% щорічно. Очікується, що використання автономних транспортних засобів сприятиме зниженню витрат на логістику, покращенню ефективності використання пального та скороченню часу доставки. За оцінками McKinsey, це дасть змогу зекономити до 45% витрат (що становить приблизно 85—125 мільярдів доларів США) для ринку США [22, с. 29].

Інтеграція GPS і RFID-датчиків відкриває нові можливості для збирання та структуризації інформації щодо місцезнаходження вантажу, його умов зберігання, температури та інших параметрів. Це дає змогу покращити контроль над логістичними процесами, зменшити ризики втрат або затримок

у доставці. Логістичні оператори можуть гарантувати своєчасну доставку продукції відповідної якості [23, с. 18]. Для відстеження технічного стану транспорту й моніторингу поведінки водіїв буде використовуватись телематичне обладнання, що підтримує навігацію через GPS. Це дозволяє оперативно визначати координати автомобіля, його швидкість, а також інші технічні показники. Отримана від датчиків інформація стане в пригоді для запобігання несправностям та оперативного технічного обслуговування транспорту.

Крім того, дані із сенсорів допомагають прокладати оптимальні маршрути та коригувати їх відповідно до реальних дорожніх умов, а також контролювати витрати пального. У процесі інтеграції IoT-рішень транспортні компанії стикаються з певними бар'єрами, серед яких — відсутність уніфікованих стандартів і виклики, пов'язані з кібербезпекою. Оскільки платформи IoT оперують великими обсягами інформації, важливо забезпечити їх надійний захист у хмарних середовищах і гарантувати цілісність даних під час передавання через загальнодоступні мережі. У підсумку варто зазначити, що Інтернет речей — це прогресивна технологія, яка здатна кардинально змінити логістичну сферу [24, с. 68].

На сьогодні цифрові технології стали рушієм змін у транспортній і логістичній галузях. Компанії, що надають логістичні послуги, отримують нові інструменти для вдосконалення своїх бізнес-процесів, покращення сервісу та посилення позицій на ринку. Зокрема, підприємства впроваджують програмні комплекси TMS та WMS, здійснюють аналітику на основі великих обсягів даних, а також застосовують різні сенсорні пристрої для контролю стану транспортних засобів. Проте попри досягнутий прогрес, потенціал цифровізації ще далеко не вичерпано. Лише 28% логістичних компаній оцінюють свій цифровий рівень як високий. З огляду на стрімкий розвиток цифрових інструментів, очікується їхнє активніше впровадження у діяльність компаній найближчим часом [25, с. 223].

Тара та пакування — це важливий компонент логістичного процесу, призначений для розміщення та збереження продукції. На відміну від одноразової упаковки, контейнери зазвичай використовуються багаторазово. Під час транспортування вантажі повинні щільно укладатися в тару, а порожнечі заповнюються допоміжними матеріалами — такими як папір, тирса, тканина, пінорезина чи полімери — для забезпечення щільності й захисту вмісту [30].

Форма пакування визначає його тип, тоді як матеріали та конструкція — його вид. Пакування слугує засобом або комплексом засобів, які захищають вантаж від пошкоджень, втрат, впливу зовнішнього середовища та запобігають забрудненню. Якісне пакування значно полегшує процеси зберігання, транспортування й перевантаження продукції.

Основні елементи пакування — це тара, пакувальні матеріали та засоби консервації, які забезпечують збереження вантажу на всіх етапах логістичного ланцюга.

Транспортна тара відіграє ключову роль у перевезенні, зберіганні та складуванні товарів. Вона може належати будь-якій організації, яка бере участь у логістичних операціях. Раціональне використання тари та пакування дозволяє ефективно використовувати вантажний об'єм транспортних засобів, що є важливим фактором для оптимізації логістики [30].

Збереження вантажів під час перевезення досягається завдяки:

Належній підготовці вантажів до транспортування;

Доцільному пакуванню.

Вантажі можуть надходити до транспортування як у повному пакуванні з використанням усіх елементів, так і з частковим застосуванням пакувальних засобів або взагалі без них.

Пакування повинне відповідати чинним стандартам або домовленостям між відправником і одержувачем вантажу. Якщо для певної категорії вантажів не встановлено стандартного пакування, воно повинно гарантувати збереження товару під час доставки та бути придатним для використання.

Пакування — це сукупність технічних засобів, призначених для захисту вантажу від ушкоджень і втрат, а також для запобігання забрудненню навколишнього середовища. Крім того, пакування спрощує логістичні операції, включаючи транспортування, складування, навантаження, розвантаження та реалізацію товарів.

Пакувальний процес — це комплекс заходів із підготовки товарів до перевезення, зберігання, продажу чи використання з обов'язковим застосуванням пакувальних засобів [20].

Ключовими складовими пакування є: тара, допоміжні пакувальні матеріали.

Тара – основна частина пакування, яка є виробом, призначеним для вміщення продукції.

Допоміжні пакувальні засоби – це додаткові елементи, що виконують захисну або іншу функцію, як разом із тарою, так і окремо.

Вага пакування включає масу тари та всіх допоміжних пакувальних компонентів.

Нетто – це вага самого товару в одиниці пакування.

Брутто – це загальна вага продукту разом із пакуванням.

Ізоляційні матеріали застосовуються для захисту вантажів від впливу зовнішніх агресивних середовищ. Папір використовується як бар'єр для вологи й жирів, фольга — для запобігання проникненню запахів, вологи та жирів, а полімерні плівки разом із герметичним зварюванням швів забезпечують щільність пакування [20]. У таблиці 1.5 приведено класифікацію та види тари.

Таблиця 1.5

Класифікації та види тари

№	Ознака класифікації	Види та різновиди тари
1	Функції тари в процесі товарного обігу	Транспортна (ящики, бочки, мішки, фляги тощо), Споживча (пакети, банки, пляшки, флакони, коробки тощо), Тара-обладнання
2	Форма тари	Бочки, Ящики, Коробки, Барабани, Мішки, Банки, Пляшки, Фляги, Туби, Пакети, Контейнери, Інша
3	Матеріал, з якого виготовлено тару	Дерев'яна, Картонна, Паперова, Текстильна, Металева, Скляна, Керамічна, Полімерна, Комбінована, Їстівна (морозиво у вафельних стаканчиках тощо)
4	Розмір тари	Малогобаритна, Середньогобаритна, Великогабаритна
5	Конструктивні особливості тари	Нерозбірна, Розбірна, Розбірно-складана, Складана, Закрита (з кришкою або іншим видом затвору, або без них), Відкрита, Щільна, Решітчаста, Саморуйнівна
6	Здатність зберігати свою первісну форму при механічних впливах	Жорстка (дерев'яна, скляна, металева тара), Напівжорстка (картонна тара), М'яка (паперова, текстильна, полімерна тара)
7	Здатність зберігати внутрішньотарний фізико-хімічний режим	Герметична, Ізотермічна, Ізобарична, Пилонепроникна, Світлонепроникна, Жиронепроникна, Газонепроникна, Паро- та вологонепроникна, Асептична, Антистатична
8	Ступінь універсальності тари	Універсальна, Спеціалізована
9	Метод виготовлення тари	Лита, Штампована, Бондарна, Клеєна, Лита під тиском, Інша
10	Кратність використання тари	Багатооборотна (зворотна), Разова (незворотна)
11	Приналежність тари	Загального використання, Заставна, Інвентарна
12	Функціональне призначення тари у процесі реалізації товару (стимулювання продажу)	Ароматизована, Подарункова (тара-сувенір тощо)
13	Функціональне призначення тари у процесі використання товару	Тара для аерозолів (для товарів побутової хімії), Тара-іграшка (коробка-автомобіль, коробка-будинок та ін.), Жаростійка тара, Порційна (для дозування заданими порціями)

Джерело:[21]

Пакування з картону/волокнистих матеріалів. Цей тип упаковки виготовляється з паперової маси або деревних волокон і поєднує в собі міцність і гнучкість. Гофрований картон, який має тришарову структуру, особливо стійкий до пошкоджень, тому його часто використовують для транспортування продуктів харчування, косметики та невеликої електроніки. Завдяки легкості та можливості вторинної переробки він широко застосовується в логістиці.

Товари в мішках. Цей спосіб пакування передбачає розміщення продукції в мішках — зазвичай це зерно, насіння або порошкоподібні матеріали. Мішки добре утримують вміст, але практично не захищають від зовнішнього тиску, тому упаковані товари повинні мати достатню міцність, щоб витримати механічні навантаження під час транспортування.

Дерев'яні ящики (Cases). Виготовлені з високоякісної деревини, наприклад, дуба або махагоні, дерев'яні ящики відзначаються винятковою міцністю та універсальністю. Їх використовують для перевезення важкої техніки, електроніки або творів мистецтва. Вони добре захищають вміст від ударів та дозволяють ефективно використовувати простір завдяки можливості штабелювання. Однак їхня вартість може бути доволі високою, і вони потребують обережного пакування тендітних предметів.

Дерев'яні контейнери (Crates). Це різновид дерев'яної тари з відкритою конструкцією, призначеної для перевезення великогабаритних або важких об'єктів, таких як меблі чи обладнання. Вони забезпечують надійний захист, зручні у транспортуванні та штабелюванні. Завдяки відкритій будові забезпечується вентиляція й огляд вмісту — це може бути корисним для окремих типів вантажу.

Сталеві бочки. Циліндричні ємності зі сталі, призначені для зберігання й транспортування рідин — зокрема нафти, хімікатів або напоїв. Їхня міцна конструкція дозволяє багаторазове використання, забезпечує безпечне зберігання, а також зменшує ризики під час перевезення небезпечних або

летких речовин. Такі бочки легко штабелюються й добре підходять для сталих логістичних рішень.

Тюки (Bales). Це щільно стиснені матеріали, обв'язані для транспортування — зазвичай це сіно, бавовна або макулатура. Такий метод пакування дозволяє перевозити великі обсяги продукції компактно й ефективно. Тюки часто обгортають додатковими захисними матеріалами, щоб убезпечити вантаж від впливу зовнішнього середовища.

Вантаж на палетах. Цей спосіб передбачає розміщення товарів на палетах і їхнє закріплення для транспортування. Пакування на палетах підвищує безпечність, зручність і швидкість обробки вантажу. Це дозволяє уникнути пошкоджень, оптимізує простір у контейнерах і спрощує процеси завантаження та розвантаження.

Висновки до першого розділу

У межах першого розділу проаналізовано теоретичні основи міжнародної логістичної діяльності.

1. У першому підрозділі було розглянуто теоретичне підґрунтя логістичної діяльності на міжнародному рівні. Встановлено, що міжнародна логістика є ключовим інструментом у забезпеченні ефективного функціонування глобальних ланцюгів постачання. Вона охоплює управління експортно-імпортними процесами, транспортуванням, а також інформаційним обміном між учасниками логістичних мереж. У сучасних умовах зростання цифрових технологій та глобалізації стратегічне управління логістикою набуває особливого значення, дозволяючи компаніям адаптуватися до високих стандартів обслуговування та конкурентного середовища. Розвиток міжнародної логістики сприяє не лише зниженню

витрат, але й підвищенню рівня сервісу, що в сукупності забезпечує стабільність і гнучкість у міжнародному бізнесі.

2. Другий підрозділ присвячена ролі вантажних перевезень як основи міжнародної логістичної діяльності. Виявлено, що ефективна організація вантажних перевезень забезпечує безперервність постачання, своєчасність доставки сировини та готової продукції, а також сприяє розширенню торговельних зв'язків між країнами. Вантажний транспорт є не лише фізичним засобом переміщення товарів, а й стратегічним фактором, який впливає на економічне зростання та конкурентоспроможність підприємств. Сучасні логістичні рішення дозволяють оптимізувати витрати на транспортування, забезпечуючи баланс між якістю, швидкістю доставки та економічною вигодою, що особливо актуально в умовах глобалізації світової економіки.

РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ США

2.1. Динаміка розвитку вантажних перевезень у міжнародній логістичній діяльності США

Американська система вантажних перевезень - це складна, взаємозалежна, мультимодальна система інфраструктури та послуг, що належить і управляється різними суб'єктами державного та приватного секторів. Система складається з фізичної інфраструктури або об'єктів, таких як порти, водні шляхи, аеропорти, залізниці, трубопроводи, автомобільні дороги і склади, а також різноманітних перевізників, вантажовідправників і постачальників, які використовують цю інфраструктуру для транспортування товарів. Система вантажних перевезень складається з приблизно чотирьох мільйонів миль шосейних і автомобільних доріг; 140 000 миль залізничних колій; 25 000 миль внутрішніх і прибережних водних шляхів; 2,8 мільйона миль трубопроводів; і більш ніж 5 000 громадських аеропортів.

Кожен вид транспорту має унікальні інституційні механізми з різним ступенем залучення громадськості. Вантажні залізниці та трубопроводи майже повністю перебувають у приватній власності та експлуатуються.

Держава та муніципалітети володіють та експлуатують більшу частину дорожньої інфраструктури, тоді як фірми приватного сектору надають послуги вантажних перевезень. Аналогічно, Національна система повітряного простору експлуатується федеральним урядом, а аеропорти здебільшого перебувають у державній власності, тоді як приватні авіаперевізники надають послуги з вантажних авіаперевезень. Приватні судна і баржі використовують державні водні шляхи та державні і приватні портові споруди. Кожен вид транспорту підлягає різному ступеню безпеки, екологічного та економічного регулювання на всіх рівнях влади [31].

Попит на вантажні перевезення тісно пов'язаний з внутрішнім

промисловим виробництвом та міжнародною торгівлею. Як показано в Таблиці 2.1, валовий випуск галузей, які значною мірою залежать від вантажних перевезень, за останні роки зазнав помітних змін. Переробна промисловість залишається найбільш залежною від системи вантажних перевезень США, на неї припадає приблизно 39,4% загального випуску серед восьми найбільш залежних від вантажних перевезень галузей.

У таблиці 2.1 статистику вантажних перевезень по галузях з 2017 по 2023 роки.

Таблиця 2.1

Валовий випуск галузей, залежних від системи вантажних перевезень: 2017-2023 роки

Галузь	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Усього	13 768,10	14 181,90	14 165,90	13 446,80	14 177,30	14 231,40	14 301,30
Сільське господарство, лісове господарство, рибальство та полювання	448,9	447,2	440,1	454,5	454,8	434,8	444,5
Видобувна промисловість	462,8	536,2	568,2	471,8	501,7	531,9	539,8
Комунальні послуги	474,1	496,4	492,9	481,5	492,5	507,1	501,5
Будівництво	1 578,00	1 601,30	1 614,90	1 643,60	1 669,30	1 564,30	1 610,50
Виробництво	5 676,60	5 786,40	5 724,70	5 335,30	5 498,20	5 541,90	5 629,00
Оптова торгівля	2 053,90	2 115,50	2 089,10	1 986,70	2 203,50	2 198,70	2 068,50
Роздрібна торгівля	1 846,90	1 914,60	1 932,00	1 931,20	2 089,50	2 092,20	2 163,40
Транспорт і зберігання	1 226,90	1 284,30	1 304,00	1 142,20	1 267,80	1 360,50	1 344,10

Джерело:[34]

У 2023 році вантажна система США обслуговувала близько 5 465 мільярдів тонно-миль, причому вантажний транспорт домінував на коротких відстанях до 100 миль (75% тонно-миль), а залізничний транспорт лідирував

на відстанях від 1 000 до 2 000 миль (37,8% тонно-миль), що підкреслює важливість ефективності різних видів транспорту на різних відстанях.

За обсягом перевезень природний газ та інші викопні продукти у 2023 році лідирували серед усіх внутрішніх товарів США, складаючи 23,3% від загального обсягу серед 10 найбільших товарів, причому більшість з них транспортується трубопроводами.

У 2023 році товарообіг між США та Мексикою склав \$798 млрд, що на 2,4% більше, ніж у 2022 році, завдяки чому Мексика вперше стала найбільшим торговельним партнером США, випередивши американсько-канадський товарообіг, який скоротився на 2,5% до \$772,9 млрд. Тим часом торгівля між США та Китаєм зазнала значного падіння на 16,8%, з 690,3 млрд доларів у 2022 році до 574,7 млрд доларів, що підкреслює зміну динаміки торгівлі.

Трубопроводи продовжували домінувати в торгівлі між США і Канадою, перевозячи 45% від загальної ваги вантажів, тоді як морський транспорт лідирував в торгівлі між США і Мексикою з часткою 60% від загальної ваги вантажів.

Серед нових проблем у секторі вантажних перевезень - занепокоєння щодо потенційного надлишку потужностей у галузі лінійного судноплавства, постійні перенаправлення суден навколо Суецького каналу через конфлікт на Близькому Сході, а також збільшення прямих іноземних інвестицій у Мексику, що сприяє зростанню попиту на транскордонні вантажоперевезення.

В аналізі вантажних перевезень залишаються значні прогалини в даних, включаючи показники в режимі реального часу щодо завантаженості портів, часу розвороту вантажівок і завантаження потужностей, а також дані про маршрути перевезень, переміщення вантажів на першій і останній милі та вартість перевезень. Усунення цих прогалин має вирішальне значення для підвищення ефективності системи, посилення її стійкості та досягнення цілей сталого розвитку.

У 2023 році валовий випуск галузей промисловості США, що залежать від вантажних перевезень, досяг значного рівня, причому лише на обробну промисловість припадає 39,4% загального випуску серед найбільш залежних від вантажоперевезень секторів.

Електроніка вартістю 1,86 трильйона доларів очолила список дорогих американських товарів, перевезених у 2023 році, причому основними видами транспорту були вантажні автомобілі, змішані перевезення і пошта, що відображає високий попит на ефективну логістику для перевезення дорогих товарів з низькою вагою.

У 2023 році контейнерний імпорт з Азії в портах Східного узбережжя перевищив показники Західного узбережжя другий рік поспіль: порти Східного узбережжя обробили 63,8 мільярда кілограмів контейнерного імпорту з Азії в порівнянні з 55,0 мільярдами кілограмів на Західному узбережжі.

Індекс сполучуваності лінійного судноплавства поставив порт Нью-Йорка і Нью-Джерсі на перше місце серед портів США в 2023 році. Порт отримав 517 балів у порівнянні з 506 у 2022 році, в той час як порти Західного узбережжя, такі як Лос-Анджелес і Лонг-Біч, знизили свої показники до 276 і 233 балів відповідно.

Середня швидкість руху вантажівок в межах 5 миль від портів Лос-Анджелеса і Лонг-Біч була стабільно вищою, ніж в портах Нью-Йорка і Нью-Джерсі з 2019 по 2023 рік, причому в 2023 році вона досягла піку в 20,96 миль/год в Лос-Анджелесі/Лонг-Біч в порівнянні з 18,95 миль/год в Нью-Йорку/Нью-Джерсі, що свідчить про операційні поліпшення і більш плавні транспортні потоки.

Загальна вартість зовнішньої торгівлі США досягла приблизно 5,1 трильйона доларів у 2023 році, що є незначним зниженням у порівнянні з 2022 роком, але підкреслює незмінну важливість міжнародної торгівлі в економіці США.

У 2023 році система вантажних перевезень США перевезла 20,1 мільярда тонн товарів на суму близько 18,7 трильйона доларів. Автомобільний транспорт залишився домінуючим видом транспорту, на який припадає 64,5 відсотка загальної ваги вантажів і 72,5 відсотка загальної вартості.

Час перебування суден у 25 найбільших портах США скоротився в середньому до 28,5 годин у першій половині 2023 року порівняно з піковим показником у 35,5 годин у 2022 році, що свідчить про відновлення ефективності роботи портів після перебоїв, спричинених COVID-19.

Протягом останнього десятиліття порти Східного узбережжя постійно збільшували свою частку в американо-азіатській контейнерній торгівлі, а в 2023 році їхні загальні обсяги перевищили обсяги портів Західного узбережжя. Порти Східного узбережжя обробили 102,2 мільярда кілограмів контейнерного імпорту та експорту в порівнянні з 86,3 мільярда кілограмів для портів Західного узбережжя.

Трубопроводами у 2023 році було перевезено 4 мільярди тонн вантажів, що становить 20% від загального обсягу перевезень, що підкреслює значну залежність від цього виду транспорту для перевезень енергоносіїв і його критичну роль у підтримці логістики сипучих вантажів [32].

У 2023 році система вантажних перевезень США обробила приблизно 20,1 мільярда тонн вантажів вартістю близько 18,7 трильйона доларів (у доларах 2017 року). Ця розгалужена система підтримується капітальними активами, вартість яких у 2022 році становила 8 трильйонів доларів США, включаючи критично важливу інфраструктуру, таку як порти, автомагістралі, залізничні системи, аеропорти і трубопроводи. Вартість активів у 2022 році збільшилася на 143,3 мільярда доларів порівняно з попереднім роком.

Дані за 2023 рік показують, що, хоча вага вантажів незначно зросла на 196 млн тонн порівняно з 2019 роком (Таблиця 2.2), останнім роком до COVID-19, загальна вартість вантажів незначно знизилася на 250 млрд доларів США (Таблиця 2.3, подана в постійних доларах США 2017 року).

Слід зазначити, що категорія «Повітряний транспорт (авіаційний і автомобільний)» продемонструвала стабільність у вазі вантажів, залишившись незмінною на рівні 7 мільйонів тонн, хоча її вартість зменшилася на 11 мільярдів доларів США. Аналогічно, в категорії «Мультимодальні перевезення та пошта» зафіксовано помірне зниження ваги вантажів на 9 млн тонн у період з 2019 по 2023 рік, що супроводжувалося незначним падінням вартості [32]. У таблиці 2.2 наведено експорт та імпорт вантажів з 2019 по 2023 роки.

Таблиця 2.2

Вага вантажів у мільйонах тонн за видами транспорту: 2019 та 2023 роки

Спосіб транспортування	Загалом (2019)	Внутрішні (2019)	Експорт (2019)	Імпорт (2019)	Загалом (2023)	Внутрішні (2023)	Експорт (2023)	Імпорт (2023)
Усього	19 930	17 825	1 139	968	20 126	17 867	1 218	1 041
Автомобільний транспорт	12 852	11 941	468	443	12 975	12 015	462	497
Залізничний транспорт	1 599	1 160	267	172	1 598	1 113	317	169
Водний транспорт	819	657	112	51	797	644	110	43
Повітряний транспорт	7	2	3	2	7	2	3	2
Комбіновані та поштові	653	538	63	52	645	526	61	57
Трубопровідний транспорт	3 904	3 437	221	247	4 021	3 490	259	272
Інші та невідомі	96	89	5	2	84	77	6	1

Джерело:[33]

Значну частку у структурі вантажопотоків США складають перевезення з сусідніми країнами — Канадою та Мексикою, де домінують автомобільні, залізничні та трубопровідні перевезення. Натомість для торгівлі з країнами Азії та Європи характерна перевага авіаційного та морського транспорту. Детальний розподіл вартості міжнародних вантажопотоків за видами транспорту та регіонами наведено у Додатку А (Вартість міжнародних вантажопотоків США за географією та видами транспорту: 2022 рік). У таблиці 2.3 наведено вартість вантажних перевезень, у мільярдах доларів за видами транспорту.

Таблиця 2.3

Вартість вантажних перевезень, у мільярдах доларів за видами транспорту:
2019 та 2023 роки

Спосіб транспортування	Загалом (2019)	Внутрішні (2019)	Експорт (2019)	Імпорт (2019)	Загалом (2023)	Внутрішні (2023)	Експорт (2023)	Імпорт (2023)
Усього	18 945	15 126	1 575	2 243	18 695	14 877	1 535	2 283
Автомобільний транспорт	13 809	11 294	985	1 530	13 562	11 036	945	1 582
Залізничний транспорт	584	226	138	220	577	223	135	219
Водний транспорт	268	182	47	39	256	178	44	35
Повітряний (з автомобільним)	611	150	237	223	600	153	228	219
Комбіновані способи та пошта	2 582	2 343	78	161	2 573	2 352	66	155
Трубопровідний транспорт	1 061	929	73	59	1 099	934	98	67
Інші та невідомі	30	2	17	11	28	2	19	7

Джерело:[33]

Крім того, в деяких видах транспорту, таких як трубопровідний, спостерігалося зростання як ваги, так і вартості вантажів: тоннаж трубопровідних вантажів збільшився на 117 млн тонн, а їхня вартість зросла на 38 млрд доларів США в постійних доларах 2017 року порівняно з 2023 роком. Ці зрушення відображають динамічну природу системи вантажних перевезень США і висвітлюють сфери, де відбулося зростання і падіння, хоча зміни у вартості можуть також відображати коливання цін на сировинні товари, наприклад, волатильність, яка часто спостерігається на енергетичних ринках.

У 2023 році автомобільний транспорт продовжував домінувати як основний вид вантажних перевезень, перемістивши 13,0 млрд тонн вантажів вартістю понад 13,6 трлн доларів США. Це становило 64,5% від загальної ваги вантажів і 72,5% від загальної вартості. Обсяг вантажоперевезень автомобільним транспортом залишався значно вищим, ніж залізничним транспортом, який посідає третє місце, приблизно у 8,1 раза. Трубопроводи також відіграли вирішальну роль, транспортувавши 4,0 млрд тонн у 2023 році, що становить близько 20% від загального обсягу вантажоперевезень, підкреслюючи важливість потоків, пов'язаних з енергоносіями, у вантажопотоках США.

Значна частка вантажних перевезень як за вагою, так і за вартістю підкреслює їхню важливу роль у системі вантажних перевезень США. Незважаючи на зміни в загальних тенденціях, автомобільний транспорт залишається основним видом вантажних перевезень [32].

Загальний транскордонний вантажопотік у жовтні 2024 року порівняно з жовтнем 2023 року:

Транскордонні перевезення між США та північноамериканськими країнами Канадою і Мексикою:

Загальний обсяг транскордонних вантажів: \$138,9 млрд транскордонних вантажів, перевезених усіма видами транспорту, що на 0,3% більше, ніж у жовтні 2023 року.

Вантажообіг між США і Канадою: \$64,3 млрд, що на 2,2% менше, ніж у жовтні 2023 року.

Вантажообіг між США і Мексикою: \$74,6 млрд, що на 2,5% більше, ніж у жовтні 2023 року.

Мексика продовжувала лідирувати за обсягом вантажоперевезень у доларовому еквіваленті за останні 20 місяців.

Вантажівками перевезено вантажів на \$88,4 млрд, що на 0.1% в порівнянні з жовтнем 2023 року.

Залізницею було перевезено \$16,0 млрд вантажів, що на 12,0% менше в порівнянні з жовтнем 2023 року.

Суднами було перевезено \$9,6 млрд вантажів, що на 13,6% менше в порівнянні з жовтнем 2023 року.

Суднами було перевезено на 25,2% менше мінерального палива в доларовому еквіваленті.

Трубопроводами було перевезено \$8,0 млрд вантажів, що на 20,7% менше в порівнянні з жовтнем 2023 року.

Трубопроводами було перевезено на 20,6% менше мінерального палива в доларовому еквіваленті.

Повітряним шляхом перевезено \$4,7 млрд вантажів, що на 3,3% менше в порівнянні з жовтнем 2023 року [35]. У таблиці 2.4 приведено обсяг транскордонних вантажів за кордонами (Канадським та Мексиканським) та видами транспорту.

Деталізовані дані щодо основних напрямків і обсягів транскордонної торгівлі США з Канадою та Мексикою наведено у Додатку Б.

Таблиця 2.4

Загальний обсяг транскордонних вантажів за кордонами та видами транспорту.

США-Канада (в обидва боки)		США-Мексика (в обидва боки)	
Долари в мільярдах		Долари в мільярдах	
Вантажівка	\$33.1	Вантажівка	\$55.3
Трубопровід	\$7.5	Трубопровід	\$8.4
Залізниця	\$7.7	Залізниця	\$6.5
Судноплавство	\$3.1	Судноплавство	\$2.1
Повітряний	\$2.7	Повітряний	\$0.5

Джерело:[35]

Детройт, Порт-Хурон і Буффало є основними автомобільними портами для вантажопотоків США з Канадою, тоді як Ларедо, Ель-Пасо і Отай-Меса є основними автомобільними портами для вантажопотоків з Мексикою. Детройт, Порт-Хурон та Інтернешнл-Фоллз є найбільшими залізничними портами для вантажопотоків США з Канадою, а Ларедо, Ігл-Пасс та Ель-Пасо - найбільшими залізничними портами для вантажопотоків з Мексикою. У таблиці 2.5 розподіл вантажів між США, Мексикою та Канадою.

Таблиця 2.5

Розподіл вантажів між США, Канадою та Мексикою

Торгівля США – Канада	Торгівля США – Мексика
Топ-3 автопорти	Топ-3 автопорти
Детройт, Мічиган – \$8.4 млрд	Ларедо, Техас – \$25.3 млрд
Порт Гурон, Мічиган – \$6.5 млрд	Ель-Пасо-Іслета, Техас – \$7.8 млрд
Баффало, Нью-Йорк – \$5.8 млрд	Отай-Меса, Каліфорнія – \$6.0 млрд
Топ-3 автотовари	Топ-3 автотовари
Комп'ютери/запчастини – \$5.2 млрд	Комп'ютери/запчастини – \$14.4 млрд
Автомобілі/запчастини – \$4.4 млрд	Електричне обладнання – \$11.9 млрд
Електричне обладнання – \$2.4 млрд	Автомобілі/запчастини – \$7.1 млрд
Топ-3 залізничні порти	Топ-3 залізничні порти
Детройт, Мічиган – \$2.6 млрд	Ларедо, Техас – \$4.2 млрд
Порт Гурон, Мічиган – \$1.5 млрд	Ігл-Пасс, Техас – \$2.7 млрд
Інтернешнл-Фоллс, Міннесота – \$0.9 млрд	Ногалес, Аризона – \$0.6 млрд
Топ-3 залізничні товари	Топ-3 залізничні товари
Автомобілі/запчастини – \$2.8 млрд	Автомобілі/запчастини – \$4.5 млрд
Мінеральне паливо – \$0.7 млрд	Напої/алкоголь – \$0.5 млрд
Пластмаси – \$0.5 млрд	Комп'ютери/запчастини – \$0.5 млрд

Джерело:[35]

Чикаго, Порт-Хурон і Міннеаполіс є основними регіонами трубопровідного сполучення для вантажопотоків американських енергоносіїв з Канадою. Ель-Пасо, Ідальго та Ларедо є основними регіонами трубопровідного сполучення з Мексикою. Порт Бостон, Артур і Портленд є основними водними портами для постачання енергоносіїв до Канади. Порт Х'юстон, Артур і Техас Сіті є основними водними портами, через які проходять енергетичні потоки США на південному кордоні [35].

2.2. Особливості реалізації вантажних перевезень в міжнародній логістичній діяльності американських підприємств

Більшість аналітичних досліджень свідчать, що 2023 рік став серйозним випробуванням для постачальників логістичних послуг третіх сторін (3PL). Упродовж 2023 року транспортні тарифи суттєво знизилися, одночасно з цим зросли ціни на паливо, а ринок зіткнувся з труднощами у залученні та збереженні кадрів. Ситуацію ускладнили скорочення складських потужностей, посилення регуляторного тиску, підвищена конкуренція на ринку та нестабільність у глобальних ланцюгах постачання. У таких умовах вантажовідправники змушені були зосередитися на оптимізації надлишкових запасів, а також на зниженні логістичних витрат.

Водночас результати щорічного опитування State of Logistics Survey 2024, яке провела лондонська дослідницька компанія Transport Intelligence (Ti), засвідчили, що найсерйознішими викликами для логістичних операторів у поточному році стали загальний економічний спад, зростання витрат та загострення конкуренції. За словами аналітика Ti Ніа Гадсон, респонденти більше не вважають основною загрозою лише цінові чинники, як це було у попередньому році. Натомість дедалі більше компаній виражають занепокоєння загальним уповільненням економічної активності, яке прямо впливає на обсяги перевезень та маржинальність бізнесу.

Також на 3PL-галузь тисне зростання ключових процентних ставок, до якого вдаються центральні банки у спробах приборкати інфляцію. Це призводить до подорожчання позикових коштів і зменшення доступу до інвестиційного капіталу для логістичних компаній — зауважують експерти американської консалтингової компанії Armstrong & Associates (A&A) [62].

Попри серйозні виклики, які останніми роками постали перед світовим ринком логістики, провідні компанії галузі продовжують демонструвати не лише стабільність, а й стратегічну гнучкість та здатність до трансформації.

До числа найпотужніших гравців, які не лише утримують ринкові позиції, а й активно інвестують у майбутнє, належать такі компанії як UPS, DHL, FedEx, USPS та C.H. Robinson.

United Parcel Service (UPS) — одна з найстаріших та найвпізнаваніших логістичних компаній світу, заснована у 1907 році в місті Сіетл, США. Починалося все з невеличкої кур'єрської служби, яку заснували Джеймс Кейсі та Клод Райан, орієнтуючись на швидку доставку замовлень у межах міста. З того часу компанія виросла до масштабів глобального оператора. Сьогодні UPS обслуговує понад 220 країн і територій, має флот із понад 129 тисяч автомобілів та вантажівок і понад 500 тисяч співробітників по всьому світу [51,52,64].

Особливістю UPS є її фокус на технологічні інновації. Компанія активно впроваджує автоматизовані сортувальні центри, GPS-відстеження, штучний інтелект для прогнозування затримок та управління логістичними потоками. Також UPS однією з перших у галузі почала експериментувати з електровантажівками, дронами та безпілотними транспортними засобами для доставки. У 2023 році UPS оголосила про наміри інвестувати понад \$1,5 млрд у розвиток «зеленої» інфраструктури, зокрема у будівництво зарядних станцій для електрофургонів та в альтернативні джерела енергії [53,63].

DHL (скорочення від Dalsey, Hillblom and Lynn) була заснована у 1969 році в Сан-Франциско трьома підприємцями — Адріаном Далсі, Ларрі Хілбломом та Робертом Лінном. Спочатку компанія спеціалізувалася на міжнародній експрес-доставці документів, а сьогодні є частиною німецького логістичного концерну Deutsche Post DHL Group та охоплює понад 220 країн. Її транспортний парк налічує понад 250 літаків і близько 400 тис. одиниць наземного транспорту [54,64].

DHL інвестує значні ресурси у цифровізацію логістики та зменшення вуглецевого сліду. У 2024 році компанія інвестувала понад \$57,5 млн у новий автоматизований центр обробки замовлень у Даллас-Форт-Ворт (США), який орієнтований на B2C-сегмент. Крім того, DHL заявила про плани досягти

нульових викидів до 2050 року. Серед соціальних ініціатив компанії — активна участь у гуманітарних місіях, підтримка гендерної рівності та інклюзивності на робочому місці [55,63].

FedEx Corporation, заснована у 1971 році у місті Літл-Рок, Арканзас, американським підприємцем Фредеріком Смітом, від самого початку позиціонувала себе як компанія з революційним підходом до термінової доставки. FedEx стала першою компанією, яка створила власну авіаційну мережу для нічної доставки. Нині FedEx працює у понад 220 країнах, має понад 600 літаків і близько 200 тисяч транспортних засобів [56].

Компанія обробляє понад 15 мільйонів посилок щодня, а її інвестиції у штучний інтелект, машинне навчання та автоматизовані системи сортування дозволяють ефективно адаптуватися до пікових навантажень. FedEx активно розвиває напрямок доставки дронами, а також інвестує у власну мережу зарядної інфраструктури для електротранспорту. Згідно з офіційною заявою, FedEx прагне досягти повної вуглецевої нейтральності до 2040 року [57,63].

United States Postal Service (USPS) — національна поштова служба США, історія якої сягає 1775 року, коли Бенджамін Франклін був призначений першим генеральним поштмейстером. Сьогодні USPS є однією з найбільших поштових служб у світі, яка обслуговує понад 160 мільйонів адрес у США. Щороку її працівники долають понад 1,3 мільярда миль для доставки понад 140 мільярдів одиниць поштової кореспонденції [58].

USPS має понад 600 тисяч працівників і понад 230 тисяч транспортних засобів. В умовах фінансового тиску та скорочення обсягів традиційної пошти, служба активно реформується — у 2021–2024 роках USPS інвестувала в оновлення свого парку транспорту та впровадження цифрових послуг, включно зі створенням мобільних додатків для трекінгу та управління доставкою [59].

C.H. Robinson Worldwide, Inc., заснована у 1905 році у Північній Дакоті, є однією з найбільших у світі компаній у сфері управління ланцюгами постачання. Її головний офіс розташований у містечку Іден Прері,

Міннесота. Компанія має понад 300 офісів у всьому світі, 15 000 співробітників і співпрацює з понад 66 000 перевізниками [60,64].

Основною спеціалізацією компанії є організація вантажних перевезень у сегменті вантажівок (truckload), часткових вантажів (less-than-truckload), повітряних і морських перевезень. У 2023 році її дохід склав \$17,6 млрд. Компанія активно впроваджує хмарні рішення для управління логістикою та аналітики ланцюгів постачання. Також С.Н. Robinson бере активну участь в екологічних програмах: до 2030 року вона планує скоротити викиди на 30% та модернізувати більшість партнерських перевізників [61,63].

Підтвердженням несприятливої ринкової кон'юнктури стали також підсумки четвертого кварталу 2023 року, оприлюднені Асоціацією транспортних посередників США (TIA). Згідно з цими даними, кількість вантажних відправлень, які оброблялися 3PL-провайдерами, знизилася на 4,7% у порівнянні з попереднім кварталом. Середній рахунок за відправлення скоротився на 4,3%, а сукупний дохід компаній у секторі — на 8,8%. Хоча середній рівень валової маржі дещо покращився — до 15,6%, — він залишався істотно нижчим, ніж у попередні роки.

Ще одним важливим чинником стало зростання конкуренції з боку нових гравців на ринку фулфілменту для електронної комерції. Їхня гнучка модель роботи й прозоре ціноутворення стимулюють посилення тиску на традиційних операторів. Як зазначає провідний аналітик компанії Mordor Intelligence, приклад Amazon, який пропонує детальний калькулятор тарифів і можливість мультिकанального фулфілменту, змінює правила гри. У відповідь класичні 3PL-компанії змушені не лише оновлювати інфраструктуру, а й шукати нові підходи до формування вартості послуг і розширення спектру сервісів.

Згідно з рейтингом, підготовленим Armstrong & Associates, ринок демонструє високу концентрацію: абсолютним лідером за обсягами валового логістичного доходу у 2023 році стала компанія Amazon, яка суттєво випередила інших гравців — її результат перевищив \$140 млрд. Для

порівняння, друга у списку компанія C.H. Robinson мала вісім разів менший дохід. Така ситуація демонструє, наскільки великою перевагою є синергія технологічної платформи з логістичною інфраструктурою (табл. 2.6).

Таблиця 2.6

Найбільші постачальники логістичних послуг третіх сторін у США за валовим логістичним доходом у 2023 році

Ранг	3PL-провайдер	Валовий логістичний дохід (млн \$ США)
1	Amazon	140 053
2	C.H. Robinson	16 746
3	J.B. Hunt	12 510
4	UPS Supply Chain Solutions	11 461
5	GXO Logistics	9 778
6	Kuehne + Nagel (Americas)	9 617
7	Expeditors	9 300
8	Ryder Supply Chain Solutions	7 700
9	Total Quality Logistics	6 866
10	DSV (North America)	6 000

Джерело:[62]

Попри складні ринкові умови, найбільші компанії галузі демонструють високий рівень адаптивності й продовжують активно інвестувати у розвиток. Так, DHL Group, світовий лідер у сфері логістики, за перший квартал 2024 року зафіксувала дохід у €20,3 млрд, що лише незначно менше за аналогічний період 2023 року. Компанія забезпечила середній час доставки на рівні 2,85 дня, а коефіцієнт своєчасної доставки досяг 98%. Особливо

вражаючим є рівень вдалих доставок з першої спроби — 98,7%, що свідчить про високу ефективність операцій і якість сервісу.

Схожі результати продемонстрував і інший гігант — UPS. У першому кварталі 2024 року середній час транзиту посилок склав 2,55 дня, а рівень першочергових доставок — 98,4%. Це підкреслює надійність логістичної мережі компанії, яка нещодавно посилила співпрацю з USPS.

Сам USPS, попри статус державного оператора, також продемонстрував конкурентоспроможність: середній час доставки склав 2,23 дня, а 98,8% відправлень було доставлено вчасно.

FedEx, один із ключових гравців ринку, показав середній час доставки 2,09 дня і досяг рівня першочергових доставок на рівні 97,6%. Компанія продовжує інвестувати у новітні технології — від оптимізації маршрутів до автоматизованих сортувальних центрів.

Цікаво, що серед великих операторів вирізняється й регіональний перевізник OnTrac, який показав найшвидший час доставки — лише 1,44 дня. Проте, попри це, рівень проблемних доставок склав 5,45%, з яких понад 90% були пов'язані з внутрішніми помилками перевізника.

Згідно з даними Armstrong & Associates, упродовж 2023 року компанії, що надають послуги з міжнародного управління транспортуванням (ІТМ — International Transportation Management), зіткнулися з різким спадом попиту на авіаційні та морські перевезення, а також зі значним зниженням тарифів. На тлі зменшення світового торгового обігу, логістичні оператори, які спеціалізуються на міжнародному транспортуванні, зазнали особливо болючого удару. Проте, як зазначає голова компанії А&А, стан ринку частково стабілізувався у другій половині року. Цьому сприяли нові геополітичні виклики: зокрема, зростаюча невизначеність судноплавства в районі Червоного моря, а також скорочення обсягів перевезень через Суецький канал, що частково повернуло попит і дало змогу дещо підвищити ставки на окремих маршрутах.

Водночас ситуація на внутрішньому ринку США виявилася не менш складною. Провайдери внутрішнього управління транспортуванням (DTM — Domestic Transportation Management) були змушені зосередитися переважно на довгострокових контрактах з управління перевезеннями, оминаючи послуги брокерського посередництва на спотовому ринку. Це пояснюється тим, що попит на вантажні автоперевезення різко знизився, а ставки опустилися нижче середнього рівня за останні п'ять років, що, фактично, спричинило внутрішню «фрахтову рецесію». Як зазначають аналітики, скорочення обсягів спотових перевезень змусило компанії переглядати свої бізнес-моделі, зменшувати залежність від волатильних сегментів ринку та переорієнтовуватися на довгострокові проекти з фіксованою ціною.

Удар від рецесії торкнувся навіть постачальників послуг останньої милі — саме тієї категорії 3PL-компаній, яка ще нещодавно вигравала від буму електронної комерції у період пандемійних обмежень. Зі зниженням попиту після завершення локдаунів і послабленням темпів онлайн-замовлень, ці провайдери теж відчули падіння маржинальності. Натомість певну стійкість продемонстрували компанії, що працюють у сегменті спеціалізованих договірних перевезень (DCC — Dedicated Contract Carriage). Їхня відносна стабільність пояснюється природою контрактів, які передбачають тривалу співпрацю з фіксованими умовами. Проте навіть у цьому сегменті зберігається суттєвий тиск на ціни, що унеможливорює швидке відновлення маржі.

Щодо операторів складування та розподілу (VAWD — Value-Added Warehousing and Distribution), дослідження A&A засвідчили, що рівень запасів почав стабілізуватися. Попри високі відсоткові ставки, які обмежують темпи будівництва нових складських площ, деяка частина вже наявного простору звільнилася, відкривши нові можливості для клієнтів. За словами Armstrong'a, логістичні оператори все більше уваги приділяють точному формуванню цін на складські послуги, а також вдосконаленню своєї участі в тендерах. Відправники у свою чергу активізували використання запитів на

пропозицію (RFPs), намагаючись переглянути ті контракти, які були укладені поспіхом під час постпандемічного сплеску попиту, і, відповідно, мали односторонньо вигідні умови лише для провайдерів.

Паралельно із цими тенденціями дедалі більше значення набуває сектор фулфілменту для електронної комерції. Зростання цього ринку супроводжується стрімким зростанням очікувань клієнтів. Споживачі сьогодні дедалі частіше вимагають багатоканального фулфілменту, при цьому вони розраховують на швидке й, бажано, безкоштовне доставлення — часто навіть у той самий день. За словами експерта консалтингової компанії McKinsey & Co. , 25% клієнтів готові платити вищу ціну за доставку того ж дня. Проте реалізація таких очікувань потребує додаткових інвестицій у цифровізацію, автоматизацію процесів, а також у розширення операційної ефективності, що, в свою чергу, ще більше тисне на прибутковість бізнесу.

Щоб залишатися конкурентоспроможними й не втратити позиції на тлі експансії гігантів на кшталт Amazon або Walmart, провідні 3PL-компанії змушені впроваджувати низку стратегічних змін. Це, зокрема, тісніше партнерство з перевізниками та іншими логістичними провайдерами, автоматизація управління запасами з метою підвищення гнучкості, розвиток омніканальних рішень з високою швидкістю виконання замовлень, а також впровадження високоякісного клієнтського сервісу. Особливої ваги набувають прозорість у трекінгу доставок, гнучкі політики повернення та адаптація логістичних послуг до специфічних потреб замовника — усе це стає запорукою утримання клієнта на надзвичайно конкурентному ринку [62].

2.3. Перспективні напрямки розвитку вантажних перевезень у міжнародній логістичній діяльності США

Розмір ринку вантажних перевезень у США оцінюється у 8,81 мільярда доларів США у 2024 році і, за прогнозами, досягне близько 26,26 мільярда доларів США до 2034 року, демонструючи середньорічний темп зростання (CAGR) на рівні 11,52% у період із 2024 по 2034 роки.

У 2023 році Північна Америка стала лідером на ринку вантажних перевезень завдяки розвиненій індустріальній інфраструктурі та наявності великих виробничих потужностей, що підвищують попит на транспортування товарів [38].

У рисунку 2.1 розмір ринку вантажних перевезень та прогноз на 2024-2034 роки.

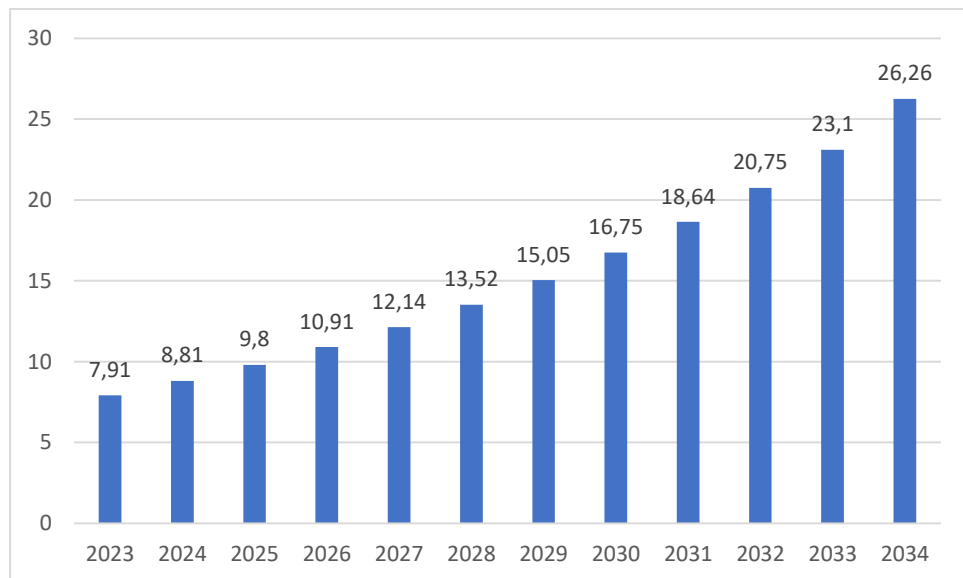


Рис. 2.1 Розмір ринку вантажних перевезень та прогноз на 2024-2034 (прогноз) роки

Джерело:[38]

У США та Канаді спостерігається зростання попиту на промислові товари, що разом із присутністю провідних гравців вантажоперевезень,

логістичних центрів і компаній електронної комерції стимулює подальший розвиток ринку. Важливу роль також відіграють технологічні інновації та вдосконалення у сфері логістики і транспорту.

Розмір ринку вантажних перевезень у США оцінюється у 8,81 мільярда доларів США у 2024 році і, за прогнозами, досягне близько 26,26 мільярда доларів США до 2034 року, демонструючи середньорічний темп зростання (CAGR) на рівні 11,52% у період із 2024 по 2034 роки.

У 2023 році Північна Америка стала лідером на ринку вантажних перевезень завдяки розвиненій індустріальній інфраструктурі та наявності великих виробничих потужностей, що підвищують попит на транспортування товарів.

У США та Канаді спостерігається зростання попиту на промислові товари, що разом із присутністю провідних гравців вантажоперевезень, логістичних центрів і компаній електронної комерції стимулює подальший розвиток ринку. Важливу роль також відіграють технологічні інновації та вдосконалення у сфері логістики і транспорту.

Ринок вантажних перевезень і логістики США у 2024 році демонструє стійке зростання, з особливим акцентом на різні галузі кінцевих споживачів та логістичні функції. Сегмент оптової та роздрібною торгівлі є домінуючим, охоплюючи близько 31% ринку. Його розвиток підтримується збільшенням обсягів роздрібних продажів, зокрема без урахування автомобілів і пального, які у серпні 2024 року зросли на 2,11% у річному вимірі. Важливу роль відіграють інвестиції в інфраструктуру, зокрема модернізація Служби поштового зв'язку США, що обробляє майже 60 мільйонів посилок щодня. Швидке розширення електронної комерції, де кількість користувачів має досягти майже 290 мільйонів до 2027 року, додатково підсилює цей сегмент. Паралельно ринок швидкої доставки, особливо у сфері продуктів харчування, наближається до обсягу майже 40 мільярдів доларів США.

Водночас виробничий сектор демонструє найшвидші темпи зростання у вантажно-логістичній галузі, що пояснюється активним впровадженням

технологій Індустрії 4.0, таких як штучний інтелект, автоматизація, робототехніка та Інтернет речей. Зростання виробничої активності підтверджується підвищенням обсягів виробництва на 1,1% у червні 2024 року. Додаткову підтримку забезпечують урядові програми, спрямовані на зміцнення ланцюгів постачання, що особливо важливо для малих і середніх підприємств.

Інші галузі, такі як будівництво, нафтогазова та гірничодобувна промисловість, а також сільське господарство, рибальство та лісове господарство, також суттєво впливають на логістичний ринок. Активне зростання будівельного сегмента спричинене масштабними інфраструктурними проектами, зокрема реалізацією Біпартійного інфраструктурного закону. У нафтогазовій та гірничій сферах розвиток стимулюється запуском нових проєктів, тоді як аграрний сектор виграє від розширення експорту та зростання потреби у холодильному зберіганні.

У розрізі логістичних функцій провідну позицію займають вантажні перевезення, на частку яких у 2024 році припадає близько 45% ринку. Їх зростання забезпечується масштабними інвестиціями, серед яких виділення 350 мільярдів доларів США на дорожні програми до 2026 року. Домінуючими залишаються автомобільні перевезення, а за ними слідують залізничні, морські та авіаційні. Ринок активно впроваджує цифрові технології, автономні транспортні засоби та інноваційні системи відстеження вантажів.

Особливо швидко зростає сегмент авіаційних вантажних перевезень, із прогнозованим середньорічним приростом на рівні 4,4% у 2024–2029 роках. Його розширення стимулюється зростанням електронної комерції та попитом на швидку доставку, а також значними інвестиціями в аеропортову інфраструктуру, що сягають 15 мільярдів доларів США. Великі перевізники активно впроваджують автоматизовані системи сортування та цифрові рішення для підвищення ефективності операцій.

Інші важливі напрями логістики включають кур'єрські, експрес та поштові послуги, експедирування вантажів і складське зберігання. Бурхливе зростання електронної комерції та розширення доставки "останньої милі" сприяють розвитку сегмента CEP. Експедирування стає все більш цифровим завдяки використанню блокчейну та онлайн-платформ, тоді як сфера складування швидко впроваджує автоматизацію та роботизацію процесів.

Провідними гравцями на ринку логістики США є компанії UPS, FedEx, C.H. Robinson, J.B. Hunt Transport та DHL Group. Вони активно інвестують у новітні технології, такі як автоматизація, штучний інтелект і цифрові платформи, розширюють мережі логістичних об'єктів і впроваджують екологічні рішення, зокрема електротранспорт та альтернативні види палива. Створення партнерств у сфері технологій для удосконалення систем відстеження та управління ланцюгами постачання стало ключовим трендом.

Американський логістичний ринок характеризується фрагментованою структурою, де поряд з глобальними гігантами успішно функціонують регіональні компанії. Консолідація активно відбувається у сфері логістики з контрольованими температурами та виконанням замовлень для електронної комерції. Великі гравці застосовують стратегії вертикальної інтеграції для пропозиції повного спектру послуг.

Щоб залишатися конкурентоспроможними, компанії прагнуть впроваджувати цифрові рішення, розвивати сталий транспорт, вдосконалювати аналітику та автоматизувати процеси. Зростає значення інвестицій у стійку логістику, електромобільність та зелені технології. Особливу увагу приділяють розвитку рішень для електронної комерції, швидкої доставки, а також спеціалізованих логістичних послуг для секторів охорони здоров'я та високих технологій [39,40].

В умовах цифровізації та глобалізації електронна комерція стала рушієм розвитку нової логістики. На перший план вийшли компанії, які можуть не лише доставити вантаж, а й забезпечити гнучкість, швидкість,

цифровий контроль і персоналізований сервіс. Лідерські позиції у цій галузі належать логістичним компаніям із США, що мають масштабні інфраструктури, глобальну присутність та інноваційні технології.

У таблиці 2.7 наведено з порівнянням топ-16 світових логістичних компаній для eCommerce-бізнесу.

Таблиця 2.7

Топ-16 логістичних компаній світу для eCommerce

№	Компанія	Країна	Рік заснування	Штаб-квартира	Основні послуги
1	FedEx	США	1971	Мемфіс, Теннессі	Експрес-доставка, міжнародні вантажі, спеціалізовані перевезення
2	UPS	США	1907	Атланта, Джорджія	Контрактна логістика, вантажоперевезення, доставка «останньої милі»
3	XPO Logistics	США	1989	Грінвіч, Коннектикут	Логістика останньої милі, лінійні перевезення, транспортна аналітика
4	C.H. Robinson	США	1905	Іден Прері, Міннесота	3PL, міжнародні перевезення, складські рішення
5	Ryder Supply Chain	США	1933	Маямі, Флорида	Автоперевезення, лізинг, складська логістика
6	Schneider Logistics	США	1935	Грін-Бей, Вісконсин	TMS, експедирування, мультимодальні перевезення
7	J.B. Hunt	США	1961	Ловелл, Арканзас	Truckload, LTL, остання миля, крос-докінг
8	USPS	США	1971	Вашингтон, округ Колумбія	Національна пошта, eCommerce логістика, відстеження
9	Buske Logistics	США	1923	Сент-Луїс, Міссурі	3PL, транспорт, зберігання, логістика для Fortune 500

10	DHL	Німеччина	1969	Бонн	Міжнародні перевезення, контрактна логістика
11	Nippon Express	Японія	1937	Токіо	Перевезення, складська логістика, хімікати, фармацевтика
12	Yusen Logistics	Японія	1885	Токіо	Фрахтування, логістика, брокерські послуги
13	JD Logistics	Китай	2009	Пекін	Вантажні перевезення, складські рішення
14	DB Schenker	Німеччина	2007	Ессен	Контрактна логістика, дистрибуція, спеціалізовані продукти
15	Kuehne + Nagel	Швейцарія	1890	Шіндельсегі, Швейцарія	Морські вантажі, eCommerce, TMS
16	Royal Mail	Велика Британія	1516	Лондон	Пошта, зворотна логістика, eCommerce

Джерело:[42, 65]

Американські логістичні компанії, такі як FedEx, UPS, XPO Logistics, C.H. Robinson, Ryder, Schneider, J.B. Hunt, USPS та Buske Logistics, уже десятки й навіть понад сто років формують світовий ландшафт міжнародних перевезень. Їхній досвід та масштаби діяльності демонструють, що США залишаються центром логістичних інновацій. FedEx, заснована 1971 року в Мемфісі, першою по-справжньому вивела на ринок концепцію «від дверей до дверей» у міжнародній доставці, розгорнувши комплексну мережу понад 200 країн і територій. Сьогодні їхні рішення для небезпечних вантажів і можливість управління до 20 000 активних відправлень на одному дашборді задають стандарти гнучкості та надійності.

UPS, плідна історія якої розпочалася 1907 року в Атланті, показує, як класичний поштовий та пакетний оператор перетворюється на інтегровану логістичну платформу. Завдяки Quantum View — мобільному відстеженню

підприємницьких відправлень — та власному бізнес-додатку Traceability, UPS обробляє понад 24 млн відправлень щодня, демонструючи, що масштаб є одним із ключів до лідерства. Одночасно унеможливаючи затримки на митниці та розширюючи географію присутності до 220 країн, UPS забезпечує клієнтам передбачуваність і швидкість, які для eCommerce-бізнесу є життєво необхідними.

XPO Logistics, заснована в 1989 році, стала зразком того, як швидко можна вирости від регіонального перевізника до глобального гравця з 756 локаціями та командою з понад 42 000 співробітників. Їхня сила — це велика паркова база та аналітика в режимі реального часу, що дає змогу динамічно змінювати маршрути, автоматизувати замовлення та скорочувати час простою транспорту. Саме поєднання цифрової видимості та потужної платформи «останньої милі» дозволяє XPO обслуговувати найпоширеніші виклики сучасної логістики.

Компанія C.H. Robinson, що працює з 1905 року в штаті Міннесота, демонструє ефективність моделі 3PL на повну: понад 73 000 контрактних перевізників та 19 млн відправлень щороку утворюють мережу, до якої підключаються малий бізнес і велетні Fortune 500. Навігаційна технологія Navisphere забезпечує партнерам доступ до реальних ставок ринку та інструментів для оптимізації ланцюгів постачання, а повсюдне застосування інтерфейсів TMS гарантує скрізь однаковий рівень сервісу.

Ryder, заснована в далекому 1933 році, відома перш за все не як класичний перевізник, а як постачальник комплексних рішень: від оренди та технічного обслуговування вантажівок до автоматизованих складів із дронами й сенсорами. Завдяки мобільному додатку Rydership клієнти можуть бачити стан свого парку, планувати технічне обслуговування та отримувати звіти про продуктивність у реальному часі. Ця екосистема робить Ryder незамінним партнером для тих, хто шукає не просто транспортування, а повний ланцюг логістичних сервісів.

Schneider Logistics і J.B. Hunt — обидві компанії, засновані в 1930–х роках, — демонструють, як поєднати традиції з технологіями. Schneider пропонує повноцінний TMS із прогнозною аналітикою, що автоматично підбирає оптимальні тарифи й маршрути. Їхній FreightPower, мобільний додаток із GPS-відстеженням та рекомендаціями щодо завантаження, допомагає клієнтам знизити витрати й підвищити продуктивність. J.B. Hunt, зі свого боку, фокусується на мультимодальності: моделі intermodal та LTL дають можливість гнучко комбінувати потяг, вантажівку й баржу, скорочуючи час у дорозі та оптимізуючи собівартість.

USPS, хоч і не є приватною компанією, відіграє критичну роль у внутрішньому ринку США, виконуючи понад 150 млн щоденних доставок. Безкоштовна доставка для малих відправлень (до 13 унцій) і можливість інтеграції з FedEx та UPS роблять USPS невід’ємною частиною екосистеми eCommerce. Їхні понад 31 000 відділень — це як якірні точки для локальної мережі, що гарантує покриття навіть найвіддаленіших куточків континенту.

Buske Logistics, хоч і менший за масштабами, показує, що регіональні 3PL-оператори в США можуть конкурувати з великими гігантами, якщо зосередяться на індивідуальних рішеннях для клієнтів Fortune 500, пропонуючи гнучке складування та спеціалізовані сервіси з управління ланцюгами постачання.

У сукупності, завдяки поєднанню історичної присутності на ринку, величезних інвестицій в інфраструктуру та постійного впровадження передових IT-рішень, американські компанії не лише домінують у світовому логістичному просторі, але й задають вектори його розвитку. Ті самі принципи, які FedEx та UPS апробували в 1970–80-х роках — гнучкість, клієнтоорієнтованість та технологічність — сьогодні поширюються на всі сегменти: від традиційних перевезень до «розумних» складів і автономних транспортних засобів. І хоча на світовій мапі фігурують провідні гравці з Японії, Німеччини, Китаю, Великобританії й Швейцарії, лише американські компанії змогли досягти такого рівня універсальності: їхні сервіси однаково

ефективні для будь-якого ринку в будь-якій точці планети, а інвестиції в R&D гарантують, що вони й надалі залишатимуться на вістрі інновацій у глобальній логістиці [43,44].

Висновки до другого розділу

У другому розділі досліджено сучасний стан та перспективи розвитку вантажних перевезень у міжнародній логістичній діяльності США.

1. Динаміка розвитку вантажних перевезень.

Американська система вантажних перевезень представлена високорозвиненою мультимодальною інфраструктурою: приблизно 4 млн миль автомобільних доріг, 140 тис. миль залізничних колій, 25 тис. миль внутрішніх та прибережних водних шляхів, 2,8 млн миль трубопроводів і понад 5 000 аеропортів

Лідером за обсягом вартості перевезень залишається автомобільний транспорт (13 562 млрд \$ у 2023 р.), хоча загальні витрати на вантажні перевезення в США знизилися незначно — з 18 945 млрд \$ у 2019 р. до 18 695 млрд \$ у 2023 р. Торгівля з Канадою та Мексикою базується переважно на автомобільних, залізничних і трубопровідних перевезеннях, натомість для зв'язків з Азією та Європою характерні морські та авіаційні маршрути .

2. Світовий досвід використання вантажних перевезень. У 2023 р. глобальні 3PL-оператори зіштовхнулися із падінням транспортних тарифів, одночасним зростанням цін на паливо, дефіцитом кадрів, обмеженнями складських потужностей і посиленням регуляторного тиску. Це змусило вантажовідправників фокусуватися на оптимізації запасів та скороченні логістичних витрат . Водночас регіональні гравці, як-от Buske Logistics, довели, що гнучкі клієнтоорієнтовані рішення (спеціалізоване складування,

індивідуальні ланцюги постачання) здатні конкурувати з великими міжнародними компаніями, такими як FedEx та UPS, які й далі задають вектори інновацій через інвестиції в R&D, «розумні» склади та автономні транспортні рішення .

3.Перспективні напрямки розвитку. За оцінками, обсяг ринку вантажних перевезень у США зросте з 8,81 млрд \$ у 2024 р. до приблизно 26,26 млрд \$ до 2034 р. (CAGR 11,52 %) . Поштовхом слугують зростання промислового виробництва, розвиток електронної комерції та активне впровадження цифрових технологій: систем трекингу, IoT-датчиків, AI-інструментів для оптимізації маршрутів та прогнозування попиту, «розумних» контейнерів і безпілотних транспортних засобів.

ВИСНОВКИ

У результаті проведеного дослідження кваліфікаційної роботи на тему “Сучасний стан вантажних перевезень у міжнародній логістичній діяльності США”. Результати вказують на здійснення поставлених задач роботи, виконання мети та дають змогу зробити наступні головні висновки:

1. Досліджено теоретичне підґрунтя логістичної діяльності на міжнародному рівні.

Проаналізовано ключові концепції та еволюцію міжнародної логістики від “дологістичного” періоду до сучасної омніканальної моделі. Встановлено, що інтеграція транспортних, інформаційних та фінансових потоків є головним чинником підвищення ефективності глобальних ланцюгів постачання. Розкрито роль логістичних провайдерів різних рівнів (1PL–5PL) у формуванні конкурентних переваг підприємств на світовому ринку. Доведено, що застосування концепції “загальної відповідальності” сприяє оптимізації та сталому розвитку міжнародних логістичних систем.

2. Розглянуто вантажні перевезення як основа розвитку міжнародної логістичної діяльності.

Вантажні перевезення розглянуто як критичний елемент глобальних ланцюгів постачання, що забезпечує рух товарів між виробниками та споживачами. Порівняльний аналіз основних видів транспорту (морського, авіаційного, залізничного, автомобільного та трубопровідного) показав, що мультимодальні рішення дають синергетичний ефект у мінімізації витрат і скороченні часу доставки. Виявлено, що розвиток інноваційних технологій — GPS-моніторинг, RFID, автономні системи — значно підвищує надійність та прозорість перевезень.

3. Проаналізовано динаміку розвитку вантажних перевезень у міжнародній логістичній діяльності США.

За останні п'ять років США демонструють стійкий ріст обсягів експортно-імпортних перевезень: контейнерообіг портів зростає в

середньому на 3–5 % щорічно, авіавантажні потоки — на 4–6 %¹. Інвестиції в модернізацію морської та залізничної інфраструктури скоротили логістичні затримки й дали змогу наростити пропускну спроможність основних транспортних коридорів. Одночасно, пандемія COVID-19 прискорила цифрову трансформацію логістики, що проявилось у збільшенні використання TMS/WMS-систем та електронного обміну даними.

4. Визначено особливості реалізації вантажних перевезень в міжнародній логістичній діяльності американських підприємств.

Американські компанії активно впроваджують стратегії вертикальної та горизонтальної інтеграції, об'єднуючи власні транспортні активи з послугами 3PL/4PL-операторів. Визначено, що ключові гравці (FedEx, UPS, Maersk USA) використовують комбіновані ланцюги — “door-to-door” сервіси, які поєднують авіа-, авто- та морські перевезення. Великого значення набувають питання екологічності (зниження CO₂-викидів) та безпеки — застосування альтернативних палив і блокчейн-рішень для відстеження й контролю товарів.

5. Виявлено перспективні напрямки розвитку вантажних перевезень у міжнародній логістичній діяльності США.

Найбільш перспективними визнано подальшу автоматизацію портових терміналів та вузлів мультимодальних перевезень, розвиток “розумних” контейнерів із сенсорами температури й вологості, а також масштабне впровадження автономного транспорту на магістралях і в аеропортах. Очікується збільшення ролі аналітики “великих даних” (Big Data) для прогнозування попиту та оптимізації маршрутів у режимі реального часу. Крім того, посилення регуляторних вимог у сфері екології сприятиме впровадженню зелених технологій і формуванню стійких логістичних ланцюгів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- 1.Компанієць В.В. Світові тренди сучасного транспортно логістичного сервісу. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2020. № 70—71. С. 22—32. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2020_70\\$71_5](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2020_70$71_5) (дата звернення 30.03.2025)
2. Тюріна, Н. М., Гой, І. В., Бабій, І. В. (2015). Логістика. Київ: Центр учбової літератури.
3. Тридід, О. М. (2008). Логістика. Київ: Знання.
4. Стеценко, І. (2016). До питання сутності сучасної міжнародної логістики. Ринок цінних паперів України, 7-8, 53-57.
5. Холод, Б., & Зборовська, О. (2014). Глобалізація як фактор впливу на процеси логістичного управління зовнішньоекономічною діяльністю підприємств. Європейський вектор економічного розвитку, 2(17), 261-270.
6. Вантажні перевезення та їх суттєва роль в логістичному ланцюгу.[Електронний ресурс].-URL:https://ukraine.raben-group.com/novini/detalnishe/vantazhni-perevezennja-ta-jikh-suttjeva-rol-v-logistichnomu-lancjugu?utm_source=chatgpt.com. (дата звернення 30.03.2025)
7. The 6 Types of Transportation in Logistics.[Електронний ресурс].-URL:<https://www.inboundlogistics.com/articles/transportation-in-logistics/>(дата звернення 30.03.2025)
8. What is Freight Forwarding in Logistics: Types, Process, & Key Functions 2025 .[Електронний ресурс].-URL:<https://wareiq.com/resources/blogs/what-is-freight-forwarding/>(дата звернення 30.03.2025)
9. Кислий В.М., Біловодська О.А., Олефіренко О.М., Соляник О.М. Л 69 Логістика: Теорія та практика: Навч. посіб. К: Центр учбової літератури, 2010. 360 с.URL: https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstreamdownload/123456789/38038/1/Bilovodska_Kyslyi_Olefirenko_Solyanyk.pdf (дата звернення 30.03.2025)

10. Міжнародна логістика. Електронний підручник. /за науковою редакцією професора Сохацької О.М. Тернопіль: ЗУНУ. 2022. 370 с. ISBN 978-966-654-682-4

11. Смирнов І.Г.Геопросторові рівні логістичних систем та чинники їх формування.URL:

http://www.rusnauka.com/14_NPRT_2010/Economics/66690.doc.htm

12. Токмакова І. В., Овчиннікова В. О., Корінь М. В. Управління ланцюгами постачань: Конспект лекцій. Харків: УкрДУЗТ, 2021. Ч. 1. 55 с.

13. Курант Т.І.Географія поширення глобальних логістичних мереж. Ефективна економіка. 2014. №3. URL:

<http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2833> (дата звернення 30.03.2025)

14. Крикавський Є.В., Похильченко О.А., Фертч М. Логістика та управління ланцюгами поставок: навчальний посібник. Львів : Видавництво Національного університету «Львівської політехніки», 2017 р. Вип. 12. 804с.

15. Теоретико-методологічні засади логістичної діяльності підприємств агропродовольчого комплексу : [монографія] / О.М. Сумець. –Харків : КП «Міська друкарня», 2015. – 543 с.

16. Никифорок О. І., Стасюк О. М., Чмирьова Л. Ю.,Федяй Н. О. Цифровізація в транспортному секторі: тенденції та індикатори розвитку. Частина 2 // Статистика України. 2019. № 4. С. 48—64.

17. Salih, T.A. and Younis, N.K. (2021): Designing an Intelligent Real Time Public Transportation Monitoring System Based on IoT. Open Access Library Journal, 8, pp. 1—14.

18. Січкаренко К.О. Вплив цифровізації економіки на розвиток транспортної галузі. Причорноморські еко номічні студії. 2019. Випуск 38/1. С. 76—79.

19. Обруч Г. В. Формування концепції забезпечення збалансованого розвитку підприємств залізничного транспорту в умовах їх цифрової трансформації. БІЗНЕСІНФОРМ № 3 '2020. С. 119—127.

20. Горяїнов О.М. Транспортні технології і логістика. Книга 1. Теорія і практика дисципліни «Вантажні перевезення» (для транспортних технологів): Підручник. –Харків: ХНТУСГ ім.П.Василенка, 2013. – 490 с.
21. Класифікація та основні види тари.[Електронний ресурс].- URL:<https://studfile.net/preview/9021033/page:3/>(дата звернення 30.03.2025)
22. OECD. ITF (2023). ITF Transport outlook. Paris, France. 213 pages.
23. Скіцько В. І. Синергія цифрових технологій в логістичних системах. Інвестиції: практика та досвід № 16/2018. С. 18—24
24. Пішенін І.К. Особливості впровадження цифрових інформаційних систем транспортної логістики. Економіка та управління підприємствами. 2021. Вип. 53.С. 67—70
25. Гайкова Т.В., Загорянський В.Г., Леонтович А.О.Впровадження цифрових технологій в управління ланцюгами постачань. Центрально український науковий вісник. Технічні науки. 2023. Вип. 7 (38), ч. I. С. 222—228.
26. Смирнов І.Г. Логістика: просторово-територіальний вимір: монографія. К.: Обрії, 2004. 335 с.
27. Підсумки львівського supply chain forum 2022. URL: <https://logist.fm/publications/pidsumki-lvivskogo-supply-chain-forum-2022>
28. An Investigation of the Challenges That Freight Forwarders Face When Working with Import and Export .[Електронний ресурс].- URL:https://www.researchgate.net/publication/374782451_An_Investigation_of_the_Challenges_That_Freight_Forwarders_Face_When_Working_with_Import_and_Export (дата звернення 30.03.2025)
29. Different Types of Cargo Packaging: An Ultimate Guide. [Електронний ресурс].-URL:<https://dfreight.org/blog/different-types-of-cargo-packaging/>(дата звернення 30.03.2025)
30. Tare and packaging: Main types and characteristics. [Електронний ресурс].-URL:<https://dfreight.org/blog/different-types-of-cargo-packaging> (дата звернення 30.03.2025)

31. Nation Freight Strategic Plan. [Электронный ресурс].- URL:https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/2020-09/NFSP_fullplan_508_0.pdf(дата звернення 30.03.2025)
32. U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics. Transportation Statistics Annual Report 2024. Washington, DC: 2024. [Электронный ресурс].-URL:<https://doi.org/10.21949/e0kq-gf72>.(дата звернення 30.03.2025)
33. U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics and Federal Highway Administration, Freight Analysis Framework. [Электронный ресурс].-URL: <https://www.bts.gov/faf#:~:text=The%20Freight%20Analysis%20Framework%20%28FAF%29%20database%20provides%20estimates,all%20modes%20of%20transportation%20and%2042%20commodity%20types.>(дата звернення 30.03.2025)
34. Bureau of Economic Analysis, Gross Output by Industry (billions of 2017 chain dollars).[Электронный ресурс].-URL: <https://apps.bea.gov/iTable/?reqid=150&step=2> (дата звернення 30.03.2025)
35. North American Transborder Freight rose 0.3% in October 2024 from October 2023. [Электронный ресурс].-URL: <https://www.bts.gov/newsroom/north-american-transborder-freight-rose-03-october-2024-october-2023>(дата звернення 30.03.2025)
36. North American freight data by mode of transportation, commodity type, and geographic detail for U.S. exports to and imports from Canada and Mexico. URL: <https://data.bts.gov/stories/s/myhq-rm6q>
37. U.S. Department of Commerce, Bureau of Economic Analysis, 2022. Gross Output by Industry. URL:<https://apps.bea.gov/iTable/iTable.cfm?reqid=150&step=2&isuri=1&categories=ugdpkind>.
38. Freight Transport Market Size, Share and Trends 2024 to 2034.URL: <https://www.precedenceresearch.com/freight-transport-market> (дата звернення 30.03.2025)

39. United States Freight and Logistics Market SIZE & SHARE ANALYSIS - GROWTH TRENDS & FORECASTS UP TO 2030 URL: <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/united-states-freight-logistics-market>

40. 8 Freight Transportation Trends to Watch in 2025. URL: <https://www.ndtransportation.com/nd-blog/8-freight-transportation-trends-to-watch-in-2025/>

41. Матеріали конференцій кафедри міжнародних економічних відносин та логістики. URL: <https://international-relations-tourism.karazin.ua/research/conference-materials/meo-cm.html> (дата звернення 30.03.2025)

42. Top 10 Logistics Companies in the World. URL: <https://www.clickpost.ai/logistics-companies>

43. 10 Interesting Facts About the USA Trucking Industry in 2025. URL: <https://www.logos3pl.com/blog/10-interesting-facts-about-the-usa-trucking-industry-in-2025> (дата звернення 30.03.2025)

44. Рейтинг світових транспортних логістичних компаній URL: <https://worldbank.org.ua/4454-reyting-svitovikh-transportnikh-logistichnikh-kompaniy.html> (дата звернення 30.03.2025)

45. U.S. Department of Commerce, Census Bureau. USA Trade Online,.URL: <https://usatrade.census.gov> (дата звернення 30.03.2025)

46. U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics. Freight Indicators, .URL: <https://www.bts.gov/freight-indicators> (дата звернення 30.03.2025)

47. U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics. TransBorder Freight Data, URL: <https://data.bts.gov/stories/s/myhq-rm6q> (дата звернення 30.03.2025)

48. U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, and Federal Highway Administration, 2022. Freight Analysis Framework.

49. World Bank Group, 2022. The Container Port Performance Index 2022. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/6a51b12c-77cd-4236-be5b-13e468fe0cca> (дата звернення 30.03.2025)

50. Bureau of Transportation Statistics. Freight Transportation and the Economy – Freight-related fixed assets .URL: <https://data.bts.gov/stories/s/Freight-Transportation-the-Economy/6ix2-c8dn> (дата звернення 30.03.2025)

51. UPS Official Website. [Електронний ресурс]. – URL: <https://www.ups.com> (дата звернення 30.03.2025)

52. UPS Sustainability Highlights (2023). [Електронний ресурс]. – URL: <https://about.ups.com/us/en/impact/sustainability.html> (дата звернення 30.03.2025)

53. UPS Annual Report 2023. [Електронний ресурс]. – URL: <https://investors.ups.com/investors/financials/annual-reports/default.aspx> (дата звернення 30.03.2025)

54. DHL Group Official Website. [Електронний ресурс]. – URL: <https://www.dhl.com> (дата звернення 30.03.2025)

55. DHL Group Investor Relations – Annual Reports. [Електронний ресурс]. – URL: <https://group.dhl.com/en/investors.html> (дата звернення 30.03.2025)

56. FedEx Official Website. [Електронний ресурс]. – URL: <https://www.fedex.com> (дата звернення 30.03.2025)

57. FedEx Annual Report 2023. [Електронний ресурс]. – URL: <https://investors.fedex.com/financials/annual-reports-and-proxies/default.aspx> (дата звернення 30.03.2025)

58. USPS Official Website. [Електронний ресурс]. – URL: <https://www.usps.com> (дата звернення 30.03.2025)

59. USPS Postal Facts 2024. [Електронний ресурс]. – URL: <https://facts.usps.com> (дата звернення 30.03.2025)

60. C.H. Robinson Official Website. [Електронний ресурс]. – URL: <https://www.chrobinson.com> (дата звернення 30.03.2025)

61. C.H. Robinson Annual Report 2023. [Электронный ресурс]. – URL: <https://investor.chrobinson.com/financials/default.aspx> (дата звернення 30.03.2025)

62. Top 50 Third Party Logistics (3PLs) Providers 2024.[Электронный ресурс].URL:https://www.logisticsmgmt.com/article/top_50_third_party_logistics_3pls_providers_2024_not_out_of_the_woods (дата звернення 30.03.2025)

63. Top Largest Logistics Companies in the US.[Электронный ресурс]. – URL: <https://bestdiplomats.org/largest-logistics-companies-in-the-us/> (дата звернення 30.03.2025)

64. Топ-5 логістичних компаній США.[Электронный ресурс]. – URL: <https://www.05537.com.ua/list/417316>(дата звернення 30.03.2025)

65. 5 Logistics Carriers Dominating the U.S. Market in Q1 2024. [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.parcelmonitor.com/insights/5-logistics-carriers-dominating-the-u-s-market-in-q1-2024> (дата звернення 30.03.2025)

Додаток А

Вартість міжнародних вантажопотоків США за географією та видами транспорту: 2022 рік (мільйони доларів)

Географія	Вантажівка	Залізниця	Трубопровід	Повітряний транспорт	Судноплавство	Інші	Всього
Канада	411 976	118 839	134 430	37 461	43 462	44 967	791 133
Мексика	535 951	91 391	14 728	20 385	95 372	15 684	773 512
Азія	Н/д	Н/д	Н/д	708 985	1 219 767	86 481	2 015 233
Європа	Н/д	Н/д	Н/д	591 094	545 162	80 000	1 216 256
Інші	Н/д	Н/д	Н/д	105 220	377 848	20 988	504 056

Джерело:[36,50]

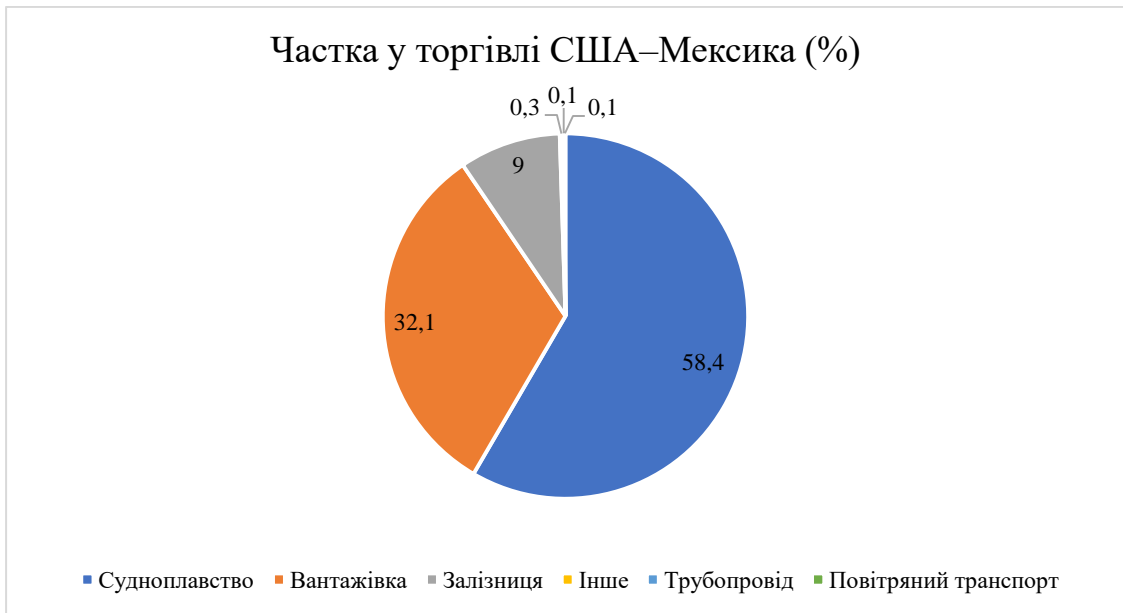


Рис. 1 Частка у торгівлі США–Мексика (%) за 2022 рік

Джерело:[36]

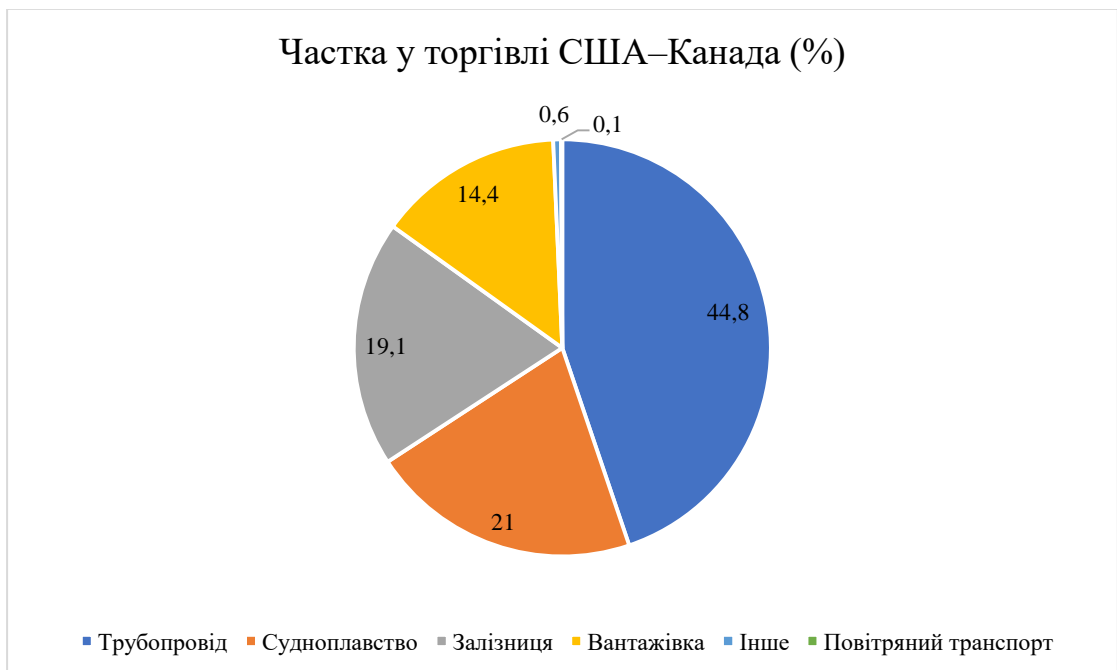


Рис. 2 Частка у торгівлі США–Канада (%) за 2022 рік

Джерело:[36]