

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 магістра

на тему: **«ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОЇ
ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ У ЗОВНІШНІЙ
ТОРГІВЛІ КАНАДИ»**

Виконала:
студентка 2 курсу групи УО-61
спеціальності 292 «Міжнародні економічні
відносини»
освітньої програми «Міжнародні економічні
відносини»
другого (магістерського) рівня вищої освіти



Радіонова А.О.

Керівник  д.е.н., доц. Зайцева А. С.

Рецензент

Харків – 2024

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 другий (магістерський)

Спеціальність 292 «Міжнародні економічні відносини»

Освітня програма – «Міжнародні економічні відносини»

ЗАТВЕРДЖУЮ

В.о. зав. кафедри

Зайцева А. С.

« ____ » _____ 2024 року

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

Радіонової Анастасії Олександрівни

(прізвище, ім'я, по батькові студента)

1. Тема роботи _____ Перспективи розвитку міжнародної транспортно-логістичної системи у зовнішній торгівлі Канади

керівник роботи _____ Зайцева А. С. д.е.н., доц. _____,

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

затверджені наказом по університету від «17» вересня 2024 р. № 4001-5/2938

2. Строк подання студентом роботи 19.11.2024

3. Перелік питань, які потрібно розробити: розкрити сутність функціонування логістичних систем у світі; охарактеризувати транспортно-логістичну інфраструктуру як підгрунття функціонування світового товарного ринку; опрацювати методи дослідження міжнародної транспортно-логістичної системи у зовнішній торгівлі Канади; проаналізувати сучасний стан функціонування транспортно-логістичної інфраструктури Канади; дослідити особливості функціонування логістичної системи Канади у зовнішній торгівлі; обґрунтувати особливості транспортної системи Канади; окреслити прогнозування розвитку транспортно-логістичної системи Канади; визначити перспективи розвитку транспортно-логістичних систем у зовнішній торгівлі Канади.

4. План роботи

№ з/п	Назви етапів роботи
1	Розділ 1. Теоретичні основи та методологія дослідження транспортно-логістичних систем
2	Розділ 2. Аналіз розвитку транспортно-логістичної структури Канади
3	Розділ 3. Перспективи розвитку міжнародної транспортно-логістичної системи Канади

5. Дата видачі завдання 01.12.2023

Студент

Радіонова А. О.

Керівник роботи

Зайцева А. С.

ЗМІСТ

Вступ	5
Розділ 1. Теоретичні основи та методологія дослідження транспортно-логістичних систем	8
1.1. Сутність функціонування логістичних систем у світі	8
1.2. Транспортно-логістична інфраструктура як підгрунття функціонування світового товарного ринку	14
1.3. Методи дослідження міжнародної транспортно-логістичної системи у зовнішній торгівлі Канади	21
Висновки до першого розділу.....	24
Розділ 2. Аналіз розвитку транспортно-логістичної структури Канади..	27
2.1 Сучасний стан функціонування транспортно-логістичної інфраструктури Канади.....	27
2.2. Особливості функціонування логістичної системи Канади у зовнішній торгівлі	42
2.3. Особливості транспортної системи Канади	50
Висновки до другого розділу.....	55
Розділ 3. Перспективи розвитку міжнародної транспортно-логістичної системи у зовнішній торгівлі Канади.....	58
3.1 Прогнозування розвитку транспортно-логістичної системи Канади.....	58
3.2 Перспективи розвитку транспортно-логістичних систем у зовнішній торгівлі Канади.....	71
Висновки до третього розділу	74
Висновки	76
Список використаних джерел.....	80
Додатки.....	86

ВСТУП

Актуальність дослідження обумовлена її стратегічним значенням для економічного зростання країни, необхідністю адаптації до сучасних викликів глобалізації та екологічних стандартів, а також важливістю впровадження інноваційних технологій для підвищення ефективності логістичних процесів. Наразі логістика як спосіб дозволяє ефективно вести бізнес процеси. Таким чином – це призводить до зменшення затрат, надання їх найбільш сприятливих співвідношень доходів та розтрат компаній, що призводить до збільшення прибутку як самих компаній, так і держави в цілому. Канада є важливим гравцем на світовій економічній арені, що активно взаємодіє з численними країнами у сфері зовнішньої торгівлі. Удосконалення транспортної інфраструктури і логістичних процесів сприятиме підвищенню конкурентоспроможності канадських товарів на міжнародному ринку. Розвиток транспортно-логістичної системи є ключовим для забезпечення безперервності та ефективності процесів експорту та імпорту, що в свою чергу впливає на загальний стан економіки країни. Канада є учасником численних міжнародних економічних угод, таких як Угода про вільну торгівлю між Канадою та Європейським Союзом (СЕТА) і Угода між Сполученими Штатами Америки, Канадою та Мексиканськими Сполученими Штатами (USMCA). Розвиток транспортно-логістичної інфраструктури сприяє інтеграції в ці економічні союзи і полегшує доступ до нових ринків. Це допомагає знизити торгові бар'єри і забезпечує більш вигідні умови для канадських експортерів і імпортерів. Інновації в логістиці, такі як автоматизація, штучний інтелект і цифрові технології, значно змінюють транспортну галузь. Канада активно інвестує в розвиток нових технологій для покращення логістичних процесів, що дозволяє підвищити ефективність і знизити витрати на транспорт. Дослідження у цій сфері дозволяє виявити найкращі практики і впровадити інноваційні рішення, які можуть зробити канадську транспортну систему однією з найсучасніших у світі.

Логістику можна розглядати і з економічної точки зору, що відображається в різних процесах. Дані процеси заключаються в доставці правильного продукту, в тому необхідному складі, при належних складових, за обґрунтованою вартістю, в правильний момент та на потрібну точку для обраного замовника. Логістична сфера долучає до своєї роботи також і інші області, найчастіше це функціональна діяльність компаній та цілих держав. Комплексне практичне дослідження діяльності логістики заключає багатогранний процес задля формування ефективного використання необхідних джерел при дотриманні усіх вимог.

Ступінь вивчення теми. Теоритичну сторону міжнародних транспортно-логістичних систем досліджували та виклали у своїх працях такі українські вчені як Кривенко В.І., Давидов О.М., Воронов В.І., Шульга І.В., Стегній С.О., Степанов В.Г., Назаренко Ю.М та ін. Прикладні аспекти міжнародної логістики викладено у роботах Кислого В.М., Біловодський Є.А., Олефіренко О.М., Соляник О.М., Сергєєва В.І., Дибський С.В., Гаджинського А.М., Голікова Є.А., Моїсеєвої Н.К., Афанасьєвої Н.В. та ін. Серед закордонних джерел теоретичні аспекти логістичних систем Канади були представлені в роботах Мері Брукс, Девіда Джилінгхема та Роберта Антропова.

Мета дослідження: визначення перспектив розвитку транспортно-логістичних систем у зовнішній торгівлі Канади. Відповідно до мети завданнями дослідження є:

- розкрити сутність функціонування логістичних систем у світі;
- охарактеризувати транспортно-логістичну інфраструктуру як підґрунтя функціонування світового товарного ринку;
- дослідити методи дослідження міжнародної транспортно-логістичної системи у зовнішній торгівлі Канади;
- проаналізувати сучасний стан функціонування транспортно-логістичної інфраструктури Канади;

- дослідити особливості функціонування логістичної системи Канади у зовнішній торгівлі;
- обґрунтувати особливості транспортної системи Канади;
- окреслити майбутні вектори розвитку транспортно-логістичної системи Канади;
- визначити перспективи розвитку транспортно-логістичних систем у зовнішній торгівлі Канади.

Об’єкт дослідження: процес розвитку транспортно-логістичних систем в країнах світу

Предмет дослідження: транспортно-логістична система та її роль у зовнішній торгівлі Канади.

Методи дослідження: аналіз, синтез, спостереження, абстрагування, узагальнення, індукційно-дидукційні методи, пояснення, а також комплексний, функціональний підходи та методи лінійного тренду.

Інформаційна база дослідження. Основою написання теоретико-методологічного розділу стали такі вчені та їх викладені роботи як Кривенко В.І., Давидов О.М., Воронов В.І., Соляник О.М. Основою стали дослідження Анікіна Б.А. та Гаджинського А.М.

Апробація результатів дослідження. Апробація результатів відбулась на «Другій Міжнародній науково-технічній конференції «Evolving Science: Theories, Discoveries and Practical Outcomes», 18 листопада 2024 року.

Структура роботи: Робота складається зі вступу 3 розділів, висновків; містить 88 сторінок тексту, 21 рисунок, 10 таблиць, 5 додатків. Список джерел включає 53 найменувань літератури, 15 електронних публікацій.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ТА МЕТОДОЛОГІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ

1.1 Сутність функціонування логістичних систем у світі

Логістика може розглядатися як наука і як прикладна діяльність. З позиції науки логістика досліджує методи підвищення ефективності переміщення продукції в процесах виробництва і обігу. У логістиці важливе поняття «логістична система», яке є похідним від загального поняття "система" і вказує на системний підхід, проте єдиного визначення цього терміна не існує. Різноманітні визначення логістичної системи часто зустрічаються в науковій літературі, аналізуючи її на макро- і мікрорівні (таблиця 1.1) [30].

Таблиця 1.1.

Визначення логістичної системи

Автор	Визначення
Кальченко А.Г.	Система управління, яка забезпечує бездоганну взаємодію між різними підрозділами, відповідальними за контроль і переміщення матеріальних ресурсів, дозволяючи досягти високої ефективності процесів.
Леншин І.А.	Це цілеспрямоване об'єднання різних складових логістичної системи в єдине ціле з метою покращення ефективності переміщення товарів та послуг в межах певної економічної сфери.
Родніков А.Н.	Це динамічна система, яка постійно пристосовується до змін і включає в себе різноманітні взаємопов'язані елементи, що забезпечують виконання логістичних завдань. Вона взаємодіє як з внутрішніми компонентами, так і з зовнішнім середовищем, що дозволяє їй адаптуватися до змінних умов.
Пономарьова Ю.В.	Це мережа взаємодіючих елементів, що забезпечують логістичний процес.
Сумець А.М.	Це самонавчальна система, що складається з кількох підсистем і виконує логістичні завдання, адаптуючись до змін зовнішнього середовища.
Сергеев В.І.	Це складна, чітко організована система, яка об'єднує різноманітні елементи, що взаємодіють між собою для ефективного управління переміщенням товарів і пов'язаних з ними ресурсів. Ця система має чітко визначені межі та цілі, які відповідають як внутрішнім потребам компанії, так і зовнішнім вимогам ринку.

Джерело: складено автором за матеріалом [30]

Вивчивши різні визначення, функції й типи логістичних систем, можна дійти висновку, що логістична система характеризується зв'язністю компонентів, наявністю їх сполучень, і так само адаптивністю і гнучкістю [30].

Доктор економічних наук, професор Б.А. Анікін вважає логістику наукою управління потоками в економіці, не розглядаючи її з практичної точки зору, і вказує на її регулятивну функцію[1].

У свою чергу, Гаджинський А.М. трактує логістику як науку і практичну діяльність, наголошуючи, що наука досліджує закони створення та функціонування ефективних логістичних систем, а практична діяльність забезпечує їхнє функціонування. «Мета логістики як науки – вивчення закономірностей освіти та функціонування в товароруху ефективних логістичних систем; як практичної діяльності - створення даних систем та забезпечення їх функціонування» [4].

Рада з управління ланцюгами поставок розглядає логістику як процес планування, реалізації й контролю руху матеріалів та супутньої інформації від початкової точки до споживача, задовольняючи потреби [55].

Транспортна логістика зосереджена на доставці матеріалів оптимальними маршрутами, а логістична функція об'єднує операції для досягнення цілей системи. Як управлінська діяльність логістика охоплює організацію транспортування, управління запасами та складування [1].

Логістична функція є сукупністю основних операцій, які спрямовані на досягнення ключових цілей логістичної системи. Як вид господарської діяльності, логістика орієнтована на управління потоками матеріалів у процесах виробництва та обігу, виконуючи такі завдання:

- забезпечення перевезення вантажів;
- управління запасами;
- ефективне складське зберігання [34].

Ефективне використання логістики дозволяє підвищити продуктивність підприємства або організації, забезпечуючи дотримання наступних принципів:

- узгодження логістичних процесів із загальним стратегічним планом компанії;

- вдосконалений шлях переміщення матеріальних потоків, що охоплює перевезення, складування і реалізацію продукції;

- забезпечення вчасно опрацьованої та надання потрібної інформації;

- ефективне управління кадровими ресурсами;

- налагодження партнерських відносин із компаніями для розробки спільної стратегії;

- статистика доходів, яка генерується за рахунок логістичних процесів через відповідні калькуляційні розрахунки;

- моніторинг якості логістичних послуг, що підвищує прибутковість шляхом аналізу співвідношення доходів до затрат, пов'язаних із підтримкою обслуговування;

- оптимізація та розвиток процесів логістики [38].

Для успішного розвитку логістики необхідно враховувати кілька важливих умов:

- мінімізація затрат по всьому шляху доставки, утримання та перевезення завдяки вибору найефективнішої моделі його роботи;

- розширення складських можливостей шляхом будівництва нових об'єктів, що підтримують безперервне функціонування компаній;

- забезпечення високого рівня конкуренції, що стимулює постійне вдосконалення сервісу та наданих умов через аналіз ринкової ситуації.

Сучасні тенденції розвитку логістики включають:

- створення міжнародних логістичних ланцюгів, що є результатом інтеграційних процесів і та становленням умов глобалізації, адже економічні й посередницькі зв'язки формуються між регіонами країни та різними частинами світу. Це також створює умови для створення ТНК;

- зниження витрат часу і коштів на переміщення товарів, що дозволяє швидше доставляти продукцію споживачам і при цьому уникати зайвих затрат, що трапляються при утриманні продукції;

- впровадження нових технологічних рішень у процесі транспортування вантажів, що підвищує ефективність функціонування ланцюгів постачання;
- застосування цифровізованих іновацій [3].

Ефективність роботи логістичних компаній значно підвищується завдяки цифровізації, яка дає можливість оптимізувати роботу з клієнтами і скоротити час на обробку запитів. В результаті клієнти можуть отримати вантажі з мінімальними зусиллями і в короткі терміни [8].

Логістика активно використовується у різноманітних областях— від бізнесу й державного управління до транспорту і торгівлі, де для планової доставки товарів застосовуються різні види транспорту [35].

Логістика в підприємствах та організаціях активно розвивається. Наприклад, компанія Proton застосовує для своєї роботи вантажні системи, що мають автоматизоване керування. Таких систем підприємство нараховує більш ніж 25000 помічників, що полегшують складування, збірку та оформлення замовлень у своїх приміщеннях. Це нововведення дозволило знизити витрати на кожному складі на 22 мільйони доларів.

У торгівлі логістика сприяє зниженню витрат через оптимізацію запасів. Такі компанії, як «Перша експедиційна компанія», що представила програму власного виробництва Easy Way. Програма забезпечує перегляд місцезнаходження транспорту загального користування, така програма оновлює свої данні з плином реального часу [56]. FedEx і DHL, впроваджують інновації для точного контролю умов доставки [65], а Delta Airlines Cargo запустила онлайн-бронювання і електронний обмін документами. Даний обмін скорочує час проведення робіт на перегляд документації та спонукає до виконання паперових обробок в онлайн форматі, що склало десь 2/3 документаційних процесів [67].

Для досягнення цілей логістика застосовує 7 основних принципів власної діяльності, що охоплюють комплексний підхід до управління логістичними операціями.



Рис. 1.1 Складові елементи 7 принципів логістики

Джерело: складено автором за матеріалами [39]

Доречна продукція (right product). Спеціалісти логістичної діяльності концентрують зусилля саме на тих товарних групах, що є доречними ресурсам та способом застосування (переміщення, складів, інформації, фінансів). Спільно з спеціалістами по просуванню товарів вони відсортовують питання товарних груп, щоб мінімізувати скоротити використання ресурсів.

Обраний замовник (right customer). Важливо обирати замовника, що справді потребує продукцію підприємства. Простий збут не дасть підприємству лояльної клієнтської бази. Треба замовник, який зможе належно оцінити його. **Потрібний час (right time).** Продукція має бути вироблена й доставлена оперативно, адже будь-яка затримка на етапах виробництва, транспортування, складування або реалізації знижує її споживчі властивості. **Назначена точка (right place).** Цей аспект пов'язаний із вибором каналів доставки товару. Важливим фактором є місце розташування, яке має враховувати доступність до транспортних магістралей, розв'язок, паркувань та зони розвантаження. Так, для торговельних центрів значну роль відіграє кількість можливих користувачів, транспортна розв'язка, паркувальні місця, точки розвантаження та інші деталі.

Потрібна чисельність (right quantity). У даному питанні не обійтись без аналізу та прогнозування. Саме необхідна чисельність доставки спонукає до зменшення затрат. Оборотна ситуація може призвести до підвищення собівартості продукції, а недостатні обсяги призводять до нестачі товару а отже й неотримання прибутку. Такий фактор додається і розглядається через позицію покращення ефективності виробництва товарів, його перевезення, утримання на складах тощо.

Належна характеристика (right quality). Товар повинен відповідати запитам клієнта, оскільки недотримання якості може призвести до перевищення витрат над доходами. Погіршення якості викликає додаткові витрати на усунення дефектів, ремонт, повернення продукції тощо.

Обґрунтована вартість (right price). Логістам належить узгоджувати фінансові можливості клієнтів із цілями компанії. Оптимальна ціна забезпечує взаємовигоду для обох сторін. Логістика впливає на ціну для досягнення маркетингових цілей організації, враховуючи готовність споживача платити певну суму за товар [39].

Транспортна логістика є одним з ключових елементів у логістичних системах, забезпечуючи ефективне переміщення товарів і матеріалів. Її значення важко переоцінити, оскільки правильно організовані транспортні процеси дозволяють скоротити витрати на доставку, зменшити час переміщення товарів і підвищити загальну ефективність логістичних операцій. Однак, існує ряд основних проблем, які обмежують розвиток логістичних процесів перевезення:

- неефективне програмування шляхів товарних перевезень;
- недостатньо розвинута транспортне забезпечення, особливо стан магістральних покриттів;
- брак пунктів прийому та обслуговувань транспорту;
- дефіцит інноваційних способів перевезень, що задовільнили міжнародні правила;

– великі показники пошкоджень та деформації транспортних одиниць, як фізичних так і моральних;

— збитки, спричинені простоем транспорту в очікуванні навантаження або розвантаження;

— втрати через низьку продуктивність (слабка мотиваційна система, недостатній рівень кваліфікації персоналу тощо) [43].

З огляду на ці проблеми, можна зробити висновок, що вдосконалення транспортної логістики на підприємствах і в організаціях є стратегічно важливим для досягнення конкурентних переваг. Ефективне використання логістичних методів у бізнесі допоможе значно зменшити кількість ресурсів, зробити більш ефективний обіг майна та ресурсів та забезпечити бажання замовників якісною і своєчасно доставленою продукцією.

1.2. Транспортно-логістична інфраструктура як підґрунтя функціонування світового товарного ринку

Транспорт є одною з ключових областей завжди був і залишається однією з ключових національної діяльності та господарювання. Саме транспорт задовольняє запити на переміщення та доставку, при цьому становить важливий вплив на розвиток інфраструктури. Інфраструктура в свою чергу забезпечує матеріально-технічну основу для формування та розвитку розподілу видів трудової діяльності що спонукає до подальшої заміни продукції між цими поділеними групами. Транспорт значно впливає на можливість змін, гнучкість і ефективність розвитку економік країн, міжнародних організацій, регіонів та підвищує їх взаємодію для отримання спільного результату [52].

Зростання можливості економіки країни вести суперництво з іншими державами та її інвестування (в аспектах, залежних від транспорту) передусім пов'язане з доступністю об'єктів для бізнесу. Розглядаючи виробництва компаній чи організації ця доступність криється в сучасній транспортній та

інфраструктурній мережі, їх сполучності, а також коротким часом виконання процесів, набором необхідних характеристик та безпекою транспортування. Інноваційні засоби перевезення представляють собою насамперед мережеву галузь, що складається з двох основних елементів: інфраструктури та операційних компонентів (рухомого складу) [21].

Транспортно-логістична інфраструктура Канади наразі відрізняється різноманітністю та належним рівнем інтеграції. Основні аспекти описані в таблиці 1.2

Таблиця 1.2

Основні аспекти транспортно-логістичної інфраструктури Канади

Повітряний транспорт	До Національної аеропортової системи Канади входять 26 великих аеропортів. До їх числа входять такі важливі вузли, як Торонто, Ванкувера і Монреаля. Регулярні рейси в Канаді обслуговує 71 регіональний та місцевий аеропорт. 13 віддалених аеропортів забезпечують цілорічне транспортне сполучення для ізольованих спільнот (особливо на півночі) NAV CANADA управляє повітряним простором країни площею близько 18 млн. кв. км, забезпечуючи аеронавігаційні послуги на 41 аеропортовій вежі та 55 сервісних станціях.
Порти та водні шляхи	Канадська портова влада керує діяльністю 18 портів. Основними з яких є Ванкувер, Монреаль, Принс-Руперт і Галіфакс. Великі озера і система річки Святого Лаврентія з'єднують східні порти з американськими транспортними коридорами, а західні порти виступають як головні ворота для торгівлі з Азією.
Автодорожня система	Канадська Національна автодорожня система налічує понад 38 000 км основних магістралей. Завдяки даним магістралям забезпечується транспортне сполучення усіх регіонів. Протяжність дорожньої мережі Канади становить понад 1,13 млн км, з яких близько 40% покрито асфальтом. Уздовж канадсько-американського кордону розташовано 15 основних прикордонних переходів.
Залізнична інфраструктура	Основними залізничними компаніями Канади є Canadian National Railway (Канадська національна залізниця) та Canadian Pacific Railway. Вони контролюють 49% та 25% мережі відповідно. Протяжність залізничних колій у Канаді становить понад 45,000 км. Дані залізниці також управляють ключовими інтермодальними терміналами, що обслуговують як вантажні, так і пасажирські перевезення.
Митні зони та торгові коридори	Канада активно підтримує міжнародну торгівлю за допомогою багатьох митних програм, таких як безмитні зони та умови, що дозволяють компаніям отримувати переваги, аналогічні зонам вільної торгівлі (FTZ). Центр Порт Канада у Вінніпезі, наприклад, став важливим логістичним центром, орієнтованим на міжнародні торгові маршрути та мультимодальні перевезення.

Джерело: створено автором за матеріалом [63]

Уряд Канади запустив план розвитку транспорту під назвою Transportation 2030. Ще в 2020 році Transport Canada та уряд країни запровадив

цю стратегію, спрямовану на створення надійної, доглядаємої, екологічної, сучасної та мультимодальної системи транспортування. Ця система покликана підтримувати торгівлю та економічне зростання, покращувати стан навколишнього середовища та сприяти добробуту канадців.

Стратегічний план з його основними компонентами представлений у додатку Б.

Інфраструктура транспорту складається з двох основних частин: вузлів та точок перетину (портів, аеропортів тощо) і лінійних елементів (автомагістралей, залізничних ліній тощо). Як правило, значні інвестиції вкладаються саме у транспортну інфраструктуру, тоді як основний дохід генерують операційні елементи системи. Транспортна інфраструктура відрізняється високою інерційністю: наявні об'єкти інфраструктури часто стримують розвиток і впровадження нових елементів, особливо у випадку інших видів транспорту.

Транспорт поступово інтегрується з відділами контролю та управління виробництвом і збутом, оскільки виконання логістичних операцій має забезпечувати задоволення попиту клієнтів. Зміни у торговельних відносинах стимулюють розмаїтість виробничих процесів, що підвищує кількість та безпеку транспортних зв'язків [29, с. 37].

Елементи міжнародного транспортування формують базу загальної міжнародної транспортної системи. Ефективний розвиток будь-якої економічної діяльності можливий лише за умов оптимізації функціональних можливостей транспортної системи та її зв'язків.

Отже, транспорт є центральною складовою логістики, що залишається актуальною незалежно від масштабів її застосування. Необхідно, щоб різні транспортні технології були пов'язані єдиними вимогами, такими як синергія, комплексність, гнучкість і відповідність, що досягається за рахунок інтеграції.

З ускладненням ринку транспортних послуг логістика стала інтегруватися, що привело до появи нової транспортної інфраструктури — транспортно-складських і товаро-транспортних комплексів, які утворюють

об'єднану систему взаємодії. Інтеграція транспортних магістралей, вузлів і сучасних систем забезпечення транспорту та логістики сьогодні має вирішальне значення, охоплюючи приймання, обробку вантажів, їх перевалку, митні процедури тощо [20].

Транспортна система є критично важливим компонентом логістики, об'єднуючи її елементи в цілісний ланцюг. Логістичний ланцюг являє собою систему бізнес-процесів, які реалізуються в рамках партнерських відносин між підприємствами, що взаємодіють для забезпечення руху товарів від джерела сировини до кінцевого споживача. Ланцюг поставок — це глобальна мережа, що перетворює сировину на кінцеві товари та послуги для споживача через потоки інформації, матеріальних ресурсів і фінансів [34].

Транспорт виступає інструментом інтеграції в логістиці, що пов'язує між собою окремі дії в послідовній продуманій ланцюжок діяльності. Використання оптимізованої системи транспортування в процесах логістики забезпечує вищу ефективність, знижує операційні витрати та підвищує якість обслуговування.

Раціональне управління глобальними логістичними ланцюгами забезпечує переваги, але водночас передбачає й ризики, що потребують грамотного керування. Таким чином, тісна взаємодія транспорту й логістики створює єдину транспортно-логістичну систему, яка сприяє зростанню й перерозподілу світових торговельних зв'язків всередині держав та цілих регіонів [35].

Відчутне зменшення ціни транспортування і комунікацій спонукувало до створення та поліпшення ефективності міжнародної інтеграції у торговельні системи, що сталося в кінці 2011 року. Важливу роль у підтримці стабільного зростання торгівлі відіграє також міжнародне політичне й економічне співробітництво, спрямоване на зниження торгових бар'єрів.

Відповідно до доповіді Світової Організації Торгівлі [40], основними економічними чинниками, що визначають розвиток глобальної торгівлі, є такі: чисельність жителів, обсяги інвестицій, рівень технологій,

енергоресурси, інші компоненти природнього серидовища, а також ціна і система перевезення.

Чисельність засобів нетарифного регулювання, які використовуються в зовнішньому обороті товарів, постійно зростає, що обумовлено скороченням митних бар'єрів і спричиняє прямий вплив на процеси доставки товарів, швидкість їх постачання, а також на якість і вартість послуг. Особливо це стосується обмежень, які беруть участь у державній політиці щодо міжнародної торгівлі та охоплюють ключові етапи — від виробництва товарів до їх збуту і транспортування. Такі нетарифні заходи включають рамки на транспортування імпортової продукції, умови застосування державних замовлень, а також субсидування й дотації для підприємців, що перевозять товари за межі корону країни тощо [38].

Іншим важливим фактором для організації транспортно-логістичних систем є митні процедури й адміністративні вимоги щодо експорту та імпорту. Урядові структури вводять особливі вимоги щодо оформлення документації для зовнішньої торгівлі, митної оцінки, класифікації товарів, визначення країни походження, а також проведення інспекцій до відвантаження та інших формальностей [38].

Застосування широкого спектру нетарифних інструментів знижує ефективність транскордонних транспортно-логістичних комплексів, підвищуючи невизначеність термінів оформлення та швидкості митного контролю. Це призводить до непередбачуваності перевезень, що збільшує витрати експортерів, знижує їх конкурентоспроможність і перекладає частину витрат на кінцевих споживачів. До того ж, невисока продуктивність митних процесів та їхня зосередженість на фінансових надходженнях призводять до збільшення витрат на контрольні заходи, що зменшує пропуск продукції через кордон.

Виробники та кінцеві споживачі товарів і послуг є ключовими учасниками торговельної діяльності, які об'єднуються через канали збуту, створюючи логістичний ланцюг. Коли учасники процесу просування товару

від виробника до споживача визначені, цей канал збуту набуває форми логістичного ланцюга, або ланцюга постачань [40].

Сучасну міжнародну транспортно-логістичну взаємодію країн можна розглядати через призму глобальних ланцюгів створення вартості (GVC) та товарних ланцюгів (GCC) [43]. Ці глобальні ланцюги змінюють формат міжнародного бізнесу та дають змогу країнам розширювати торговельні зв'язки й забезпечувати стаке зростання завдяки розвитку проміжного експорту.

Залученість країн до глобальних ланцюгів створення вартості демонструє, як економіки все більше покладаються на імпортні ресурси, які використовуються в процесах експорту та подальшої переробки у країнах-партнерах [45]. Так, у країнах G20 від 30% до 60% експорту складають проміжні товари, що є частиною глобальних ланцюгів створення вартості. З 1995 по 2009 рік участь країн G20 у таких ланцюгах значно зросла, особливо в економіках Китаю, Індії, Японії та Кореї.

У середньому, частка країни у глобальних виробничих ланцюгах становить 59% для розвинених економік та 52% для тих, що розвиваються. Найвищий рівень інтеграції до світових виробничих ланцюгів має ЄС із показником 66%, за ним ідуть країни Східної та Південно-Східної Азії — 56%. Найбільш інтегрованими є малі економіки на кшталт Сінгапуру і Бельгії. Водночас місце країни в рейтингу не завжди відображає характер її продукції. Наприклад, США й Мексика мають однаковий рівень участі (44-45%), але Мексика переважно імпортує деталі, тоді як США експортує компоненти [51].

Міжнародний характер ланцюгів створення вартості обумовлює зростаючу взаємозалежність торговельних стратегій країн, що має глибший і більш значущий вплив на їхні політики. У такій ситуації управління взаємозалежністю стає центральним питанням торговельних переговорів і політик. Надзвичайно важливо поліпшувати ефективність міжнародної торгівлі, адже об'єднання процесів встановлення ціни охоплює різні регіони

та навіть весь світ. Наприклад, локальні бренди можуть стати невід’ємною частиною глобальних мереж виробництва та збуту.

1.3. Методи дослідження міжнародної транспортно-логістичної системи у зовнішній торгівлі Канади

У роботі основним методом дослідження міжнародної транспортно-логістичної системи у зовнішній торгівлі Канади став метод прогнозування, з розрахунком методу лінійного тренду.

у розділі 3.1 роботи було застосовано метод лінійного тренду

$$y(x) = a + bx \quad (1.1) [26]$$

де a – параметр рівняння, що показує значення результативної ознаки (y), якщо факторна ознака $x=0$;

b – параметр, що показує на скільки одиниць в середньому результативна ознака (y), якщо факторну ознаку змінити на одиницю.

Лінійний тренд для аналізу міжнародної транспортно-логістичної системи у зовнішній торгівлі Канади розраховується за декілька етапів:

1. Розрахунок параметрів a та b

Параметри лінійного тренду, тобто a і b в рівнянні $y(x) = a + bx$, визначаються шляхом використання методів регресійного аналізу. Розрахунок здійснюється за такими формулами:

$$b = \frac{\sum(x_i - \bar{x})(y_i - \bar{y})}{\sum(x_i - \bar{x})^2} \quad (1.2.)$$

Де x_i і y_i — значення факторної (наприклад, рік) і результативної ознаки (наприклад, обсяги перевезень);

\bar{x} та \bar{y} — середні значення відповідно для x та y .

Після визначення значення b обчислюється параметр a :

$$a = \bar{y} - b\bar{x}$$

де:

a — це значення результативної ознаки (обсяг перевезень), коли $x=0$;

b — показує середню зміну обсягу перевезень на одиницю зміни фактора (наприклад, на рік).

2. Оцінка точності прогнозу

Для оцінки надійності трендового прогнозу використовуються показники точності, такі як:

- коефіцієнт детермінації R^2 , який показує, яку частку варіації результативної ознаки пояснює тренд;

- середнє абсолютне відхилення (MAD) і середньоквадратичне відхилення (RMSE) для оцінки середньої похибки моделі

3. Застосування методу для прогнозування

З отриманими параметрами a і b можна прогнозувати значення обсягів транспортно-логістичної діяльності Канади у зовнішній торгівлі на конкретні роки, підставляючи значення x (період прогнозу) у рівняння $y(x)=a+bx$.

Інтерпретація результатів

Аналізуючи значення b , можна зробити висновок про загальний тренд розвитку транспортно-логістичних потоків у Канаді. Наприклад:

Якщо $b > 0$, можна стверджувати про позитивний тренд, тобто обсяги перевезень зростають у середньому на b одиниць щороку.

Якщо $b < 0$, прогнозуємо спад обсягів транспортно-логістичних операцій, що може бути пов'язане з різними факторами, як-от змінами в економічних умовах чи новими торговими бар'єрами.

Цей метод є ефективним інструментом для оцінки динаміки та майбутнього розвитку системи, що дозволяє Канаді планувати інфраструктурні інвестиції та логістичні стратегії.

Транспортно-логістична система Канади наразі є досить актуальною системою. Питання її розвитку, удосконалення функціонування окремих елементів можна розглядати за допомогою різних методик. Для дослідження перспектив розвитку транспортно-логістичної системи Канади у зовнішній торгівлі використовуються комплексні підходи, що охоплюють як аналітичні, так і стратегічні методи. Одним із центральних інструментів є "Національний

фонд торгових коридорів", що підтримує розвиток критичної інфраструктури для підвищення ефективності та надійності торгових маршрутів. Цей фонд фінансує проекти, спрямовані на подолання вузьких місць у транспортній мережі та модернізацію портів, доріг та залізничних коридорів, що полегшує доступ канадських товарів до міжнародних ринків, зокрема у Північній Америці, Європі та Азії [63].

Для оцінки та оптимізації транспортування товарів також використовується методологія порівняльного аналізу, що розглядає ефективність логістики Канади відносно інших країн. Це дозволяє виявити слабкі місця у системі логістики, зокрема щодо пропускної здатності коридорів, вартості транспортування та доступності інфраструктури. Наприклад, Канада значно інвестує у розширення залізничних і портових потужностей для підтримки свого експорту та диверсифікації торговельних шляхів [46, 60].

Значну увагу також приділено аналізу даних і технологічним інноваціям, таким як цифрові системи моніторингу та управління транспортними потоками, які забезпечують оптимізацію та швидкість обробки вантажів. У рамках ініціативи Transportation 2030, Канада робить акцент на цифровізації й покращенні прозорості у залізничному секторі, що допомагає ефективніше управляти вантажними потоками й скорочувати затримки [61, 63].

2020 року залізницею було перевезено загалом 324,7 мільйона тонн вантажів, що на 1,7% менше, ніж у 2019 році. На початку року залізничний рух був вплинутий блокадами та пандемією COVID-19, однак обсяги перевезень відновилися протягом літа та осені, що дозволило частково компенсувати втрати.

Загальне щорічне зниження залізничних перевезень було зумовлене значним падінням відправлень певних товарів.

Було проведено аналіз зміни обсягу перевезень у 2020 році порівняно з 2019 роком (%) у залізничних перевезеннях за категоріями товарів. Більшість товарів показали зниження обсягів залізничних перевезень у 2020 році

порівняно з 2019 роком. Це може бути пов'язано з впливом пандемії COVID-19 та інших економічних факторів. Однак, деякі товари, такі як зерно, інтермодальні перевезення та калійні добрива, продемонстрували зростання, що свідчить про диференційований вплив цих факторів на різні сектори економіки.

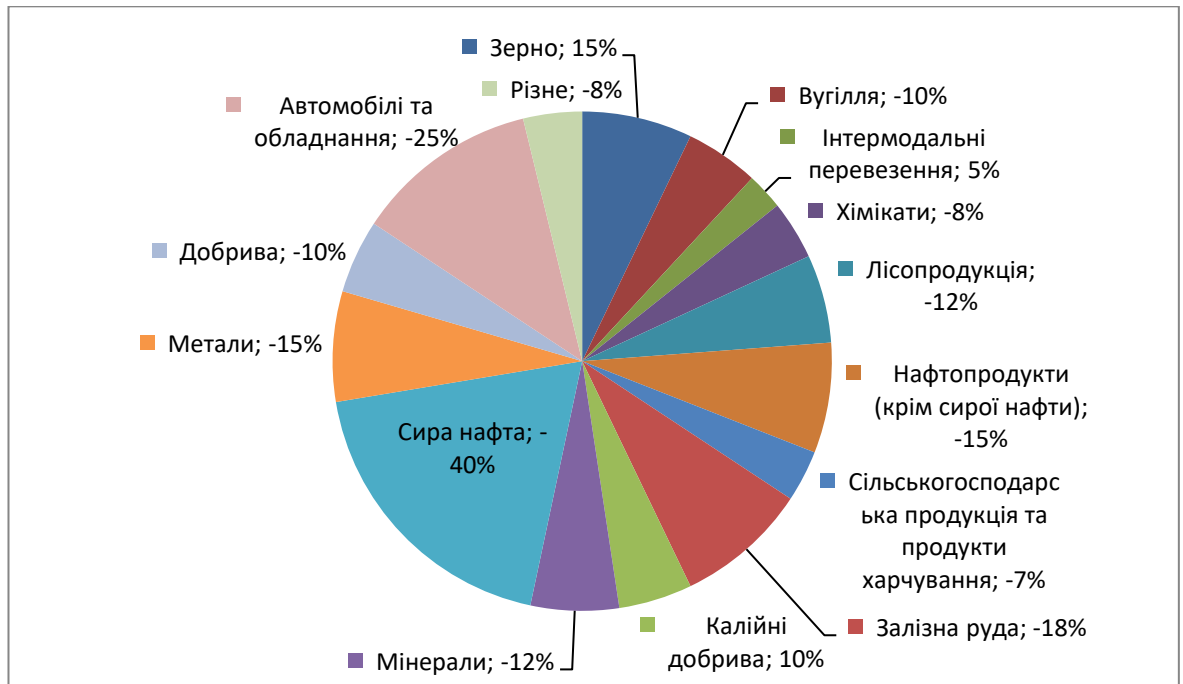


Рис. 1.2 Відсоткове змінення обсягу перевезень у 2020 році

Джерело: складено автором за матеріалами [60]

Певні сектори (наприклад, зерно, калійні добрива) змогли ефективно працювати протягом різних обмежень, які приніс цей рік, і скористалися покращеним використанням активів та продуктивністю ланцюгів поставок. Залізничні перевезення зерна, добрив та калійних добрив були значно вищими, ніж у 2019 році (+17,9%, +11,1% та +8,5% відповідно). Це значне збільшення перевезень зерна можна пояснити великим канадським урожаєм, а також меншими врожайми на ринках конкурентів.

Зважаючи на всі деталі, методологія дослідження може включати як комплексний підхід, так і аналіз та дослідження окремих деталей для складання повноцінної картини актуальної ситуації.

Висновки до першого розділу

За результатами проведеного дослідження теоретико-методичних засад дослідження транспортно-логістичних систем, можна зробити такі висновки:

1. Було розкрито сутність функціонування логістичних систем у світі. На сьогодні існують різні варіації поняття логістика та логістична система, що активно застосовуються дослідниками, але трактуються по різному. Наразі, таке поняття як, міжнародна економіка поєднує в собі аспекти процесів об'єднань, кооперації, збільшення та поширення, що невпинно призводить до процесів глобалізації, інтернаціоналізації та транснаціоналізації. Саме ці фактори значно посилюють вплив логістики на міжнародні бізнес-процеси, роблячи її центральною ланкою в глобальній економіці. При цьому підкреслюється важливість розбудови, розширення та удосконалення міжнародних транспортних систем. За допомогою цього можна сформувати максимально гнучку та адаптивну систему, що формує реалістичні реакції на споживчі переваги та недоліки, що змінюються.

2. Схарактеризовано транспортно-логістичну інфраструктуру як підґрунтя функціонування світового товарного ринку. Головними інструментами транспортної інфраструктури та транспортно-логістичної системи є різностороннє співробітництво та економічна інтеграція. Визначено, що оптимізація створення та діяльності транспортно-логістичного забезпечення значною мірою поєднано з проведенням урядових змін щодо світової торгівлі та засобів, які вона використовує для регулювання товарних потоків. Нетарифні обмеження та складні митні формальності є серйозними перешкодами для розвитку глобальних транспортно-логістичних систем, що, в свою чергу, стримує зростання світової торгівлі. Для подолання цих бар'єрів необхідна масштабна лібералізація міжнародної торгівлі, що передбачає спрощення та гармонізацію торговельних і митних процедур на основі міжнародного співробітництва. Це дозволить забезпечити гарантування статолсті, відкритості умов для підприємництва та ефективного протистояння

корупційним проявам. У сучасних умовах високої взаємозалежності країн у рамках глобальних виробничих систем, транспортно-логістична взаємодія повинна розглядатися з позиції глобальних ланцюжків доданої вартості. Для успішного функціонування таких систем ключову роль відіграють інтермодальні перевезення.

3. Розроблено методи дослідження міжнародної транспортно-логістичної системи у зовнішній торгівлі Канади. Визначено, що актуальність перспектив розвитку транспортно-логістичної системи у зовнішній торгівлі Канади стоїть досить гостро, тому для повноцінного дослідження слід використовувати комплексні підходи. Саме такий формат роботи дозволить в повній мірі дослідити як теоретичні аспекти даного питання так і застосувати якісні та кількісні методи для отримання максимально достовірних і обґрунтованих висновків. Даний комплексний підхід також включає аналіз попередніх наукових праць, статистичних даних, економічних і регіональних факторів. В даній роботі для майбутнього прогнозування був використаний метод лінійних трендів.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ КАНАДИ

2.1 Сучасний стан функціонування транспортно-логістичної інфраструктури Канади

Транспортно-логістична система Канади — це високоінтегрована інфраструктурна мережа, що забезпечує ефективне сполучення між внутрішніми та міжнародними ринками. Завдяки своєму стратегічному розташуванню, технологічній модернізації та інтеграції в

північноамериканську економічну систему Канада є важливим гравцем у міжнародній торгівлі.

Канада, маючи велике географічне покриття та стратегічне розташування між Європою та Азією, є важливим міжнародним логістичним хабом. Основні елементи інфраструктури включають:

1. Портова інфраструктура і її міжнародне значення

Канадські порти відіграють ключову роль у світовій торгівлі, оскільки забезпечують доступ до ринків Азії, Європи та США. Основні порти — Ванкувер, Монреаль, Галіфакс і Принс-Руперт — обробляють більшість міжнародних вантажопотоків [60]. Порт Ванкувер, найбільший в Канаді, є важливим центром для експорту зернових, руд, лісопродуктів та імпорту споживчих товарів з Азії. Принс-Руперт також відіграє особливу роль завдяки своїй близькості до Азії, що дозволяє суттєво скоротити час транзиту (додаток В).

Дослідивши один з найбільших портів Канади «Ванкувер» можна помітити певні відсоткові зміни як у контейнерних перевезеннях так і в пасажирських. Загальні обсяги вантажів у 2023 році зросли на 6% до 150 мільйонів метричних тонн порівняно з 141 мільйонів метричних тонн у 2022 році[48].

Якщо порівнювати контейнерні перевезення то їх обсяг зменшився на 12% порівняно з 2022 роком та склав три мільйони 20-футових еквівалентних одиниць (TEU). Збільшення обсягів експорту з навантаженням було компенсовано меншим імпортом із навантаженням і експортом порожніх контейнерів. Що ж стосовно круїзних перевезень пасажирів, там був навпаки зріст на 53% ніж у 2022 році і склала 1 243 060 пасажирів, що встановило новий річний рекорд (табл. 2.1). Відзначається, що новий рекорд був поставлений і в 2024 році. В цьому році був відзначений нагородами термінал Canada Place у порту Ванкувер, з 11 березня по 29 жовтня 2024 року прийняв 327 відвідувань круїзних лайнерів. Дані круїзні відвідування змогли прийняти

1,32 мільйона пасажирів. Такі показники були більшими ніж на 80 000 (7% річне зростання) [49].

Таблиця 2.1

Операційні показники функціонування порту Ванкувер
за період 2019-2023

Операційні показники	Роки				
	2019	2020	2021	2022	2023
Контейнерні (метричні тонни)	26,923	26,604	24,605	22,226	21,856
Контейнерні (еквівалентні одиниці)	3,399	3,468	3,678	3,557	3,127
Загальний тоннаж (метричні тонни)	144,204	145,451	146,474	141,416	150,381
Круїзні пасажирів (млн.)	1,071	-	-	810	1,243

Джерело: створено автором за матеріалами [48]

2. Залізнична система: основа вантажного транспорту

Залізниці Канади, зокрема Canadian National Railway та Canadian Pacific Railway, є основними транспортними артеріями для вантажоперевезень. Вони з'єднують порти з внутрішніми промисловими та сільськогосподарськими регіонами і забезпечують ефективний доступ до ринку США (додаток Д). Canadian National Railway та Canadian Pacific Railway також активно модернізують свої залізничні системи для покращення безпеки і збільшення пропускної здатності [36, 37].

Дослідивши роботу Канадської національної залізниці більш детально можна побачити, що проводяться різні вдосконалення стосовно партнерств і впроваджень інтермодальних рішень, що дозволяють з'єднати Канаду, Атланту та Канзас-Сіті. Канадські національні залізниці і Південний Норфолк зміцнюють своє партнерство. Завдяки інтермодальним безперебійним новим рішенням залізничні перевезення виходять на новий рівень. Завдяки швидкому часу, надійному шляху доставки прогнозується вихід на нові ринки,

саме залізничними перевезеннями. За допомогою таких рішень прогнозується і новий час доставки (табл. 2.2)

Таблиця 2.2

Строк постачання за певними напрямками

Напрямок	На північ/схід	На південь/захід
Атланта, Джорджія - Торонто, Онтаріо	3.7 днів	3.3 днів
Канзас-Сіті, Міссурі - Торонто, Онтаріо	3.8 днів	3.6 днів
Атланта, Джорджія - Калгарі,	7.1 днів	7.1 днів

Джерело: створено автором за матеріалами [36]

3. Дорожні системи та прикордонні перевезення

Автомобільний транспорт також є важливим для міждержавних перевезень, особливо для торгівлі зі США, яка становить близько 70% загального обсягу торгівлі Канади. Найбільші прикордонні пункти (Детройт-Віндзор, Баффало-Форт Ері) обробляють основний обсяг вантажопотоків. Канада продовжує інвестувати в проєкти з модернізації прикордонної інфраструктури та розширення пропускних пунктів, щоб зменшити затримки і підвищити ефективність (додаток Ж).

Як було зазначено Канада активно співпрацює зі США шляхом міждержавних перевезень. Дана взаємодія дозволяє вносити певні зміни до логістичної системи Канади загалом. Задля детального аналізу було розглянуто показники експорту та імпорту як товарів так і послуг (табл. 2.3), а також інвестицій, що залучені між державами.

Таблиця 2.3

Динаміка змін обсягів торгівлі між Канадою та США, млрд. дол. США

Показники	Роки			
	2012	2021	2022	%
Імпорт товарів та послуг (млрд. дол. США)	-	-	427,7	-
Експорт товарів та послуг (млрд. дол. США)	-	-	481,2	-

Імпорт товарів (млрд. дол. США)	278,1	309,7	356,5	+15,1
Експорт товарів (млрд. дол. США)	283,8	357,3	436,6	+22,2
Імпорт послуг (млрд. дол. США)	65,6	57,3	71,3	+24,8
Експорт послуг (млрд. дол. США)	27,2	37	44,6	+20,5
Прямі іноземні інвестиції США в Канаду (млрд. дол. США)	-	394,5	438,8	+10,1
Прямі іноземні інвестиції США в Канаду (акції млрд. дол. США)	-	546,3	589,3	+7,3

Джерело: створено автором за матеріалами [64]

Як видно з дослідження показники експорту, імпорту, прямих іноземних інвестицій з роками лише ростуть. Це вказує на збільшення міжнародної співпраці, покращення умов для зовнішньої торгівлі та залучення нових транспортно-логістичних систем для поліпшення взаємодії. Це зумовлено також і участю в міжнародних організаціях.

Основною торговою організацією, в якій бере участь Канада, є угода між Сполученими Штатами, Сполученими Штатами Мексики та Канадою (USMCA), що вступила в права після НАФТА. Ця угода створює зону вільної торгівлі між США, Канадою і Мексикою. Для створення першої угоди, початковим етапом був "план Алана Еббота", затверджений 1947 року, основним сенсом зазначалось покращення привабливості для США та їх фінансування та інвестування в ключові сектори економіки Канади. Наступним важливим етапом стало підписання угоди у 1965 році про лібералізацію торгівлі у сфері автомобілебудування, що відкрило шлях до інтеграції й інших галузей промисловості.

Сукупний ВВП країн НАФТА за останні двадцять років значно зріс: з 8 трлн дол. США у 1993 році до 20,6 трлн дол. США у минулому році [38].

Канада займає срібну позначку в торгівлі між США та її партнерами (578,6 млрд дол. США), а США, своєю чергою, є головним партнером для Канади як за експортом, так і за імпортом. Канада в своїх торгових відносинах з США стосовно експорту з початку 80-х років стабільно зростала. У 1980 році частка становила 60,6% , а ось на 1989 рік даний показник сягав уже 70,7%. В кінці 2001 року відсоток в експорті до США становив 87,7%. В останні два

десятиліття спостерігається тенденція до зниження: частка взаємної торгівлі між Канадою та США знизилася і становила 76,4% наприкінці 2022 року [43].

Канада традиційно займала провідну позицію серед покупців американського експорту та постачальників імпорту в США. У 1987 році вона закупила 23,5% експорту США, аналогічний рівень зберігався і в 2015 році, але до 2022 року показник знизився до 18,3%. Щодо імпорту, Канада забезпечувала 20,6% американського імпорту у 1984 році, досягнувши піку в 20,1% у 1996 році, однак згодом згідно даних за 2022 рік її частка зменшилася і сягала всього 12,6%. У 2007 році Канада поступилася КНР з позиції ввезення товарів в Америку, а вже у 2015 році така сама ситуація сталася і з Мексикою. Незважаючи на це, Канада продовжує залишатися важливим союзником для США, особливо у сфері обміну послугами [45].

USMCA – це угода між Канадою, Мексикою та США, що стала повноцінною заміною NAFTA, дана угода є активною з 1 липня 2020 року. Дана угода є повноцінною та взаємовигідною для північноамериканських країн, та представляє вигідні умови співпраці робітників, власників бізнесу, ранчо та фермерів. USMCA є більш рівноправним договором для торгівлі між зазначеними країнами, таким чином спонукаючи офіційне працевлаштування та дає можливості для розвитку економік кожної з країн. Канада, Сполучені Штати та Мексика створили найбільший регіон вільної торгівлі у світі, сприяючи економічному зростанню та сприяючи підвищенню рівня життя людей усіх трьох країн-членів [58].

1 січня 1948 року Канада приєдналась до Генеральної угоди з тарифів і торгівлі (ГАТТ). А з 1990 року саме Канада ініціювала створення нової системи контролю та керування міжнародної торгівлі, що призвело до вступу Канади 1 січня 1995 року до новоствореної Світової організації торгівлі (СОТ) [35].

Основні принципи роботи СОТ включають режим найбільшого сприяння торгівлі — пільги, надані одному з членів Організації, автоматично застосовуються і до решти учасників, незалежно від обставин. Крім того,

важливими є принципи відкритості, передбачуваності, прозорості, конкурентоспроможності тощо.

Канада є підписантом ряду угод СОТ. Окрім основних угод, таких як ГАТТ, ГАТС і ТРІПС, вона також приєдналася до Угоди про торговельні аспекти інвестиційних заходів (ТРИМС) та інших. Законодавство Канади адаптоване до вимог СОТ, що регулюють міжнародну торгівлю. У результаті співпраці Канади із Світовою організацією торгівлі держава запустила такі інструменти контролю зовнішньої торгівлі:

1. **Льготний формат.** На додаток до вже розглянутих методів державного впливу на торговельну діяльність, льготний формат передбачає надання переваг за чотирма напрямками: митні пільги (у межах загальної системи привілеїв); митні полегшення у взаємодії між державами, що розвиваються; розільні переваги (Токійський раунд); а також спеціальні сприятливі умови для найбільш відсталих країн.

2. **Національний режим.** Цей принцип забезпечує рівні умови конкуренції для імпортних і вітчизняних товарів. ГАТТ вимагає, щоб на ринку країни-учасниці іноземні товари були в рівних умовах з національними, обкладалися тими ж податками й зборами, а також підпадали під дію національного законодавства про регулювання торгівлі.

3. **Митно-тарифне регулювання.** Мито — це обов'язковий внесок, який утримують органи митного контролю під час ввезення або вивезення товарів через митну територію країни.

4. **Антидемпінгові та компенсаційні мита.** Демпінг трактується як реалізація продукції однієї держави на ринку другої за вартістю, що суттєво менша за її звичайну ринкову ціну.

5. **Особливі зусилля стосовно імпорту.** ГАТТ формулює норми застосування «захисних заходів» при надмірному імпорті певного товару. Якщо велика кількість імпорту призводить до значної шкоди для місцевих виробників, країна може призупинити зобов'язання (частково або повністю) або внести зміни в їх обсяг для запобігання шкоді [38].

6. Митні об'єднання та території вільної торгівлі. Учасники ГАТТ мають право створювати митні об'єднання та території з вільною торгівлею відповідно до визначених засад.

Митний союз передбачає заміну національних митних територій єдиною з повним скасуванням внутрішніх мит і створенням загального зовнішнього бар'єру. Зона вільної торгівлі об'єднує країни, що взаємно скасували мита на певні товари. Метою таких союзів є сприяння торгівлі між членами, не створюючи бар'єрів для інших країн [34].

Аналіз даних СОТ показав, що співпраця Канади з організацією вплинула на всі показники, пов'язані з торгівлею, що наведено на рис. 2.1 та рис. 2.2. Встановлено, дана співпраця Канади з СОТ відображена в збільшенні кожної з ознак пов'язаних з торговими процесами.

Прикладом стратегії є діяльність канадської залізничної компанії Canadian National Railway. Раніше вона працювала переважно на Середньому Заході та у східних регіонах Канади, однак, для розширення своїх операційних можливостей, уклала альянс з Burlington Northern і Norfolk Southern, які діють на півночі й півдні США. Це дало змогу об'єднати роботу компаній в єдину мережу. Інша канадська компанія, Canadian Pacific Ltd's CP Rail System, збільшила свою присутність на ринку США, придбавши частину залізничних шляхів, що дозволило їй досягти сьомого місця серед перевізників Північної Америки. Цей крок сприяв оптимізації транспортного сполучення уздовж берегової смуги Канади.

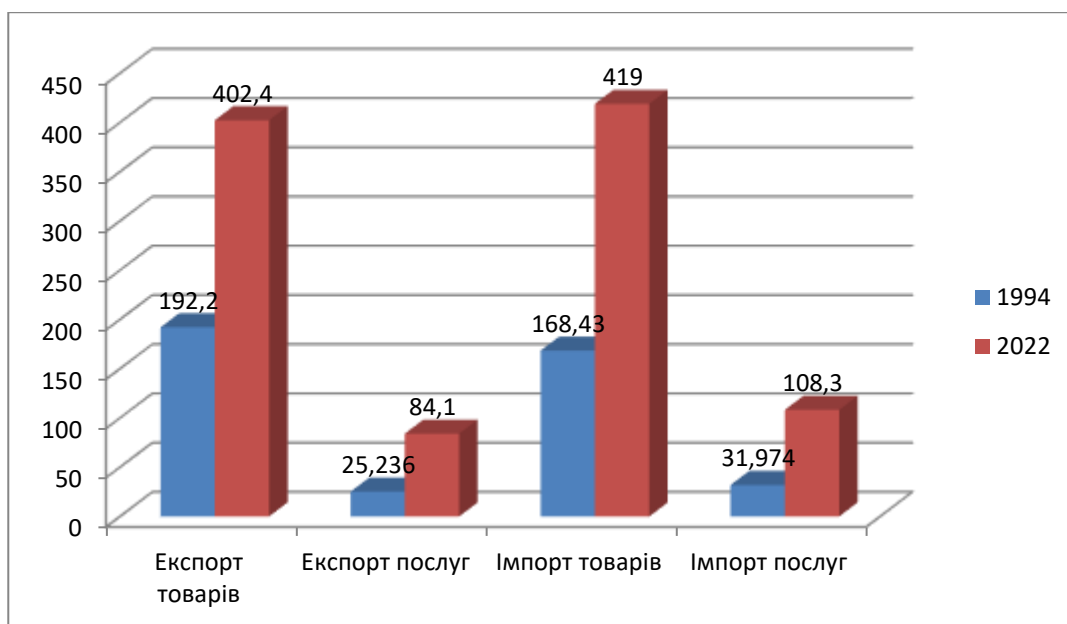


Рис. 2.1. Динаміка ознак зовнішньої торгівлі Канади до та після СОТ, млрд.дол.США

Джерело: складено автором за матеріалами [44]

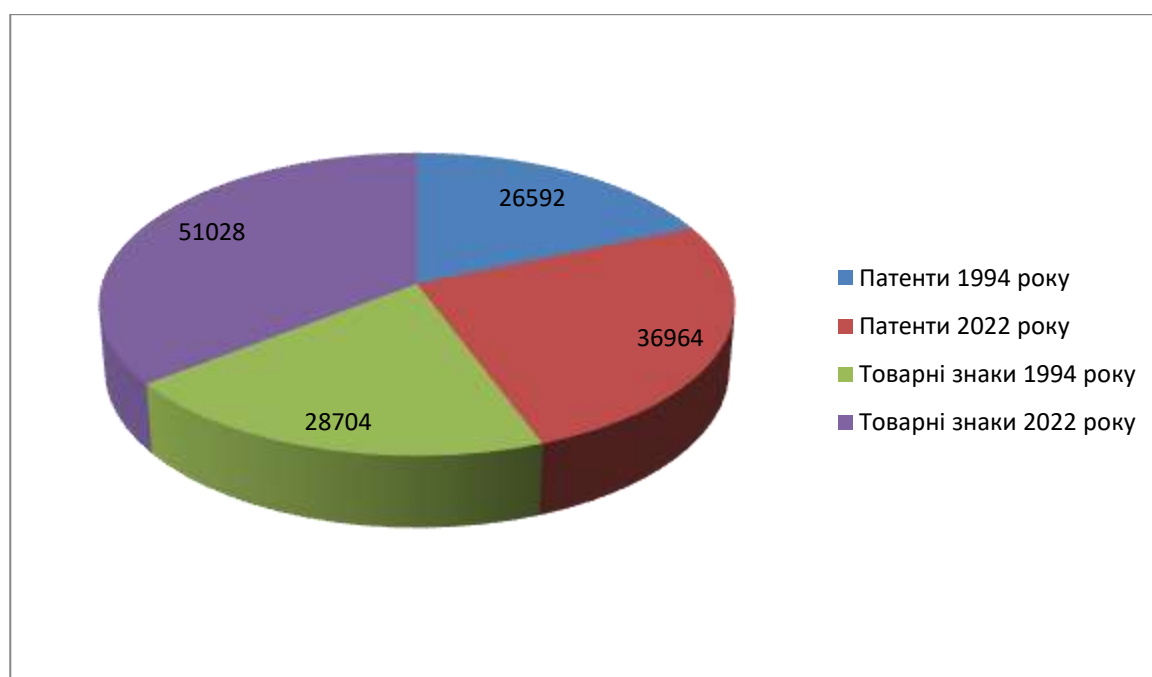


Рис. 2.2. Динаміка кількості заявок на патенти та торгові знаки у 1994 та 2022 роках

Джерело: складено автором за матеріалами [44]

Найбільше інтеграційні процеси у Канаді розвинулися в сфері транспортування. З метою підвищення конкурентоспроможності як на міжнародній арені, так і всередині країни, багато перевізників почали активно

використовувати маршрути, що охоплюють усі напрями: зі сходу на захід і з півночі на південь (та у зворотному напрямку).

Через специфічні правила логістичної діяльності в Мексиці, деякі компанії з Канади та США мають можливість створювати власні логістичні ланцюги постачання за умови наявності виробничих підприємств у Мексиці. Крім того, мексиканський уряд звільняє ресурси й обладнання для "Макіладорас" від митних зборів. Такі підприємства використовують імпортовану сировину, продукція з якої після обробки повертається до країни-виробника або ж спрямовується до країн-партнерів для подальшої реалізації. Єдиний збір, що стягується Мексикою при експорті до країни-виробника, — ПДВ [7, с.122-124].

Транспортування вантажним автотранспортом також мало пристосуватися до змін, що проявилися в наступному:

1. Найбільша частка перевезень здійснюється завдяки принципу прямої доставки "від продавця до покупця" за єдиним тарифом;
2. Значна частина перевезень охоплює дрібні вантажі, що не відповідають транзитній нормі;
3. Покращено контроль за рухом транспортних засобів;
4. Розширено зону сервісів [7, с.122-124].

Значного розвитку набули комплексні послуги, які надаються посередницькими компаніями. Водночас водний транспорт активно бере участь в інтеграційних процесах.

Через низьку швидкість річкових суден їхня роль розглядається як пересувний склад у рамках інтеграції. Спостерігається зростання інтересу до виходу у затоку Святого Лаврентія, що дозволяє прокладати маршрути від виробників безпосередньо до ринків Мексики та через Середній Захід до канадських міст Торонто і Монреаль [7, с.122-124].

У дослідженні розглядалася також Європейська асоціація вільної торгівлі (ЄАВТ) як економічний союзник Канади. ЄАВТ прагнула організувати

простір безмитної торгівлі а її засновниками були такі держави, як Данія, Великобританія, Норвегія, Швейцарія, Швеція, Австрія та Португалія.

Нині до складу ЄАВТ входять тільки Республіка Ісландія, Королівство Норвегія, Швейцарська Конфедерація та Ліхтенштейн. На початку 2008 року в Королівстві Швейцарія був підписаний Договір про зону безмитної торгівлі між Канадою та ЄАВТ. У квітні 2016 року в Женеві відбувся перший раунд обговорень щодо можливої модернізації та розширення Угоди.

Для контролю за виконанням угоди був заснований Спільний комітет між Канадою та ЄАВТ, який, крім того, регулюватиме обов'язковий арбітраж. На 2022 рік обсяг імпорту в рамках ЄАВТ склав 1 853 млн євро, а обсяг експорту — 3 982 млн євро.

Також було проаналізовано відносини Канади з Європейським Союзом. Всеосяжна економічна і торгова угода (СЕТА), що є угодою про вільну торгівлю між Канадою та ЄС, була підписана прем'єр-міністром Канади Джастіном Трюдо 30 жовтня 2016 року в Брюсселі.

Європейський парламент затвердив СЕТА 15 лютого 2017 року, що дозволило тимчасове застосування більшості її положень вже з квітня 2017 року, а окремі частини угоди потребують ратифікації національними парламентами. Латвія першою ратифікувала угоду 23 лютого 2017 року [44].

СЕТА передбачає скасування мит, сприяє конкурентоспроможності європейських компаній у Канаді, спрощує участь компаній ЄС у державних закупівлях Канади, відкриває канадський ринок послуг для ЄС, дозволяє експортувати продукти харчування та напої з Європи, захищає географічні вказівки для традиційних європейських продуктів, знижує витрати для експортерів без зниження стандартів якості.

Угода також вигідна для малих та середніх підприємств ЄС, спрощує діяльність європейських спеціалістів у Канаді, створює стабільні умови для інвесторів, підтримує права працівників і сприяє захисту довкілля. Загальний експорт товарів та послуг із Канади становив 717.71 млрд доларів у 2023 році.

У відсотковому вираженні постачання товарів та послуг з Канади порівняно з 2022 роком зменшилося на 1,9%. Експорт товарів в платному балансі також зазнав падіння на 29,9 млрд. доларів і становив 569,15 млрд. доларів США (2022 року).

Канада експортувала товарів на суму 599 млрд доларів США [9]. Було розглянуто основних союзників з експорту Канади на рис. 2.3.

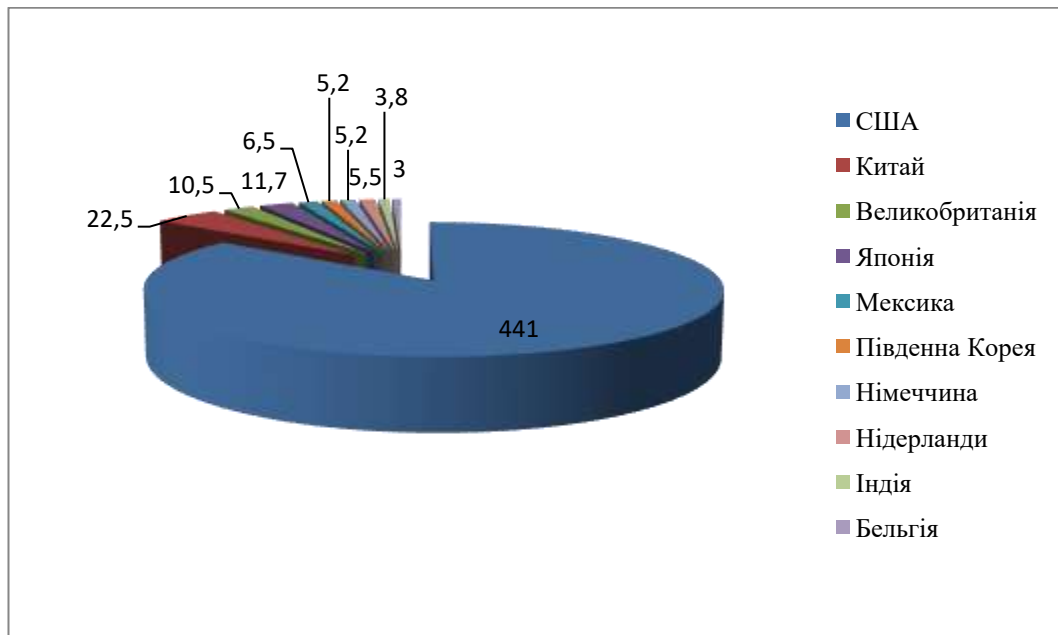


Рис. 2.3 Основні експортні союзники товарів Канади на 2023 рік (млрд. дол. США)

Джерело: складено автором за матеріалами [57, 59]

Головними союзниками експортування товарних груп на 2023 рік стали: на першому місці — США з часткою 76% (441 млрд доларів США), на другому — Китай із часткою 3,7% (22,5 млрд доларів США), а третє місце займає Японія з часткою 2,34% (11,7 млрд доларів США).

Значні обсяги експорту також були спрямовані до Великобританії, на яку припадає 2,32% (10,5 млрд доларів США), до Мексики — 1,16% (6,5 млрд доларів США) та Південної Кореї — 1,11% (5,9 млрд доларів США). Союзники, що залишились (Німеччина, Нідерланди, Індія та Бельгія), вносять обсяг що не дорівнює навіть 1% від загального обсягу експорту з Канади.

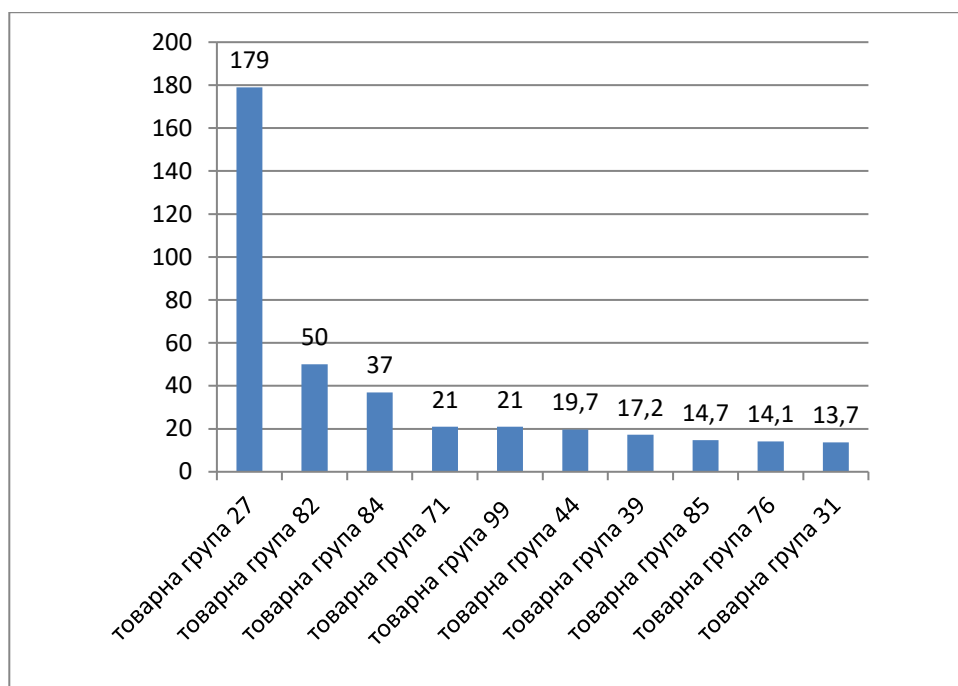


Рис. 2.4 Товарна структура Канадського експорту за 2022 рік, млрд. дол. США

Джерело: складено автором за матеріалами [57, 65]

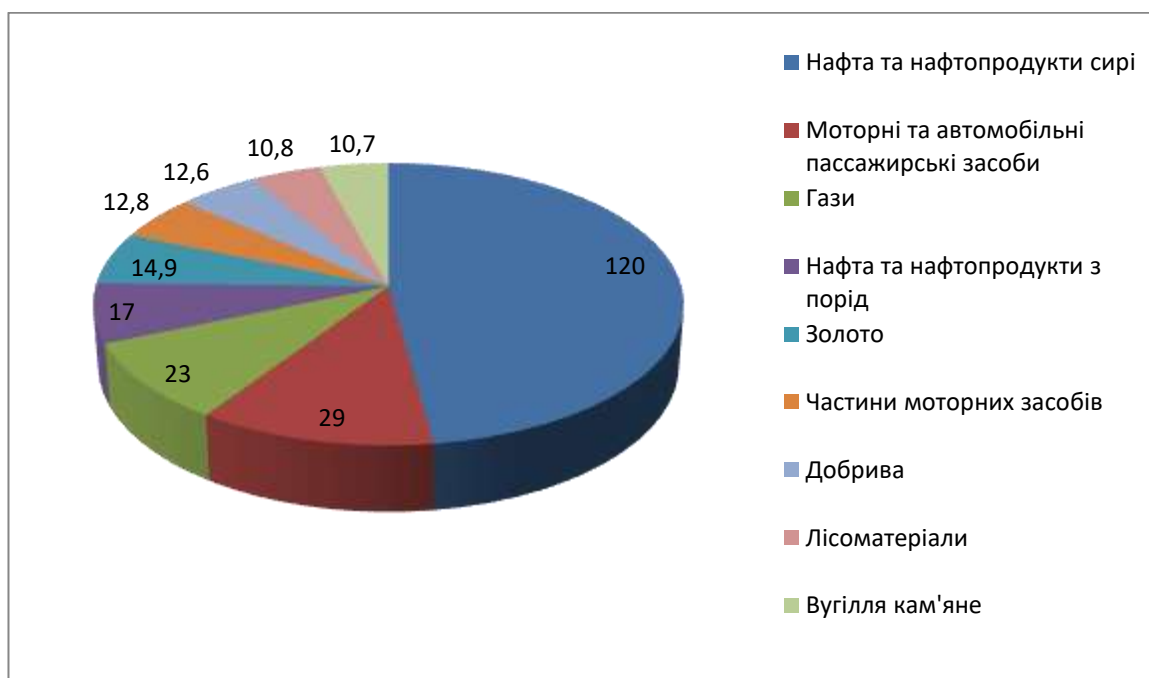


Рис. 2.5 Головні експортні товари Канади на 2022 році, млрд. дол. США
Джерело: складено автором за матеріалами [57, 65]

Загальний імпорт товарів та послуг з країн партнерів до Канади становив 726,06 млрд доларів на 2023 рік. Співставляючи з 2022 роком різниця становила 2,7 млрд. доларів США (728,7 млрд доларів США) у сторону зменшення, що в

відсотковому співвідношенні становило -0,3%. Імпорт товарів у 2023 році у платному балансі становив 570,6 млрд. доларів США та у відсотковому значенні порівняно з 2022 роком зменшилось на 2,2% (зменшення на 13 млрд. доларів США), так як в 2022 році Канада отримала товарів вартістю 583,5 млрд доларів [34].

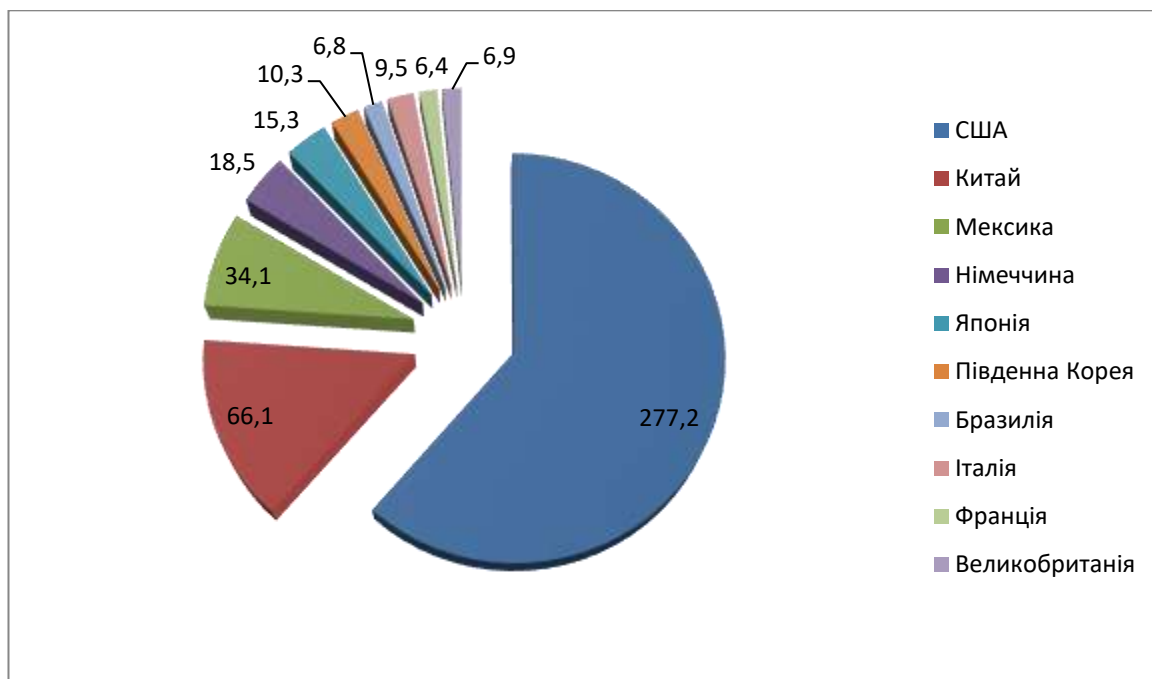


Рис. 2.6 Основні союзники Канади щодо імпортування товарів Канади, 2023 рік (млрд. дол. США)

Джерело: складено автором за матеріалами [2, 57]

Головними регіонами імпортованих товарів з країн партнерів до Канади у 2023 році були Сполучені Штати Америки - 49% (277,2 млрд. дол. США), срібло посідає КНР - 66,1 млрд. дол. США, бронзу посідає партнер регіону Північної Америки – Мексика з відсотковим значенням 5,48 % (34,1 млрд US\$). Також до найбільших партнерів долучились такі країни як Німеччина з процентним показником 3,03% (18,5 млрд US\$), далі за кількісними показниками слідує Японія, де відсоток у 2023 році становив 2,31% (15,3 млрд US\$), та Південною Кореєю з часткою 1,79% (10,3 млрд US\$). Також на відміну від даних експорту найбільшими партнерами з імпорту стали Бразилія з процентом 1,73%, Італія з часткою 1,63%, Франція з часткою 1,28% та Великобританія з часткою 1,16%.

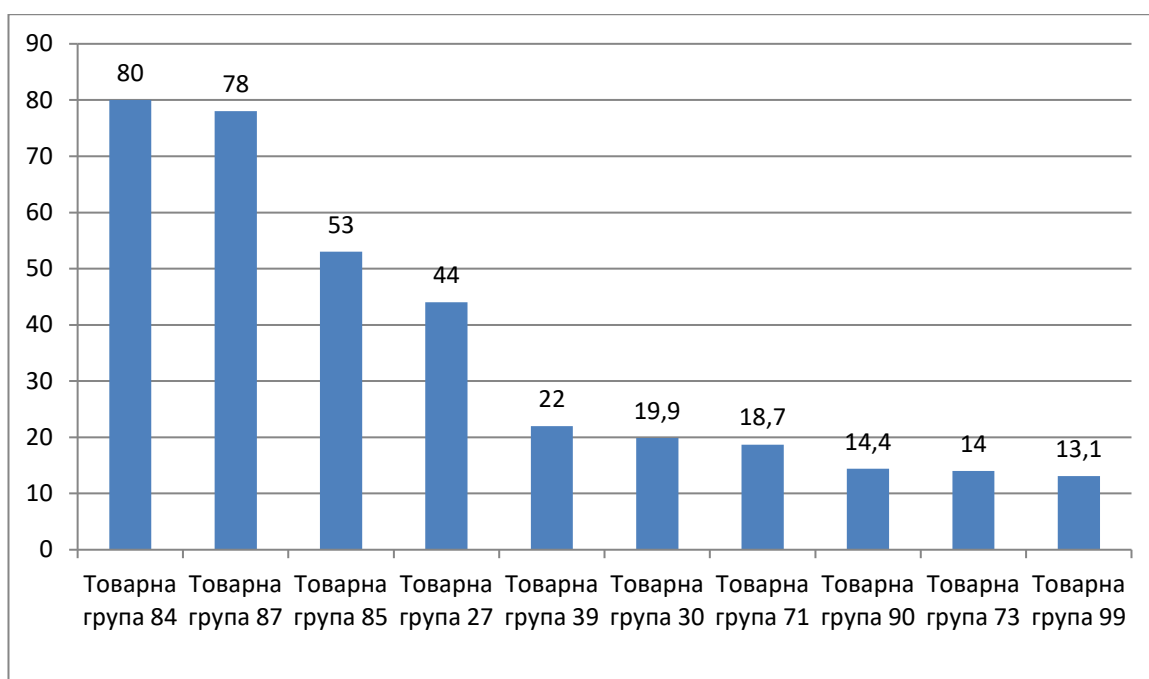


Рис. 2.7 Головні товарні групи імпортовані до Канади, 2022 рік, млрд. дол. США

Джерело: складено автором за матеріалами [59]

У 2023 році було порівняно різницю обсягів вантажних залізничних перевезень Канади, вимірених в тонно-милях. Збільшення становило 6,1% і на 6,0% якщо брати до уваги розрахунки минуле десятиліття (2013–2017). Протягом цього періоду рівень навантаження галузі транспортувань залізницею, виражений у брутто тонно-милях, зріс на 6,2% у порівнянні з попереднім роком і на 10,15% у співставленні із п'ятирічною величиною. Пройдені вантажними поїздами Канади відстані, виміряні в милях вантажних поїздів, зросли на 5,4% і досягли 68,6 млн миль у 2023 році, що відобразило також збільшення обсягів перевезених причепів і контейнерів [16].

Також у 2023 році кількість вагонів з Канади зросла на 15,85% до рекордного показника у 6,1 млн вагонів завдяки розширенню обсягів виробничих і різних видів перевезень, так само і інтермодальних перевезень. Об'єднана організація з питань залізниць Канади (RAC) контролює 11 видів вантажів, які транспортуються залізничними шляхами країни. На початку 2024 року встановлено, що основними категоріями, на які припало 67% транспортованих вантажів були мінеральні добрива, пальне та хімічні

реактиви і препарати. Помітний зріст відбувся в таких товарних групах як «різні товари» (56,2%), інтермодальні перевезення (20,2%), а також машинобудування та автомобілі (13,2%). Лише продукти харчування показали спад (1,1%).

2.2 Особливості функціонування логістичної системи Канади у зовнішній торгівлі

Сфера міжнародного бізнесу на даний момент є однією з найбільш значущих сфер діяльності. Тому логістика є однією з основних складових, що говорить про те, що її значення в цій сфері не можна недооцінювати. Сьогодні глобалізація є основною з рушійних умов глобальних перспектив оптимізації систем логістики. Логістика як процес на міждержавному рівні напряду інтегрована в ланцюги поставок на міжнародному рівні. Вони стають основою міжнародної торгівлі і є складною послідовністю узгоджених процесів. Логістичні процеси включають операції з перевезення вантажів, складування, митне оформлення, взаєморозрахунки та інші допоміжні функції [34].

В даний час основна частина логістичних операцій здійснюється приватними операторами, але в той же час стратегії більшості країн досі стосується логістики в цілому. Оскільки без допомоги уряду, оптимізації і ефективності функціонування логістики як сфери та її кожного з сегментів, проблеми логістики на міжнародному рівні неможливо вирішити.

На жаль, ефективному розвитку міжнародної торгівлі загрожують перепони. Можна виділити таку загрозу як нерівномірність економічного рівня регіонів на світовій арені. Практично кожен учасник, який займається організацією логістичних потоків вантажів і транспортування в цілому, часто зіштовхується з потребою долати бар'єри, встановлені окремими державами, залучаючи різні інформаційні канали та канали даних. Глобальна логістика безпосередньо пов'язана із загальними змінами на міжнародному ринку.

Розглядаючи групу розвинених країн, то на транспортну логістику йде в середньому 13-14% ВВП. Прикладом є Ірландія, де цей показник становить 14,2%, у Гонконзі — 13,7%, у Сінгапурі — 13,9%, а в Німеччині цей рівень досягає 13%. Розглядаючи глобальний коефіцієнт, то цей показник транспортної логістики наразі становить 2,7 трильйона доларів, що у процентному співвідношенні становить близько семи відсотків світового ВВП. Усе це дає нам зрозуміти, що більшість країн надають великого значення розвитку цього сектора, оскільки він є одним із пріоритетних напрямів забезпечення національного доходу [40].

Великі компанії, що працюють у сфері логістики, застосовують принципи глобальної логістики. У такий спосіб намагаються досягти більш високого показника конкурентної переваги за рахунок підвищення ефективності, продуктивності та оптимізації виробничої діяльності, а також диференціації готової продукції [43].

Нестабільною швидкістю розвивається міжнародна логістика. Незважаючи на досить помітні кроки в бік оптимізації оптимізації транспортно-логістичних процесів багатьох країн, серйозні перешкоди продовжують загрожувати і гальмувати розвиток діяльності міжнародної логістики. Вивчаючи проблематику покращення ефективності логістичної діяльності необхідно приділити увагу специфіці місць продажів товарів чи сировини держав, з точки зору їх індивідуальності та конкуренції, що зумовлюється цим. Нині фінансові перешкоди виникають насамперед через відсутність здатності оцінити міжнародну політичну ситуацію та тенденції, що виникають на міжнародній арені.

У зв'язку з тим, що кожна країна намагається збільшити рівень своїх досягнень, сьогодні складно передбачити які дії буде застосовувати уряд кожної з країн для досягнення максимального розвитку. Відповідно їх дії щодо коригування митного оформлення, визначення дозволеної кількості, тарифи та пільги сформувані в єдиний документ неможливо. Юридичне оформлення урядових актів, впливає на побудову державної національної політики як

частини світового товарного ринку і це може призвести до суттєвих перешкод у ефективності глобальної логістики. Додаткова складність виникає через потребу компаній співпрацювати з посередницькими структурами, такими як фінансові установи, вантажні перевізники, страхові організації та фірми, що надають консультаційні [44].

Відмінні часи оплати, а також нестабільний рівень інфляції можуть значно вплинути на запланований логістичний процес. Труднощі у відкритості актуальних даних специфіки окремих ринків, методик формування цін та правила суперництва слід розглядати як конкурентний бар'єр для перетворень процесів міжнародних перевезень. Нормативні ліміти щодо імпорту товарів та послуг також становлять велику загрозу для побудови інтегрованої системи як зовнішньої діяльності країни так і міждержавної взаємодії. Наприклад спільний проект компанії Asura не зміг у встановлений термін завершити будівництво виробничих потужностей, необхідних для виготовлення товарів, що призвело до втрати митних преференцій на ввезення складових. Компанія заявила, що в термін побудувати заводи зі складання машин було неможливо, оскільки Канада була недостатньо розвиненою з точки зору «будівельної інфраструктури та комунальних послуг» [45].

Відсутність актуальних даних щодо ввезення продукції а також вимоги до документації – ситуація, яка досить часто зустрічається в міжнародній логістиці. Ці вимоги можуть істотно відрізнятись в різних штатах. Питання з документацією зазвичай грають фінальну партію. Завдяки похибці в документальному оформленні відбуваються поставки товарів пізніше зазначеного терміну, збільшення простою, псування товару і, відповідно, значні фінансові втрати.

Ціноутворення в міжнародній логістиці значною мірою залежить від коливань обмінного курсу. Фактор, пов'язаний з коливаннями валютного курсу, може мати як позитивний, так і вкрай негативний вплив на учасників міжнародних логістичних відносин.

Наприклад, торговельно-економічне співробітництво з Україною, що динамічно розвивається, останнім часом гальмується через нестабільність національної валюти та постійним ростом курсу долара по відношенню до гривні, зміні вартості на енергетику при її дефіциті а також звісно через повномасштабне вторгнення та наслідки цього.

Звісно що рівень грошового забезпечення у партнерів зі сторони України зараз залишає бажати кращого, що також підтверджено думкою фахівців з Європи та партнерів Азії та Північної Америки [51].

Все це погано впливає на розвиток міжнародної логістики. Традиційними бар'єрами є митні збори і податки, що мають приховані стандарти для зовнішньої торгівлі.

Митні платежі ускладнюють планування логістичних процесів, оскільки товарні потоки є дуже адаптивними і можуть швидко змінюватися. Найчастіше від цього страждають обсяги та напрямки товарних потоків.

Митні платежі є також обов'язковими до затрат, що треба враховувати при оцінці вартості іноземних джерел постачання. Оскільки тарифи є одним з інструментів політики, вони можуть швидко коригувати стан та процеси державної економіки. Вважається, що немає жодної фірми, підприємства чи організації яка не хотіла б зайняти першу сходинку на отримати власні переваги в конкурентному середовищі, особливо що відобразатиметься в процесах міжнародної діяльності.

Також до перепон можна віднести нормативні відмінності між кожною країною та зв'язки між ними, які регулюють сутність конкурентоспроможності. Ще однією перешкодою для логістичних компаній є різні канали дистрибуції в кожній країні, включаючи стан та стратегії щодо розвитку інфраструктури, а також індивідуальні договори.

На разі, уряд Канади запровадив Національний офіс ланцюгів постачання. Його основна роль – це подолання даних перешкод, створення стратегічних планів, що в свою чергу мають підвищити надійність транспортної системи та знизити ризики.

На основі цих даних варто здійснити аналіз внутрішніх можливостей і обмежень логістичної інфраструктури Канади.

Таблиця 2.4

Матриця SWOT-аналізу інфраструктурного стану транспортної логістики Канади

Переваги	Недоліки
<ol style="list-style-type: none"> 1. Технологічні нововведення; 2. Науково-дослідні роботи; 3. Гнучкість та пристосування ; 4. Зростання робтизації 5. Сучасні інформаційні технології; 6. Великий ринок збуту; 7. Стійкі фінансові результати 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Низький рівень захищеності брендів 2. Неєфективна система в підтримці замовника 3. Низька ефективність рекламних кампаній 4. Нормативні обмеження на онлайн-торгівлю 5. Обмежені альтернативи постачальників 6. Недостатня відмінність продукту від конкурентів
Перспективи	Перепони
<ol style="list-style-type: none"> 1. Формування стратегічних союзів 2. Прогнозування трендів 3. Екологічні тренди 4. Стратегії розподілу ризику 5. Стійкий розвиток 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Регуляторні вимоги 2. Знецінення грошової одиниці 3. Боротьба за замовника 4. Часті коливання вартості 5. Зростання затрат на логістику

Джерело: створено автором за матеріалами [42, 47]

З огляду на проаналізовані аспекти, логістична інфраструктура Канади активно розвивається, впроваджуючи інноваційні технології для підвищення адаптивності. Незважаючи на наявність деяких проблем і ризиків, вона демонструє значний потенціал для подальшого зростання.

Щодо перспектив розвитку логістичних систем Канади у зовнішній торгівлі то можна зауважити, що вони є досить сприятливими. Канада з кожним роком стає все більш глобальним торговельним гравцем.

Проектна логістика в Канаді є фрагментованною через значний вибір можливих варіантів як замовників так і постачальників, що пропонують проектні транспортні послуги. Консолідація є сучасною тенденцією, коли постачальники логістичних послуг прагнуть розширити свою присутність і пропозиції в цілому. Подібні тенденції спостерігаються на канадському ринку логістичних послуг і навіть у специфіці проектної логістики [22].

Розберемо мережу логістичних комплексів та центрів Rhenus Group, яка розширила свою діяльність у Канаді в березні 2019 року, придбавши канадського логістичного провайдера Rodair. Rodair представляє персональні ідеї для кожного замовника з будь якого логістичного питання. Компанія спеціалізується на комплексних логістичних рішеннях, включаючи міжнародні перевезення, складські операції, дистрибуцію, розробку індивідуальних логістичних проєктів та підтримку е-комерції [56].

Окрім транспортування важких вантажів, компанії повинні бути здатними вирішувати численні завдання, такі як отримання перевезення вантажу, встановлення норм праці для кваліфікованих кадрів, закупівля вантажопідйомного та ліцензійної техніки, а також контроль кожного з процесів при виконанні усього замовлення. Додаток А зображає представників логістичних компаній Канади.

Потреба коридорів, що здатні брати на себе високі навантаження щодалі збільшується.

Канадський ринок логістики будує логістичну структуру та галузь, яка відповідає американським стандартам. Однак канадський ринок логістичних послуг характеризується незначною часткою в глобальних логістичних біржах.

Крім того, через низку суб'єктивних та об'єктивних причин у національній економіці існують інші кризові явища: зберігається розбалансованість економічних відносин, зростає безробіття, збільшуються відмінності в життєвому рівні населення, наближається критична демографічна ситуація. Дані причини та тенденції виникли через нездатність уряду сформувавши правильну стратегію розвитку економіки та введення неефективних реформ. Важливу ланку у нинішньому форматі державної економіки становить також невизначеність, щодо розвитку національної політики та її головних складових [51].

Використання логістичних процесів може нести за собою позитивні видозміни, проте дані зміни визначаються і їх позицією в економіці країни.

Тут є двостороннє сполучення. Як було взначено раніше, рівень економічного розвитку країни впливатиме на можливість покращення логістичної інфраструктури та всієї транспортної системи. Водночас логістика є важливою детермінантою становлення взаємозв'язків різних галузів: промисловості, сільського господарства, торгівлі, зв'язку та туризму.

Для повного дослідження слід звернутись до показника ефективності логістики.

Його значення має велику впливовість для учасників логістичних світових процесів. Індекс ефективності логістики (LPI) аналізується та складається експертами Світового банку з 2007 року. Зараз цей індекс представляє свої результати з проміжком часу 2 роки. Логістика є провідним шляхом до отримання прибутку країни а, отже розвитку торгівлі, інфраструктури та економічних показників держави загалом. LPI безпосередньо впливає на ефективний розвиток логістичної діяльності. Цей LPI відображає:

— здатність країни торгувати у всьому світі з урахуванням можливості використання глобальної логістичної мережі і, зокрема, товарів;

— правильність побудови логістичної системи, пов'язана зі специфікою економіки кожної країни, складаючи певну послідовність логістичних процесів (ціноутворення, терміни, безпека, набір необхідних характеристик, тощо) [55].

LPI має великий вплив на залученість держави в міжнародній торгівлі, в тому числі в операціях із залученням різних видів транспорту (особливо тут виділяється автомобільний сектор), що в свою чергу підтримує та сприяє активному розвитку економіки як ціле.

Індекс ефективності логістики визначається аналізом окремих складових для кожної країни, дані проходять етапи збору та перевірки у компанії, що займаються перевезеннями (компанії водного транспорту) та фахівців складів на всіх рівнях діяльності країни. Ці оператори працюють на різних видах

транспорту, що включає всі види транспорту (автомобільний, морський і річковий, залізничний і повітряний) [56].

Якщо поглянути на статистику можна прийти до висновку, що Канада на 2016 рік посідала 15 позначку в рейтингу LPI а ось у 2010 році була вище за своїм місцем і займала 13 сходинку. За даними LPI показники Канади стабільно зростали лише до 2014 року (рис. 2.8).

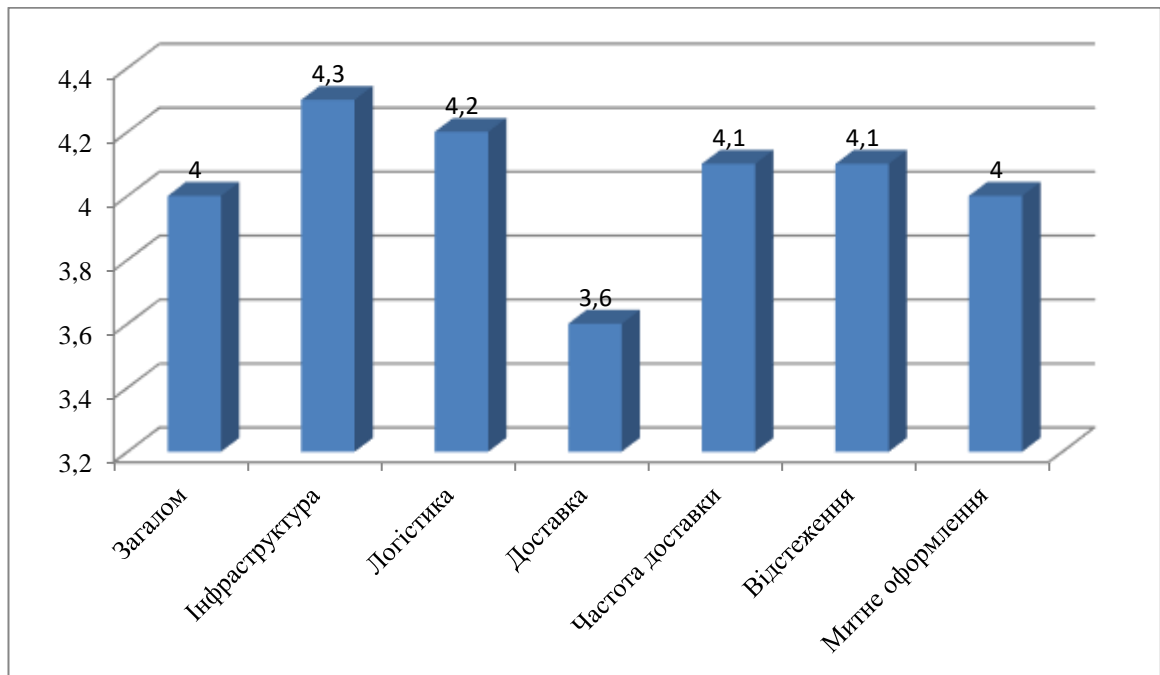


Рис. 2.8 LPI Канади за 2022 рік

Джерело: складено автором за матеріалами[66]

Найгірша оцінка Канади поставлена на показник, як «простота організації доставки» — 3,6 бали. В порівнянні з лідером – Німеччиною, там позначка 4,12 бали, і це є 116 позиція рейтингу. Найбільший бал Канади отримав показник «якість транспортної інфраструктури» — 4,3 бала [65].

Уже створені тренди оптимізації економіки та розподіл на рівні та структури Канади є ключовим моментом логістичного спрямування у загальному тренді державного розвитку. Географічне положення Канади має вирішальне значення і впливає на формування територіально-галузевої структури її економіки, визначаючи тим самим пріоритетні напрямки розвитку.

2.3. Особливості транспортної системи Канади

Проблеми стандартизації інфраструктури виникають через національні та географічні особливості систем транспорту, зв'язку та обміну інформацією, а також портів і складських приміщень. За відсутності стандартизованої логістичної інфраструктури товари, які перетинають національні кордони, доводиться перевантажувати на інші транспортні засоби або перекладати в інші контейнери, що призводить до збільшення витрат і термінів доставки (Канада-США). Розвиток та модернізація існуючих терміналів, портів та залізничних станцій потребує значних фінансових інвестицій [35].

Екологічна безпека є ще одним важливим питанням у міжнародній логістиці, яке стосується Канади та інших країн. Наземний транспорт, який перевозить продукцію на великі відстані, може суттєво і систематично забруднювати навколишнє середовище шкідливими вихлопними газами та відходами палива. Беручи до уваги транспорт, що пересувається водоймами є великою загрозою для екологічної безпеки. Набільші проблеми виникають через витікання топлива у водойми, неможливість переробки контейнерів та пакування викликає перепони з утилізацією, що дуже часто потім опиняється в великих водоймищах (морях, океанах та річках). Дані питання в Канаді стоять на жорсткому перегляді держави та політики її роботи в цілому. Це спонукає міжнародне співтовариство до винаходу нових стратегій та встановленню нових правил, щодо використання, утилізації та навіть виробництва.

Транспортувати важкі вантажі всередині країни дуже важко, а великі відстані між портом і порогом у з зміною клімату, високим завантаженням на автомагістралях призводить до заторів а отже, затриманню графіків перевезень великогабаритних товарів чи обладнань. Розглядаючи морський транспорт Канади можемо виділити лідерів даного сектору. Порти Монреалю, Ванкувера та Галіфакса приймають на себе найбільше навантаження з усіх

портів Канади. Галузеве розподілення показує, що більшість проєктів буде прийняте Ванкуверським портом [13].

Співтовариство тихоокеанських північно-західних портів і транспортних організацій направляє свої зусилля на розподіл прийняття великогабаритних перевезень саме у тихоокеанських північно-західних портах. Під час роботи було запропоновано мультимодальний коридор протяжністю 1300 миль для широкого, великовантажного транспорту. На його реалізацію було зібрано порядком 500 000 доларів США. Більшість вантажів, що імпортуються шляхом регіону Азія до західного узбережжя США та Канади проходять шлях через порти Перської затоки США. Запланований шлях сприятиме транзиту перевезень сегментів енергетики. Під час експериментів даного транзитного шляху проводили досліди на вантажами вагою до 500 тонн, що доставляються до головного порту в'їзду Канади [14].

Запропонований шлях зекономить близько тисячі миль від Америки до Канади. Розвантаження вантажу в портах Ванкувера дозволить зменшити довжину та час перевезення, що в свою чергу призведе до скорочення витрат, дозволить збільшити кількість перевезень, а отже призведе до збільшення клієнтської бази. Співтовариство підрахувавши даний експеримент, прийшло до висновку, що таким чином можна зекономити на логістичні витрати більше ніж 4 мільйони доларів США на відправлення вантажу.

У деяких частинах країни існують проблеми з перевезенням негабаритних вантажів, оскільки немає відповідної мережі доріг для транспортування таких вантажів, що також має за собою великі трати на логістику перевезення. Онтаріо є конкретним випадком, де немає стійкої магістралі автомобільних доріг, через яку можна транспортувати велике обладнання та збірні частини без прокладання ліній електропередач або мостів стандартного розміру.

Після аналізу динаміки показників зовнішньої торгівлі Канади ми помічаємо, що задля скорочення витрат, збільшення лояльності клієнтської бази, та отримання максимального прибутку логістична система держави потребує нововведень та оптимізації окремих логістичних процесів на

світовому ринку. На рис. 2.9 наведено показники експортування товарів за попередні роки.

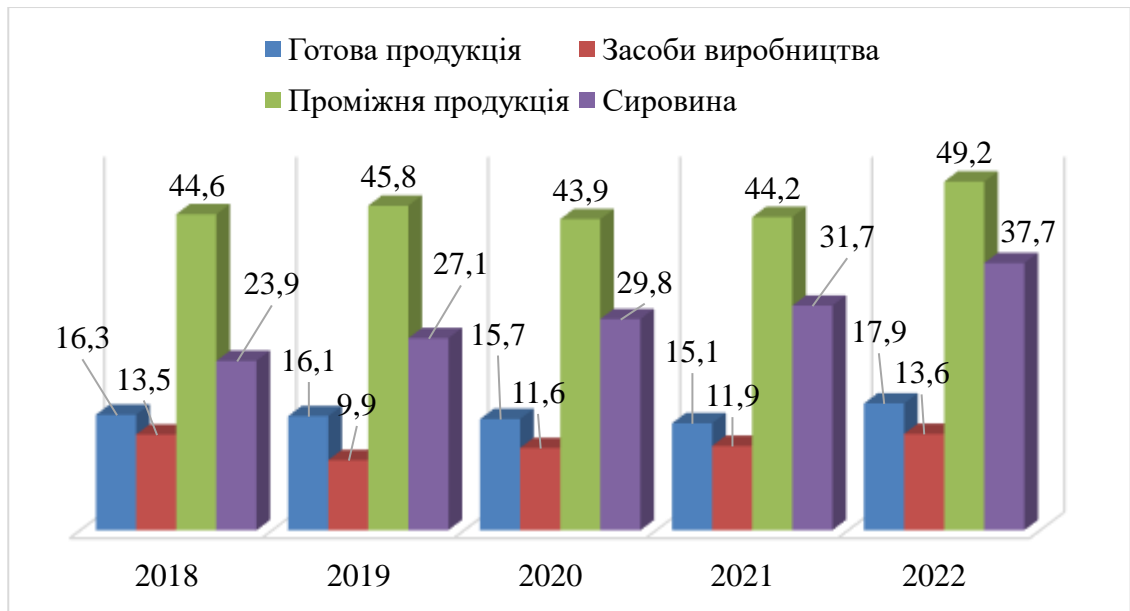


Рис.2.9. Динаміка показників експортування товарів Канади за структурними групами, 2018–2022, %

Джерело: складено автором за матеріалами [67]

Структура товарного імпорту в Канаді за період 2018–2022 років [67, 1] вказують на повільний проте позитивний тренд розвитку логістичної діяльності (рис. 2.10.).

Географічне розташування Канади дає певні перспективи для розвитку держави і отримання прибутку, проте зараз уряд переходить на альтернативні шляхи отримання доходів, адже зміна клімату та надто помірне використання природніх мінералів призводить до розтрати ресурсного потенціалу. Саме через це Канада використовує свій природній потенціал в розвиток виробництва та господарської діяльності. Логістична система Канади вміло поєднує свої переваги у створення сучасної системи та забезпечує економічні вигоди використовуючи природні ресурси, транспортне забезпечення, територіальне роз положення [34, с.34].

Дивлячись на загальний стан економіки Канади, приходимо до висновку, що спрямування на розвиток транспортно-логістичних систем стане певно найефективнішим засобом міжнародного співробітництва найближчим часом.

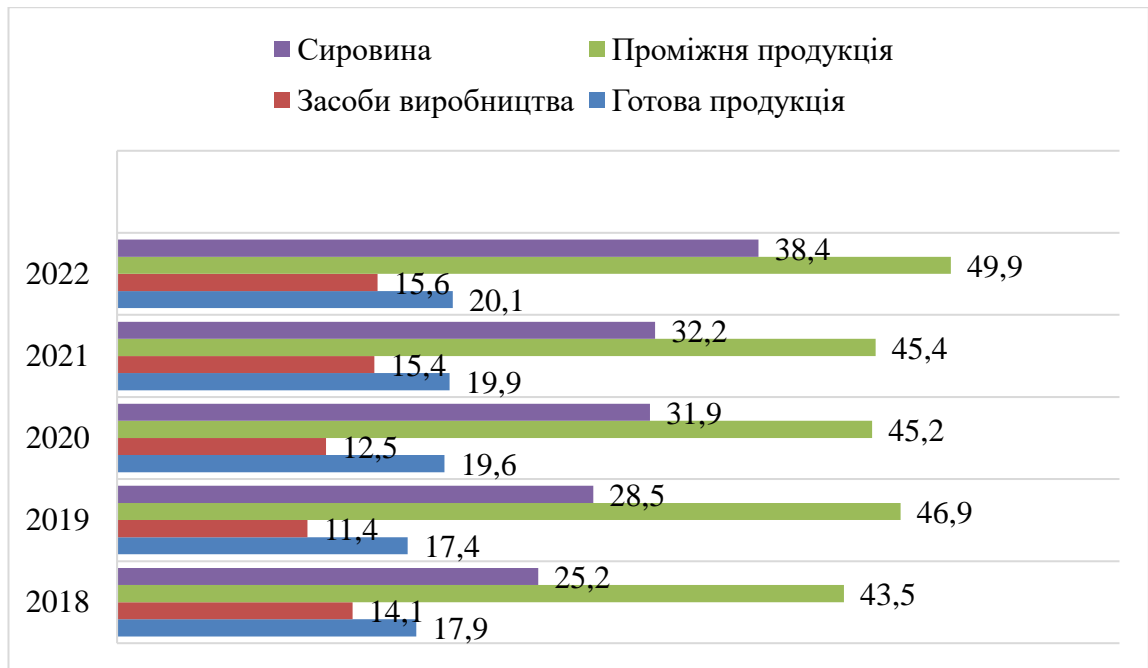


Рис.2.10. Структурне імпортування товарів за групами в Канаді, 2018–2022 роки, %

Джерело: складено автором за матеріалами [67]

Якщо з'єднати різноманітну розгалужену інфраструктуру, географічне розташування та поєднання усіх природних ресурсів, то Канада стає особливо привабливою для міжнародних взаємодій і в подальшому поліпшенню транспортно-логістичних систем. Введення новітніх рішень в логістичні системи потребує фінансування для розробки інноваційних технологій та виходу країни на вищий рівень конкурентоспроможності своїх пропозицій [35, с.83].

Протягом багатьох років вартість міжнародного перевезення залежала від цін на енергоносії та паливо в тому числі і на нафту. Тож прогнозовано, що при спаді вартості нафти та нафтопродуктів послідує зниження рівня інвестування у майбутні розробки. Канада посідає третю сходинку після таких країн, як Венесуела та Саудівська Аравія за запасами сирої нафти причому понад 95% із них походять із запасів нафтових пісків у Альберті та Саскачевані. Дані провінції та Британська Колумбія поділяють газодобувний осадовий басейн у Канаді. Нафтогазова промисловість є головною рушійною силою канадської економіки, генеруючи приблизно 7% ВВП Канади та даючи

роботу пів мільйону населення країни. Нафтогазова промисловість була і залишається провідною частиною для вивезу великогабаритного оснащення замовників з Америки [6].

Лідером залишається Альберта, значно менш активний розвиток даного сегменту відбувається на півночі. Виробництво в Північно-Західних територіях довгостроково скорочується, а в Юконі залишається мінімальним. Запаси нафтових пісків Канади розташовані на трьох основних родовищах в Альберті. Атабаска це найбільший кількісний поклад та найбільший за розміром, містить територію, придатну для наземного розвитку. Всі інші бітуми повинні бути вироблені всередині країни або через видбування.

У червні 2019 року було зареєстровано 125 нафтогазових проектів із загальною капітальною вартістю 393 мільярди доларів, що вже були на етапі будівництва чи були заплановані у подальші 10 років. Загалом вартість даних проектів енергетичного сектору оцінилась в 510 мільярдів, разом з електричними проектами. Прогнозовано, що до кінця 2024 року усі прийняті проекти Канади збільшаться більш ніж на 2%.

Канада з гордістю посідає друге місце за велечиною, серед країн та пропонує безліч джерел природних ресурсів, які рушійно впливають на економіку країни. До даних природних ресурсів сміливо можна віднести і не відновлювальні зародки енергії (нафтогазовий сектор, вугілля) та поновлюванні, окрім цього і мінерали, такі як золото, срібло тощо. Проте для створення та будівництва нових проектів необхідна якісна доставка великих вантажів.

Західна Канада наразі має велику кількість значущих проектів, завдяки чому і в подальшому зможе бути головним джерелом природних ресурсів. Альберта багата нафтовими пісками та має один із найкращих великих коридорів нафтових пісків у світі. Східна Канада зі своєї сторони має дуже розвинену інфраструктуру. Серед інфраструктурних проектів будівництво мостів вимагає транспортування особливо як і великогабаритних так і

негабаритних вантажів. Пересилання вантажів, що перевищують звичайну вагу, створює логістичні та навіть юридичні проблеми.

Проаналізувавши ситуацію в світі, приходимо до висновків, що для транспортних перевезень слід налагодити роботу цифрових технологій. Логістична система Канади для подальшого розвитку не може розглядатися лише в одному аспекті, комплексний підхід до логістики країни в цілому дозволить вивести Канаду на новий рівень у своїй зовнішній торгівлі та покращити рівень транспортно-логістичних систем.

Висновки до другого розділу

1. Проаналізовано сучасний стан функціонування транспортно-логістичної інфраструктури Канади. В даний час Канада є членом багатьох асоціацій, що направлені на ефективний економічний розвиток та транспортно-логістичної діяльності зокрема. У своїй діяльності Канада використовує всі види транспорту, задля ширшого впливу та їх сполучення. Стосовно ввезення та вивезення товарів, зазначаємо, що країна зазнала розвитку в усіх товарних групах. При цьому основними партнерами з експорту та імпорту є всі регіони світу в тому числі як найближчі країни США та Мексика так і азіатський та європейський сектори.

2. Досліджено особливості функціонування логістичної системи Канади у зовнішній торгівлі. Наразі, незважаючи на переважну більшість участі приватних операторів, уряд країни продовжує бути стурбованим питанням логістичної діяльності. Судячи з проаналізованих даних, логістична інфраструктура Канади розвивається і не боїться використовувати інноваційні технології в інтересах адаптивності. Однією з головних проблем є розшарування країн, що взаємодіють у світовому ринку, за рівнем розвинутоності. Це є однією з основних проблематичних питань логістики в міжнародному масштабі. Кожна країна-учасник що займається такою діяльністю як логістика натрапляє на перепони окремих держав в юридичному

та практичних планах і мусить завдяки різним інформаційним проблемам ці питання вирішувати. Особливо це стосується учасників що організують логістичні перевезення вантажопотоків. Не варто забувати і про фінансові перешкоди, які найчастіше виникають через низьку можливість неправильно оцінювати міжнародно-політичну ситуацію та тенденції, що відбуваються на міжнародному ринку. У зв'язку з тим, що кожна країна намагається підвищити рівень можливості суперництва на світовому ринку і в першу чергу піклується про власні інтереси, важко спрогнозувати майбутні тенденції щодо нормативних актів митного оформлення та стратегії розвитку держави загалом. Канадський ринок логістики будує логістичну структуру та галузь, яка відповідає стандартам США. Проте канадський ринок логістичних послуг характеризується невеликою участю у світовій логістичній біржі.

3. Обґрунтовано особливості транспортної системи Канади. Серед лідерів з видів транспортування виокремився залізничний транспорт, який функціонує завдяки перевагам одночасного перевезення обсягів і відстаней. Перевезення водні перевезення морським та річковим транспортом здійснюються через розвинену систему річок і озер. Сьогодні в Канаді працює близько 1,5 тис. транспортно-експедиторських компаній, оборот яких становить 2 мільярди доларів на рік. Для отримання доходу вони задіюють усі операційні процеси включаючи процеси оформлення для проходження митниці та саме транспортування. Щодо митного оформлення та роботи загалом більш ніж 300 митних брокерів надають свої послуги (оборот 400 млн. доларів США на рік). Митні оператори працюють в сфері комплексної логістики (надають сертифіковані послуги в напрямках аналізу перевезень і зберігання, зв'язка процесів управління за допомогою торгових союзів компаній-партнерів). Також пріоритетним направленням в Канаді є складування та транспортування в їх межах та поза ними, які за типом поділяються на три загальні категорії: приватні, державні та договірні. Не суспільні та договірні склади забезпечують найбільший спектр загальних та індивідуальних замовлень (з оформлення до безпосередньої оплати вантажу).

Громадські склади все ще відстають у цьому списку можливих операційних процесів.

Географічне положення Канади має ключове значення і вирішальний вплив на формування територіально-галузевої структури її економіки, визначаючи тим самим пріоритетні напрямки розвитку. Транспортно-логістичні системи Канади набувають нових переваг та виходять на нові рівні. Це дозволяє поліпшувати логістику загалом та рішуче впливає на економіку країни, утворюючи таки чином пряму залежність кожного з видів логістики, зовнішньої торгівлі Канади, економіки та конкурентоспроможності країни.

РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОЇ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ У ЗОВНІШНІЙ ТОРГІВЛІ КАНАДИ

3.1. Прогнозування розвитку транспортно-логістичної системи Канади

Канада є країною, що в своїй логістичній діяльності застосовує усі види транспорту, при цьому використовуючи різні інтермодальні та мультимодальні перевезення. Для отримання повноцінної картини було застосовано рівняння тренду.

$$y(x) = bx + a \quad (3.1)$$

Авіаційний транспорт Канади є важливою частиною її транспортної системи і має значний вплив на зовнішню торгівлю, туризм та внутрішню мобільність населення (табл. 3.1). Сектор авіаперевезень Канади розвивається завдяки своїй великій території та географічному розміщенню, що робить край природним транспортним хабом між Європою, Азією та Північною Америкою. Канада активно розвиває вантажний авіатранспорт завдяки зростанню глобальної торгівлі та запиту на швидку доставку. Основний аеропорт, зокрема Торонто-Пірсон і Ванкувер, мають спеціалізовані термінали для обробки вантажів і логістичні центри, що сприяють швидкому обігу товарів. За даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA), у 2022 році обсяги вантажних авіаперевезень зросли на 5%, і прогнозується, що попит на швидкі міжнародні доставки продовження.

Повітряний транспорт є важливою частиною транспортної системи Канади та має значний вплив на зовнішню торгівлю, туризм і внутрішню мобільність. Сектор повітряного транспорту Канади процвітає завдяки своєму розміру та географічному розташуванню, що робить країну природним транспортним вузлом між Європою, Азії та Північної Америки.

Канада активно розвиває авіаперевезення завдяки зростанню світової торгівлі та попиту на швидкі доставки. Великі аеропорти, такі як Торонто-Пірсон і Ванкувер, мають спеціалізовані термінали обробки вантажів і логістичні центри, які сприяють швидкому транспортуванню вантажів. За даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту, у 2022 році очікується, що обсяг авіаперевезень зросте на 5%, а попит на міжнародні експрес-доставки продовжить зростати.

Збірні дані діяльності аеропортів з прогнозованими даними
за 2016-2025 роки

Роки/Показники	Кількість пасажирів (млн. чол)	Вантаж (млн. тонн)
2016	141	1,22
2017	149,6	1,31
2018	160,6	1,44
2019	162,1	1,36
2020	46,3	1,18
2021	46,1	1,27
2022	118,8	1,47
2023	150,7	1,43
2024	144	1,4488
2025	138	1,4676

Джерело: створено автором за матеріалами [63]

Завдяки проведеному аналізу та збору даних можна помітити, що в 2022 та 2021 році був різкий спад показників авіап перевезень Канади. Дана ситуація пояснюється світовою пандемією та є логічно обґрунтованою. Проте настільки різкі зміни в показниках вплинули на достовірність побудови подальших трендів (рис. 3.1 та 3.2).

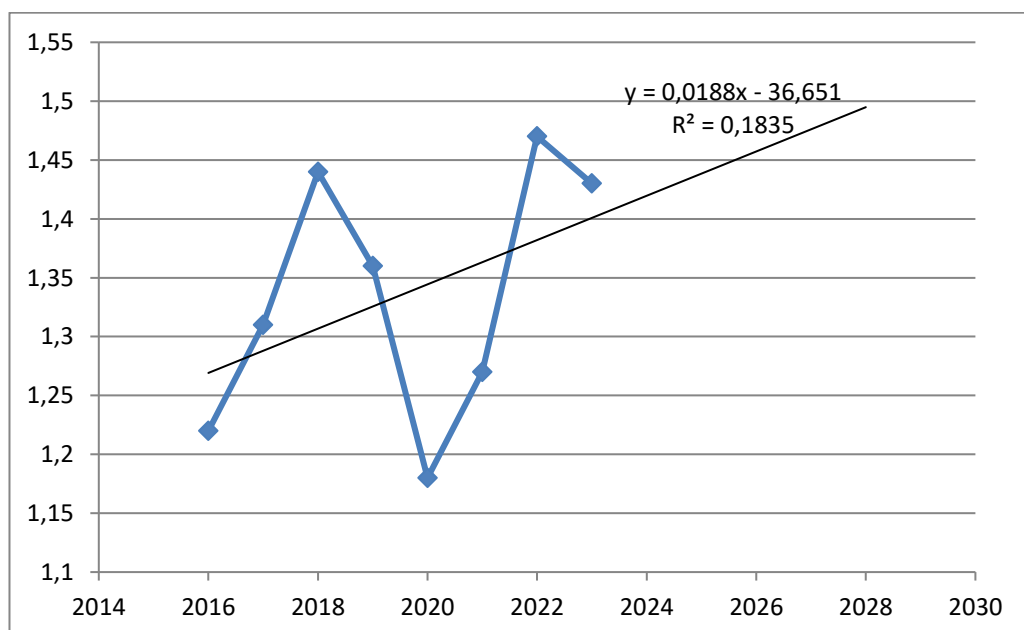


Рис. 3.1 Динаміка перевезення вантажу за 2016-2028 роки, млн.. тонн

Джерело: створено автором за матеріалами [63]

За результатами лінійної регресії динаміка перевезення вантажу за 2016-2028 роки має позитивний тренд розвитку. В середньому щорічне зростання показника складає 0,0188 млн. тонн. Достовірність прогнозу складає 18,3%, що пов'язано з різким спадом показника через виникнення пандемії. Проте навіть при таких обставинах позитивний тренд в перевезенні вантажів стабільно зберігається, це пов'язано з збільшенням попиту на перевезення з економією часу.

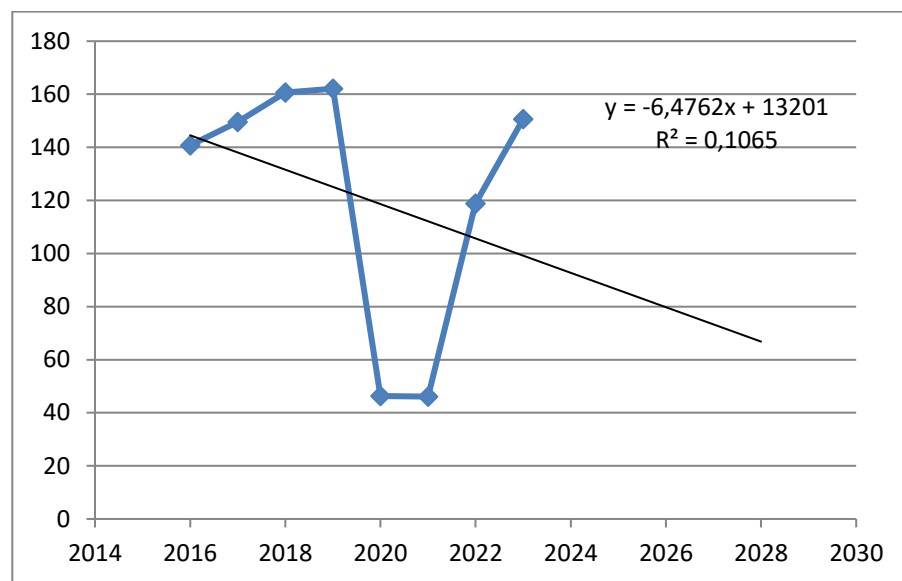


Рис. 3.2 Динаміка перевезення пасажирів за 2016-2025 роки, млн. чол.

Джерело: створено автором за матеріалами [63]

За результатами лінійної регресії кількість людських авіаперевезень Канади з 2016 по 2025 рік має від'ємний (негативний) тренд розвитку. В середньому щорічне падіння показника складає 6,47 млн. чоловік. Достовірність прогнозу складає 10,6%, що пов'язано з різким коливанням показника за зазначений період, що підтверджується коефіцієнтом апроксимації. Кількість авіаперевезень країни за зазначений період зростав стабільно до 2019 року та не зазнавало зниження, окрім 2020-2021 років, що пов'язане з пандемією COVID19. Подібні результати, можна підтвердити тим, що Канада омивається водами, але найпростішим шляхом дальнього переміщення для людей (на відміну від грузових перевезень) є авіасполучення. Узагальнюючи, бачимо, що Канада має стабільне збільшення кількості

людських авіаперевезень і поруч із цим тренд розвитку вказує на подальше падіння чисельності, проте показники з 2022 року знову йдуть на підйом і можливість зміни тренду залишається присутньою.

Залізничний транспорт є важливою частиною транспортної системи Канади, оскільки країна має величезну територію, значна частина якої обслуговується залізничною мережею (табл. 3.2). Основні залізничні оператори, Canadian National Railway (CN) і Canadian Pacific Railway (CP), працюють як усередині країни, так і за кордоном, з'єднуючи канадські порти з ринками Сполучених Штатів і Мексики. Таким чином, залізничні перевезення мають вирішальне значення для зовнішньої торгівлі, оскільки вони транспортують сировину, продукти та товари між канадськими виробниками та міжнародними ринками.

Канада має одну з найбільших у світі залізничних мереж протяжністю понад 49 тис. км. Ця інфраструктура з'єднує східне та західне узбережжя, а також північні регіони країни та дає змогу ефективно долати великі відстані, поширені в Канаді. Основні маршрути з'єднують прибережні порти Ванкувер на заході та Галіфакс на сході, які є стратегічно важливими для експорту та імпорту. Близько 70% усіх вантажів у Канаді перевозиться залізницею.

Завдяки впровадженню інтермодального транспорту вантажі можуть доставлятися швидше та ефективніше. Багато канадських залізничних компаній уже використовують цифрові технології для відстеження вагонів, що дозволяє точно контролювати рух вантажів. Також активно розвиваються інтермодальні термінали поблизу портів і великих логістичних центрів, що спрощує інтеграцію з іншими видами транспорту.

Таблиця 3.2

Загальний обсяг вантажів перевезених залізницею за 2012-2025 роки з майбутніми прогнозами

Роки	Обсяг вантажів, млн. тонн
2012	294
2013	300
2014	309
2015	305

2016	293
2017	312
2018	329
2019	330
2020	322
2021	321
2022	316
2023	318,9
2024	321,8
2025	324,7

Джерело: створено автором за матеріалами [63]

Було проведено збір основних показників за попередні роки та створено прогнозування на майбутній 3-річний період. Завдяки проведеному аналізу та збору даних можна помітити, що в залізничних перевезеннях немає довготривалих періодів зростання або спадання показників. З огляду на десятирічній термін можна побачити, що залізничні перевезення зростали до періоду пандемії, після чого був спад, але в нормах звичайного коливання. Проте дані зміни в показниках вплинули на вірогідність здійснення побудованого тренду (рис. 3.3).

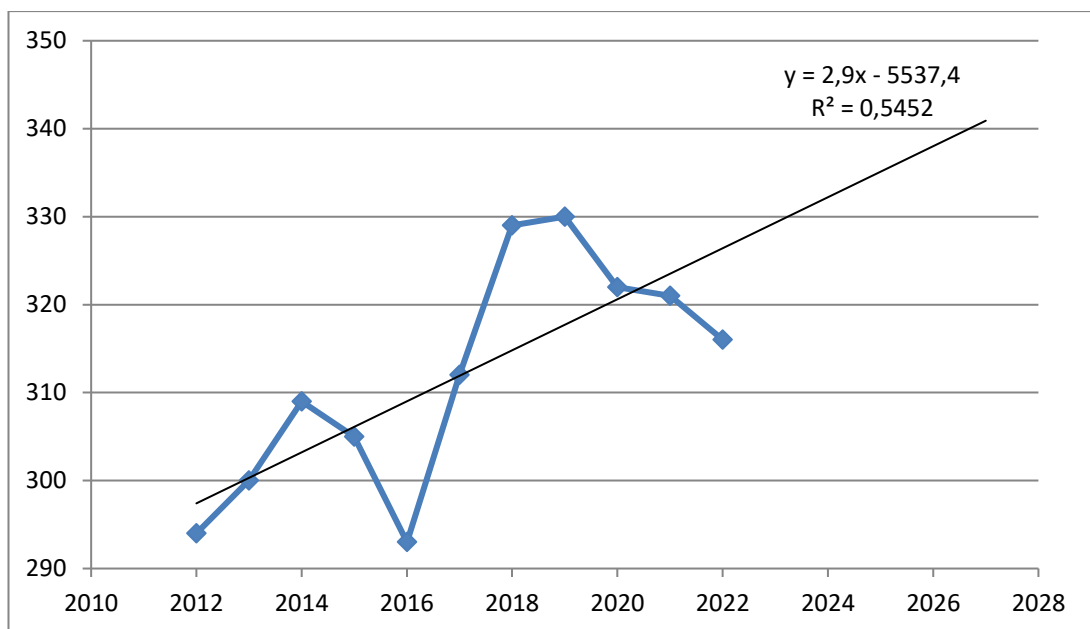


Рис. 3.3 Динаміка залізничних вантажоперевезень за 2012-2025 роки, млн.

ТОНН

Джерело: створено автором за матеріалами [63]

Результатами лінійної регресії залізничних вантажоперевезень Канади з 2012 по 2025 рік має позитивний тренд розвитку. В середньому щорічне зростання показника складає 2,9 млн. тонн. Достовірність прогнозу складає 54,5%, що пов'язано з незначними коливанням показника за зазначений період та позитивною стабільністю, що підтверджується коефіцієнтом апроксимації. Обсяг вантажоперевезень за зазначений період має тенденцію до стабільного зросту та не зазнавало різкого зниження, навіть під час пандемії COVID19 показники не опустились до результатів вже поставленого мінімуму, що відбулося в 2016 році. Саме до цього періоду країна позбувалась наслідків економічних світових криз. Узагальнюючи, бачимо, що Канада має стабільне хоча і поступове збільшення обсягу залізничних вантажоперевезень і поруч із цим тренд розвитку вказує і на подальше зростання.

Водний транспорт Канади залишається незмінним транспортом для круїзних перевезень пасажирів та перевезення вантажних контейнерів (табл.3.3). З 2016 по 2023 рік канадські водні контейнерні перевезення стабільно зростали, особливо в таких портах, як Ванкувер і Галіфакс. Порт Ванкувера, найбільший порт Канади, зберігає лідерство в контейнерних перевезеннях і обробив понад 3,7 мільйона TEU (20-футових стандартних контейнерів) у 2022 році, що є значним збільшенням порівняно з попередніми роками. У 2023 році спостерігалось подальше зростання, оскільки попит на імпорт і експорт зріс через збої, спричинені пандемією, а також збільшення вантажних контейнерів для забезпечення ефективною доставки на міжнародні ринки.

Таблиця 3.3

Трафік контейнерного порту за 2012-2022 роки з прогнозуванням на 2024-2025 роки

Роки	Кількість 20-футових контейнерів, млн
2012	5,1
2013	5,2
2014	5,4

2015	5,8
2016	5,7
2017	6,4
2018	6,8
2019	7
2020	6,3
2021	7,2
2022	7
2023	7,22
2024	7,44
2025	7,66

Джерело: створено автором за матеріалами [66]

Проаналізувавши показники трафіку перевезень контейнерного порту приходимо до висновку, що контейнерні порти будуть працювати на постійній основі, навіть в часи глобальних пандемій. Даний вид перевезень забезпечує можливість перевезення великої кількості великогабаритних вантажів, що є досить зручним для більшості замовників. Саме це спонукає до позитивної тенденції (рис. 3.4).

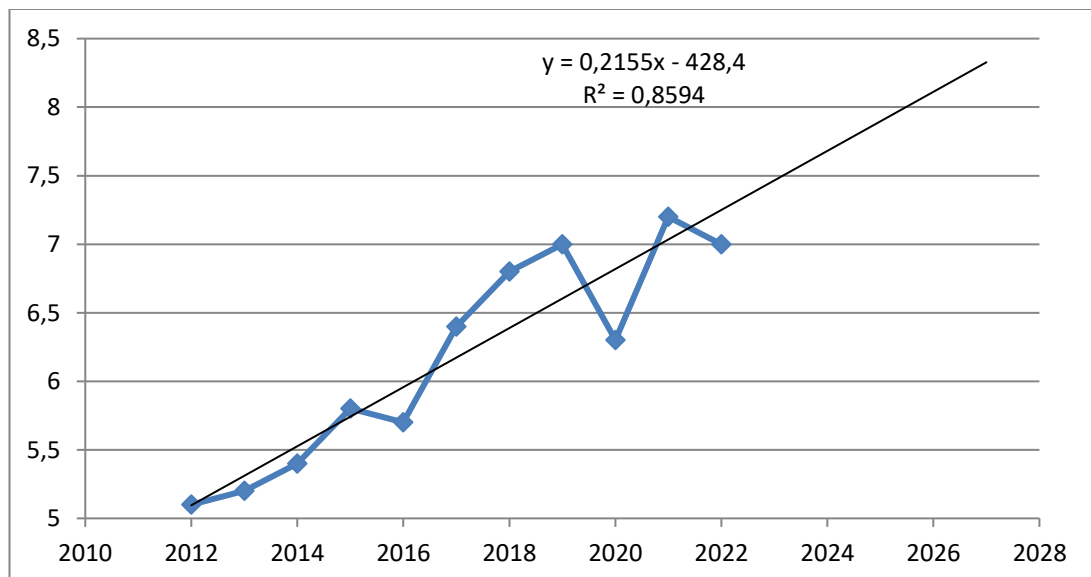


Рис. 3.4 Динаміка контейнерних портових перевезень 2012-2025, млн. TEU

Джерело: створено автором за матеріалами [66]

За результатами аналізу прогнозування бачимо, що динаміка контейнерних портових перевезень за 2012-2025 роки має позитивний тренд

розвитку. В середньому прогнозується збільшення показника щороку близько на 0,21 млн. одиниць. Достовірність прогнозу складає 85,9%, що є достовірним показником, це пов'язано з незначними коливанням показника за зазначений період та позитивною стабільністю, що підтверджується коефіцієнтом апроксимації. Кількість одиниць контейнерних портових перевезень за зазначений період стабільно зростає та не зазнавало зниження, окрім 2020-2021 років, що пов'язане з пандемією COVID19. Дані результати цілком прогнозовані, через збільшення їх попиту на міжнародній арені. Загалом, бачимо, що Канада має часткове збільшення перевезень контейнерами, але при цьому стабільна позитивна тенденція показує і на подальше зростання.

Згідно зі статистичними даними, автомобільні вантажні перевезення в Канаді демонструють постійне зростання в останні роки, хоча пандемія COVID-19 вплинула на цей сектор, особливо на обсяг і вартість перевезених вантажів. З 2016 по 2023 рік у секторі вантажних перевезень відбулися позитивні зміни завдяки зростанню електронної комерції та внутрішнього попиту на товари першої необхідності.

Спостерігалось зростання як внутрішніх, так і експортних поставок, зокрема до Сполучених Штатів, найбільшого торговельного партнера Канади. У 2022 році індустрія вантажних перевезень Канади відіграла важливу роль у підтримці ланцюгів постачання, особливо в міжпровінційних перевезеннях, де попит зріс разом із розвитком електронної комерції та змінами споживчих звичок. У 2023 році знову зросли обсяги автомобільних вантажних перевезень, особливо в сегменті міжміських перевезень, який охопив 40% вантажних перевезень по країні.

На сьогодні кількість зареєстрованих автомобілів різних типів зростає щороку. Це вказує на збільшення попиту серед громадян, та на необхідність розширювати даний сегмент логістики (табл. 3.4).

Таблиця 3.4

Кількість легкових автомобілів за типами, Канада за 2017–2023 роки та подальше збільшення їх попиту

Роки/Тип	Пасажи́рські автомобілі, тис. одн.	Багатоці́льові транспортні засоби, тис. одн.	Пікапи, тис. одн.	Фургони, тис. одн.
2017	10 218,50	6765,8	3826,3	1910,9
2018	10 049,60	7297,9	3887,7	1860,7
2019	9879,9	7825	3932,6	1803,9
2020	9683	8313,1	4002,3	1754,9
2021	9468,1	8838,5	4 091,20	1721,4
2022	8939,9	9 069,00	3994,8	1613
2023	8 589,00	9408,5	4008,6	1541,8
2024	8 320,44	9854,35	4041,44	1481,614
2025	8 051,88	10300,2	4074,28	1421,428

Джерело: створено автором за матеріалами [54]

Кількісна таблиця показала тенденції попиту на різні типи легкових автомобілів, порівнюючи їх показники, приходимо до висновку, що саме вмісткі пікапи та багатоцільові транспортні засоби будуть збільшуватися в попиті (рис. 3.5).

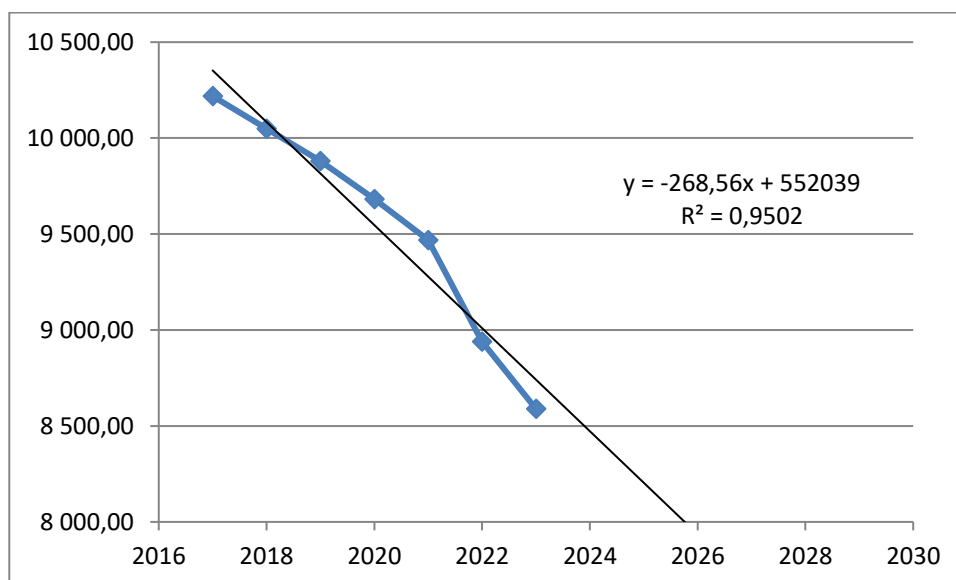


Рис. 3.5 Динаміка попиту на пасажирські автомобілі за 2017-2025 роки (тис. одн.)

Джерело: створено автором за матеріалами [54]

За результатами методу лінійного тренду попит на пасажирські автомобілі за 2017-2025 роки має негативний характер розвитку. Падіння

показника на рік в середньому складатиме 268,56 тис. одиниць. При цьому даний прогноз можна вважати достовірним, так як коефіцієнт апроксимації показує вірогідність у 95%. Також даний прогноз можна підтвердити і з постійним коливанням показника та стабільним його зниженням. Тим паче даний показник наряду залежить від вартості, тому занепади можуть бути пов'язані з коливанням рівня валюти на ринку.

Як зазначалось раніше багатоцільові транспортні засоби мають навпаки позитивний тренд розвитку, що був розрахований завдяки методу лінійного тренду (рис. 3.6).

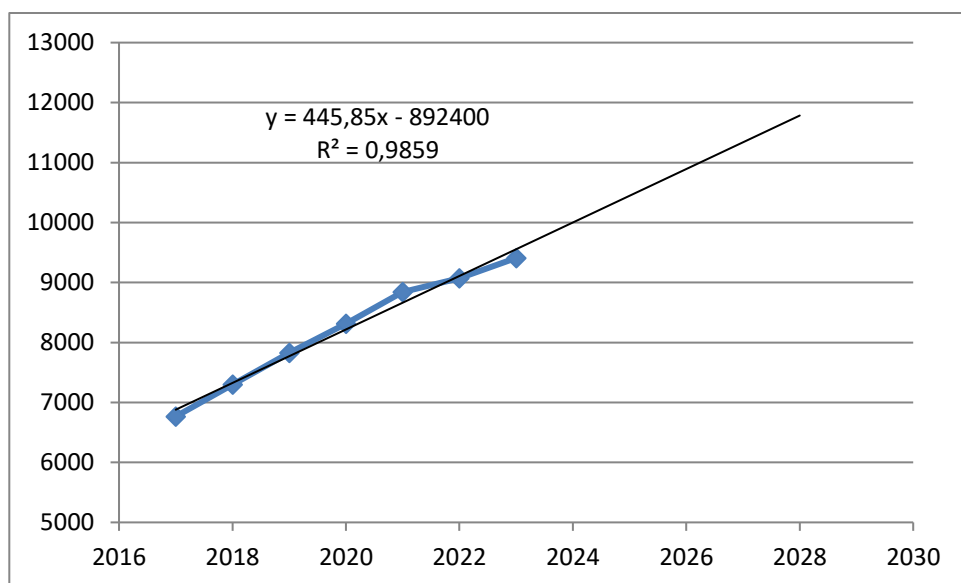


Рис. 3.6 Динаміка попиту на багатоцільові транспортні засоби за 2017-2025 роки (тис. од.)

Джерело: створено автором за матеріалами [54]

Щорічне зростання показника складатиме за підрахунками 445,86 тис. одиниць. Даний прогноз слід вважати достовірним, так як коефіцієнт апроксимації показує вірогідність у 98,59%. Також даний прогноз можна підтвердити і з стабільним ростом у попередні роки, що не мали періодів занепаду.

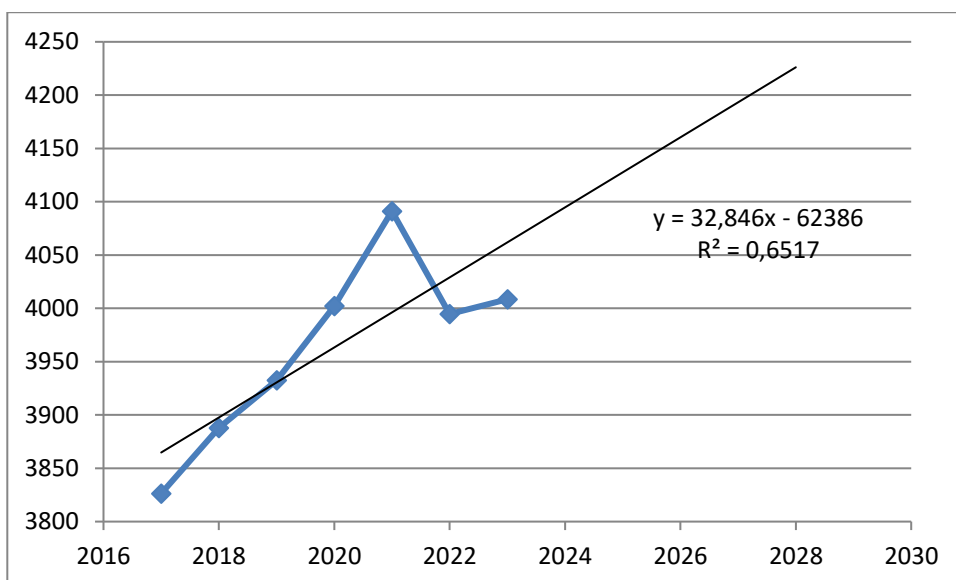


Рис. 3.7 Обсяг змін попиту на пікапи в Канаді (2017-2025 роки)

Джерело: створено автором за матеріалами [54]

Результати методу лінійного тренду показали, що попит на пікапи в Канаді у період 2017-2025 років має позитивний тренд розвитку. В середньому щорічне зростання показника складає 32,84 тис. одиниць. Достовірність прогнозу складає всього 65,17%, що пов'язано з незначними коливанням показника за зазначений період та позитивною стабільністю, що підтверджується коефіцієнтом апроксимації. Попит на пікапи за зазначений період стабільно зростає та не зазнавало зниження, окрім 2020-2021 років, що пов'язане з пандемією COVID19. Узагальнюючи, бачимо, що Канада поступово стабільно збільшує обсяги даних автомобілів, що вказує і на подальше зростання.

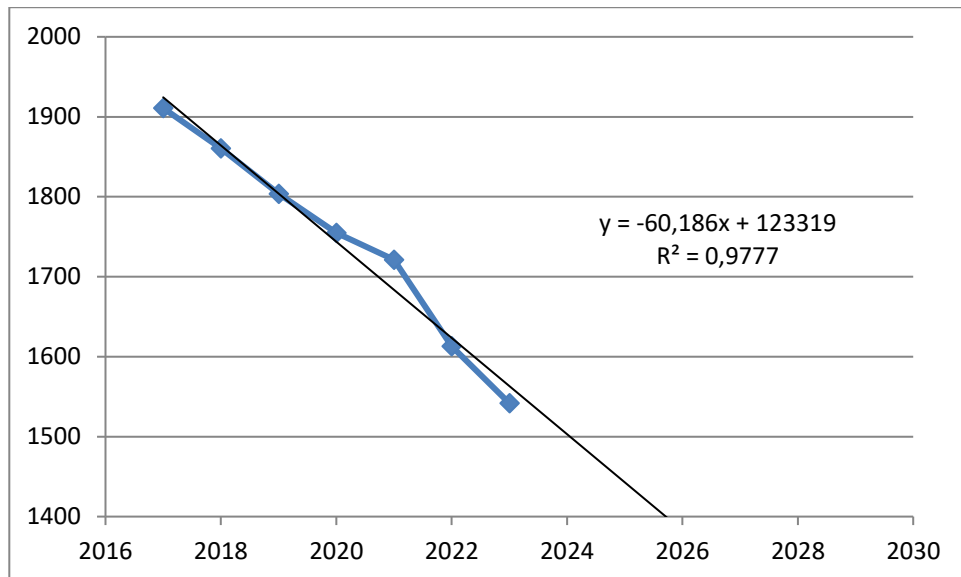


Рис. 3.8 Обсяг змін попиту на фуртони в Канаді (2017-2025 роки)

Джерело: створено автором за матеріалами [54]

Досліджуючи методом лінійного тренду зміни обсягу на фуртони в Канаді одразу помічаємо, що навіть в кількісному вираженні ця група займає найнижчу сходинку. При цьому результати дослідження на майбутнє також показують негативний тренд розвитку. Падіння обсягів щороку складатиме порядком 60,186 тис. одиниць. Даний аналіз можна вважати достовірним адже коефіцієнт апроксимації показує вірогідність у 97,77%. Це підтверджується стабільним падінням обсягів протягом всього часу, ситуація зі світовою пандемією також ніяк не вплинула на дані цього показника.

Проаналізувавши усі види транспорту Канади, їх динамічні зміни в показниках, ми приходимо до висновків, що кожен з видів транспорту в Канаді має свої сильні та слабкі сторони, що залежать напряму від політики розвитку країни, а також природніх факторів, що неможливо контролювати, тому будь-який з видів транспортної інфраструктури Канади має бути готовим до змін та мати певну гнучкість.

Як вже було зазначено раніше показник LPI є важливим для логістичних систем та логістичної діяльності країни загалом. Тож це потребує проведення розрахунків на найближчий майбутній період.

Рейтингові позиції та бали Канади відповідно до міжнародного Індексу ефективності логістики (LPI), 2018–2027 рр. [52] формуються з окремих складових показників.

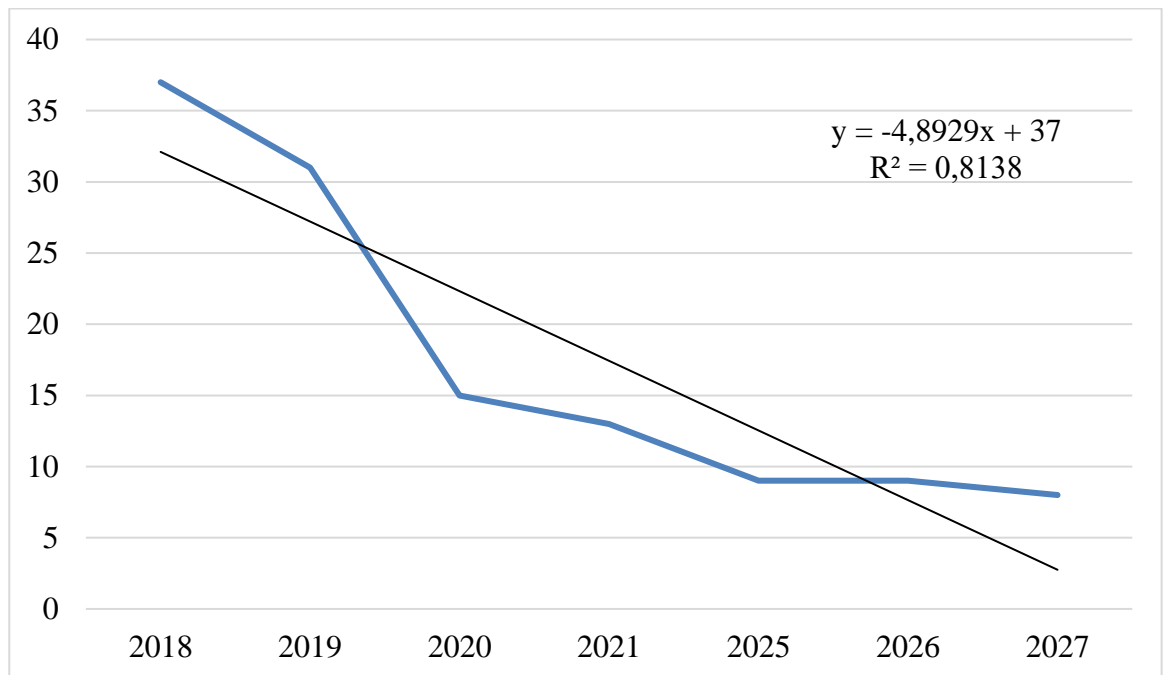


Рис. 3.9. Оцінки LPI Канади за 2018-2027 роки

Джерело: складено автором за матеріалами[52]

Як видно з результатів дослідження LPI Канади призведе до помітних покращень в рейтинг даного показника. Зважаючи на дану інформацію, можна сказати, транспортно-логістична система Канади та супутня інфраструктура будуть розвиватися, що в майбутньому приведе, до загальноекономічного розвитку.

3.2 Перспективи розвитку транспортно-логістичних систем у зовнішній торгівлі Канади

Щодо перспектив розвитку логістичних систем Канади у зовнішній торгівлі то можна зауважити, що вони є досить сприятливими. Канада з кожним роком стає все більш глобальним торговельним гравцем. Основними моментами, що вплинуть на подальші перспективи транспортно-логістичної інфраструктури Канади можна виділити:

1. **Інвестиції в інфраструктуру та технологічні інновації:** Канада активно інвестує в модернізацію своєї транспортної інфраструктури, включаючи порти, залізничні мережі та вантажні термінали. Запровадження автоматизації, цифрових платформ керування ланцюжками поставок і розумних технологій допоможе зменшити витрати, підвищити точність доставки та зменшити затримки. Наприклад, уряд Канади інвестував понад 2 мільярди доларів США в програму інвестиційної стратегії національної транспортної інфраструктури з метою модернізації стратегічних транспортних коридорів [50];

2. **Збільшення інтеграції з ринками Північної Америки:** завдяки Угоді між США, Мексикою та Канадою (USMCA) Канада продовжує зміцнювати свої торгові відносини з сусідніми країнами. Це відкриває додаткові можливості для інтеграції логістичних систем, спрощення митних процедур і зниження торгових бар'єрів. Краща інтеграція з інфраструктурою США та Мексики дозволить стабільно та швидко переміщувати товари між країнами [61];

3. **Розвиток «зелених» логістичних систем:** для досягнення своїх кліматичних цілей Канада розробляє більш екологічні методи транспортування. Наприклад, Канадська національна залізниця та інші великі оператори інвестують у технології з низьким вмістом вуглецю, щоб зменшити викиди CO₂. Перехід на «зелені» технології не тільки покращує екологічний імідж, а й підвищує конкурентоспроможність на міжнародному ринку, де екологічність продукції набуває все більшого значення [58];

4. **Зростаюча роль Тихоокеанського регіону:** оскільки торгівля з Азіатсько-Тихоокеанським регіоном зростає, Канада інвестує у свої західні порти, включаючи Ванкувер і Принс-Руперт, щоб сприяти торгівлі з такими країнами, як Китай, Японія та Південна Корея. Це розширення допоможе Канаді краще інтегруватися в азіатські ланцюжки поставок і отримати вигоду від зростаючого попиту на продукцію Північної Америки [62];

5. Інтермодальні перевезення та покращення залізничної логістики: інтермодальні перевезення, які поєднують залізничні та автомобільні перевезення, значно підвищують ефективність і знижують витрати на логістику. Канада має розвинену систему залізниць, що дозволяє ефективно з'єднувати порти з внутрішніми регіонами країни. У майбутньому більша інтеграція залізничних і портових засобів створить ще більше можливостей для ефективної доставки вантажів [63];

6. Увага за кліматичними змінами: у відповідь на загальні кліматичні виклики, такі як повені та лісові пожежі, канадські логістичні компанії інвестують у планування на випадок надзвичайних ситуацій та покращення інфраструктури, щоб зменшити ризики. Це дозволить Канаді забезпечити стабільність і надійність транспортних послуг, незважаючи на можливі стихійні лиха [50].

Стосовно основних проблематичних питань гостро стоїть виклик недостатньої пропускної здатності портів на західному узбережжі. Все це потребує модернізації сучасної інфраструктури та збільшення пропускної здатності автодоріг та залізниць Канади. Національна робоча група з питань транспортних ланцюгів постачання у своїй доповіді рекомендує інвестувати понад 88 млрд. дол. Щорічно на підтримку необхідного рівня інфраструктури до 2070 року, в тому числі і на розширення портів [53]. Зараз на себе серед портів найбільше навантаження бере порт Ванкувер.

Майбутній розвиток транспортної та логістичної системи Канади має вирішальне значення для її ролі у світовій торгівлі, особливо з огляду на зростаючий попит світового середнього класу та нові торгові угоди (табл.3.5).

Таблиця 3.5

Інвестування ключових проєктів транспортної інфраструктури Канади

Залізниця	Одним із важливих сучасних проєктів є дослідження вічної мерзлоти вздовж ключових залізничних коридорів. На розвиток було виділено 4,4 млн. дол. США. Більш ніж 700 тис. дол. США
-----------	---

	виділено для підвищення безпеки залізниць у Манітобі.
Авіатранспорт	Інвестиція від уряду в розмірі \$105 млн для авіатранспортної інфраструктури, задля зменшення затворів при збільшенні попиту. Туди ж включають модернізацію технологій аеропортів як Монреаль-Трюдо, Торонто Пірсон, Калгарі, Ванкувер.
Торговельні коридори	4,6 млрд. дол. США на 11 років (2017-2028 рр.) для покращення транспортної інфраструктури Канади. На меті стоїть покращення торговельних коридорів.

Джерело: створено автором за матеріалами [53, 63]

Канада проводить комплексну цифровізацію транспортних і логістичних процесів для підвищення прозорості, ефективності та швидкого управління товарними потоками.

Канада посилює інтеграцію між різними видами транспорту (морським, залізничним та автомобільним), що допомагає зменшити транспортні витрати та забезпечити гнучкість міжнародних торговельних потоків.

Важливим елементом системи є використання даних для управління попитом, прогнозування перевантаження та покращення використання ресурсів. Канадські логістичні системи активно використовують штучний інтелект і алгоритми машинного навчання для оптимізації ланцюжків поставок.

Оскільки азіатські ринки ростуть і торговельні потоки зміщуються до Тихого океану, канадські логістичні системи адаптуються до нових маршрутів і міжнародних партнерств. Це передбачає роботу з великими гравцями логістики, такими як судноплавні компанії та залізниці, щоб забезпечити швидкий доступ до важливих ринків, таких як Китай та Індія.

Щоб забезпечити стабільність перед обличчям глобальних потрясінь (таких як пандемія COVID-19), Канада впроваджує системи стійкості, включаючи розробку національної стратегії ланцюжка поставок. Ця стратегія спрямована на підвищення гнучкості та швидке реагування на надзвичайні ситуації, захист важливих торгових коридорів і забезпечення стабільності міжнародних партнерів.

Висновки до третього розділу

1. Розроблено майбутні тренди розвитку транспортно-логістичної системи Канади. Під час дослідницької роботи, було з'ясовано, що більшість порівнювальних аспектів має позитивний тренд розвитку. Це пов'язано з розвитком Канади, введенням різних інноваційних процесів. Даних висновків приходимо за допомогою ведення статистики та прогнозуванням на майбутній період. Слід виокремити, що транспортно-логістична система Канади має свої слабкі сторони, проте уряд держави активно виправляє дану ситуацію. Отримані результати дослідження вказують на майбутнє підвищення в рейтингу LPI, що є одним з основних показників ефективності логістичної системи. Так як це збірний показник, це означає, що і підв'язана інфраструктура і логістичні процеси також будуть мати змогу розвиватися. За основними показниками на 2027-2028 роки Канада вже буде мати гарні показники і у розвитку транспортної структури, що допоможе вийти ще на вищий міжнародний рівень співробітництва.

2. Визначено перспективи розвитку транспортно-логістичних систем у зовнішній торгівлі Канади. Канада є однією з високо розвинутих країн, яка не зупиняється на досягнутому. Великий акцент у своїй діяльності країна робить на Зеленій економіці, для цього вона підв'язує свої транспортно-логістичні стандарти не лише під умови США, а й намагається винайти спосіб максимально безпечний для екології країни та світу в цілому. Інвестиції в інфраструктуру дадуть змогу поліпшити і транспортну систему, що є необхідною ланкою в логістичній діяльності. Таке поєднання дозволить все більше залучати інтермодальні перевезення, які безумовно допоможуть вийти на гарний рівень доходу країни.

ВИСНОВКИ

1. Розкрито сутність функціонування логістичних систем у світі. Насьогодні поняття логістика є дуже обширним, воно використовується у різних сегментах в тому числі і державному секторі, сільськогосподарській діяльності, підприємстві, а також у транспорто-торговій інфраструктурі та на виробництвах. Визначено, що при правильній структуризації та організації логістичних процесів на підприємствах та організаціях можна зайняти керівні позиції в конкурентноспроможності. Практика ведення бізнесу, як на міжнародному рівні так і на рівні держави пронизана логістичними процесами

та відрізняється за різновидами логістичних систем, при доцільному використанні можна вийти на гарний рівень прибутку, тому що це дозволить значно знизити товарні запаси, прискорити оборотність коштів та забезпечити споживачів згідно їх попиту необхідною продукцією.

2. Схарактеризовано транспортно-логістичну інфраструктуру як підґрунтя функціонування світового товарного ринку. Встановлено, що транспортно-логістична інфраструктура є одним з основних елементів роботи міжнародного товарного ринку. Саме це дає можливість проводити товарооборот, заключати торговельні договори та розвивати економіку. Транспортно-логістична інфраструктура Канади розвивається, для подальшого розвитку було введено Стратегічний план Канади до 2030 року. Згідно з публікаціями звітів, уряд Канади притримується поставленого плану. Модернізація транспортної інфраструктури відбувається на всіх рівнях з запровадженням новітніх логістичних інструментів. Порівнюючи показники Канади стосовно основних показників товарного ринку ми помічаємо, що рівень експорту зростає, кількість залучених інвестицій також рухається догори. Що дозволяє закріпити кругообіг успіху економічного розвитку країни, де логістика, транспорт, інновації тісно пов'язані між собою. Все це також відбувається завдяки міждержавній взаємодії. Міжнародні організації своєю діяльністю створюють умови для посилення процесів лібералізації стосовно зовнішньоторговельної політики кожної країни, в рамках їх взаємодії. Тому такий процес сприяє розвитку світового товарного ринку.

3. Розроблено метод дослідження міжнародної транспортно-логістичної системи у зовнішній торгівлі Канади. Для отримання максимально точних та ефективних результатів слід використовувати комплексний підхід. У даній роботі було використано порівняння, аналіз, синтез, головним методом для прогнозування перспектив міжнародної транспортно-логістичної системи у зовнішній торгівлі Канади було обрано метод прогнозування, а саме метод лінійного тренду на основі методу регресійного аналізу. Для проведення

дослідження були залучені статистичні дані, що містяться в офіційних джерелах, а також метод збору та обробки інформації та проведення аналізу.

4. Проаналізовано сучасний стан функціонування транспортно-логістичної інфраструктури Канади. На сьогодні Канада є учасником багатьох союзів та угод, що спрямовані на різні сфери діяльності. Перши яскравим показником ефективності таких союзів стало і членство в СОТ, ГАТТ, ГАТС та ТРІПС, участь у USMCA (раніше Північноамериканська зона вільної торгівлі (НАФТА)), дозволяє підняти рівень експорту та імпорту серед країн партнерів. Звісно основне партнерство з імпорту та експорту залишається з США. Якщо подивитись на кількісні показники то бачимо що загальна кількість імпортованих товарів та послуг до США у 2022 році становила 427,7 млрд. дол. США. Загальна кількість імпортованих товарів та послуг до Канади з країн партнерів становив 726,06 млрд доларів у 2023 році. В порівнянні в 2022 році загальний імпорт товарів та послуг сягав 728,7 млрд. дол. США. Порівнюючи показання відсотків 2020 та 2021 років, імпорт товарних груп зріс на 15,8%. Проте зменшився порівняно з 2022 роком. Стосовно експорту товарів та послуг ми бачимо що сукупний експорт товарів та послуг що був відправлений з Канади до країн партнерів становив 717.71 млрд доларів у 2023 році. В порівнянні з 2022 роком сукупний експорт зменшився на 1,9% Експорт товарів в платному балансі порівнюючи також став менший на майже 30 млрд. дол. США і становив 569,15 млрд. доларів США порівняно з 599 млрд доларів США 2022 року.

5. Досліджено особливості функціонування логістичної системи Канади у зовнішній торгівлі. Уряд Канади будує логістичну систему згідно американським стандартам. Проте на шляху до таких перетворень є певні перешкоди. Саме тому було зроблена порівняльна таблиця. Як видно сильною стороною логістичної системи Канади є іноваційність яка залучається в усіх сферах. Як зазначалось раніше показник LPI є важливою оцінкою в логістичній діяльності країни, так як охоплює не один напрямок. Згідно з показників найменша оцінка Канади у 2022 році поставлена на показник, як

«простота організації доставки» — 3,6 бали. Найвищу оцінку Канада отримала за «якість транспортної інфраструктури» — 4,3 бала.

6. Обґрунтовано особливості транспортної системи Канади. Транспортна система Канади є досить розвинутою це відбувається завдяки високому рівню розвитку транспортної інфраструктури. Таким чином утворюється транспортний вузол, що працює не тільки на території країни а і поза її межами. У Канаді розвинуті усі види транспортувань. Загальна довжина залізничних шляхів складає понад 49000 км, а Основними залізничними операторами є Canadian National Railway та Canadian Pacific Railway. Стосовно повітряного транспорту Канада має розвинену мережу аеропортів, серед яких найбільшими є: Міжнародний аеропорт Торонто-Пірсон (найбільший і найзавантаженіший аеропорт Канади, основний транзитний вузол для міжнародних та міжконтинентальних рейсів), Міжнародний аеропорт Ванкувера (відіграє ключову роль в обслуговуванні рейсів до Азії та США) та Міжнародний аеропорт Монреалю-Трюдо (зосереджується на рейсах до Європи та Африки). Водний порт Ванкувера, є найбільшим портом в Канаді, в 2022 році обслужив понад 3,7 мільйона TEU, чим і заслужив звання лідеру контейнерних перевезень. А ось у 2023 році лідером серед міжміських перевезень стали автомобільні перевезення, що забезпечило 40% вантажного потоку у всій країні

7. Розроблено майбутні тренди розвитку транспортно-логістичної системи Канади. Згідно з результатами проведеного дослідження ми одразу помічаємо, що рейтинг LPI Канади дозволить вийти у лідируючі позиції. Також було проведення досліджень кожної з складової транспортної структури та транспортної системи загалом. Таким чином можна побачити, що наприклад в системі аеропортів до 2028 році буде занепад кількості пасажирських авіаперевезень (з 150,7 млн чол. до 118) а ось в вантажних перевезеннях навпаки прогнозується зростання з 1,43 млн. тонн до 152 і це може бути не межею. Стосовно залізничних вантажоперевезень тут також присутня позитивна стабільність з прогнозування росту до 330 млн. тонн і така ж

ситуація в морських перевезеннях вантажу де зріст буде відбуватися до 8,1 млн TEU. Всі ці результати дають зрозуміти, що Канада набирає оборотів саме в вантажних перевезеннях, для чого і модернізує свої логістичні та транспортні системи.

8. Визначено перспективи розвитку міжнародних транспортно-логістичних систем у зовнішній торгівлі Канади. Зрозуміло, що для отримання максимально ефективного результату Канада вводить різні іновачії та не боїться використовувати новітні технології. Автоматизація процесів, вдосконалення, відстежування, контроль все це підлягає модернізації. Окрім того Канада рухається в сторону «Зеленої» економіки, що підштовхує до використання сучасних методів та нововведень. Досліджуючи перспективи транспортно-логістичних систем треба зазначити, що саме їх розвитком є ключем для підняття економіки країни та вихід на міжнародний рівень.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Анікіна Б.А. Логістика: підручник. 3-тє вид., перераб. та дод. К: ІНФРА, 2020. 368 с.
2. Борисенко Г.Н. Інструменти логістики. *Вісті вищих навчальних закладів*. 2022. № 5. С.10-16.
3. Габбасова В. В. Логістика майбутнього. *Наука та наукознавство*. 2019. №2. С. 379-382.
4. Гаджинський А. М. Г Логістика: підручник. 20-е вид. К.: Видавничо-торгівельна корпорація, 2021. 484 с.
5. Гаджинський А.М. Логістика: підручник. 20-те вид. К: Вид.-торг. корпорація, 2021. 484 с.

6. Галяутдінов Р.Р. Транспортна логістика: поняття, види транспорту, типи перевезень. К., 2020. 176 с.
7. Географія та туризм: Наук. зб. /Ред. кол.: Я.Б. Олійник (відп. ред.) та ін. – К.:Альтерпрес, 2010. – Вип. 5. – 174 с.
8. Гулягіна О.С. Чинники розвитку логістичного потенціалу ланцюгів постачання. Одеса, 2020. 190 с.
9. Декілька десятків корпорацій правлять світом, і це добре. *Міжнародна інформаційна група «Інтерфакс»: Економіка*. 2022. № 6. 190 с.
10. Джерель А.Н. Логістика: термінологічний словник. К: ІНФРА, 2020. 310 с.
11. Доповідь розрахованої на кілька років наради експертів з інвестицій, інновацій та підприємництва в інтересах зміцнення виробничого потенціалу та сталого розвитку про роботу його першої сесії. *ЮНКТАД* : Київ, Перша сесія, 28-30 січня 2022 року.
12. Каноненко Д.Л. Основні вимоги логістики. *Олді*. 2022. № 11. С.50-58.
13. Качурець А. Технології у логістиці: які інновації використовують великі гравці e-commerce. *Наука та наукознавство*. 2020. № 17. С.5-10.
14. Качурець А. Які технології в логістиці використовують Prom, DHL, Aliexpress та інші гіганти. *Наука та наукознавство*. 2020. № 10. С.6-22.
15. Кваліфікаційна робота магістра : методичні рекомендації до виконання (для здобувачів другого (магістерського) рівня вищої освіти спеціальності «Міжнародні економічні відносини») / уклад. Л. І. ГригороваБеренда, О. А. Довгаль, Н. А. Казакова, С. А. Касьян, Н. В. Непрядкіна, О. В. Ханова. – Харків : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2021. – 44 с.
16. Короткі відомості про рекомендації щодо спрощення процедур торгівлі. *Центр зі спрощення процедур торгівлі та електронних ділових операцій (СЕФАКТ ООН); Європейська економічна комісія ООН*. К., 2022. 138 с.

17. Кузнєцова О. В. Ланцюги поставок та функції логістики в управлінні ними на підприємствах. К., 2021. 166 с.
18. Лашко С.І. Міжнародна транспортна логістика. К., 2021. 100 с.
19. Миколаїв Р.С. Особливості функціонування та формування транспортно-логістичних систем на регіональному та локальному рівнях. К., 2019. 327 с.
20. Назарян Г.А. Сучасні тенденції розвитку міжнародного транспорту. *Економічні проблеми сталого розвитку: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої пам'яті проф. Балацького О.Ф.*, м. Суми, 24-26 квітня 2022 р. / За заг. ред. О.В. Прокопенко. Суми: СумДУ, 2022. Т.2. С. 152-156.
21. Наслідки глобальних ланцюжків створення вартості для торгівлі, інвестицій, розвитку та зайнятості. *Міністерство економічного розвитку України*. К., 2020. 173 с.
22. Оцінка регулятивних та процедурних заходів у торгівлі : *Методологія для оцінки. Європейська економічна комісія ООН*. К., 2022. 244 с.
23. Петренко Л.Г. Основні проблеми транспортної логістики в Україні та за кордоном. *Наука та наукознавство*. 2020. № 2. С.8-19.
24. Радіонова А.О. Роль логістичних систем в міжнародній торгівлі Канади : кваліфікаційна робота бакалавра [Рукопис] / А. О. Радіонова Х.: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2023. 60 с.
25. Розгляд зниження податкової бази та перенесення прибутку. *ОЕСР (2022): Публікації ОЕСР*. К., 2022. С.67-91.
26. Руська Р. В. Економетрика : навчальний посібник / Р. В. Руська. – Тернопіль : Тайп, 2012. – 224с. - .16.
27. Сарапенко А.А. Стратегія соціально-економічного розвитку. *Наука та наукознавство*. 2021. № 14. С.6-13.
28. Спрощення процедур торгівлі: принципи та вигоди. *Практичне посібник зі спрощення процедур торгівлі; Європейська економічна комісія ООН*. К., 2022. 205 с.

29. Транспортно-складська логістика гірничих підприємств: навч. пос. / За ред. В.О. Будішевського, Л.Н. Ширіна. – Д.: Національний гірничий університет 2010. – 433 с.
30. Тюріна Н.М. Логістика: навчальний посібник. / Н. М.Тюріна, І. В. Гой, І. В. Бабій. - Київ: Центр учбової літератури, 2020. - 392с.
31. Угода СОТ про спрощення процедур торгівлі: Ділове керівництво для тих, хто розвивається країн. URL: <http://www.intracen.org/uploadedFiles/intracenorg/Content/Publications/AssetPDF/WTO%20Trade%2>
32. Чевордаєва М. Онлайн-сервіси у транспортній логістиці: взаємодія водіїв і диспетчерів на новому рівні. *Олді*. 2020. № 5. С.13-22.
33. Кваліфікаційна робота магістра : методичні рекомендації до виконання (для здобувачів другого (магістерського) рівня вищої освіти спеціальності «Міжнародні економічні відносини») / уклад. Л. І. ГригороваБеренда, О. А. Довгаль, Н. А. Казакова, С. А. Касьян, Н. В. Непрядкіна, О. В. Ханова. – Харків : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2021. – 44 с.
34. Agricultural Logistics (Materials blitz of interviews with experts)). *Logistics. Problems and Solutions*. 2021. № 4. P 16-25.
35. Barykello, R. Canadian supply management system in the agricultural sector. *Materials of II Congress of agrieconomists*. Part IV. P. 208-213.
36. Canadian National Railway URL: <https://www.cn.ca/en/>
37. Canadian Pacific Railway URL: <https://www.cpkcr.com/en>
38. Chukhrai, N.I. Agricultural Logistics and Vertical Integration Business. *Logistics. Problems and Solutions*. 2021. № 4. P. 51-56.
39. Coe N. M. «Globalizing» регіональний розвиток: a global production networks perspective M. Hess, H. W.-C. Yeung, P. Dicken, J. Henderson. *Transactions of the Institute of British Geographers*, Vol. 29, No 4 (2020). P. 468-484.
40. Hawks Karen. What is Reverse Logistics? *Reverse Logistics Magazine*, Winter/Spring 2019. P. 12, 15, 21.

41. International Trade Centre URL: <https://www.intracen.org/>
42. Joyce P. Strategic Management and Governance: Strategy Execution Around the World. Oxfordshire : Taylor & Francis. 2022.
43. Kosareva T.V. Agrologistica: sytnist ta multimodalnist. *Economy APK*. 2022. № 10. P. 37-43.
44. Kucherov Y Comments on «Agricultural Logistics. *Logistics. Problems and solutions*. 2022. № 4. P. 46-50.
45. Oleynyk Y.B. (2011). International Logistics. Kyiv: Obrii.
46. Pathways: Connecting Canada's Transportation System to the World – Volum1 URL: https://tc.canada.ca/sites/default/files/migrated/ctar_vol1_en.pdf
47. Park S. Marketing management (Vol. 3). Retrieved 2023. URL: https://books.google.com.pk/books/about/Marketing_Management.html?id=p6v7DwAAQBAJ&redir_esc=y
48. Port Vancouver 2023-Financial-Report URL: https://www.portvancouver.com/sites/default/files/2024-08/2023-Financial-Report_English-web.pdf
49. Port Vancouver URL: <https://www.portvancouver.com/article/record-2024-cruise-season-wraps-port-vancouver>
50. RBC Thought Leadership URL: <https://thoughtleadership.rbc.com/economics/>
51. Smyrnov I.G. Agrilogistics in Ukraine: Current State, Problems and Prospects of Development. *Logistics. Problems and Solutions*. 2020. № 4. P. 26-37.
52. Smyrnov I.G. Agrologistics in Holland. *Logistics*. 2020. № 9. P. 13-15.
53. State of Trade 2024: Supply chains URL: <https://www.international.gc.ca/transparency-transparence/state-trade-commerce-international/2024.aspx?lang=eng>
54. Statistics Canada URL: <https://www.statcan.gc.ca/en/start>
55. Sumets A.N. The Urgency of Introducing Logistics Enterprises in the Economic Activity of APC. *Logistics. Problems and Solutions*. 2019. № 4. P. 15-38.

56. Sumets A.V. Problems of Increasing the Efficiency of Logistics in Ukraine APK. *Logistics. Problems and Solutions*. № 6. P.35-36.
57. The Observatory of Economic Complexity URL: <https://oec.world/en/profile/country/can?redirect=true>
58. The official website of the Government of Canada URL: <https://www.international.gc.ca/trade-commerce/trade-agreements-accords-commerciaux/agr-acc/cusma-aceum/index.aspx?lang=eng>
59. Trademap. URL: <https://www.trademap.org/Index.aspx>
60. Transportation Canada 2020 Overview Report. URL: https://tc.canada.ca/sites/default/files/2021-07/transportation_canada_2020_overview_report.pdf
61. Transportation in Canada 2020 - Overview of Canada's Transportation System URL: <https://tc.canada.ca/en/corporate-services/transparency/corporate-management-reporting/transportation-canada-annual-reports/overview-canada-s-transportation-system>
62. Transportation in Canada 2023 - Overview of Canada's Transportation System URL: https://tc.canada.ca/sites/default/files/2024-06/TC_2023_Annual_Report_EN_2024-05-29.pdf
63. Transport Canada URL: <https://tc.canada.ca/en/corporate-services/transportation-2030-trade-corridors-global-markets>
64. United States Trade Representative URL: <https://ustr.gov/countries-regions/americas/canada#:~:text=Canada%20Trade%20%26%20Investment%20Summary&text=Exports%20were%20%24427.7%20billion%3B%20imports,up%2022%20percent%20from%202012>
65. Walker W. T. Defining supply chain management. *Practitioner Summer Workshop Proceedings*. 2019. № 3. C. 16.
66. Worldbank URL: <https://data.worldbank.org>
67. World Trade Report 2020: Factors shaping the future of world trade. *Practitioner Summer Workshop Proceedings*. 2019. № 9. C. 23-25.

68. Кваліфікаційна робота магістра: методичні рекомендації до виконання (для здобувачів другого (магістерського) рівня вищої освіти спеціальності «Міжнародні економічні відносини») / Уклад. Л.І. Григорова-Беренда, О.А. Довгаль, Н.А. Казакова, С.А. Касьян, Н.В. Непрядкіна, О.В. Ханова. Харків : ХНУ імені В.Н. Каразіна, 2021. 42 с. URL: <https://ekhnuir.karazin.ua/handle/123456789/16576> (дата звернення: 02.11.2024)

ДОДАТКИ

Додаток А

Головні логістичні компанії Канади [35]



Додаток Б

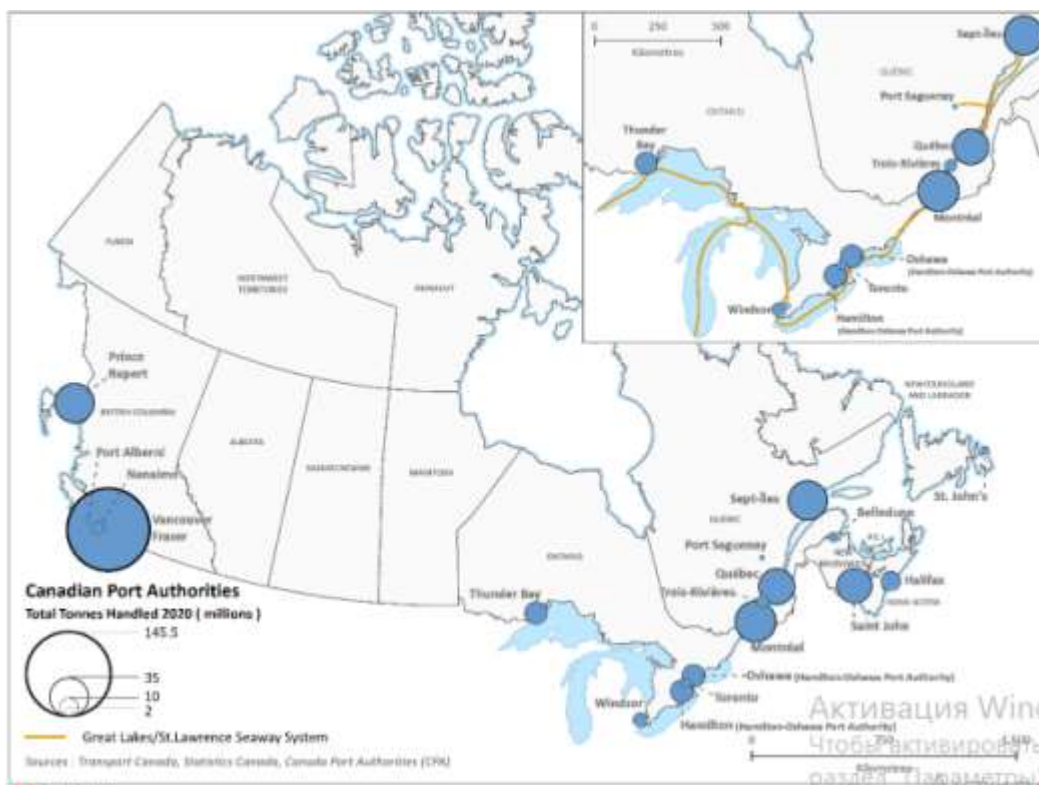
Урядова стратегія Канади з транспортування в основних розділах



Джерело: [55]

Додаток В

Карта портових володінь Канади



Джерело: [60]

Додаток Д

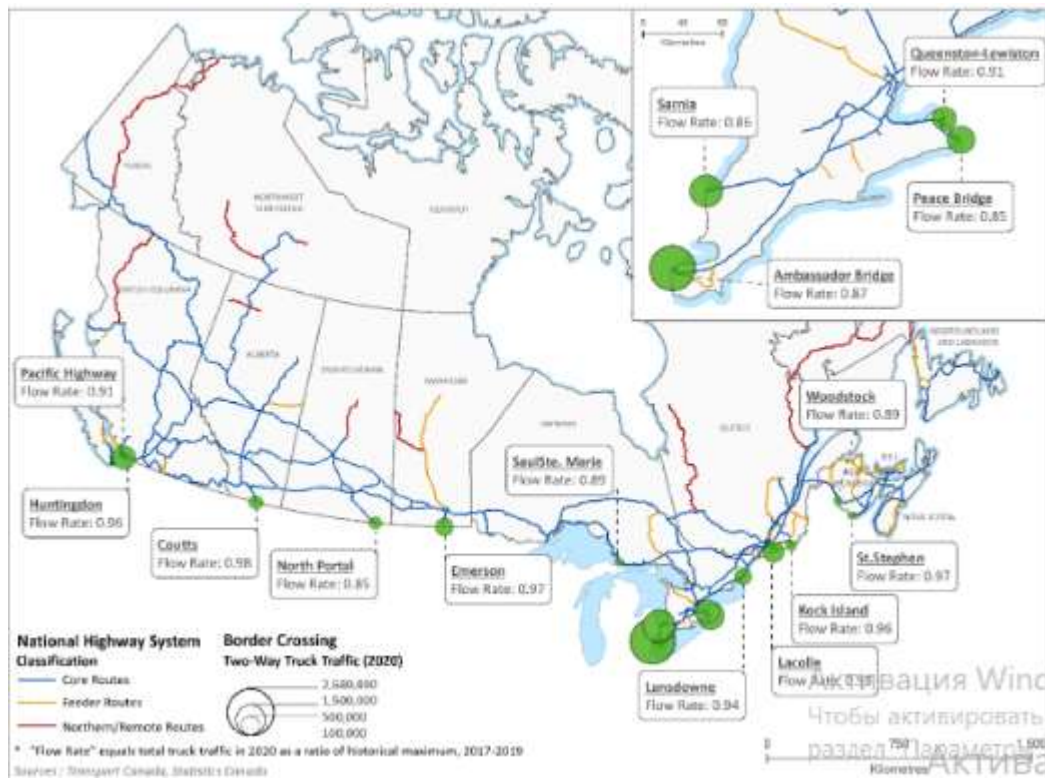
Карта порівнянь залізничних потоків 2017-2020 роки



Джерело [60]

Додаток Ж

Потоки руху перетину кордонів вантажними автомобілями



Джерело [60]