

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: **«ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ
ЛОГІСТИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ КАНАДИ»**

Виконав:
студент 4 курсу групи УЛМ-41
спеціальності 292 «Міжнародні економічні
відносини»
освітньої програми «Міжнародна логістика і
митна справа»
першого (бакалаврського) рівня вищої освіти



Шульц С. І.

Керівник к.е.н., доц.  Майборода О. Є.

Рецензент

Харків – 2025

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

_____ Анна ЗАЙЦЕВА
 підпис ініціали, прізвище

“ _____ ” _____ 2025 року

ЗАВДАННЯ НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ Шульц Софії Ігорівни

(прізвище, ім'я, по батькові студента)

1. Тема роботи «Особливості організації міжнародних логістичних перевезень Канади»

керівник роботи _____ Майборода О. Є. к.е.н., доц. _____,
 (прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом по університету від 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 та головні підходи до організації перевезень в логістичній діяльності на міжнародному рівні, дослідити особливості організації управління логістичними потоками в міжнародних системах країн.

Проаналізувати загальні тенденції міжнародного логістичного розвитку Канади, провести аналіз та охарактеризувати особливості організації перевезень канадськими логістичними компаніями на всіх рівнях, виявити головні напрямки та майбутні шляхи розвитку канадської логістики та напрямки співпраці з Україною.

4. План роботи

№ з/п	Назви етапів роботи
1	Розділ 1. Теоретичні основи дослідження організації міжнародних логістичних перевезень
2	Розділ 2. Сучасний стан та особливості розвитку міжнародної логістичної діяльності Канади

5. Дата видачі завдання 01.02.2025

Студент

підписШульц С. І.
ініціали, прізвище

Керівник роботи

підписМайборода О. Є.
ініціали, прізвище

АНОТАЦІЯ

Шульц С. І. Особливості організації міжнародних логістичних перевезень Канади [Рукопис] / **С. І. Шульц**; ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2025. – 64 с.

Кваліфікаційна робота бакалавра присвячена дослідженню особливостей організації міжнародних логістичних перевезень Канади.

Робота складається зі вступу, 2 розділів, висновків; містить 12 рисунків, 4 таблиць, 3 додатки. Список джерел містить 76 найменувань літератури.

У першому розділі досліджено теоретичне основи організації міжнародних логістичних перевезень.

У другому розділі проаналізовано сучасний стан та особливості розвитку міжнародної логістичної діяльності Канади.

Ключові слова: логістика, інфраструктура, перевезення, транспорт, міжнародна логістика.

ANNOTATION

Shultz S. I. Peculiarities of the organization of international logistics transportation in Canada [Manuscript] / **S. I. Shultz** : V. N. Karazin KhNU, 2025. – 64 p.

The qualifying work of the bachelor is devoted to the study of the features of the organization of international logistics transportation in Canada.

The work consists of an introduction, 2 sections, conclusions; contains 12 figures, 4 tables, 3 appendices. The list of sources contains 76 titles of literature.

The first chapter examines the theoretical foundations of the organization of international logistics transportation.

The second chapter analyzes the current state and features of the development of international logistics activities in Canada.

Keywords: logistics, infrastructure, transportation, transport, international logistics.

ЗМІСТ

ВСТУП	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ЛОГІСТИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	8
1.1. Теоретичне підґрунтя організації перевезень в логістичній діяльності.....	8
1.2. Організація управління логістичними потоками в міжнародних системах.....	15
Висновки до першого розділу.....	21
РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН ТА ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ КАНАДИ	23
2.1. Загальні тенденції міжнародного логістичного розвитку Канади.....	23
2.2. Особливості організації перевезень канадськими логістичними компаніями.....	32
2.3. Майбутні перспективи розвитку канадської логістики та співпраці з Україною.....	41
Висновки до другого розділу.....	49
ВИСНОВКИ	51
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	53
ДОДАТКИ	62

ВСТУП

Актуальність дослідження. Розвиток кожної країни залежить від багатьох факторів, серед яких економічний рівень розвитку, політична та фінансова стабільність, соціальна рівновага, міжнародна політика та інше. Серед таких факторів розвитку країни є напрям логістичного забезпечення країни, який представляє собою організацію логістичного сполучення як на території країни так і за її межами. Стабільний логістичний розвиток є результатом налагодженої роботи всіх видів транспорту, таких як морський, авіаційний, залізничний, автомобільний та трубопровідний, які обслуговують безперебійну діяльність логістичного ланцюжка. Ланцюг поставок — це мережа об'єктів і розподілу варіанти, що виконує функції заготівлі матеріалів, перетворення цих матеріалів у середні і готової продукції та розповсюдження цієї готової продукції клієнтам.

Ступінь вивчення проблематики. Дослідження проблем організації міжнародних логістичних перевезень та пошук шляхів їх вирішення відображено в публікаціях вітчизняних та зарубіжних вчених, таких як Веставей Дж., Лімао Н., Венейблс А. Дж., Томсон, А., Завербний А. С., Дуліт З.П., Вуск Х.І., Тридід О. М., Азаренкова Г. М., Крикавський Є.В., Ларина Р. Р., Дмитриченко М. Ф., Майборода О. Є., Левковець П. Р., Олійник Я. Б., Смірнов І. Г., Савіна Н. Б., Гіжевський В. К., Демський Е. Ф., Мілашевич А. В. та в інших роботах. Канадська модель логістичного розвитку та особливостей стабільного положення на міжнародному логістичному ринку викликає зацікавленість, що і обумовило актуальність обраної теми.

Метою кваліфікаційної роботи є виявлення особливостей організації міжнародних логістичних перевезень Канади.

Відповідно до мети визначено наступні **завдання:**

- розглянути теоретичні основи організації перевезень в логістичній діяльності;

- дослідити організацію управління логістичними потоками в міжнародних системах;
- проаналізувати загальні тенденції міжнародного логістичного розвитку Канади;
- охарактеризувати особливості організації перевезень канадськими логістичними компаніями;
- виявити майбутні перспективи розвитку канадської логістики та співпраці з Україною.

Об'єкт дослідження – організації міжнародних логістичних перевезень.

Предмет дослідження - місце Канада в організації міжнародних логістичних перевезень.

Методи дослідження. Під час написання випускної кваліфікаційної роботи були використанні методи: аналізу, порівняння та узагальнення для визначення теоретичних основ міжнародної логістичної діяльності, метод статистичного аналізу та обробки даних і представлення ключових результатів дослідження. Поміж іншого, у роботі використовувалися графічний, табличний методи, наукової абстракції, історичний аналіз.

Інформаційною базою дослідження є наукові статті, законодавчі і нормативно-правові документи з питань логістичного розвитку; роботи наукових конференцій, монографії фахівців в області міжнародних логістичних перевезень, офіційні аналітичні відомості та звіти міжнародних логістичних організацій та компаній, Internet-ресурси.

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, трьох розділів, висновків, загальний обсяг – 64 сторінки, містить 12 рисунків, 4 таблиць, 3 додатки. Список використаних джерел складається з 76 найменувань.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ЛОГІСТИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Теоретичне підґрунтя організації перевезень в логістичній діяльності

Управління ланцюгом поставок або supply chain management (SCM) — це управління всіма процесами, які сприяють перетворенню сировини в кінцевий продукт підприємства. Це включає в себе всі дії від постачання сировини та послуг, необхідних для виробництва вартості, до доставки готового продукту чи послуги кінцевому споживачу [1].

Метою управління ланцюгом постачань є максимізація цінності для клієнтів, підвищення якості, оптимізація витрат, підвищення ефективності та, отже, прибутковості бізнесу. Ефективне управління ланцюгом постачання дозволяє підприємствам конкурувати на ринку та надійно забезпечувати клієнтам цінність. Управління ланцюгом поставок складається з таких головних складових: планування, забезпечення ресурсами, виробництво, організація постачання управління поверненням.

Отже, традиційно існує п'ять компонентів управління ланцюгами постачання. Менеджери ланцюга постачання або професіонали SCM, як їх називають, відповідають за виконання наступних функцій за допомогою різноманітних інструментів і процесів (рис.1.1).

1. **Планування:** плануйте та керуйте всіма ресурсами, необхідними для створення вартості, очікуваної клієнтами. Впроваджуйте процеси, які збирають важливі дані про ефективність постачання, щоб визначити, чи ефективно ланцюжок поставок відповідає бізнес-цілям, надаючи клієнтам обіцяну цінність із обіцяним рівнем якості в рамках очікуваних витрат і прибутковості бізнесу. Впроваджуйте системи, які забезпечують видимість операцій і ефективно переміщення матеріалів.

2. Пошук постачальників: вибір постачальників для надання необхідних послуг і матеріалів, необхідних для створення цінності для клієнта, пам'ятаючи про якість, вартість і відповідність вимогам, є ключовою частиною пошуку постачальників в управлінні ланцюгом поставок. Далі слідує встановлення процесів для управління відносинами з постачальниками, моніторингу якості продукції, належної перевірки постачальника та моніторингу ризиків для третіх сторін .

3. Виробництво: виконання дій, необхідних для приймання сировини, виготовлення продукту, перевірки якості, упаковки для доставки, зберігання та управління запасами та підготовки до доставки.

4. Доставка та логістика: координуйте замовлення клієнтів, плануйте доставку, відправляйте вантажі, виставляйте клієнтам рахунки та отримуйте платежі.

5. Керування поверненнями: впроваджуйте та керуйте процесами для повернення дефектних виробів, запитів на відшкодування та керування відкликанням [2].



Рис. 1.1. Головні складові ланцюга постачання

Джерело: [2]

В більшості дослідженнях за логістичною темою підкреслюється що ефективні системи управління ланцюгом постачання мінімізують витрати, відходи та час у виробничому циклі. Галузевим стандартом став ланцюжок постачання точно вчасно, де роздрібні продажі автоматично повідомляють виробникам про замовлення на поповнення. Потім роздрібні полиці можна поповнювати майже так само швидко, як продукт продається. Одним із способів подальшого вдосконалення цього процесу є аналіз даних від партнерів по ланцюжку постачання, щоб побачити, де можна зробити подальші вдосконалення.

Ефективне управління ланцюгом поставок забезпечує прибуток, якість і ефективність будь-якого бізнесу, це зосереджено на таких напрямках:

- драйвер прибутку: сучасне управління ланцюгом постачання визначає можливості для автоматизації, застосовує штучний інтелект для прогнозування попиту та пропозиції, а також оптимізує рух запасів, щоб гарантувати, що обіцяні запаси будуть доступні та надійно доставлені замовнику, внутрішньому або зовнішньому;
- якість і клієнтський досвід: ефективне управління ланцюгом постачання зберігає якість продукту, надійність доставки та ефективність операцій. Сучасні ланцюжки поставок виробляють у 50 разів більше даних, ніж мережі 5 років тому. Використання цих даних для покращення якості продукції, отримання від надійних постачальників, виявлення нових ризиків з боку постачальника, управління ризиками для уникнення збоїв тощо є ключовими обов'язками фахівців з управління ланцюгами постачання сьогодні. Це значно відрізняється від попередніх очікувань щодо управління витратами та зберігання запасів;
- рушійний фактор ефективності: відколи Генрі Форд комерціалізував складальну лінію, і відтоді, як глобалізація охопила ланцюжки поставок і перетворила системи з вертикально інтегрованих на взаємопов'язані з третіми сторонами, ефективність була в авангарді

ділових очікувань від ланцюгів поставок. Штучний інтелект, автоматизація, робототехніка та інші подібні технології штовхають управління ланцюгом поставок у нову еру [15].

Економічна глобалізація означає, що світові ринки зайнятості та фінансові ринки стають більш інтегрованими. З економічної точки зору, здається, що два макрофактори мотивують тенденцію до глобалізації. По-перше, це зменшення бар'єрів для потоку товарів, послуг і капіталу, яке відбулося. Фактор другий це технологічні зміни, головним чином драматичні зміни в поточні роки в комунікації, обробці інформації, також транспортні технології. Успішне реалізація логістичних послуг забезпечується менеджментом перевезень в логістиці як на регіональному так і на міжнародному рівнях. Підходи до визначення терміну міжнародна логістика представлено у таблиці 1.1.

Таблиця 1.1.

Тлумачення терміну «міжнародна логістика»

Автор	Визначення
О. Тридід [8]	Міжнародна логістика це спеціальна система яка функціонує таким чином щоб бути спрямованою на оптимальний рух товаропотоків що реалізують свою діяльність за межами країни
Крикавський Є. [11]	Міжнародна логістика це особовий вид науки щодо організації управління всіма видами потоків на міжнародному рівні з використанням всіх головних видів ресурсів
Ганні А. [1]	Міжнародна логістика це спеціальні логістична сфера яка реалізує свою діяльність на міжнародному рівні, через виконання головних завдань підприємствами та організаціями
Трушкіна Н. В. [10]	Міжнародна логістика це спеціальна сфера логістики яка організовує функціонування всіх видів потоків, серед яких інформаційний потік, фінансовий, матеріальний, головна мета якої мінімізувати витрати та виконати поставлені завдання
Васильківський Д. М. [7]	Міжнародна логістика це один з видів логістики який організовує та забезпечує функціонування логістичних підприємств через забезпечення функціонування всіх видів потоків на міжнародному рівні

Джерело: складено автором за даними [1, 7, 8, 10, 11]

Організація транспортного сполучення завжди займало особове місце у процесах транспортного сполучення у всі часи. Зазираючи до історичних аспектів розвитку можна констатувати про такі факти перші логістичні прояви у час організації військових маршрутів. Тут можна відділити: забезпечення провізією військових, транспортна доставка як людей так і тварин які брали участь у походах так інше.

Отже, з розвитком людства та технічного розвитку навколо, головні всі види транспорту також змінювалися та вдосконалювалися. І цей розвиток пройшов шлях від першої повозки яку рухали воли або коні до сучасних величезних залізничних мереж на декілька кілометрів, далекобійних літаків та сучасних кораблів. В кожному з напрямів сучасні технологічні можливості у найкоротші терміни прораховують мінімальні маршрути, пропонують мультимодальні рішення з мінімальними фінансовими витратами та надійним виконанням головного завдання – забезпечення надходження товару до обумовленого місця доставки [17].

Розглядаючи головні види транспорту які реалізують та формують логістичний ланцюжок доставки, не можна не підкреслити про особливості кожного у конкретній галузі, що впливає на вибір конкретного виду транспорту та вплив його на навколишнє середовище.

Отже, визначаючи особливості далі зупинимось на особливостях, перевагах та недоліках кожного з видів транспорту які забезпечують логістичний ланцюжок.

Універсальним серед видів транспорту, більшість фахівців вважають саме автомобільний вид транспорту (виділяють вантажний транспорт). У функціонування та забезпеченні безперебійної роботи всіх видів автомобільного транспорту беруть участь тисячі робітників. Саме цей вид транспорту є «зв'язуючи» між іншими видами, так наприклад автотранспорт є зв'язком між доставкою товарів з морських портів до залізничних станцій або аеропортів та навпаки. Серед міжнародних компаній слід виділити Convoy, Averitt Express, Waymo, GXO та інші [21].

Серед головних переваг автомобільного транспорту виділяють – гнучкість доставки від виробника до кінцевого споживача. Безумовним лідером забезпечення всіх логістичних ланцюжків, де немає потреби щодо кінцевого пункту через обслуговування морським, річковим або залізничним транспортом є саме автомобільний транспорт.

До недоліків автомобільного транспорту відносяться: проблеми з викидами до навколишнього середовища, альтернативним рішенням сьогодні є електромашини, але вони мають ряд суттєвих обмежень які не дозволять активно їх використовувати в логістики на дальні відстані. Також, на автотранспорт впливають погодні умови через які можуть виникнути затримки, також, обмеження щодо обсягів товарів та іноді потреби в особових умовах доставки (медична продукція, сільськогосподарська продукція та інше) які потребують спеціального оформлення [25]. Слід підкреслити, що саме сільськогосподарська галузь є активним користувачем автомобільного транспорту.

Повітряний транспорт або авіаційний транспорт, поправу вважається тим видом транспорту, який зробив суттєвий прорив у логістичній галузі у ХХ столітті. Історично цей вид транспорту обслуговував перевезення пасажирів, але дуже швидко перейшов до обслуговування вантажних перевезень. Саме цей вид транспорту давав і дає можливості доставки товарів між різними континентами за декілька годин і такі галузі як фармацевтика, електроніка та проведення складних операцій з використанням донорських органів, зараз стала можлива тільки завдяки авіаційному транспорту. Безумовною перевагою авіаційного транспорту є швидкість [26]. Серед недоліків це вартість у порівнянні з іншими видами організації доставки та чутливість до погодних умов які можуть викликати затримки. Також, особові обмеження щодо вимог до легкозаймистих речовин, що підпадають під жорсткі правила оформлення та перевірки. Серед міжнародних компаній які надають авіаційні послуги можна виділити FedEx Express, UPS Airlines, Cathay Pacific, Lufthansa, China Airlines та інші [21].

Залізничний вид транспорту, поправу вважається «золотою серединою» між авіаційним та морським транспортом з різних причин функціонування. Історичний шлях розвитку залізничний транспорт пройшов від стародавніх невеличких локомотивів до сучасних електрифікованих видів залізничного транспорту та розгалуженої залізничної мережі. Саме залізниця є ключовим видом транспорту для країн які за географічним розташуванням не мають виходу до моря. Сьогодні на таких континентах як Європа та Азія залізниця забезпечує транспортування товару та реалізацію міжнародної логістичної мережі, забезпечуючи величезну кількість людей робочими місцями по всьому світу [35].

До головних переваг відносяться економічна ефективність при обслуговуванні великих обсягів та природні фактори менш впливають ніж на інші види транспорту. Серед недоліків виділяють наступне: доставки товарів тільки до залізничних станцій що далі потребує перевантаження та формується транзитний час, залізничний транспорт не є гнучким та обслуговує чітко за розкладом. Серед обмежень: залізничний транспорт працює тільки там де є залізничне полотно, має обмеження щодо габаритів [32]. Серед залізничних компаній світ слід виділити: Amtrak, AN Railway, Arizona and California Railroad, CSX Transportation, Kansas City Southern Railway, TransVolution, Watco Australia, Bowmans Rail, Genesee & Wyoming Australia, Pacific National та інші [42, 43].

Морський транспорт є поправу «найдавнішим транспортом торгівлі», історично саме морський транспорт був основою торгівлі на світовому рівні. Еволюція морського транспорту пройшла колосальний шлях від кораблів зроблених з дерева до сучасних морських контейнеровозів [35].

Головними перевагами морського виду транспорту є економічна ефективність на великі відстані та саме морський вид транспорту має величезну вантажопідйомність у порівнянні зі всіма іншими видами транспорту. До головних недоліків відносяться чутливість до погодних умов та затримка в обслуговуванні в портах відправки та призначення, суттєві

обмеження щодо дотримання міжнародних правил (певні товари можуть попадати під обмеження) та прив'язка до визначених маршрутів. [37].

Серед головних міжнародних морських компаній світу можна виділити Maersk Доставка (MAERSK), Середземноморське судноплавство (MSC), COSCO Доставка (COSCO), Dafei Доставка (CMA), Hyundai Торговець Доставка Компанія (HMM) та інші.

Трубопровідний вид транспорту, за свою появою, вважається не таким старим як інші види транспорту в логістичному напрямі але займає важливе місце, насамперед в нафтогазовому секторі [39]. Серед головних переваг це ефективний безперервний спосіб транспортування, природні фактори практично не мають вплив на цей вид транспорту. Серед недоліків виділяють географічно фіксований маршрут та високу вартість [41].

Таким чином, розглянувши переваги та недоліки всіх видів транспорту слід підкреслити, що вибір транспорту для забезпечення обслуговування логістичних задач та успішне виконання логістичного ланцюжка це складний процес який вимагає чіткого розуміння факторів які впливають на логістичний процес, географічного розташування країни постачальників та країни кінцевого споживання товару, розгляд можливих шляхів транспортування, розрахунок економічної ефективності, врахування ризиків.

1.2. Організація управління логістичними потоками в міжнародних системах

У світі торгівлі неможливо переоцінити ефективність і надійність управління ланцюгом поставок. Це безшумний двигун за лаштунками, який забезпечує безперебійний рух товарів від виробничих ліній до споживачів у всьому світі. Розуміння складності цього процесу, включно з ключовою роллю, яку відіграють чотири основні потоки: продукт, інформація, готівка

та прибутки, є вкрай важливим для компаній, які прагнуть процвітати на сучасному ринку, що швидко розвивається.

«Товарний потік» стосується руху продуктів від початкової стадії виробництва до кінцевої доставки споживачам. Ця концепція є наріжним каменем управління ланцюгом постачання, висвітлюючи шлях, який проходять продукти від сировини до готової продукції, готової до продажу.

Розуміння цього потоку має вирішальне значення для бізнесу, оскільки воно безпосередньо впливає на ефективність, управління витратами та задоволеність клієнтів [11].

Оптимізуючи потік товарів, компанії можуть забезпечити своєчасну доставку, мінімізувати витрати та ефективно задовольняти запити споживачів, таким чином відіграючи ключову роль у загальному успіху операцій ланцюга поставок.

Підвищення загальної ефективності вашого бізнесу та оптимізація потоку товарів може значно виграти від впровадження Value Stream Mapping (VSM). Цей метод дуже ефективний для оптимізації процесів і підвищення ефективності.

Розуміння складних компонентів, які обумовлюють ефективність і оперативність сучасних ланцюгів поставок, має вирішальне значення для компаній, які прагнуть залишатися конкурентоспроможними [11, 12].

Ланцюжок постачання – це складна система, яка потребує координації на різних етапах, щоб гарантувати, що продукти досягають кінцевого споживача ефективно та результативно.

Ця система побудована на чотирьох основоположних стовпах: потік продукту (матеріальний потік), потік інформації, потік грошових коштів і потік повернення [12]. Кожен із цих стовпів відіграє життєво важливу роль у ланцюжку постачання, впливаючи на все, від управління запасами до задоволеності клієнтів (рис. 1.2).

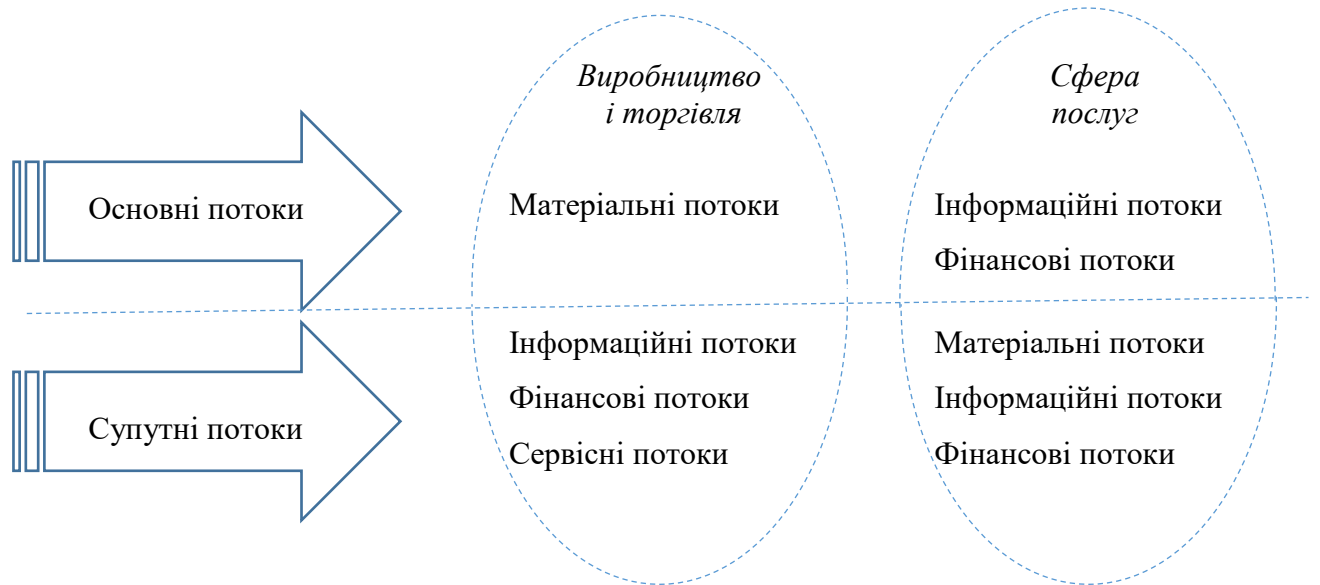


Рис. 1.2. Основні та супутні логістичні потоки.

Джерело: [12]

Розглянемо більш детально кожен з логістичних потоків [13]:

1. Матеріальний потік.

Стовп продукту зосереджений на русі товарів від постачальників до споживачів, включаючи процеси повернення. Це фізичний прояв ланцюга постачання, що відстежує шлях продукції від виробництва, через розповсюдження, до роздрібної торгівлі та, нарешті, до клієнта. Цей потік має вирішальне значення для підтримки низького рівня запасів, забезпечення якості та мінімізації виробництва бракованої продукції. Приклад ефективності потоку продуктів можна побачити в ланцюжку постачання Dell, де низький рівень запасів і механізми прямого зворотного зв'язку з клієнтами дозволяють негайно реагувати на проблеми, тим самим зменшуючи відходи та підвищуючи задоволеність споживачів.

2. Інформаційний потік.

Інформаційний потік включає передачу замовлень і оновлення статусу доставки. Це підкріплено використанням складних систем програмного забезпечення та веб-додатків, які покращують управління ланцюгом поставок, уможливаючи обмін даними як усередині компанії, так і із зовнішніми партнерами. Цей потік гарантує, що всі сторони, від постачальників до клієнтів, мають доступ до даних у реальному часі, що полегшує прийняття кращих рішень, скорочує час виходу на ринок і підвищує економічну ефективність. Інтеграція та координація інформаційних потоків є ключовими для оптимізації ресурсів і ефективного задоволення вимог клієнтів [40].

3. Грошовий потік

Грошовий потік у ланцюжку постачання включає фінансові операції між усіма сторонами, від постачальників до споживачів. Ефективне управління грошовими потоками гарантує, що компанії можуть оперативіно стягувати кошти від клієнтів, водночас керуючи кредиторською заборгованістю перед постачальниками, оптимізуючи свої фінансові ресурси. Цей фінансовий аспект має вирішальне значення для підтримки здорового балансу та забезпечення економічної стійкості ланцюжка поставок. Ефективне управління грошовими потоками може призвести до значної економії та покращення норми прибутку для компаній у всьому ланцюжку постачання.

4. Зворотний потік

Ефективне повернення та відкликання має важливе значення для збереження задоволеності та довіри клієнтів. Повернення включає в себе стратегії керування поверненням товарів від споживачів до роздрібних торговців або виробників для відшкодування, заміни або переробки. Ефективне управління цим потоком зменшує витрати та відходи, а також забезпечує цінний зворотний зв'язок для покращення якості продукції та процесів ланцюга поставок. Цей аспект управління ланцюгом постачання підкреслює важливість гнучкості та адаптивності у відповіді на потреби клієнтів і вимоги ринку [37].

Разом ці чотири логістичні потоки формують основу стійкого та оперативного ланцюжка поставок, необхідного для задоволення очікувань клієнтів і досягнення успіху в бізнесі. Складність управління ланцюгом постачання вимагає глибокого розуміння цих потоків і прийняття стратегій, які оптимізують ці взаємопов'язані компоненти.

В загальному розумінні суть ланцюжка поставок полягає в його здатності переміщувати товари від початкової точки сировини до кінцевої точки споживання. Цей шлях складний і ретельно структурований, що гарантує, що продукти досягають споживачів ефективно та задовільно.

Ланцюжок постачання стикається з численними проблемами, від затримок у виробництві та збоїв у транспортуванні до неправильного управління запасами та зміни вимог споживачів.

Рішення цих проблем часто передбачає поєднання технологій, стратегічного планування та співпраці.

Серед головних напрямів виділяють [14]:

Затримки у виробництві: впровадження методів економічного виробництва та підтримка міцних відносин з постачальниками можуть мінімізувати затримки.

Збої в транспортуванні: диверсифікація способів транспортування та маршрутів гарантує швидке перенаправлення товарів у разі збоїв.

Погане управління запасами: передові системи управління запасами, які використовують дані в реальному часі, допомагають точно прогнозувати попит і відповідно регулювати рівень пропозиції.

Зміна споживчих вимог: гнучкість і адаптивність є ключовими.

Отже, компанії повинні залишатися налаштованими на ринкові тенденції та бути готовими змінювати свої стратегії відповідно до мінливих уподобань споживачів [36].

Щоб подолати ці перешкоди, потрібен проактивний підхід, використання технологій і налагодження міцних партнерських відносин у всьому ланцюжку постачання. Безпосередньо вирішуючи ці проблеми,

логістичні компанії можуть забезпечити плавну подорож товарів від сировини до клієнтів, досягаючи в кінцевому підсумку операційної досконалості та задоволеності клієнтів.

Основна мета будь-якого ланцюга постачання полягає не лише в доставці продукції, а й у доставці цінності кінцевому споживачу. Це передбачає не тільки задоволення, але й перевищення очікувань клієнтів завдяки ефективному управлінню ланцюгом поставок [15].

Також, уфektivність ланцюжка поставок прямо корелює із задоволеністю клієнтів у кількох ключових сферах, серед яких своєчасність, якість і доступність продукції, прозорість і комунікація та економічна ефективність.

Своєчасність. Ефективні ланцюжки постачання забезпечують доставку продукції в межах очікуваного періоду доставки, що має вирішальне значення для задоволеності клієнтів. Затримки можуть призвести до незадоволення та потенційної втрати продажів [17].

Якість і доступність продукту: добре керований ланцюжок постачання гарантує, що продукти не тільки високої якості, але й доступні, коли вони потрібні клієнтам. Дефіцит може розчарувати клієнтів і відштовхнути їх до конкурентів.

Прозорість і комунікація: сучасні клієнти очікують бути поінформованими про статус свого замовлення від розміщення до доставки. Ефективні ланцюжки постачання використовують технологію для забезпечення оновлень у реальному часі та прозорості, підвищуючи довіру та лояльність клієнтів [16].

Економічна ефективність: Ефективність у ланцюжку постачання може знизити операційні витрати, заощадження, які можна передати клієнтам завдяки конкурентоспроможним цінам, ще більше підвищуючи задоволеність і лояльність.

Більшість дослідників цього напрямку підкреслюють, що ландшафт управління ланцюгом постачання постійно розвивається, інновації

спрямовані на підвищення ефективності, прозорості та стійкості. Нові технології, такі як штучний інтелект (ШІ), Інтернет речей (IoT) і блокчейн, знаходяться в авангарді цієї трансформації, тоді як поштовх до сталого розвитку та етичних практик змінює вплив ланцюжка поставок на навколишнє середовище. Дивлячись у майбутнє, можна сказати, що майбутнє управління ланцюгом постачання готує до значних трансформацій. Технологічний прогрес і надалі відіграватиме ключову роль, ще більше автоматизуючи процеси та забезпечуючи ще більше аналізу даних для прийняття стратегічних рішень. Інтеграція технологій штучного інтелекту та Інтернету речей стане більш досконалою, пропонуючи безпрецедентний рівень видимості та контролю над операціями ланцюга поставок [16].

Екологічний розвиток перетвориться з конкурентної переваги на бізнес-імператив, оскільки компанії все більше віддають пріоритет зменшенню впливу на навколишнє середовище та забезпеченню етичних практик у всьому ланцюжку поставок. Ця зміна не тільки допоможе у вирішенні глобальних екологічних проблем, але й задовольнить зростаючий попит споживачів на прозорість і сталість. Підсумовуючи, якщо ми дивимось у майбутнє, ланцюг постачання стане більш інтегрованим, розумним і стійким, що стане основою операційного успіху бізнесу та економіки в цілому. Компанії, які приймуть ці зміни, інвестують у технології та стійкий розвиток, матимуть хороші позиції, щоб лідирувати на своїх ринках, забезпечуючи цінність не лише своїм клієнтам, але й суспільству в цілому [19].

Висновки до першого розділу

1. Перший розділ кваліфікаційної роботи присвячено дослідженню існуючих теоретичних основ організації логістичних перевезень на міжнародному рівні. Приділена увагу окресленню важливості та необхідності розвитку логістики. Досліджено підходи щодо визначення вітчизняних та

закордонних вчених таких термінів як «логістика», «міжнародна логістика». Визначено місце supply chain management в загальному менеджменті підприємства, виділено особливості та складності розвитку. Розглянуто головні п'ять компонентів щодо управління ланцюгами постачання, серед яких планування, пошук постачальників, організація виробництва, процес доставки та логістики, організація процесу управління повернення. Детально досліджено напрямки які впливають на ефективне управління ланцюгом постачання та за результатами діяльності забезпечують максимальний прибуток, серед яких драйвер прибутку, рівень якості та клієнтський досвід, фактор зміни ефективності. Детально описано головні види транспорту які забезпечують ефективний розвиток логістики.

2. Охарактеризовано головні особливості логістичних потоків в міжнародних системах. Досліджено визначення «потік», «товарний потік» і його трансформація під впливом глобальних факторів навколишнього середовища. Виділено та зроблено дослідження основних потоків (матеріальний потік, інформаційний потік, фінансовий потік) та супутніх потоків (матеріальний потік, інформаційний потік, сервісний потік, фінансовий потік) які розглядаються через призму виробництва та торгівлі та сферу послуг. В роботі виділено головні особливості руху цих потоків, що саме впливає на склад та якість, фактори прямого та опосередкованого впливу та умовну силу логістичних потоків в загальному організаційному процесі функціонування суб'єкта господарської діяльності.

РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН ТА ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ КАНАДИ

2.1. Загальні тенденції міжнародного логістичного розвитку Канади

Канада є однією з стабільних соціально – економічно розвинутих країн світу. Столицею країни є Оттава, четверте за величиною місто Канади. Він розташований приблизно за 250 миль (400 км) на північний схід від Торонто та за 125 миль (200 км) на захід від Монреалю, відповідно, перше та друге місто Канади за чисельністю населення та економічним, культурним та освітнім значенням. Третім за величиною містом є Ванкувер, центр торгівлі з країнами Тихоокеанського регіону та головні західні ворота в Канаду, що розвивається. Інші великі агломерації включають Калгарі та Едмонтон, місто Квебек і Вінніпег [20].

Канадські технології «Промисловість 4.0» та виробничі потужності наступного покоління революціонізують те, як готові вироби та компоненти проектуються, виготовляються, розповсюджуються та ремонтуються в широкому спектрі галузей промисловості та кліматичних умов. Розробки в галузі робототехніки, автоматизації та таких технологій, як адитивне виробництво (3D-друк), мають далекоюсяжне застосування в канадських промислових секторах, включаючи аерокосмічну та оборонну промисловість, автомобільну промисловість, сільське господарство та фармацевтику. Канадські новатори виробляють різноманітний асортимент технологічно складних, високоцінних продуктів для внутрішнього та конкурентного світового ринків, саме тому впливові лідери думок регулярно зустрічаються в Канаді, щоб представити новаторські розробки, поділитися передовим досвідом та закласти основу для партнерств, які формують майбутнє передових виробничих технологій. Маючи світовий рівень експертизи в широкому спектрі інноваційних галузей, канадські центри океанології, лісового господарства, гірничої промисловості, чистих технологій та

енергетики є природним джерелом принади для проведення конференцій у широкому спектрі підсекторів природних ресурсів. У поєднанні з величезними ландшафтами Канади, різноманітними містами та культурою, динамічним кулінарним та нічним життям, а також унікальними можливостями для дослідження новаторських ідей, легко зрозуміти, чому організації обирають канадські місця для проведення своїх бізнес-заходів, орієнтованих на ресурси.

Канада має спільний кордон із Сполученими Штатами (включаючи Аляску) протяжністю 5525 миль (8890 км) — це найдовший кордон у світі, який не патрулюється військовими силами, — і переважна більшість населення країни проживає в межах 185 миль (300 км) від міжнародного кордону [23].

Світовий ВВП у 2024 році сягнув \$105,4 трлн, збільшившись на 3,2% за рік. США зберігають лідерство у світовій економіці, підтверджуючи свій статус найбагатшої країни з 1960 року: зараз на неї припадає майже 26% глобального ВВП. Проте найбільше зростання мали Індія та Індонезія – +7,8% та +5% відповідно. Канада - ВВП: \$2,14 трлн, ВВП на душу населення \$52 730 з річним темпом зростання ВВП +1,1%. Канада, попри незначне зростання ВВП у 2024 році, залишається стабільною та розвиненою економікою. Країна багата на природні ресурси, такі як нафта, газ та деревина, що є важливими експортними товарами. Виробництво та сфера послуг також відіграють значну роль в економіці Канади (Додаток А). Проте у країни наявні проблеми — наприклад, дороге житло, неконтрольована імміграція, завдяки якій, зокрема, відбулося зростання економіки [22].

Розглядаючи логістичну діяльність та місце країни у міжнародних логістичних процесах перш за все доцільно визначити місце країни у рейтингу LPI (Logistics Performance Index). Це індекс ефективності логістики, який є міжнародним інструментом для оцінки логістичної привабливості країн. Отже, за індексом LPI за підсумками 2023 року Канада посіла 7 місце з 160 країн, які брали участь у рейтингу (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Індекс ефективності логістики LPI 2007-2023 роки

Країни	2007	2010	2012	2014	2016	2018	2023
Сінгапур	3	2	1	5	5	7	1
Фінляндія	14	12	3	24	15	10	2
Німеччина	4	1	4	1	1	1	3
Нідерланди	1	4	5	2	4	6	3
Швейцарія	5	6	16	14	11	13	3
Данія	2	16	6	17	17	8	3
Швеція	6	3	13	6	3	2	7
Бельгія	16	9	7	3	6	3	7
Австрія	8	19	11	22	7	4	7
САР Гонконг, Китай	-	13	2	15	9	12	7
Об'єднані Арабські Емірати	20	24	17	27	13	11	7
Канада	9	14	14	12	14	20	7
Японія	11	7	8	10	12	5	13
Франція	21	17	12	13	16	16	13
Іспанія	30	25	20	18	23	17	13
Тайвань, Китай	25	-	19	19	25	27	13
США	19	15	9	9	10	14	17
Корея, Республіка	-	23	21	21	24	25	17
Велика Британія	13	8	10	4	8	9	19
Австралія	17	18	18	16	19	18	19
Південна Африка	28	28	23	34	20	33	19
Італія	29	22	24	20	21	19	19
Норвегія	12	10	22	7	22	21	19
Китай	35	27	26	28	27	26	19
Греція	31	54	69	44	47	42	19
Люксембург	-	5	15	8	2	24	26
Ірландія	10	11	25	11	18	29	26
Загальна кількість країн у рейтингу	150	150	155	155	160	160	160

Джерело: побудовано автором за матеріалами [27]

Як і в 2007 році, передовою країною за показником LPI у 2023 році залишаються Нідерланди, в свою чергу Канада підвищила рейтинг LPI за ці роки на 3 позиції, що говорить про те, що рівень логістичної інфраструктури підвищився (рис. 2.1).

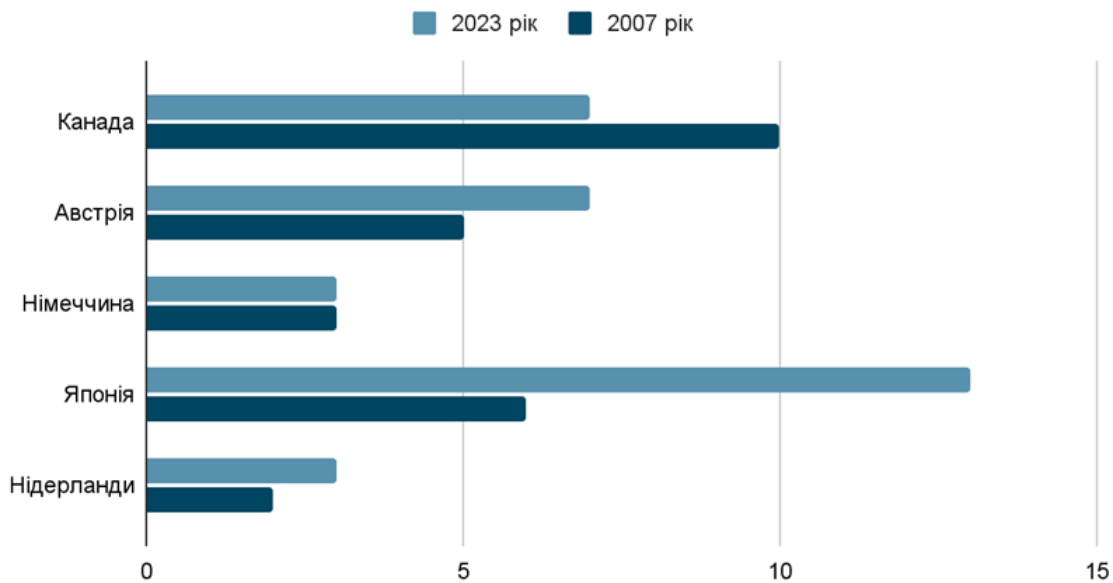


Рис. 2.1. Порівняльний рейтинг передових країн за рейтингом LPI 2007 та 2023 роки. Джерело: побудовано автором за матеріалами [27]

Внутрішні показники цього рейтингу характеризуються за шістьма ключовими компонентами, відповідно до яких Канада за підсумками 2023 року зайняла наступні позиції:

ефективність митного та прикордонного оформлення – 7 місце;
 якість торгової та транспортної інфраструктури – 3 місце;
 простота організації міжнародних перевезень за конкурентними цінами – 14 місце;

компетентність і якість логістичних послуг – 3 місце;

можливість відстеження та контролю вантажів – 11 місце;

своєчасність доставки вантажів до пункту призначення – 10 місце.

Значення показників підкреслює стабільне становище, всі ключові компоненти знаходяться у позиціях перших 15 місць серед 160 країн у рейтингу.

Внутрішні компоненти індекс ефективності логістики за 2007-2023 рік Канади детально представлено в таблиці 2.2.

Таблиця 2.2

Внутрішні компоненти індекс ефективності логістики за 2007-2023 рік
Канади

Показник / рік	2007	2010	2012	2014	2016	2018	2023
LPI значення	3,92	3,78	3,85	3,86	3,93	3,73	4
LPI рейтингове місце	10	14	14	12	14	20	7
Ефективність митного та прикордонного оформлення							
LPI значення	3,82	3,71	3,58	3,61	3,95	3,6	4
LPI рейтингове місце	9	13	17	20	6	18	4
Якість торгової та транспортної інфраструктури							
LPI значення	3,95	4,03	3,99	4,05	4,14	3,75	4,3
LPI рейтингове місце	12	11	12	10	9	21	3
Простота організації міжнародних перевезень за конкурентними цінами							
LPI значення	3,78	3,24	3,55	3,46	3,56	3,38	3,6
LPI рейтингове місце	8	32	18	23	29	30	14
Компетентність і якість логістичних послуг							
LPI значення	3,85	3,99	3,85	3,94	3,9	3,9	4,2
LPI рейтингове місце	12	8	13	10	15	14	3
Можливість відстеження та контролю вантажів							
LPI значення	3,98	4,01	3,86	3,97	4,1	3,81	4,1
LPI рейтингове місце	11	15	14	8	9	21	11
Своєчасність доставки вантажів до пункту призначення							
LPI значення	4,19	4,41	4,31	4,18	4,01	3,96	4,1
LPI рейтингове місце	13	5	3	11	25	22	10

Джерело: побудовано автором за матеріалами [27]

У період 2018-2023 років торговельний баланс Канади показав значні коливання, де найнижчі показники як експорту (487,99 млрд), так і імпорту (524,57 млрд) спостерігалися у 2020 році через пандемію COVID-19 [50]. Після цього відбулося стрімке відновлення, досягнувши пікових значень у

2022 році, коли експорт склав 731,56 млрд доларів, а імпорт - 728,72 млрд доларів. У 2023 році спостерігається незначне зниження обох показників, де експорт становив 717,71 млрд доларів, а імпорт - 726,06 млрд доларів, що вказує на певну стабілізацію торговельних потоків (рис 2.2.).

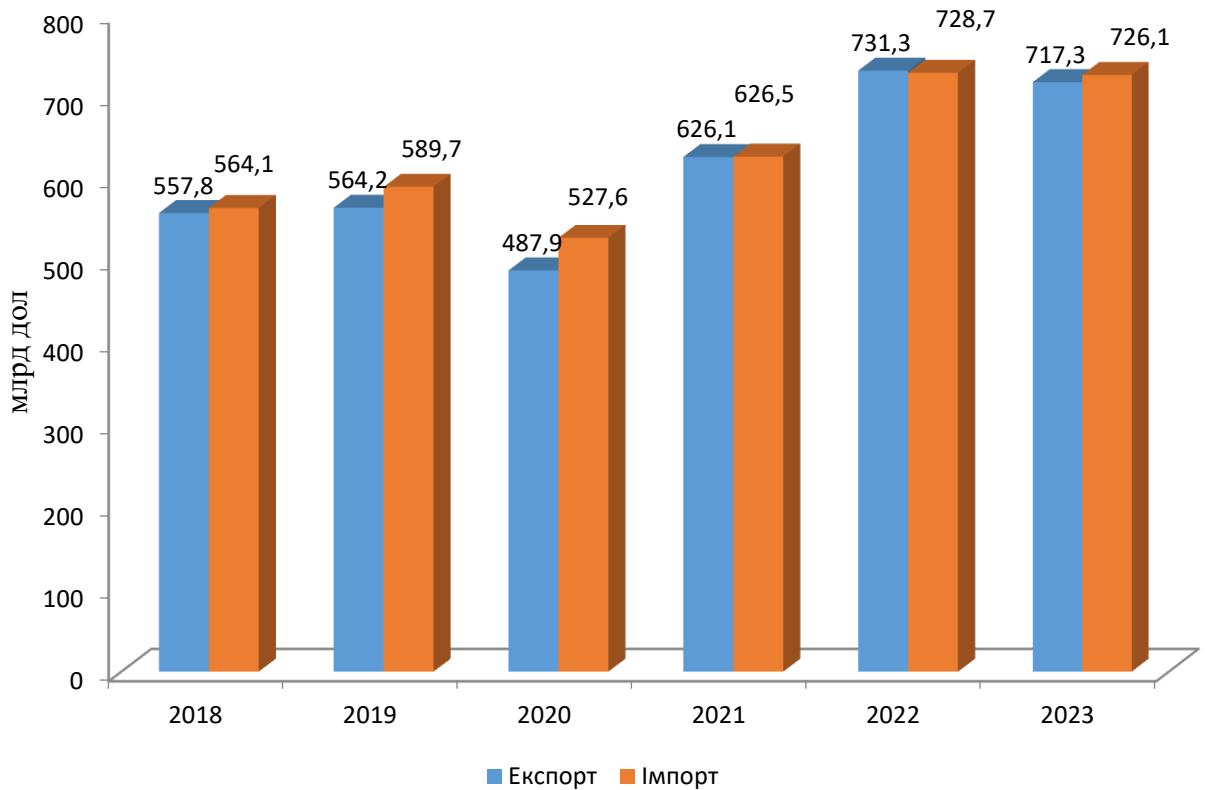


Рис. 2.2. Динаміка експорту та імпорту Канади за 2018-2023рр.

Джерело: побудовано автором за матеріалами [29]

Основними напрямками експорту товарів Канади в 2023 році були: США – 75,8% (найбільший торговельний партнер), Китай – 4,2%, Японія – 2,1%, Мексика – 1,9%, Великобританія – 1,7%, Південна Корея – 1,2%, Німеччина – 0,9%, Нідерланди – 0,8%, Індія – 0,7%, Італія – 0,6%, Інші країни – 10,1% [30].

США залишаються домінуючим торговельним партнером Канади, що пояснюється географічною близькістю, угодою про вільну торгівлю USMCA (колишня NAFTA) та тісною економічною інтеграцією між країнами [31].

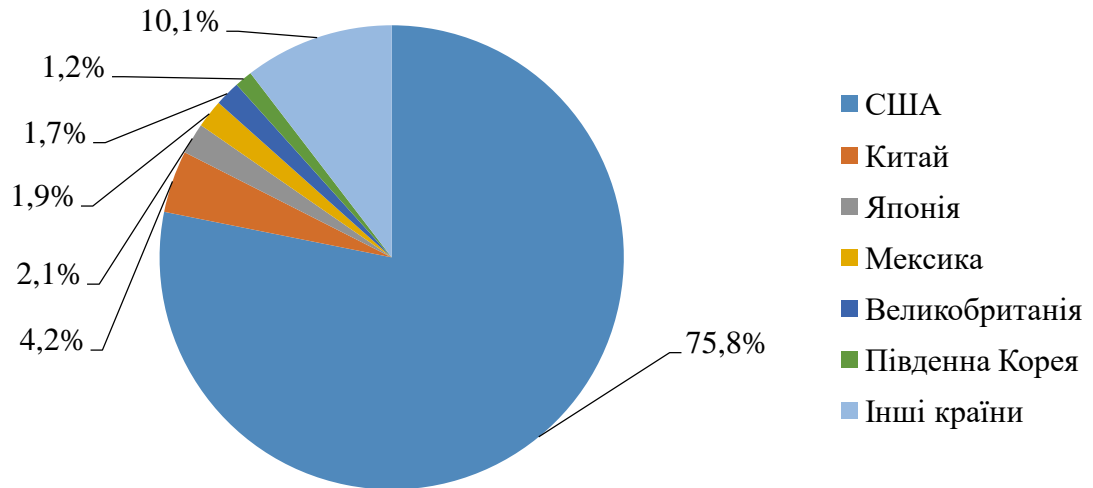


Рис. 2.3. Головні напрями експорту Канади 2023 рік .

Джерело: побудовано автором за матеріалами [29]

На відміну від експорту, де домінування США є більш вираженим - 75,8%, в імпорті частка США складає трохи більше половини. Помітно значно більшу роль Китаю, а саме 14,8% імпорту проти 4,2% експорту, та Мексики, де 6,2% імпорту проти 1,9% експорту, що відображає важливість цих країн як виробничих хабів для канадського ринку [52].

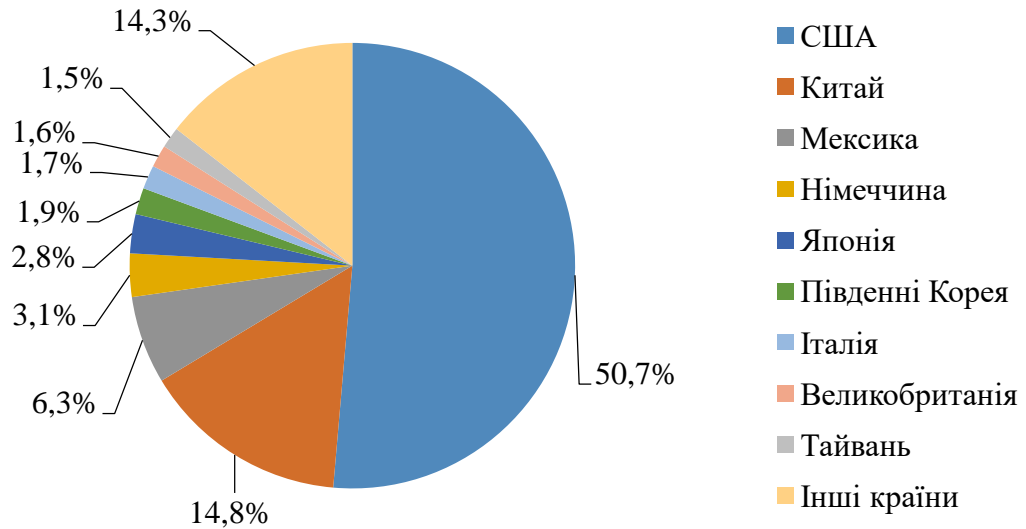


Рис. 2.4. Головні напрями імпорту Канади 2023 рік .

Джерело: побудовано автором за матеріалами [29]

Товарна структура експорту Канади у 2023 році відображає сильні позиції країни як експортера енергетичних ресурсів та промислової продукції. Найбільшу частку в експорті займають енергетичні матеріали, включаючи нафту та нафтопродукти, що підкреслює роль Канади як одного з провідних експортерів енергоресурсів у світі [55]. Другу за значимістю групу становлять засоби наземного транспорту, за якими слідує механічне обладнання та дорогоцінні метали. Найбільшу частку в імпорті займають високотехнологічні товари - транспортні засоби, механічне обладнання та електричне устаткування, які разом становлять 45,3% загального імпорту. Попри власний видобуток енергоносіїв, Канада імпортує значні обсяги енергетичних матеріалів (Додаток Б).

Розвинена логістична інфраструктура відіграє ключову роль у формуванні зовнішньоторговельного потенціалу Канади. Країна має розгалужену мережу транспортних коридорів, що включає 17 морських портів міжнародного значення, розвинуту залізничну систему довжиною понад 48 тис. км, та понад 1.4 млн км автомобільних доріг. Це забезпечує ефективне сполучення між основними промисловими центрами та експортними хабами [58].

Особливо важливим є розташування ключових логістичних вузлів вздовж кордону зі США, через які проходить близько 75.8% експорту та 50.7% імпорту країни. Наявність спеціалізованих портів на східному та західному узбережжі забезпечує диверсифікацію торговельних маршрутів - східне узбережжя орієнтоване на європейський ринок, а західне - на азіатський. Сучасна портова інфраструктура дозволяє ефективно експортувати як сировинні товари (енергоносії, зерно), так і промислову продукцію [63].

Транспортні коридори Канади є життєво важливими мережами, які сприяють переміщенню товарів і людей по країні, суттєво впливаючи на її економіку та торгові можливості. Ці коридори охоплюють мультимодальну систему, яка включає дороги, залізниці, аеропорти та морські порти, і всі вони призначені для збільшення потоку торгівлі в Канаді та на міжнародних ринках.

Транспортні коридори Канади мають важливе значення для підтримки міжнародної торгівлі, яка становить понад 60% валового внутрішнього продукту (ВВП) країни. Ефективне функціонування цих коридорів має вирішальне значення для підтримки конкурентоспроможності на глобальних ринках. Уряд Канади визнав цю важливість і впровадив різні стратегії для підвищення пропускної здатності та ефективності цих транспортних систем.

Ключові компоненти транспортних коридорів [64].

Дороги: мережа доріг у Канаді є розгалуженою, що полегшує переміщення товарів між міськими центрами та сільською місцевістю. Основні магістралі з'єднують ключові економічні регіони, що дозволяє ефективно транспортувати вантажі (загальна довжина автомобільних доріг становить 1 042 300 км).

Залізниці. Залізничний транспорт відіграє значну роль у перевезенні масових вантажів на великі відстані. Залізнична система Канади є однією з найбільших у світі, що з'єднує великі порти з внутрішніми напрямками (довжиною колій понад 77 932 км) [67].

Аеропорти: аеропорти є критично важливими вузлами як для пасажирських, так і для вантажних перевезень. Основні міжнародні аеропорти сприяють торгівлі, надаючи швидкий доступ до світових ринків (1467 аеропортів, серед яких найбільші міжнародні аеропорти розташовані в Монреалі, Ванкувері та Торонто.).

Морські порти: морські порти є невід’ємною частиною торговельної інфраструктури Канади, обробляючи приблизно 90% світової торгівлі за обсягом, що транспортується морем. Такі ключові порти, як Ванкувер і Галіфакс, служать воротами для імпорту та експорту [68].

Підводячи підсумок, транспортні коридори Канади є важливими компонентами, які підтримують національне економічне зростання через покращене сполучення для торгівлі. Стратегічні ініціативи уряду спрямовані на оптимізацію ефективності цих коридорів, одночасно вирішуючи нові виклики, такі як вплив зміни клімату та технологічний прогрес у логістиці.

2.2. Особливості організації перевезень канадськими логістичними компаніями

Ланцюг постачання — це серія територіально рознесених об’єктів, кожна з яких виконує завдання, які сприяють створенню та доставці продукту. Міжнародна фрагментація виробництва вздовж ланцюга постачання дозволяє кожному з його елементів робити свій внесок відповідно до порівняльних переваг місця розташування, утримуючи низькі ціни для покупців. Для національних економік поява глобальних ланцюгів постачання та участь у них уможлиблює використання економічно ефективних або більш технологічно просунутих ресурсів, а також використання через торгівлю порівняльних переваг країни для підвищення продуктивності та рівня життя. Коли існує кілька можливих джерел для

компонентів, гнучкість також є перевагою, що підвищує стійкість у разі збоїв в одній частині ланцюга [70].

Таким чином, здатність ланцюгів постачання працювати ефективно має бути основною політичною метою урядів, які прагнуть сприяти високим доходам і доступним товарам – іншими словами, підвищувати рівень життя.

Пандемія COVID-19, яку наприкінці січня 2020 року Всесвітня організація охорони здоров'я оголосила надзвичайною ситуацією в галузі охорони здоров'я, що викликає міжнародне занепокоєння, підкреслила важливість ланцюжків поставок у повсякденному житті канадців [73].

Пов'язане з пандемією закриття багатьох ключових глобальних, північноамериканських, канадських і навіть місцевих ланцюгів постачання означало, що канадці певний час відчували гостру нестачу не лише основних засобів гігієни чи продуктів харчування, а й медичних товарів (та послуг, що залежали від наявності цих продуктів), від яких залежало саме їх здоров'я чи навіть життя. Влада намагалася роздобути їх будь-якими способами. Дійсно, багато юрисдикцій у той чи інший момент призупинили поставки за рахунок торгових партнерів. Вони робили це шляхом блокування експорту, коли вони могли застосувати блокування деяких критично важливих медичних товарів, яких було в дефіциті, або, навпаки, створюючи надмірні запаси таких товарів, коли вони стали доступними на світових ринках [72].

Пандемія продемонструвала той факт, що навіть якщо віддалена частина ланцюга постачання стає несподівано ненадійною або просто недоступною, а замітники не можуть бути легко знайдені, на внутрішньому ринку може швидко виникнути різкий дефіцит товарів. Є лише кілька способів, якими політики можуть уникнути повторення такого дефіциту в майбутньому.

Два з них зосереджені на внутрішній політиці Канади [69].

По-перше, підтримувати запаси основних товарів і іноді доцільно, якщо вони мають достатньо тривалий термін придатності – наприклад, засоби індивідуального захисту чи вакцини – і зберігання є варіантом.

По-друге, теоретично ще одним варіантом є забезпечення того, щоб ці товари можна було виробляти всередині країни. Термінова потреба призвела до успіху у перерозподілі наявних виробничих потужностей на виробництво засобів індивідуального захисту, вентиляторів, засобів для дезінфекції рук, медичного обладнання для тестування тощо тут, у Канаді, коли достатні міжнародні поставки були під сумнівом, у короткий термін. У цьому відношенні криза підкреслила вирішальну роль десятків канадських виробників, у тому числі багатьох малих підприємств, які змогли швидко й часто геніально переоснастити – або в деяких випадках знову відкрити – за розпорядженням або за підтримки уряду, щоб забезпечити необхідні товари.

Намагаються успішно втілити в життя та реалізувати в своїй діяльності всі канадські міжнародні логістичні компанії. Більш детально у роботі розглянуто ряд логістичних компаній, які надають міжнародні логістичні послуги на території Канади (табл. 2.3).

Розглянемо більш детально кожен. Історія Purolator починається в 1960 році, коли компанія була заснована як Trans Canadian Couriers, спеціалізуючись на доставці термінових документів між Торонто і Монреалем. У 1967 році компанія змінила назву на Purolator Courier після придбання американською компанією Purolator Services. Ключовим моментом в історії компанії став 1993 рік, коли Canada Post Corporation придбала контрольний пакет акцій, що дозволило значно розширити мережу доставки. На сьогоднішній день Purolator є найбільшою канадською компанією експрес-доставки, маючи розгалужену мережу з понад 170 операційних об'єктів по всій країні.

Компанія управляє 12 великими сортувальними центрами, розташованими в ключових містах Канади. Штат співробітників налічує приблизно 12,000 осіб, а автопарк складається з більш ніж 5,000 транспортних засобів різного типу, включаючи 1,400 кур'єрських фургонів та 324 вантажівки для міжміських перевезень. Щодня компанія обробляє понад 1 мільйон відправлень.

Таблиця 2.3

Міжнародні логістичні компанії які реалізують діяльність
на території Канади

Компанія	Місцезнаходження головного офісу / представництва	Логістичні послуги	Головні конкуренти
Purolator Inc	Міссісога, Онтаріо, Канада / Понад 180 терміналів по всій Канаді	Експрес-доставка; вантажні перевезення; митне оформлення; складські послуги; E-commerce рішення; міжнародна доставка.	FedEx; UPS Canada; DHL Canada; Day & Ross
DHL Canada	Бонн, Німеччина / Головний офіс у Канаді - в Брамптон, Онтаріо. Представництва у всіх провінціях Канади.	Міжнародна експрес- доставка; вантажні авіаперевезення; морські перевезення; складська логістика; E-commerce рішення; митний брокераж.	FedEx; UPS Canada; Purolator; Kuehne + Nagel
FedEx Canada	Мемфіс, Теннессі, США / Головний офіс у Канаді - в Міссісога, Онтаріо, більше 600 локацій; 65 станцій. Покриття всіх провінцій та територій.	Експрес-доставка; вантажні перевезення; E-commerce рішення; митне оформлення; складські послуги; спеціалізована доставка.	UPS Canada; DHL Canada; Purolator; Kuehne + Nagel
UPS Canada	Атланта, Джорджія, США / Головний офіс у Канаді - в Торонто, Онтаріо. Більше 500 пунктів; 12 розподільчих центрів. Присутність у всіх провінціях Канади.	Експрес-доставка; вантажні перевезення; складські послуги; митне оформлення; Healthcare логістика; Supply chain рішення.	FedEx Canada; DHL Canada; Kuehne + Nagel.

Джерело: побудовано автором за матеріалами [34, 36-39]

Чистий дохід компанії Purolator демонструє позитивний ріст, який у 2018 становив 1,8 млрд CAD, а у 2023 – 2,7 млрд CAD (рис.2.5). Серед головних логістичних послуг які надає компанія - експрес-доставка по

Канаді, міжнародні перевезення, складські послуги та управління запасами, E-commerce рішення, митне оформлення, спеціалізована доставка, B2B доставка [67].

DHL в Канаді розпочала діяльність у 1977 році і сьогодні DHL є частиною Deutsche Post DHL Group, однієї з найбільших логістичних компаній світу. В Канаді DHL має потужну інфраструктуру, що включає понад 100 сервісних центрів та пунктів доставки. Компанія оперує чотирма головними хабами: в Торонто, Ванкувері, Монреалі та Калгарі. Штат канадського підрозділу налічує близько 3000 співробітників. На глобальному рівні DHL представлена у більш ніж 220 країнах та територіях, має понад 380,000 співробітників по всьому світу та управляє флотом з більш ніж 260 літаків. Компанія щорічно доставляє понад 1,6 мільярда посилок по всьому світу. Щодо чистого доходу компанії DHL Canada, то у 2018 він становив 61,5 млрд EUR, 2019 – 63,3 млрд EUR, 2020 – 66,8 млрд EUR, 2021 – 81,7 млрд EUR; 2022 – 94,4 млрд EUR, 2023 - 87.8 млрд EUR (рис. 2.6).

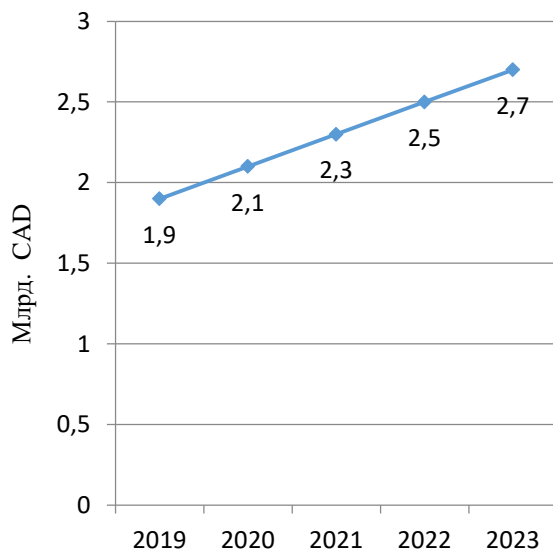


Рис. 2.5. Динаміка чистого доходу компанії Purolator 2019-2023рр.

Джерело: побудовано автором за матеріалами [36]

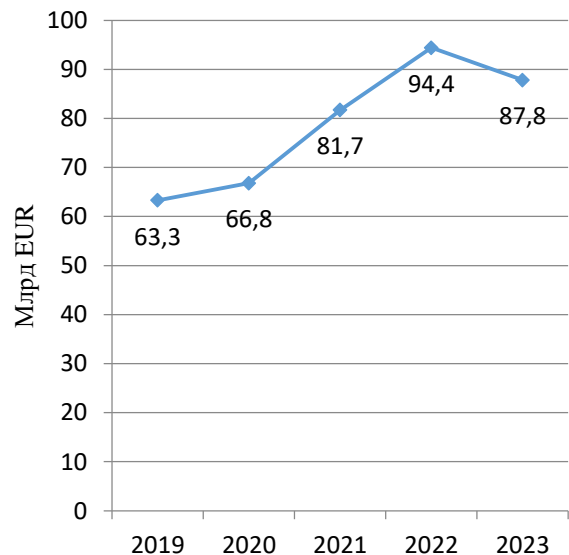


Рис. 2.6. Динаміка чистого доходу компанії DHL 2019-2023рр.

Джерело: побудовано автором за матеріалами [37]

Серед головних логістичних послуг які надає компанія DHL Canada відносяться міжнародна експрес-доставка, вантажні авіап перевезення, морські перевезення, контрактна логістика, E-commerce рішення, складська логістика, Supply chain консалтинг.

FedEx розпочала свою діяльність у Канаді в 1987 році. Це сталося через 16 років після заснування компанії Фредеріком Смітом у США в 1971 році. Сьогодні FedEx Canada має розвинену інфраструктуру, що включає більше 80 станцій та терміналів по всій країні. Компанія оперує власним авіаційним хабом в аеропорту Торонто Пірсон, який обслуговує міжнародні та внутрішні рейси. Автопарк компанії складається з більш ніж 3000 транспортних засобів різного типу. На глобальному рівні FedEx має представництва у більш ніж 220 країнах, загальний штат перевищує 500 000 співробітників, а флот включає понад 680 літаків, що робить її однією з найбільших вантажних авіакомпаній світу. Чистий дохід компанії FedEx Canada у 2023 склав 90.2 млрд USD (у 2018 65,5 млрд USD, 2019 69,2 млрд USD, 2020 74,7 млрд USD, 2021 83,5 млрд USD , 2022 93,5 млрд USD (рис.2.7).

United Parcel Service (UPS) розпочала свою діяльність у Канаді в 1975 році. За майже 50 років присутності в Канаді, UPS створила потужну інфраструктуру, що включає більше 90 об'єктів різного призначення. Компанія має два великих авіаційних хаби - в Гамільтоні та Монреалі, які забезпечують ефективне обслуговування міжнародних та внутрішніх маршрутів [65]. Автопарк складається з понад 4000 транспортних засобів, включаючи екологічні електромобілі та гібридні автомобілі. Чистий дохід компанії UPS Canada 2023 році склав 91 млрд USD (у 2019 році 74,1 млрд USD) (рис.2.8).

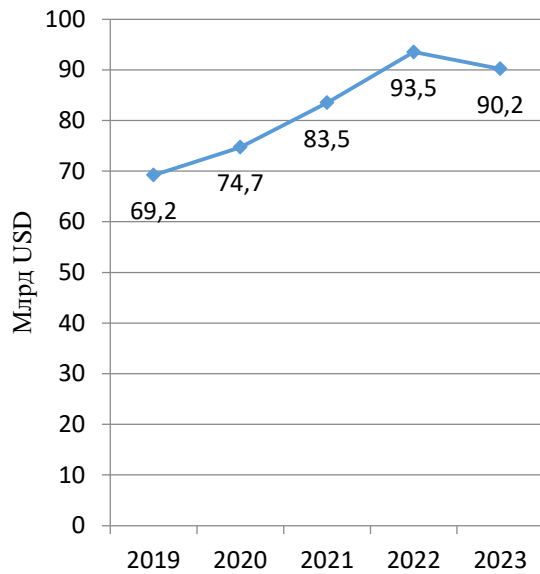


Рис. 2.7. Динаміка чистого доходу компанії FedEx Canada 2019-2023рр. Джерело: побудовано автором за матеріалами [38]

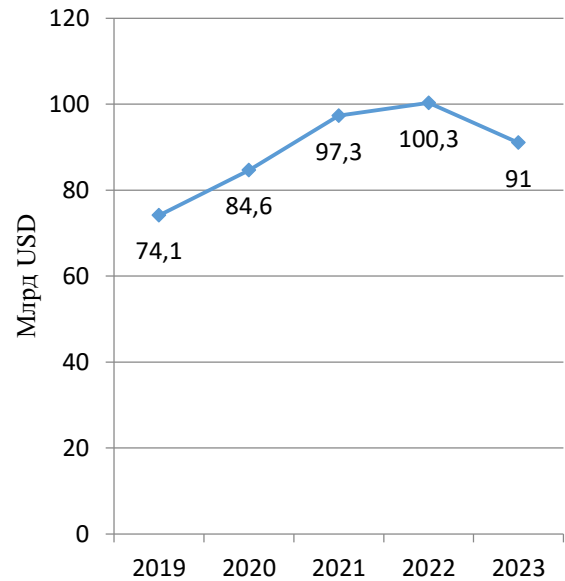


Рис. 2.8. Динаміка чистого доходу компанії UPS Canada 2019-2023рр.

Джерело: побудовано автором за матеріалами [39]

Головні плани на майбутні кожної з розглянутих компаній підкреслюють позитивний розвиток канадської міжнародної логістики. Так Purolator Inc демонструє найамбітніші плани розвитку, анонсувавши масштабну інвестиційну програму вартістю \$1 мільярд. Центральним проектом цієї програми стане будівництво нового національного супер-хабу в Торонто площею 430,000 квадратних футів. Цей об'єкт буде оснащено найсучаснішими автоматизованими системами сортування та роботизованими комплексами, здатними обробляти до 50,000 посилок на годину. Компанія також приділяє значну увагу екологічним ініціативам, плануючи розширити свій парк електричних фургонів до 1000 одиниць до 2025 року [46].

DHL Canada зосереджує свою увагу на розвитку інфраструктури та впровадженні екологічних ініціатив. Компанія планує інвестувати \$100 мільйонів у розширення головного хабу в Гамільтоні та побудувати новий

логістичний центр у Ванкувері площею 200,000 квадратних футів. Амбітна програма "GoGreen" має на меті досягнення нульових викидів до 2050 року. У сфері цифрової трансформації компанія працює над впровадженням блокчейн-технології для відстеження вантажів та розробляє нову платформу для управління складськими операціями.

FedEx Canada анонсувала інвестиційний пакет у розмірі \$200 мільйонів, спрямований на модернізацію сортувальних центрів та будівництво нового мега-хабу в Монреалі. Компанія активно впроваджує інноваційні технології, включаючи автономних роботів для складських операцій та системи предиктивної аналітики для оптимізації маршрутів [49].

UPS Canada виділяється своїми інноваційними проектами, інвестуючи \$300 мільйонів у розробку та впровадження нових технологій. Компанія активно тестує автономні транспортні засоби та розвиває систему доставки дронами в сільській місцевості. Значна увага приділяється розширенню мережі: планується відкриття 20 нових пунктів видачі в малих містах та будівництво трьох нових регіональних хабів.

Аналізуючи плани розвитку всіх чотирьох компаній, можна виділити спільні тенденції. По-перше, всі вони приділяють значну увагу екологічним ініціативам та сталому розвитку, інвестуючи в електричний транспорт та відновлювані джерела енергії. По-друге, спостерігається активне впровадження інноваційних технологій, включаючи автоматизацію, роботизацію та використання штучного інтелекту. По-третє, компанії продовжують розширювати свою фізичну присутність, будуючи нові логістичні центри та модернізуючи існуючі об'єкти [52].

Важливо відзначити, що всі ці плани розвитку відображають зростаючі потреби ринку електронної комерції та підвищені вимоги клієнтів до швидкості та якості доставки. Компанії прагнуть не лише розширювати свою присутність, але й робити свої операції більш екологічними та ефективними.

Головна логістична діяльність канадських компаній організована у стратегічному напрямку розвитку, а саме розвитку торговельних коридорів.

Уряд Канади встановив три основні стратегічні ворота:

Азійсько-Тихоокеанський шлюз і коридор: ця ініціатива спрямована на зміцнення позицій Канади як ключового гравця в торгівлі між Азією та Північною Америкою шляхом покращення транспортних сполучень між азійськими ринками та канадськими портами на західному узбережжі.

Континентальний шлях Онтаріо-Квебек: цей коридор з'єднує основні міські центри Онтаріо та Квебеку з пунктами пропуску на кордоні США, сприяючи ефективному мультимодальному транспорту [61].

Атлантичні ворота та торговельний коридор: цей коридор з'єднує Північну Америку з ринками Європи, Карибського басейну, Латинської Америки та Азії через глибоководні порти на східному узбережжі.

У липні 2007 року Канада оприлюднила Національну політичну основу для стратегічних шлюзів і торговельних коридорів, щоб спрямовувати інвестиції в транспортну інфраструктуру, спрямовану на підвищення потужності та ефективності міжнародної торгівлі.

Також, слід наголосити щодо державної підтримки. Так, у департаментському плані транспорту Канади (ТС) на 2024–2025 рр. головним пріоритетом є забезпечення безпечних транспортних систем для всіх канадців. Держава інвестує в ланцюжки поставок, щоб забезпечити їх стійкість і можливість забезпечувати людей необхідними товарами, коли вони їм потрібні, за доступною ціною [40].

Законопроект С-33 – Зміцнення портової системи та безпеки залізниць у Канаді зараз просувається через законодавчий процес. Проводиться велика робота щодо завершити проект залізничної об'їзної дороги Лак-Мегантік.

ТС рішуче рухається вперед із високочастотною залізницею, найбільшим проектом транспортної інфраструктури 21 століття, який забезпечить швидше пасажирське залізничне сполучення в найбільш густонаселеному коридорі країни — від Квебека до Торонто. Цей амбітний проект матиме позитивний вплив на спосіб пересування людей [57].

Канадський План захисту океанів допомагає захистити навколишнє середовище та забезпечити безпеку судноплавних вод, водночас зміцнюючи стосунки з корінними народами, щоб сприяти запобіганню морських аварій та готовності до надзвичайних ситуацій. ТС підтримує кліматичні цілі уряду Канади, і це означає зробити перехід до технологій з нульовими викидами більш доступним для канадців.

2.3. Майбутні перспективи розвитку канадської логістики та співпраця з Україною

Забезпечення міцності та стійкості канадських ланцюгів постачання є головним пріоритетом для уряду Канади, це допоможе зберегти гроші в кишенях канадців і сприятиме розбудові економіки, яка працює для всіх. Зміцнення канадського транспортного ланцюга поставок у співпраці з провінційними та територіальними партнерами є частиною стратегії уряду Канади щодо реагування на зростання вартості життя та повернення грошей у кишені канадців [51].

За офіційними аналітичними даними очікується, що до 2030 року ринок логістики в Канаді досягне прогнозованого доходу в 473,7 мільярда доларів США. З 2025 до 2030 року очікується, що загальний річний темп зростання канадського ринку логістики складе 7,5% (рис 2.9). З точки зору сегмента, транспортні послуги були послугами, що приносять найбільший дохід у 2024 році. Послуги складування та дистрибуції є найприбутковішим сегментом послуг, який реєструє найшвидше зростання протягом прогнозованого періоду[41].

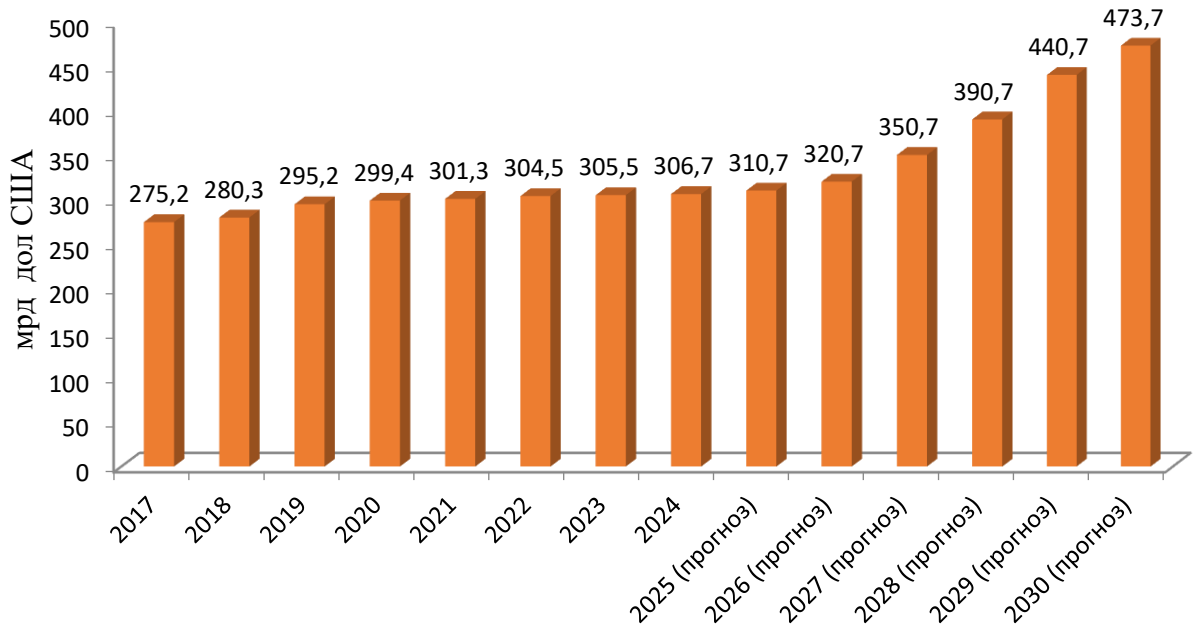


Рис. 2.9 Розмір і перспективи логістичного ринку Канади, 2024-2030 рр.

Джерело [41]

Обсяг канадського ринку вантажних перевезень і логістики оцінюється в 111,7 мільярдів доларів США у 2025 році, і очікується, що до 2030 року він досягне 139,2 мільярдів доларів США, зростання на 4,50% протягом прогнозного періоду (2025-2030). Такі прогнози підкріплюється тим що, логістична галузь Канади демонструє міцні міжнародні зв'язки, завдяки 15 авторизованим угодам про вільну торгівлю, які охоплюють 49 країн і забезпечують доступ до понад 1,5 мільярда споживачів у всьому світі. Розгалужена транспортна інфраструктура країни включає розгалужену мережу трубопроводів протяжністю 760000 кілометрів, що сприяє ефективному переміщенню ресурсів по величезній території. У жовтні 2023 року Канада ще більше зміцнила свої міжнародні логістичні можливості завдяки розширеній угоді про авіаперевезення з Панамою, що дозволило авіакомпаніям здійснювати необмежену кількість вантажних рейсів між двома країнами (рис.2.10).

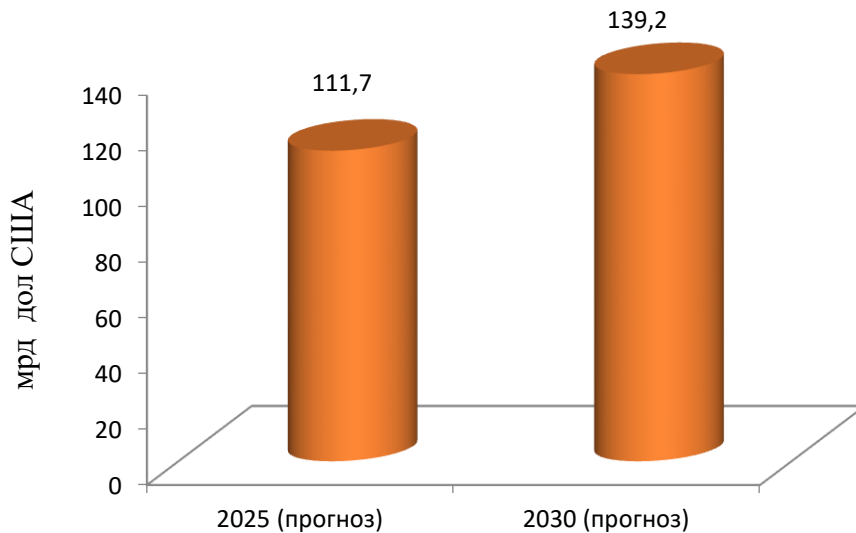


Рис. 2.10 Розмір канадського ринку логістичних вантажних перевезень, 2024-2030 рр. Джерело [42]

У березні 2024 року транспорт Канади продемонстрував свою відданість розвитку залізничної інфраструктури, оголосивши про інвестиції, що перевищують 13,5 мільйонів канадських доларів (9,96 мільйонів доларів США) для підтримки 112 проектів у районах Великого Торонто та Гамільтона в Онтаріо через Програму покращення безпеки залізниці. Ця інвестиція підкреслює зосередженість уряду на підтримці та підвищенні безпеки та ефективності залізничних вантажних перевезень у транспортній галузі Канади [42].

Сектор складських приміщень продовжує значно розширюватися, особливо у великих містах. Станом на четвертий квартал 2023 року в районі Великого Торонто було побудовано приблизно 16,77 мільйона квадратних футів складських приміщень, що збільшило загальну площу складських приміщень до 819,94 мільйона квадратних футів. Ставки оренди в цьому секторі суттєво зросли: середня чиста ставка запиту сягнула 17,08 доларів США за квадратний фут у третьому кварталі 2023 року. Ця тенденція відображає зростаючий попит на складські та розподільчі приміщення в

стратегічних місцях у великих міських центрах Канади, спричинений розвитком логістичної галузі.

Великі інфраструктурні розробки змінюють логістичний ландшафт Канади, зокрема морського транспорту. Порт Монреалю, який обробив 1,72 мільйона TEU у 2022 році, планує суттєво розширити проект нового контейнерного терміналу. Крім того, оголошений проект експортної логістики острова Рідлі з бюджетом 750 мільйонів канадських доларів має на меті покращити можливості перевантаження із залізниці в контейнер із потужністю 400000 TEU для сільськогосподарських товарів, продуктів лісового господарства та пластикової смоли. У червні 2023 року сектор холодильного зберігання відзначився значним зростанням: компанія Conestoga Cold Storage Limited почала будівництво нового сучасного об'єкта в Халтон-Хілс, Онтаріо, який став одним із найбільших у світі з потужністю понад 96 мільйонів кубічних футів, що стало важливою віхою в секторі логістики [42].

Так, значні інвестиції здійснюються в рамках Фонду національних торговельних коридорів (NTCF), на сьогодні понад 3,7 мільярда доларів федерального фінансування виділено на понад 180 проектів по всій країні. До них належать проекти, які підвищують ефективність і надійність транспортних ланцюгів постачання шляхом усунення вузьких місць транспортування, вразливості та заторів; формування стійкості до наслідків зміни клімату; краще адаптуватися до цифрових технологій; і задовольнити транспортні потреби арктичних і північних громад.

Глобальна пандемія COVID-19, війна в Україні та нещодавні екстремальні погодні явища суттєво вплинули на транспортні ланцюги постачання Канади. Ці збої впливають на повсякденне життя канадців і здатність економіки країни розвиватися.

Розуміючи, що рішення для постійних проблем ланцюга постачання необхідно розробляти спільно з галуззю, була створена робоча група ланцюга

постачання, щоб отримати незалежні поради щодо визначення шляхів пом'якшення тиску ланцюга постачання за допомогою інноваційних рішень.

У жовтні 2022 року робоча група з питань ланцюга постачань подала остаточний звіт міністру, включно з рекомендаціями, які є основою для розробки національної стратегії ланцюга поставок [54].

Бюджет на 2023 рік визнав необхідність пом'якшити вразливі місця в канадських ланцюгах поставок шляхом цільових інвестицій, включаючи 27 мільйонів доларів протягом п'яти років для створення відділу транспортних ланцюгів поставок. Управління ланцюга поставок працюватиме у співпраці з промисловістю, щоб реагувати на збої та краще координувати дії для підвищення потужності, ефективності та надійності інфраструктури транспортного ланцюга постачання Канади.

З моменту заснування у 2017 році Фонду національних торгових коридорів (NTCF) було виділено 4,6 мільярда доларів США на зменшення заторів і вузьких місць у транспортній системі Канади, а також на покращення торговельних центрів і шлюзів для канадських компаній, щоб доставляти свою продукцію споживачам у всьому світі. На сьогоднішній день Фонд виділив понад 3,7 мільярда доларів США на понад 180 проектів по всій країні [70].

9 грудня 2021 року в рамках NTCF було оголошено конкурс пропозицій, спрямований на підвищення плинності канадських ланцюгів постачання. Конкурс мав на меті залучити фінансування за двома інвестиційними темами, включаючи зміцнення зв'язків Канади з глобальними ринками та розбудову внутрішніх торгових коридорів. 31 січня 2022 року було оголошено додатковий конкурс на допомогу канадським портам у придбанні потужностей для зберігання вантажів та інших заходів для зменшення перевантаженості ланцюга поставок.

Бюджет на 2022 рік заклав основу для національної стратегії ланцюга поставок, виділивши 603,2 мільйона доларів США протягом наступних п'яти років на підтримку продовження інвестицій у транспортну інфраструктуру,

щоб допомогти зміцнити ланцюги постачання Канади, включаючи 450 мільйонів доларів США у вигляді нового фінансування для Фонду національних торговельних коридорів. Він також включав фінансування ініціатив зі створення перш за все цифрових рішень, щоб зменшити затори та допомогти ланцюгам поставок стати більш стійкими та ефективними [63].

Широкий рівень зацікавленості, представництва та значущі виступи під час Саміту підкреслили важливість ланцюгів постачання для економічного відновлення Канади. Основні теми включали усунення поширених бар'єрів у транспортному секторі, сприяння більшому розвитку інновацій, орієнтацію на інвестиції в інфраструктуру та використання цифрових рішень.

13 лютого 2023 року міністр транспорту оголосив про початок нового конкурсу пропозицій у рамках Фонду національних торговельних коридорів для просування цифровізації ланцюга поставок. 50 мільйонів доларів буде виділено на підтримку проектів, які зміцнюють цифрову інфраструктуру Канади та допомагають розробити цифрові рішення для оптимізації ланцюжків поставок.

Визнаючи економічні проблеми для канадців і компаній, пов'язані з перебоями в ланцюжках поставок, бюджет на 2023 рік передбачив конкретні інвестиції для подальшого підвищення стійкості, зокрема:

27,2 мільйона доларів США протягом п'яти років, починаючи з 2023-2024 років, для транспорту Канади на створення офісу транспортного ланцюга поставок [54];

25 мільйонів доларів США за п'ять років із наявного фінансування, починаючи з 2023-2024 років, для транспорту Канади для співпраці зі Статистичним управлінням Канади для розробки даних транспортного ланцюга поставок, які допоможуть зменшити затори, зробити наші ланцюги поставок більш ефективними та інформувати про майбутнє планування інфраструктури.

Уряд Канада ефективно підтримує міжнародні шляхи розвитку з Україною. Так, одним з напрямів спільної праці є Support Ukraine's Reforms

for Governance (SURGe). Запланований максимальний внесок 26986411 доларів США [44].

Цей проект представляє допомогу Канади в рамках підтримки реформ в урядованні в Україні (SURGe) для покращення якості життя громадян України, особливо жінок і дівчат. У проекті використовується механізм реагування експертів для покращення та зміцнення урядового управління реформами.. У відповідь на незаконне вторгнення Росії в Україну в лютому 2022 року певну проектну діяльність було адаптовано для задоволення нових нагальних потреб і захисту попередніх досягнень розвитку. Партнери Канади з розвитку в Україні спрямували діяльність проекту, щоб реагувати на мінливий контекст кількома способами, такими як надання екстрених товарів, обладнання та послуг, підтримка психічного здоров'я, транспортування та проживання.

Результати, досягнуті станом на березень 2023 року, включають [44]:

розроблено 3 нові Ініціативи реформування відновлення (RRI) щодо продовольчої безпеки, управління гуманітарною допомогою та запобігання торгівлі людьми жінками та дівчатами. Вони також запровадили та адаптували 3 існуючі RRI до потреб, що змінилися після повномасштабного незаконного російського вторгнення в галузі освіти, громадських послуг для дітей та реформи кримінального правосуддя;

навчив 3000 службовців уряду України для інституціоналізації інклюзивних та чуйних підходів до надання послуг у всіх RRI (наприклад, персонал виправних та громадських служб, керівники шкіл, служби юстиції, освіти та інституційні аудити);

розробив ProjectUA, цифрову платформу для загальнодержавного планування та моніторингу, яка буде пілотовано в окремих міністерських установах;

допомагав уряду України у формуванні кризових комунікацій після початку вторгнення росії в Україну;

допомогли Державній службі з надзвичайних ситуацій охопити понад 7 мільйонів українських жінок і дівчат через інформаційну кампанію проти торгівлі людьми;

реагували на нагальні потреби, транспортуючи та розповсюджуючи невідкладні постачання понад 90000 людей по всій Україні через наслідки російської війни в Україні [45].

Також, слід виділити позитивний розвиток таких компаній як Meest Canada – який є надійний партнер для доставки комерційних вантажів з Канади в Україну та з України в Канаду (надання послуг літаком та морем) [46].

Іншим яскравим прикладом є 3pl оператор GLOBAL UNITY LOGISTICS, забезпечує доставку вантажів великогабаритних, небезпечних вантажів та інших товарів на фізичні адреси чи склади Amazon [47]. GLOBAL UNITY LOGISTICS пропонує глобальну логістику та послуги виконання для імпортерів, бізнесменів електронної комерції та виробників. Більш ніж семирічний досвід організації відвантаження та зберігання комерційних товарів у різних куточках світу дозволяє компанії надавати клієнтам якісне та оперативне обслуговування. Логістична компанія слідкує за ланцюжком поставок і розглядає будь-які зміни, щоб забезпечити успішну доставку товарів до місця призначення [48].

Діяльність таких міжнародних логістичних компаній демонструє місці зв'язки двох країн та активний розвиток логістичного напрямку майбутнього.

Враховуючи інформацію детально розглянуту в випускній кваліфікаційній роботі, можна виділити головні напрями, за допомогою яких національна стратегія ланцюга поставок для Канади може допомогти впоратися з викликами сьогодення та сприяти подальшому розвитку канадської логістики.

Ці заходи можна розділити на п'ять груп:

1) підвищення конкурентоспроможності фізичної та регуляторної інфраструктури Канади та заохочувати впровадження технологій і навичок;

2) підвищення готовності виробництва та запасів на випадок надзвичайних ситуацій, але в іншому випадку критично переглянути те, чи обов'язково місцеве виробництво є хорошим захистом від зриву ланцюга постачання;

3) зміцнювати торговельні альянси та економічну дипломатію з довіреними партнерами, а також створювати важелі впливу на ці альянси, зосереджуючись на внеску Канади в основні ланцюги поставок;

4) зробити Канаду важливим партнером у сфері безпеки;

5) запровадити нову структуру для кращої оцінки державної підтримки великих промислових інвестицій – включно з їхнім впливом на малий бізнес – яка могла б краще узгодити їх із порівняльною перевагою Канади (або регіону) у глобальних ланцюгах постачання та з принципами здорового економічного розвитку.

Саме ці напрями майбутнього розвитку канадської логістичної діяльності є пріоритетом. Економічний розвиток країни спрямовано на підтримку приватного сектору, і зокрема суб'єктів господарського розвитку логістичного сектору. Канада є країною з величезними можливостями у всіх сферах діяльності і логістики зокрема що природно підтримується та пояснюється географічними характеристиками країни. Також постійна підтримка з боку держави через фінансування інвестиційних логістичних проектів та активну позицію канадських державних представництв в цьому напрямі.

Висновки до другого розділу

1. Другий розділ випускної кваліфікаційної роботи присвячено дослідженню головних тенденцій сучасного стану міжнародної логістичної діяльності Канади. Досліджено Канаду за головними соціально – економічними показниками, серед яких ВВП країни, місце країни у

всесвітніх рейтингах, експортні та імпорتنі зміни за останні роки та інше. Приділено увагу географічному розташуванню країни, виділено її особливості які підкреслили можливість залучення та розвитку всіх видів транспорту у логістичному провадженні господарської діяльності. За підсумками 2023 року Канада зайняла за 7 місце у рейтингу за індексом ефективності логістики серед 160 країн, що значно покращало її позиції відповідно попереднього рейтингового періоду (2018 рік 20 місце). Також слід відмітити з 2007 року країна за рейтингом LPI постійно знаходиться у першій двадцятці.

2. Розглянуто головні особливості організації перевезень логістичними підприємствами Канади. Період боротьби з наслідками COVID-19 для логістики Канади стали випробуваннями як для всіх інших країн, але було вилучено «гарні уроки» які сьогодні знайшли свою реалізацію і подальших розвиток у нових логістичних ідеях Канади. Детально розглянуто роботу таких компаній як Purolator Inc, DHL Canada, FedEx Canada, UPS Canada. Виділено головні особливості стратегічних напрямів: Континентальний шлях Онтаріо-Квебек, Атлантичні ворота та Азійсько-Тихоокеанський шлюз і коридор. Виділено головні перспективні напрями логістичного ринку Канади, а саме очікування у 2030 році 473,7 млрд дол США, в якому вантажні перевезення займають величезну частку (139,2 млрд дол США у 2030 році). Розглянута державна політика країни щодо підтримки та розвитку логістичного напрямку через фінансування інвестиційних напрямів та державних транспортних програм.

ВИСНОВКИ

1. Випускна кваліфікаційна робота присвячена особливостям організації міжнародних логістичних перевезень Канади. Розглянуто теоретичні основи організації перевезень в логістичній діяльності. Виділено трактування терміну «управління ланцюгом поставок», його мету, головні компоненти, серед яких планування, пошук постачальників, організація виробництва, доставка та керування поверненням. Розглянуто напрямки щодо ефективності управління ланцюгом поставок які забезпечують прибуток, якість і ефективність бізнесу. Розглянуто підходи до трактування термінів «міжнародна логістика», «ланцюг постачання» як вітчизняними так і закордонними спеціалістами. Виділено роль кожного виду транспорту (автомобільний, авіаційний, залізничний, морський та трубопровідний) у виборі методів транспортування, через детальний аналіз переваг, обмежень та недоліків кожного.

2. Досліджено організацію управління логістичними потоками в міжнародних системах. Розглянуто основні (матеріальні, інформаційні та фінансові потоки) та супутні (інформаційні, фінансові або грошові, сервісні потоки) логістичні потоки, їх взаємодія та залежність в загальному логістичному потоці підприємства. Виділено головні напрями які є проблемами з якими стикаються спеціалісти логістичного напрямку, серед яких затримка у виробництві, збої в транспортуванні, погане управління запасами та зміна споживчих вимог. Вирішення цих та інших питань є головними завданнями сучасних логістів та м майбутніми напрямками успішної міжнародної діяльності країни.

3. Проаналізовані загальні тенденції міжнародного логістичного розвитку Канади. Країна детально розглянута за головними показниками економічного та соціального розвитку, переваг та недоліків географічного розташування, поточних позицій у світових рейтингах серед інших країн. Так, індекс ефективності логістики (Logistics Performance Index) за період з

2007 року по 2023 роки демонструє стабільне положення Канади у першій двадцятці (2007 – 9 місце, 2010 – 14 місце, 2012 – 14, 2014 – 12, 2018 – 20 та 2023 – 7 місце). Також, за цим рейтингом досліджено динаміку внутрішніх показників (ефективність митного та прикордонного оформлення, якість торгової та транспортної інфраструктури, простота організації міжнародних перевезень за конкурентними цінами, компетентність і якість логістичних послуг, можливість відстеження та контролю вантажів, своєчасність доставки вантажів до пункту призначення) за 2007-2023 роки, які демонструють зміни у забезпеченні розвитку логістичної інфраструктури. Результатом логістичного провадження на міжнародному рівні є забезпечення експортних та імпорتنих процесів країни, які демонструють загальні тенденції змін.

4. Охарактеризовано особливості організації перевезень канадськими логістичними компаніями. Виділено головні тенденції боротьби з наслідками пандемія COVID-19 та зосередження країни на альтернативних шляхах транспортування. Для детального аналізу було розглянуто ряд логістичних компаній які проваджують свою діяльність на території Канади (Purolator Inc, DHL Canada, FedEx Canada, UPS Canada), виділено історичний розвиток, особливості організації мультимодальних та інтермодальних перевезень.

5. Виявлено майбутні шляхи розвитку канадської логістики та співпраці з Україною. Досліджено існуючі напрями державної підтримки канадської логістики, серед яких встановлені урядом Канади три основні стратегічні ворота: Азійсько-Тихоокеанський шлюз і коридор, Континентальний шлях Онтаріо-Квебек, Атлантичні ворота та торговельний коридор, законопроект С-33 – зміцнення портової системи та безпеки залізниць у Канаді, Канадський План захисту океанів та інше. Ці та інші напрями відображено у прогнозах та перспективах логістичного ринку Канади, відповідно до якого у 2030 році планується розмір на рівні 473,7 млрд дол. США. Що підкреслює вірний шлях розвитку та майбутні плани міжнародної логістичної діяльності Канади.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Gani, A., 2017, 'The logistics performance effect in international trade', *The Asian Journal of Shipping and Logistics* 33(4), 279–288. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2092521217300688?via%3Dihub> (дата звернення: 03.01.2025).
2. Why is supply chain management important? URL: <https://signalx.ai/blog/what-is-supply-chain-management/> (дата звернення: 13.02.2025).
3. Westaway, J., 2012. Globalization, Transnational Corporations and Human Rights – A New Paradigm. *International Law Research*, 1(1), p. 63-73.
4. Rodrigue, J.P., 2013. *The Geography of Transport Systems*, 3rd edition, New York: Chapter Five. Available at URL: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch5en/ch5menu.html> (дата звернення: 09.04.2025).
5. Voia, M.I., 2014. Global Economy- Actual Situation and Prospects of Economic Recovery. *Procedia Economics and Finance* 16:(2014), p. 206– 212 URL: <http://www.sciencedirect.com/science/journal/22125671/16> (дата звернення: 03.05.2025).
6. Логістика : навч. посіб. / О.М. Тридід, Г.М. Азаренкова, С.В. Мішина, І.І. Борисенко. — К. : Знання, 2008. — 566 с.
7. Васильківський Д. М. Митне та логістичне регулювання в системі міжнародних економічних відносин: монографія. Хмельницький: ХНУ, 2020.
8. Тридід О. М., Азаренкова Г. М., Мішина С. В., Борисенко І. І. Логістика : навч. посіб. Київ : Знання, 2008. 566 с.
9. Новіков, О. Є., Садридін, Т. Ш. (2014). Систематизація наукових поглядів щодо визначення сутності терміна «зовнішньоекономічна діяльність». *Вісник Хмельницького національного університету*, 2(2), 183-186.

10. Трушкіна Н. В., Сербіна Т. В. Міжнародна логістична діяльність у структурі зовнішньої торгівлі України: бар'єри, загрози та виклики. Moderní aspekty vědy: XX. Díl mezinárodní kolektivní monografie (str. 611-623). Česká republika, Jesenice: Mezinárodní Ekonomický Institut s.r.o., 2022.
11. Крикавський Є. Логістика. Для економістів : підручник / Є. Крикавський. – Львів : Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2004. – 448 с.
12. Крикавський Є.В. Логістика. 28 Основи теорії: Підручник – 2-ге вид., доп. і переробл. – Львів: Нац. ун-т «Львівська політехніка» (Інформаційно-видавничий центр «ІНТЕЛЕКТ+» Інститут післядипломної освіти), «ІнтелектЗахід», 2006. – 456 с.
13. Ларина Р.Р. Логістика: Навч. посібник. – Донецьк: «ВІК», 2005. – 335 с. 9. Новиков О.А., Уваров С.А. Логистика: Учеб. пособие. 2-е изд. – СПб.: Бизнес-пресса, 2000. 208
14. Григоров О. В. Техніка матеріальних потоків логістичних систем : навч. посіб. / О. В. Григоров, Г. О. Аніщенко, В. В. Стрижак та ін. – Харків : НТУ «ХП», 2018. – 496 с. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/186564173.pdf> (дата звернення: 10.03.2025).
15. Sumets O. M., Kyzym M. O., Syromyatnikov P. S., Kozureva, O. V., & Tsvirko O. O. (2019). ФІНАНСОВІ ПОТОКИ В ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМАХ ВИРОБНИЧИХ ПІДПРИЄМСТВ. Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice, 3(30), 165–175. URL: <https://doi.org/10.18371/fcaptp.v3i30.179529> (дата звернення: 15.02.2025).
16. Міжнародна логістика та глобальні ланцюги постачань: навчальний посібник у схемах / Негода А., Русак Д. – К., 2023. – 268 с. URL: <https://www.iir.edu.ua/sites/default/files/2023-03/%D0%9C%D1%96%D0%B6%D0%BD%D0%B0%D1%80%D0%BE%D0%B4%D0%BD%D0%B0%20%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D1%96%D1%81%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0.pdf> (дата звернення: 24.01.2025).

17. Дмитриченко М.Ф., Левковець П.Р., Ткаченко А.М, Ігнатенко О.С., Зайончик Л.Г., Статник І.М Транспортні технології в системах логістики: Підручник. - К.: Інформавтодор, 2007. - 676 с.
18. Кирлик Н.Ю. Історія становлення ринку логістичних послуг в Україні. //Актуальні проблеми економіки. – 2020. - № 1 (223). – с. 4-10. URL: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/31106/1/4-10.pdf> (дата звернення: 03.04.2025).
19. Негода А.В. Міжнародна логістика. Логістичний радар. Квітень 2022: Лекція в слайдах для заочників – К.,2022. – 45 с. URL: <https://ru.calameo.com/read/0060524383fe85fcb7338> (дата звернення: 02.04.2025).
20. Олійник Я.Б., Смірнов І.Г. Україна та Єврологістика: новітні напрямки інтеграційної співпраці. URL: <http://www.lgtinfo.com.ua/images/stories/evro.pdf> (дата звернення: 19.04.2025).
21. Список найбільших авіакомпаній світу URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BF%D0%B8%D1%81%D0%BE%D0%BA_%D0%BD%D0%B0%D0%B9%D0%B1%D1%96%D0%BB%D1%8C%D1%88%D0%B8%D1%85_%D0%B0%D0%B2%D1%96%D0%B0%D0%BA%D0%BE%D0%BC%D0%BF%D0%B0%D0%BD%D1%96%D0%B9_%D1%81%D0%B2%D1%96%D1%82%D1%83 (дата звернення: 14.03.2025).
22. Профспілка металургів гірників України. URL: <http://pmguinfo.dp.ua/mir/8055-rejting-20-najbilshikh-krajin-za-vvp-u-2024-rotsi> (дата звернення: 18.01.2025).
23. Index of Economic Freedom URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Index_of_Economic_Freedom (дата звернення: 25.03.2025).
24. Канада посіла друге місце серед найкращих країн світу. URL: <https://canadaua.ca/archives/5589> (дата звернення: 26.02.2025).

25. Geographical Position of Canada. URL: <https://naurok.com.ua/geographical-position-of-canada---geografichne-polozhennya-kanadi-169152.html> (дата звернення: 27.03.2025).
26. Суспільно-географічне положення Канади. URL: <http://www.geograf.com.ua/canada/585-canada-sgp> (дата звернення: 30.01.2025).
27. The WOLD BANK. Logistics Performance Index. URL: <https://lpi.worldbank.org/about> (дата звернення: 03.05.2025).
28. Statistics Canada. Canadian International Merchandise Trade. URL: <https://www150.statcan.gc.ca/t1/tb11/en/tv.action?pid=1210001101&cubeTimeFrame.startMonth=01&cubeTimeFrame.startYear=2023&cubeTimeFrame.endMonth=12&cubeTimeFrame.endYear=2023&referencePeriods=20230101%2C20231201> (дата звернення: 25.02.2025).
29. World bank group. Data. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NE.IMP.GNFS.CD?locations=CA> (дата звернення: 03.04.2025).
30. World Trade Organization. Statistics. URL: <https://stats.wto.org/> (дата звернення: 03.05.2025).
31. United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA). URL: <https://ustr.gov/trade-agreements/free-trade-agreements/united-states-mexico-canada-agreement> (дата звернення: 01.05.2025).
32. Home - Foster's Moving & Storage. Foster's Moving & Storage. URL: <https://fostersmoving.com> (дата звернення: 03.04.2025).
33. Рішення для логістичного центру, комплекс складська логістика та автоматизація складу. URL: <https://forstor.ua/ua/solutions/for-logistics-and-distribution> (дата звернення: 12.04.2025).
34. 2024 Essential Financial and Operating Information for the 100 Largest Logistics Companies. URL: <https://www.ttnews.com/logistics/rankings/2024> (дата звернення: 09.03.2025).
35. Optimizing Canada's Supply Chains. URL: <https://tc.canada.ca/en/corporate-services/transparency/briefing-documents->

[transport-canada/2023/current-topics/optimizing-canada-s-supply-chains](https://transport-canada.ca/2023/current-topics/optimizing-canada-s-supply-chains) (дата звернення: 14.04.2025).

36. Офіційна сторінка компанії Purolator Inc. URL: <https://www.purolator.com/en> (дата звернення: 12.04.2025).

37. Офіційна сторінка компанії DHL URL: <https://www.dhl.com/ua-uk/home.html> (дата звернення: 01.05.2025).

38. Офіційна сторінка компанії FedEx URL: <https://www.fedex.com/uk-ua/home.html> (дата звернення: 10.04.2025).

39. Офіційна сторінка компанії UPS URL: <https://www.ups.com/ua/en/Home.page> (дата звернення: 02.04.2025).

40. Transport Canada 2024-2025 Department Plan. URL: <https://tc.canada.ca/en/corporate-services/transparency/corporate-management-reporting/departmental-plans-dp/transport-canada-2024-2025-departmental-plan> (дата звернення: 15.04.2025).

41. Розмір і перспективи логістичного ринку Канади, 2024-2030 рр. URL: <https://www.grandviewresearch.com/horizon/outlook/logistics-market/canada> (дата звернення: 02.03.2025).

42. Список залізничних компаній URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BF%D0%B8%D1%81%D0%BE%D0%BA_%D0%B7%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B7%D0%BD%D0%B8%D1%87%D0%BD%D0%B8%D1%85_%D0%BA%D0%BE%D0%BC%D0%BF%D0%B0%D0%BD%D1%96%D0%B9 (дата звернення: 02.04.2025).

43. Залізничні компанії за країною URL: <https://translate.google.com/?hl=ru&sl=en&tl=uk&text=%D0%9A%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%BE%D1%80%D1%96%D1%8F%3A%D0%97%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B7%D0%BD%D0%B8%D1%87%D0%BD%D1%96%20%D0%BA%D0%BE%D0%BC%D0%BF%D0%B0%D0%BD%D1%96%D1%97%20%D0%B7%D0%B0%20%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%BE%D1%8E%20&op=translate> (дата звернення: 22.04.2025).

44. Project profile — Support to Ukraine's Reforms for Governance. URL: <https://w05.international.gc.ca/projectbrowser-banqueprojets/project-projet/details/p006680001> (дата звернення: 09.04.2025).
45. Community-led Inclusive Recovery (CLIR). URL: <https://decentralization.ua/en/donors/surge> (дата звернення: 26.04.2025).
46. Meest Canada <https://ca.meest.com/uk/news/cargo-delivery-from-canada-75> (дата звернення: 09.03.2025).
47. GLOBAL UNITY LOGISTICS. URL: <https://gul.in.ua/ua/transportuvannya/dostavka-v-kanadu-z-ukrayiny/> (дата звернення: 17.03.2025).
48. Uni Trade Group Company. URL: <https://www.utg.company/napryamki-vantazhnih-perevezen/vantazhoperevezennya-v-kanadu/> (дата звернення: 26.03.2025).
49. Мокряков А. Основні виклики логістичного ринку України 2023 року. URL: <https://logist.fm/publications/osnovni-vikliki-logistichnogo-rinku-ukrayini-2023-roku> (дата звернення: 22.03.2025).
50. Литюга Ю., Морожик О. Логістика як ключовий фактор функціонування підприємства у військових умовах. URL: <https://ir.kneu.edu.ua/server/api/core/bitstreams/eb2b3d48-6355-4444-8404-9a168cc2874d/content> (дата звернення: 26.03.2025).
51. Abundant. Reliable. Renewable. Canada's Natural Resources URL: <https://businessevents.destinationcanada.com/en-ca/economic-sectors/natural-resources> (дата звернення: 26.03.2025).
52. Галузеві тренди. Стан логістичної галузі в Україні: тренди та особливості. URL: <https://hub.kyivstar.ua/articles/galuzevi-trendi-stan-logistichnoyi-galuzi-v-ukrayini-trendi-ta-osoblivosti> (дата звернення: 26.03.2025).
53. Логістика в період війни: виклики та рішення. URL: <https://hub.kyivstar.ua/articles/logistyka-v-period-vijny-vyklyky-ta-rishennya> (дата звернення: 26.02.2025)

54. Берестенко В. Як логістика адаптувалась до війни. URL:<https://www.epravda.com.ua/columns/2023/07/24/702529/> (дата звернення: 26.01.2025)
55. 7 причин використовувати M2M SIM-карти в логістиці. URL:<https://hub.kyivstar.ua/articles/7-prychyn-vykorystovuvaty-m2m-sim-karty-v-logistyczi> (дата звернення: 16.03.2025)
56. Завербний А.С., Двуліт З.П., Вуєк Х.І. Особливості формування логістичних ланцюгів в умовах війни та у післявоєнний період. URL:<https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/1750> (дата звернення: 22.03.2025)
57. Saranga, H., Mukherji, A., & Shah, J. (2015). Inventory trends in emerging market supply chains: Evidence from the Indian automotive industry. *ПМВ Management Review*, 27(1), 6-18.
58. Industry Canada. (2019, January 10). Canadian automotive industry. Retrieved December 01, 2020. URL: <https://www.ic.gc.ca/eic/site/auto-auto.nsf/eng/Home> (дата звернення: 02.03.2025)
59. Thomson, A. (2018, September 13). Timeline: 9/11 and Canada. Retrieved December 01, 2020. URL: <https://www.cpac.ca/en/cpac-in-focus/timeline-9-11-and-canada/> (дата звернення: 05.03.2025)
60. Canadian automotive industry. URL: <https://ised-isde.canada.ca/site/canadian-automotive-industry/en> (дата звернення: 01.03.2025)
61. Canadian Quarterly Economic Forecast URL: <https://economics.td.com/ca-quarterly-economic-forecast> (дата звернення: 01.03.2025)
62. Immigration and citizenship. URL: <https://www.canada.ca/en/services/immigration-citizenship.html> (дата звернення: 11.03.2025)
63. Maiboroda O., Tronevska V. Features of ecological technologies in the development of agrolistics. *Науковий журнал "Інтелект XXI" №3/2023.* –

- C. 41-45. URL: <https://doi.org/10.32782/2415-8801/2023-3.6> (дата звернення: 05.04.2025)
64. Overview of Canada's Transportation Sector. URL: <https://tc.canada.ca/en/corporate-services/transparency/briefing-documents-transport-canada/20191120/overview-canada-s-transportation-sector> (дата звернення: 18.03.2025)
65. Савіна Н. Б. Інфраструктурне забезпечення функціонування логістичних систем / Н. Б. Савіна // Вісник Національного університету водного господарства та природокористування. Економіка. – Рівне : 2014 р. – Вип. 1 (65). – С. 449-457 с
66. DSV. URL: <https://www.dsv.com/en-ca/> (дата звернення: 03.03.2025)
67. Trushkina, N. V. (2019) Transformatsiya transportno-lohistychnoyi systemy v Ukrayini na zasadakh zelenoyi lohistyky. Economic Herald of Donbass, Vol. 2. pp. 151–161.
68. Глобальне управління 2025 : вирішальний момент / пер. з англ. Г. Лелів. – Львів : Літопис, 2011. – 120 с.
69. Мельник Л. Г. Механізми регулювання міжнародної торгівлі при переході до інформаційного суспільства // Л. Г. Мельник, В. В. Сабодаш, І. Б. Дегтярьова // Механізм регулювання економіки, 2005. – №4 – с. 64-80.
70. Гіжевський В. К., Демський Е. Ф., Мілашевич А. В. Транспортне право України: навч. посіб. / за заг. ред. В. К. Гіжевського, Е. Ф. Демського. – К. : Атіка, 2012. – 332 с
71. Ільченко Н.Б., Котова М.В. Остання миля для електронної торгівлі: виклики, переваги та майбутнє // Бізнес Інформ. 2020. №3. С.149-155
72. Середницька Л.П., Волинець В.В. Інноваційні технології в логістичній системі // «Економіка і суспільство». №19. 2018. С. 617-621
73. Шульга М.О. Застосування методів оперативного контролінгу с системі управління підприємством // Наукові записки ЛУ. 2011. №7. С.83-87

74. Reports on labor conditions in Chinese factories. URL: <https://chinalaborwatch.org/reports> (дата звернення: 30.02.2025).
75. Кваліфікаційна робота бакалавра : методичні рекомендації до виконання для здобувачів вищої освіти першого (бакалаврського) рівня освітньо-професійної програми «Міжнародна логістика і митна справа» / уклад. Л. І. Григорова-Беренда, А. С. Зайцева, С. А. Касьян, Н. В. Непрядкіна, О. В. Ханова. – 2-ге вид., перероб. і доп. – Харків : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2024. – 40 с. URL: <https://international-relations-tourism.karazin.ua/themes/irtb/resources/47777854f326550857ee7a7f122add92.pdf> (дата звернення: 20.01.2025)
76. Maiboroda O. Y., Shults S. I. Features of the organization of multimodal transportation // «Актуальні проблеми світового господарства і міжнародних економічних відносин». Матеріали XX всеукраїнської науково-практичної конференції 28 лютого 2025 року. Харків: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2025. С.345 с.171-175 / URL: <https://international-relations-tourism.karazin.ua/research/conference-materials/meo-cm.html> (дата звернення: 06.05.2025)

Двадцять країн з найбільшим ВВП у світі на 2024 рік



Рис.1. TOP -20 країн за рівнем ВВП у світі за 2024 рік [22].

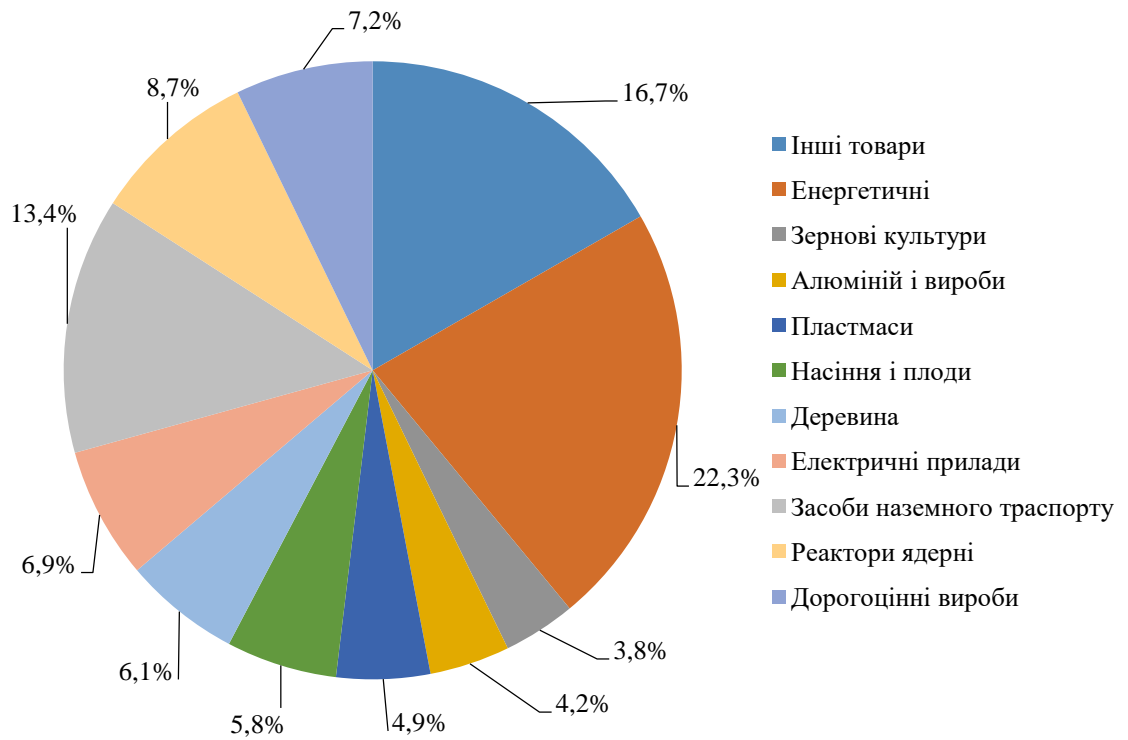


Рис.2. Товарна структура експорту Канади (за групами) 2023р. [29]

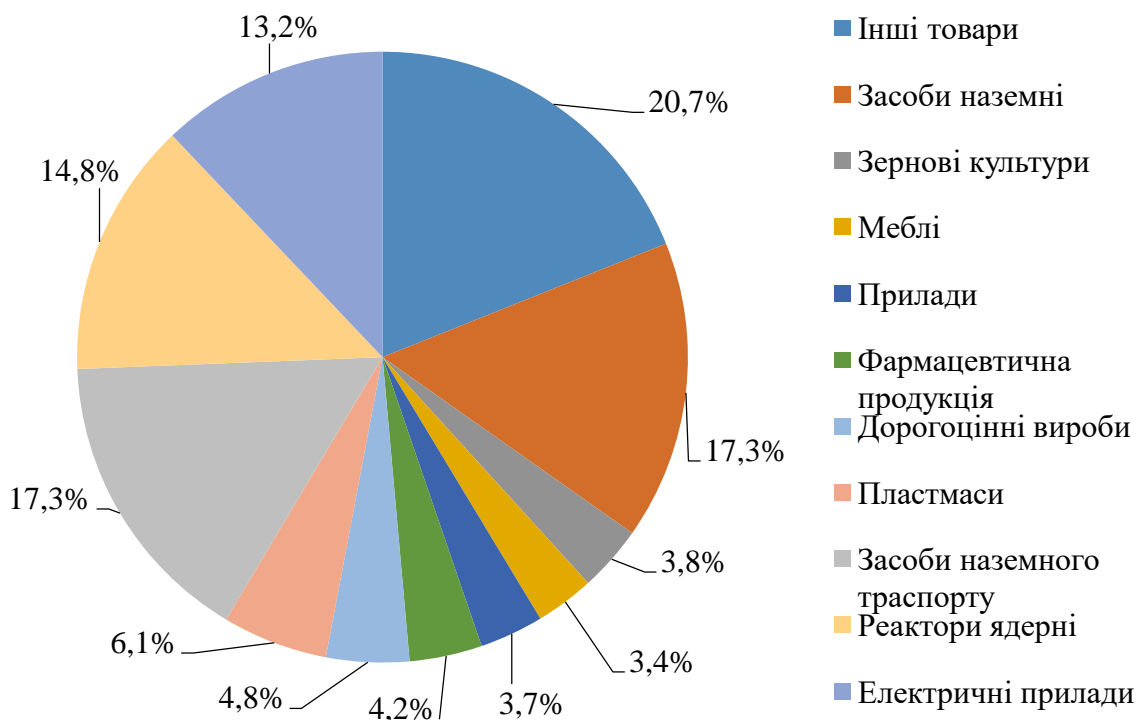


Рис.3. Товарна структура імпорту Канади (за групами) 2023р. [29].

Додаток В

Рейтинг 100 найбільших логістичних компаній світу (перші 35 компаній)

Рейтинг 2024	Рейтинг 2023	Компанія	Валовий дохід компанії (млн)	Чистий дохід (млн)	Співробітники
1		Amazon	\$140,053	-	-
2	1	C.H. Robinson Worldwide	\$16,746	\$2,399	13,800
3	5	J.B. Hunt Transport Services	\$12,510	\$4,690	35,000
4	4	UPS Supply Chain Solutions	\$11,461	\$6,850	65,000
5	6	GXO Logistics	\$9,778	\$8,450	87,000
6	3	Kuehne + Nagel Americas	\$9,617	\$2,724	19,671
7	2	Expeditors International of Washington	\$9,300	\$3,246	18,100
8	10	Ryder Supply Chain Solutions	\$7,700	\$5,700	35,600
9	8	Total Quality Logistics	\$6,866	\$1,483	9,000
10	7	DSV A/S (North America)	\$6,000	\$760	10,300
11	13	Armada Sunset Holdings	\$5,702	\$218	967
12	11	Transportation Insight Holding Co.	\$5,279	\$380	2,000
13	9	Uber Freight	\$5,245	\$555	3,300
14	12	DHL Supply Chain	\$5,025	\$4,624	52,000
15	23	Lineage Logistics	\$5,000	\$5,000	26,000
16	21	Penske Logistics	\$4,300	\$3,300	21,126
16	27	Geodis (North America)	\$4,300	\$2,750	20,155
18	15	Hub Group	\$4,200	\$1,800	6,000
34	30	FedEx Logistics	\$1,950	\$995	18,000