



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

Кваліфікаційна робота бакалавра

на тему: **«ОСОБЛИВОСТІ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ
ПЕРЕВЕЗЕНЬ МІЖ КИТАЄМ ТА КРАЇНАМИ ЄС».**

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

 Гузенко К.М.

Керівник:  д.е.н., доц. Зайцева А.С.

Рецензент:

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

« ____ » _____ 2025 року

ЗАВДАННЯ**НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТУ**Гузенко Ксенії Максимівни

1. Тема роботи: «Особливості мультимодальних перевезень між Китаєм та країнами ЄС».

керівник роботи д.е.н., доцент Зайцева Анна Сергіївна затверджені наказом по університету від «05» лютого 2025 року № 4001-5/302


2. Строк подання студентом роботи 13.05.2025


3. Перелік питань, які потрібно розробити: визначити сутність поняття та особливості мультимодальних перевезень; окреслити процес організації мультимодальних перевезень між країнами; проаналізувати сучасний стан торгівельних відносин між Китаєм та країнами ЄС; проаналізувати особливості мультимодальних перевезень вантажів між Китаєм та країнами ЄС; окреслити перспективи розвитку розвитку мультимодальних перевезень між Китаєм та ЄС; зробити висновки.

4. План роботи

№ з/п	Назви етапів роботи
1	Розділ 1. Теоретичні основи дослідження мультимодальних перевезень
2	Розділ 2. Сучасний стан мультимодальних перевезень між Китаєм та країнами ЄС

5. Дата видачі завдання 01.12.24

Студентка  Гузенко К. М.
(підпис) (прізвище та ініціали)

Керівник роботи  Зайцева А.С.
(підпис) (прізвище та ініціали)

АНОТАЦІЯ

Гузенко К. М. Особливості та основні тенденції мультимодальних перевезень між Китаєм та країнами ЄС: кваліфікаційна робота бакалавра [Рукопис]. Х.: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2025.– 59 с.

Кваліфікаційна робота бакалавра присвячена дослідженню особливостям мультимодальних перевезень між Китаєм та країнами ЄС. Робота складається із вступу, двох розділів, висновків, містить 59 сторінок тексту, 1 таблицю, 15 рисунків. Список джерел включає 48 найменування літератури, у тому числі 24 електронні публікації.

Перший розділ роботи присвячений дослідженню теоретичних основ мультимодальних перевезень, їх особливостям.

Другий розділ роботи присвячений аналізу сучасного стану мультимодальних перевезень між Китаєм та країнами ЄС, а також перспективам розвитку мультимодальних перевезень між Китаєм та країнами ЄС.

Ключові слова: мультимодальні перевезення, міжнародні перевезення, міжнародна логістика, ланцюги постачання.

ANNOTATION

Guzenko K. M. Peculiarities of multimodal transportation between China and EU countries: bachelor's qualification work [Manuscript]. Kh.: V. N. Karazin KhNU, 2025.–59 p.

The bachelor's qualification work is devoted to the study of the features of multimodal transportation between China and EU countries. The work consists of an introduction, two chapters, conclusions, contains 59 pages of text, 1 table, 15 figures. The list of sources includes 48 titles of literature, including 24 electronic publications.

The first section of the work is devoted to the study of the theoretical foundations of multimodal transportation, their features.

The second section of the work is devoted to the analysis of the current state of multimodal transportation between China and EU countries, as well as the prospects for the development of multimodal transportation between China and EU countries.

Keywords: multimodal transportation, international transportation, international logistics, supply chains.

ЗМІСТ

Вступ	5
Розділ 1. Теоретичні основи дослідження мультимодальних перевезень	8
1.1. Поняття то особливості мультимодальних перевезень	8
1.2. Організація мультимодальних перевезень між країнами	16
Висновки до першого розділу	26
Розділ 2. Сучасний стан мультимодальних перевезень між Китаєм та країнами ЄС	28
2.1. Аналіз сучасного стану торгових відносин між Китаєм та ЄС	28
2.2. Особливості мультимодальних перевезень вантажів між Китаєм та країнами ЄС	36
2.3. Перспективи розвитку мультимодальних перевезень між Китаєм та ЄС	42
Висновки до другого розділу	49
Висновки	51
Список використаних джерел	54

ВСТУП

Актуальність проблеми дослідження. За чисельністю населення Китай є найбільшою країною в світі, і за останні роки він став провідним гравцем у світових справах, що відображає його надзвичайне зростання та швидкий економічний розвиток. Китай стає все більш важливим партнером для Європейського Союзу, та навпаки. Навіть після труднощів у попередні роки двостороння торгівля продемонструвала доволі позитивну динаміку, попри зміну логістичних маршрутів, включаючи обхід через мис Доброї Надії. Це може означати адаптацію бізнесу до нових умов та відносну нормалізацію торговельних потоків. Просування торговельних потоків неможливе без мультимодальних та/або інтермодальних перевезень, побудова логістичних ланцюгів, що охоплюють маршрути з Далекого Сходу в Європу. Транспортна система, що включає в значній мірі морський транспорт; тим не менш, ці логістичні мережі мають досить тривалі періоди транспортування, що також призводить до вищих цін на транспортування.

Останні зміни в маршрутах, наприклад, обхід через мис Доброї Надії або використання залізничних перевезень між Китаєм і Європою, свідчать про гнучкість ринку та готовність швидко реагувати на нові виклики.

Організація логістичних ланцюгів, як правило, входить до компетенції транспортних операторів, які визначитися з маршрутом і використанням конкретних видів транспорту або, можливо, щодо їх зручності поєднання.

Ступінь вивченості проблеми. Особливості розвитку мультимодальних перевезень між Китаєм та країнами ЄС має багатогранність, це підтверджується у дослідженнях як вітчизняних так і закордонних вчених, Д. Бауерсокс, Е. Барді, Дж. Клосс, Д. Коул., Кириленко В.О., Федонюк С. В., Беренда С. В., Ханова Е. В., Зайцева А. С. та ін. Мультимодальні перевезення завжди адаптуються до нових викликів, використовуючи альтернативні маршрути, зміну видів транспорту або оптимізацію логістики. Проте, варто зауважити, що особливості мультимодальних перевезень між Китаєм та

країнами ЄС, що реалізуються є недостатньо дослідженими з боку вчених теоретиків, та потребує подальшого вивчення.

Мета дослідження є визначення особливостей мультимодальних перевезень між Китаєм та країнами ЄС. Для досягнення мети, були поставлені наступні **завдання**:

- визначити сутність поняття та особливості мультимодальних перевезень;
- окреслити процес організації мультимодальних перевезень між країнами;
- проаналізувати сучасний стан торгівельних відносин між Китаєм та країнами ЄС;
- проаналізувати особливості мультимодальних перевезень вантажів між Китаєм та країнами ЄС;
- окреслити перспективи розвитку розвитку мультимодальних перевезень між Китаєм та ЄС.

Об'єктом дослідження є розвиток мультимодальних перевезень між Китаєм та країнами ЄС.

Предмет дослідження – особливості мультимодальних перевезень між Китаєм та країнами ЄС.

Методи дослідження та інформаційна база. Для досягнення поставленої мети та вирішення завдань, робота ґрунтується на комплексному підході, що поєднує кілька методів для досягнення поставленої мети та вирішення завдань. Методи аналізу (використання теоретичного, статистичного та системного методів дозволило не лише глибоко опрацювати літературні джерела та статистичні дані, а й виявити взаємозв'язок між різними видами транспорту у мультимодальних перевезеннях. Такий підхід сприяє отриманню обґрунтованих висновків щодо тенденцій розвитку мультимодальних перевезень між Китаєм та країнами ЄС). Графічний метод (систематизація теоретичного матеріалу за допомогою графічного представлення допомогла чітко визначити основні дефініції та

проілюструвати тенденції в розвитку мультимодальних перевезень вантажів між країнами ЄС та Китаєм). Метод абстрагування. Цей метод дозволив виділити загальні закономірності та тенденції в сфері вантажних перевезень, що є ключовим аспектом дослідження. Інформаційною базою стали основні джерела даних стали офіційні матеріали, статистичні дані з авторитетних міжнародних Інтернет-видань та наукові публікації в спеціалізованих виданнях. Така база гарантує достовірність та об'єктивність отриманих результатів.

Окреслені підходи та деякі інші дозволили всебічно розглянути проблематику та сформувані комплексне бачення особливостей мультимодальних перевезень між Китаєм та країнами ЄС.

Апробація результатів дослідження. Основні питання, що висвітлюються у бакалаврській роботі, були представлені на XIX науково-практичній конференції молодих вчених Актуальні проблеми світового господарства і міжнародних економічних відносин, 28 лютого 2025 року. Харків: ХНУ імені В. Н. Каразіна. 2025.

Структура роботи. Робота складається зі вступу, двох розділів, висновків; містить 59 сторінок тексту, 12 рисунків, 1 таблицю, 3 додатки. Список джерел містить 48 найменування літератури, 24 електронних публікацій.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Поняття то особливості мультимодальних перевезень

У міжнародній термінології визначення вантажних перевезень за участю різних видів транспорту формується за ступенем участі перевізника в транспортному процесі, а також відповідальності всіх учасників за перевезення та порядком оформлення транспортних документів. Всі ці особливості перевезень покладені в основу визначення мультимодальних перевезень вантажів.

Мультимодальні перевезення - це логістична операція, яка поєднує різні види транспорту, такі як автомобільний, залізничний, морський та повітряний.

Головною особливістю даного виду перевезень є те, що існує єдиний оператор, який відповідає за всю логістичну схему від початку до кінця.

У наукових публікаціях наводяться такі види перевезень: мультимодальні, інтермодальні, унімодальні, змішані, термінальні, сегментарні та трансмодальні. Існує також поняття комбінованих перевезень як систематичної взаємодії або систематичної співпраці різних видів транспорту при організації транспортних ланцюгів.

Транспортні системи «від дверей до дверей» відрізняються від традиційних одномодульних послуг тим, що вони в першу чергу зосереджені на задоволенні потреб власника вантажу з точки зору забезпечення доставки товару по всьому маршруту. Оператори можуть використовувати субперевізників, тобто операторів інших видів транспорту, для забезпечення мультимодальних перевезень, але вони не є мультимодальними операторами, якщо не діють як оператори. У той же час, деякі визначення стосуються перевезень одним або декількома видами транспорту, але позначають конкретних осіб.

Згідно з глосарієм, прийнятим Європейською конференцією міністрів транспорту, мультимодальні перевезення - це перевезення одного виду вантажу щонайменше двома видами транспорту; за визначенням ЮНКТАД (Конференції ООН з торгівлі та розвитку), до мультимодальних перевезень також відносять перевезення вантажів кількома видами транспорту.

Однак може бути оформлений єдиний транспортний документ за умови, що особа, яка організовує перевезення, несе відповідальність за них на всіх маршрутах, незалежно від кількості транспортних засобів, що беруть участь у перевезенні.

В мультимодальних перевезеннях усі види транспорту, що беруть участь, мають рівні права, а вантажні одиниці перевозяться за єдиними фрахтовими ставками і товаросупровідними документами, на відміну від змішаних перевезень, де один вид транспорту виступає в ролі перевізника, а взаємодіючі види транспорту - в ролі клієнтів, які оплачують його послуги.

Термін «мультимодальні перевезення» означає використання декількох видів транспорту для перевезення вантажів з використанням однієї і тієї ж вантажної одиниці і транспортного обладнання. Згідно з багатьма визначеннями, мультимодальні перевезення відрізняються від змішаних перевезень тим, що в них використовується більше двох видів транспорту. Використання змішаних (комбінованих) видів транспорту часто визначається структурою каналі розподілу (або логістичних маршрутів постачання) в логістичній системі [1].

Таким чином, мультимодальні перевезення - це комплексний процес доставки вантажів, який передбачає використання двох або більше видів транспорту (додаток А). Таке рішення дозволяє оптимізувати витрати, скоротити час транспортування і забезпечити високий ступінь логістичної гнучкості [2]. Поняття мультимодальних перевезень вантажів ґрунтується на низці важливих аспектів.

Перший з них стосується терміну «змішаний» (мультимодальний, комбінований), який означає, що під час такого перевезення використовуються щонайменше два різні види транспорту.

По-друге, він вимагає, щоб перевезення здійснювалося на основі мультимодальної угоди (тобто мова йде про укладення спеціальної угоди, котра охоплює щонайменше два види транспорту, які забезпечують всю низку перевізного процесу).

Третій елемент походить від слова «міжнародний», що означає, що перевезення має здійснюватися з однієї країни, де оператор змішаних перевезень приймає вантаж, до місця доставки в іншій країні. Відповідно до четвертого елемента, «операції з перевезення та доставки товарів», що здійснюються відповідно до угоди про змішане перевезення лише одним видом транспорту, не вважаються мультимодальними перевезеннями. Нарешті, мультимодальні перевезення передбачають організацію перевезень одним оператором. На рис. 1.2 наведено основні принципи функціонування мультимодальної транспортної системи.

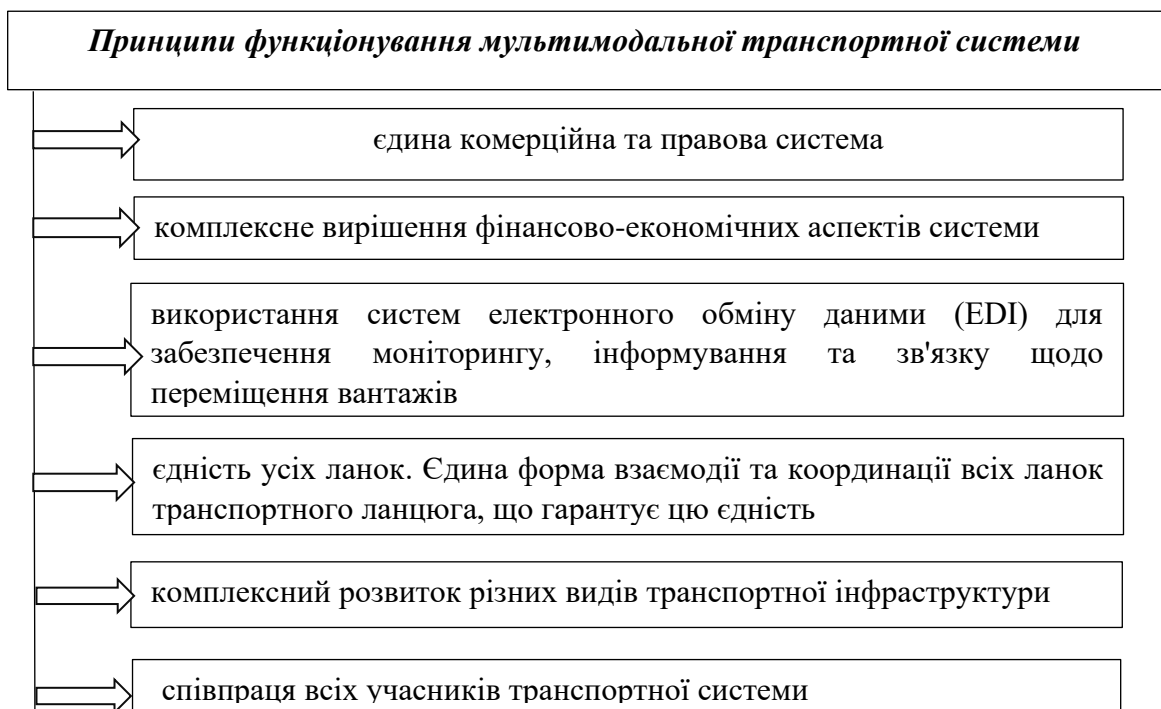


Рис. 1.2. Принципи функціонування мультимодальної транспортної системи
Джерело: побудовано автором за матеріалами [4,5]

Міжнародна конвенція про мультимодальні перевезення, прийнята на конференції ООН понад 20 років тому, визначає оператора мультимодальних перевезень наступним чином- це «особа, яка укладає договір змішаного перевезення від свого імені або через іншого суб'єкта і діє не як агент, а як сторона договору від імені вантажовідправника або перевізника, що бере участь в операції змішаного перевезення, і несе відповідальність за виконання договору». Відзначимо, що мультимодальні перевезення характеризуються як форма вантажних перевезень, при якій транспортний ланцюжок здійснюється між вантажовідправником і вантажоодержувачем товару, зберігаючи транспортну упаковку в процесі перевантаження універсальних транспортних засобів з одного виду транспорту на інший. На рис. 1.1 наведено основні недоліки мультимодальних перевезень.

Таким чином, міжнародні мультимодальні перевезення включають в себе використання декількох видів транспорту і організацію перевезень одним оператором, який виступає в якості принципала для всього перевезення. Проте, окрім значних недоліків, мультимодальні перевезення мають і переваги (рис. 1.2).



Рис. 1.1. Проблеми мультимодальних перевезень

Джерело: побудовано автором за матеріалами [6]

Однак досвідчений логістичний оператор може мінімізувати зазначені ризики шляхом: наявності досвіду; комплексного підходу до процесу транспортування; присутності партнерів, адже міжнародна мережа партнерів спрощує організацію перевезень; використання новітніх технологічних рішень. Зокрема, сучасні ІТ-системи дозволяють відстежувати вантаж в режимі реального часу.

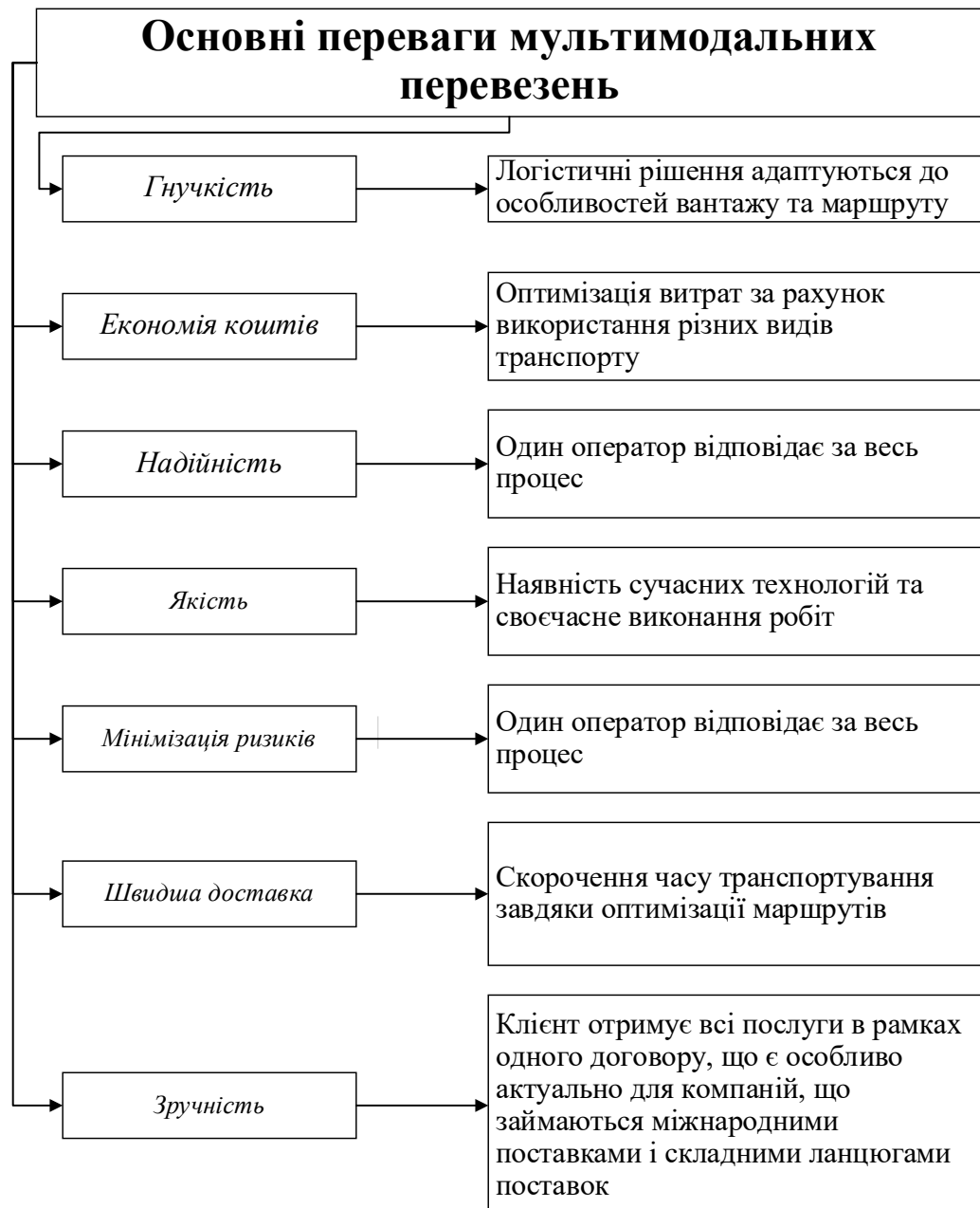


Рис. 1.2. Переваги мультимодальних перевезень
Джерело: побудовано автором за матеріалами [6]

Відзначимо, що логістичний процес мультимодальних перевезень складається з декількох ключових етапів, кожен з яких вимагає чітко скоординованого і професійного підходу щодо:

- планування маршруту з урахуванням відстаней, інфраструктури та особливостей вантажу;
- підбору транспортних засобів, що заключається у виборі найбільш підходящого виду транспорту для кожного етапу;
- підготовки необхідної документації для відправлення вантажу, перевантаження вантажу з транспортного засобу на транспортний засіб, доставки до кінцевого пункту призначення;
- пересилання вантажу замовнику.

Кожен із наведених етапів має вирішальне значення для забезпечення безперебійної доставки, що відкриває нові можливості для бізнесу.

Таким чином, застосування мультимодальних перевезень - це ефективний спосіб вирішення складних логістичних завдань у виробничому ланцюгу.

Зауважимо, що ефективність мультимодальних перевезень проявляється [7]:

- при перевезеннях на великі відстані;
- коли є потреба у комбінуванні різних видів транспорту;
- при перевезеннях великих партій вантажів;
- при міжнародних перевезеннях.

Взагалі мультимодальні перевезення - це універсальне рішення, яке можна адаптувати до будь-яких логістичних завдань.

В останні роки транспортні технології, особливо мультимодальні перевезення, пов'язані з використанням вантажних терміналів і термінальних комплексів у логістичних ланцюгах і каналах. Тому пов'язані з цим перевезення називають термінальними. Організаторами термінальних перевезень є експедитори та оператори різних видів транспорту.

Сьогодні термінали - це не тільки склади для дрібнопартійних вантажів, але й великі розподільчі центри та склади постачання, які стають все більш важливою ланкою в логістичних ланцюгах виробників.

Технічні аспекти мультимодальних перевезень включають підготовку вантажу до транспортування, доставку його до терміналу, вантажно-розвантажувальні роботи, складування, сам процес транспортування і забезпечення транспортної взаємодії.

Тож детальна координація технічних процесів є важливим питанням в процесі мультимодальних перевезень, особливо на міждержавному. Адже процес взаємодії передбачає синхронізацію та координацію технічних видів транспорту, що здійснюється на етапі розробки проєкту і продовжується під час операційної координації транспортного процесу.

При формуванні технічної системи вантажного транспорту взаємно узгоджуються технічні, технологічні, економічні, організаційні, комерційні та правові питання, які необхідно вирішити для забезпечення ефективних вантажних перевезень.

Наприклад, при вирішенні технічних питань, пов'язаних з вибором типу і марки транспортного засобу, береться до уваги технічна місткість, тобто відповідність вантажопідйомності транспортного засобу кількості товарів, що перевозяться. Існує також ризик втрати матеріальних цінностей в результаті переміщення товарів з одного транспортного засобу на інший. Тому сьогодні все більшого пріоритету набувають вантажні перевезення в контейнерах з використанням технології знімних кузовів, причепів і систем контейнерних вантажних перевезень.

Сучасні технології мультимодальних перевезень відрізняються конфігурацією мультимодальної транспортної системи (рис. 1.3).

Як було зазначено вище, вибір виду транспорту і типу транспорту при здійсненні мультимодального перевезення ґрунтується на таких критеріях, як:

- мінімізація транспортних витрат;
- терміни доставки;
- максимальна надійність і безпека;
- скорочення витрат, пов'язаних з транзитними запасами;
- пропускна спроможність і доступність транспортних засобів;

- диференціація продукції.

Проте основним критерієм, як правило, є транспортні витрати. При вирішенні конкретних транспортних завдань часто доводиться враховувати додаткові обмеження, які не виникали при розгляді простих варіантів цих завдань.



Рис. 1.3. Система транспортування вантажів на принципі мультимодальності

Джерело: побудовано автором за матеріалами [7,8,9]

Сьогодні замовники транспортних послуг часто звертають увагу на додаткові критерії, такі як можливість отримати замовлений товар у чітко визначені терміни, якісний інформаційний супровід процесу виконання замовлення тощо.

1.2. Організація мультимодальних перевезень між країнами

Розвиток транспортної та складської логістики є необхідною умовою підвищення ефективності переміщення вантажів у національному та міжнародному транспорті та реалізації транзитного потенціалу країн.

Сьогодні обсяги світових мультимодальних перевезень динамічно зростають з кожним роком. Зокрема, середньорічні темпи зростання світових контейнерних мультимодальних перевезень перевищують 6%, понад 55% світових сухих вантажів перевозяться в контейнерах, а 50% світових сухих вантажів - це руда і вугілля [9].

Багато європейських країн зосереджені на розвитку мультимодальних вантажних перевезень, які швидко зростають, зокрема, завдяки стійкому прогресу в інтеграції. Приміром, середній рівень контейнерних перевезень в Європейському Союзі (ЄС) становить 45%.

Зауважимо, що основними тенденціями на ринку транспортних перевезень є:

- глобалізація діяльності компаній-клієнтів;
- концентрація на ключових компетенціях компаній та передача на аутсорсинг непрофільних напрямків;
- прагнення до скорочення розмірів ланцюга поставок та оптимізації витрат у місцях його розташування;
- скорочення життєвих циклів продукції;
- нові підходи до маркетингу та дистрибуції.

Організація мультимодальних перевезень вимагає поєднання різних видів транспорту для забезпечення мінімального часу транспортування та вартості транспортних послуг. Крім того, кількість зацікавлених сторін варіюється. Наприклад, постачальники транспортних послуг часто передають свої послуги на субпідряд, щоб забезпечити доступність усіх видів транспорту. Окрім прямих постачальників транспортних послуг, які володіють власними транспортними засобами, є також ряд компаній, які є інтеграторами і надають

транспортні послуги «від дверей до дверей», укладаючи субконтракти з конкретними постачальниками транспортних послуг на певних ділянках маршруту.

Відзначимо, що вантажні перевезення в системі мультимодальних перевезень регулюються як на міжнародному, так і на національному рівні кожної країни.

Міжнародно-правове регулювання мультимодальних перевезень здійснюється двома шляхами: в рамках міжнародних організацій та в рамках двосторонніх міжнародних угод.

Першим документом, який визначив поняття мультимодальних перевезень, стала Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення (Женевська конвенція), підписана у 1980 році. Зокрема, Конвенція ввела поняття операторів мультимодальних перевезень [10].

У 1995 році Конференція ЮНКТАД (Конференція ООН з торгівлі та розвитку) розробила положення про мультимодальні перевезення. Вагомий внесок у розвиток правового регулювання мультимодальних перевезень зробила Міжнародна торгова палата (МТП), під егідою якої було прийнято Пакет правил з мультимодальних перевезень.

У 2001 році були створені міжурядові організації: Європейський Союз Європейська конференція міністрів транспорту (ЄКМТ) та Європейська економічна комісія ООН (ЄЕК ООН) розробили документ під назвою «Термінологія мультимодальних перевезень», в якому перераховані основні терміни, що використовуються при перевезенні вантажів декількома видами транспорту [10].

В Європейському Союзі (ЄС) система комбінованих перевезень регулюється відповідно до Директиви Ради 92/106/ЄЕС від 7 грудня 1992 року. Ця Директива встановлює загальні правила для певних видів комбінованих перевезень між державами-членами. Директива спрямована на скорочення автомобільних перевезень шляхом розвитку мультимодальних транспортних

систем, включаючи залізничний, внутрішній водний та морський транспорт [11].

Варто зазначити, що налагодження мультимодальних перевезень має велике значення для розвитку вантажної транспортної діяльності як одного з найважливіших елементів підвищення ефективності виробничо-комерційної діяльності суб'єктів господарювання. Перш за все, це проявляється в тому, що кооперація та інтеграція логістичних посередників у сфері транспорту, встановлення єдиної системи тарифних ставок і застосування загальних принципів просування вантажних перевезень дають можливість підвищити ефективність вантажних перевезень, що, в свою чергу, впливає на раціоналізацію ринкових процесів. Адже ефективність реалізації принципів кооперації та координації діяльності логістичних посередників визначається наявністю комунікаційних зв'язків, які сприяють взаємодії логістичних посередників у транспортному процесі.

Схеми мультимодальних перевезень передбачають поступову зміну різних типів транспортних засобів у процесі доставки та транспортування. Це дозволяє фахівцям розробити оптимальні маршрути і мінімізувати робочі витрати, що не завжди можливо при використанні одного виду транспорту, наприклад, автомобільного або залізничного [2].

Мультимодальні перевезення вантажів, як правило, здійснюються вздовж міжнародних транспортних коридорів і передбачають найтіснішу інтеграцію в організаційному, правовому, технічному та технологічному аспектах, засновану на єдності, взаємодії та координації всіх ланок і учасників ланцюга доставки.

Варто підкреслити, що при цьому реалізується системний розвиток транспортно-логістичної інфраструктури, включаючи створення мережі мультимодальних транспортно-логістичних комплексів та інших інфраструктурних об'єктів у транспортних вузлах, а також інформатизацію процесів вантажних перевезень. На рис. 1.4. наведено вигоди від мультимодальних перевезень на макро- та мікрорівнях.



Рис. 1.4. Користь мультимодальних перевезень на макро- та мікрорівнях

Джерело: побудовано автором за матеріалами: [2, 5,8]

Так як мультимодальна транспортна система - це інтегрована система, яка включає щонайменше два види транспорту, різні типи сполучних ділянок (автомобільні, залізничні, авіаційні та водні шляхи), транспортні вузли, де

безпосередньо взаємодіють різні види транспорту, системи обміну інформацією в режимі реального часу та інтегровані системи електронного документообігу та платежів, то її організація будується на взаємодії.

Зокрема, мультимодальна інтеграція базується на єдиних стандартах та єдиному інформаційному середовищі як в межах країни та її регіонів, так і в межах міжнародних перевезень.

Мультимодальність стосується транспортної інфраструктури, транспортних засобів, вантажних одиниць та систем управління. Основними поняттями мультимодальності є рух і транзит. Мультимодальність характеризується з'єднанням мереж різних видів транспорту в одну велику інтегровану мережу, де є пункт, в якому товари переміщуються з одного виду транспорту на інший.

Метою створення мультимодальної транспортної системи є прискорення, зниження витрат і спрощення процесу переміщення вантажних потоків в укрупнених, стандартизованих вантажних одиницях. Для переміщення вантажів в системі мультимодальних перевезень можуть використовуватися такі укрупнені вантажні одиниці: вантажні пакети, пакувальне обладнання, контейнери, тара, тощо.

Мультимодальні перевезення в сучасних економічних умовах відкривають нові можливості для міжнародної торгівлі та підвищують її ефективність.

Також вони створюють нові можливості для місцевих транспортних компаній, які можуть вийти на глобальний ринок міжнародних перевезень зовнішньої торгівлі. Так, однією з складових мультимодальних перевезень є наявність мультимодальних логістичних центрів, які розташовані в (об'єднаних) транспортних вузлах всієї мережі і обслуговують кілька видів транспорту, поєднуючи технології завантаження і розвантаження на терміналах, які складають перевізний процес [12].

Мультимодальні логістичні центри є основними системоутворюючими елементами регіональної транспортно-логістичної системи, що забезпечують узгоджену взаємодію всіх учасників мультимодального перевезення та інтеграцію транспортних, товарних, сервісних, інформаційних і фінансових потоків.

Основними передумовами для створення та успішного розвитку мультимодального логістичного центру (МЛЦ) є [12]:

- наявність великих і стабільних вантажопотоків, що проходять поблизу пропонованого МЛЦ;
- географічна близькість і налагодження зв'язків з великими мультимодальними хабами;
- залучення бізнесу до логістичної діяльності на території МЛЦ;
- створення сприятливих економічних умов для розвитку прилеглих територій.

Основним викликом у створенні мультимодальних транспортно-логістичних центрів є розвиток усіх видів транспорту, складів, терміналів та інших типів об'єктів. Але створення розгалуженої мережі мультимодальних транспортно-логістичних центрів та координація роботи всіх учасників логістичного ланцюга призведе до безперервного потоку товарів всередині країни та за її межами, в якій він буде створений, забезпечить розвиток контейнерних перевезень, високі стандарти транспортно-логістичних послуг відповідно до міжнародних стандартів, скоротить терміни доставки вантажів та суттєво знизить витрати, зменшить посередницькі витрати, підвищить рівень зовнішньоторговельних зв'язків та залучить іноземні інвестиції.

У Західній Європі є багато прикладів успішних і активно впроваджених проєктів мультимодальних логістичних центрів, як багатофункціональних термінальних комплексів, розташованих у вузлах транспортних мереж, які координують і взаємодіють з різними видами транспорту, здійснюють обробку і перевалку вантажів, забезпечують короткострокове і довгострокове

зберігання, переробку, обробку вантажів, митне оформлення, комплексне транспортно-експедиційне обслуговування, а також як логістичних транспортно-розподільчих центрів, які гарантують доставку вантажів клієнтам за технологіями «від дверей до дверей» та «точно в строк». Водночас вони інтегрують потоки товарів, інформації, фінансів і послуг для досягнення максимальної синергії.

Основними характеристиками логістичних центрів є [12]:

- земля, виділена для компаній, що займаються логістичною, транспортною або дистрибуційною діяльністю - кілька операторів, присутніх на майданчику, які виступають власниками або орендарями будівель і споруд;
- вільний доступ для всіх компаній, що займаються логістичною діяльністю;
- доступ до різних видів транспорту;
- управління логістичними центрами як однією організацією, з державною або приватною власністю.

Структури МЛЦ можуть включати центри митного оформлення та контролю, мультимодальні складські та навантажувальні центри, мультимодальні контейнерні термінали, організації, що представляють різні види транспорту, банки, страхові компанії.

Основними передумовами для успішного створення та розвитку МЛЦ є:

- наявність великих і стабільних вантажопотоків, що проходять поблизу пропонованого МЛЦ;
- географічна близькість і налагодженість зв'язків з великими мультимодальними транспортними вузлами;
- створення сприятливого інвестиційного клімату для розвитку МЛЦ.

Ключові операційні процеси МЛЦ включають:

- забезпечення, утримання та розвиток інфраструктури;
- розробка логістичних рішень для компаній-членів МЛЦ;
- маркетинг та зв'язки з громадськістю.

Допоміжні бізнес-процеси МЛЦ включають:

- логістику;
- управління інформацією та безпеку;
- координацію внутрішніх комунікацій;
- управління майном;
- взаємодію з державними органами;
- фінансову діяльність.

Будівництво інфраструктури МЛЦ здійснюється логістичними операторами та фінансовими установами, на основі взаємодії з місцевими органами влади, будівельними компаніями та комунальними службами.

Зауважимо, що важливим елементом міжнародного співробітництва у сфері вантажних перевезень і логістики є транспортно-логістичні кластери.

Кластери - це географічно сконцентровані, взаємопов'язані компанії, фірми в суміжних сферах та пов'язані організації в певній галузі, які конкурують, але працюють разом [14].

Транспортно-логістичні кластери реалізують синергетичний ефект у досягненні цілей транспортно-логістичної діяльності шляхом інтеграції в одну систему низки транспортних компаній, транспортних вузлів, транспортно-логістичних центрів та шляхів сполучення [15].

Посилення процесу формування транспортно-логістичних кластерів, у свою чергу, сприяє ефективному використанню транспортного потенціалу України.

Логістичні кластери існують у багатьох країнах світу. У Центральній та Східній Європі, наприклад, налічується близько 25 великих транспортно-логістичних кластерів і 60 менших транспортно-логістичних кластерів. Приміром, Словенський транспортно-логістичний кластер, створений у 2003 році, об'єднує 13 компаній і три установи, які займаються вантажними перевезеннями та дистрибуцією, портовими послугами, освітніми програмами та питаннями забруднення повітря.

Кінцевою метою кластеру є забезпечення сприятливих умов для учасників, які пропонують комплексні транспортні та логістичні послуги для досягнення успіху на європейському ринку [16].

Серед інших європейських країн Італія та країни Балтії значною мірою диференціюються за рівнем розвитку кластерів.

Німеччина має три найкращі у світі високотехнологічні кластери - Мюнхенський, Гамбурзький та Дрезденський, які носять престижний титул «Силіконової долини 21 століття». Крім того, в країні існує значна кількість промислових кластерів, у тому числі автомобільні кластери в десяти землях [14].

Як приклад ефективності кластерного розвитку варто відзначити Морський кластер Великобританії, створений у 2003 році для розвитку морської індустрії в графстві Мерсісайд.

Основним завданням кластеру було залучення інвестицій у сектор з метою підвищення ефективності всіх судноплавних компаній, судновласників, суднобудівників, транспортних компаній та страхових компаній, що працюють у регіоні. Результатом такого підходу став річний оборот кластера у розмірі 1,3 млрд фунтів стерлінгів [16].

У грудні 2020 року Європейська комісія затвердила Стратегію сталої та розумної мобільності [17].

Стратегія визначає десять ключових напрямків сталої та розумної мобільності, серед яких:

- «сталість», що включає збільшення використання транспортних засобів з нульовим рівнем викидів до 2030 року;

- «озеленення» вантажного транспорту шляхом подвоєння обсягу вантажних залізничних перевезень до 2050 року;

- впровадження «розумного транспорту», що включає необхідність мультимодального сполучення та автоматизації;

- «сталий транспорт», що включає в себе визначення необхідності завершення розробки технології TNT-T до 2030 року. Це особливо стосується Польщі.

Відповідно до цієї стратегії на території ЄС, необхідно зменшити обсяги автомобільних перевезень і переорієнтувати їх на залізничний транспорт, який є більш екологічно чистим видом транспорту.

Висновки до першого розділу

За результатами проведеного дослідження теоретичних основ функціонування мультимодальних перевезень можна зробити такі висновки:

1. Розвиток транспорту вимагає розробки та впровадження передових методів і сучасних підприємств для управління всією транспортною галуззю з урахуванням особливостей кожного виду транспорту. Важливу роль у цьому відношенні можуть відіграти мультимодальні перевезення. Мультимодальні перевезення забезпечують відповідне співвідношення видів транспорту в перевезеннях щодо складу вантажів за видами та відстанню перевезень, а також покращення координації роботи транспорту шляхом формування єдиної транспортної політики на міжнародному рівні. Мультимодальні перевезення мають низку переваг, хоча й не позбавлені недоліків. Мультимодальні перевезення скорочують час обробки вантажів, спрощують транспортні процедури та використання єдиного перевізника, а також зменшують випадки втрат і крадіжок.

2. Формування сприятливої державної політики, спрямованої на стимулювання розвитку мультимодальних перевезень, є однією з основних тенденцій на ринку мультимодальних перевезень. Країни активно інвестують у розвиток логістичних парків, транспортної інфраструктури для мультимодальних перевезень з метою зниження логістичних витрат. Організація логістичних послуг транспортної компанії є комплексною

проблемою, що включає в себе величезну кількість різних завдань. Однією з них є вихід на новий рівень обслуговування клієнтів, в основному на основі взаємодії мультимодальних технологій і логістики в ланцюзі поставок. З цією метою створюють систему мультимодальних транспортних центрів, що допомагає вирішити проблему необхідності кооперації в перевізному процесі, оскільки власники таких центрів зацікавлені в їх розвитку. Також важливим елементом при забезпеченні міжнародних перевезень є транспортні кластери, які створені з метою реалізації синергетичного ефекту при досягненні цілей транспортно-логістичної діяльності. Сучасні тенденції функціонування транспортної системи висувають нові вимоги до перевізному процесу, серед яких скорочення викидів та екологізація перевізного процесу.

РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ МІЖ КИТАЄМ ТА КРАЇНАМИ ЄС

2.1. Аналіз сучасного стану торгових відносин між Китаєм та ЄС

Відзначимо, що на Китай та ЄС припадає по 17% світової економіки, яка у 2024 році досягла 110 трильйонів доларів США. На частку США - припадає понад 25%.

Відносини між ЄС і Китаєм мають значний вплив на процвітання і безпеку обох сторін. За важливістю для Китаю ЄС є експортним напрямком номер один, а для ЄС Китай - експортним напрямком номер три. Зокрема, обсяг торгівлі у 2022 році становив понад 2,5 мільярда євро на день між ними.

На рис. 2.1 наведено значення основних торгових партнерів Європейського Союзу щодо імпорту товарів за 2013, 2022-2023 роки.

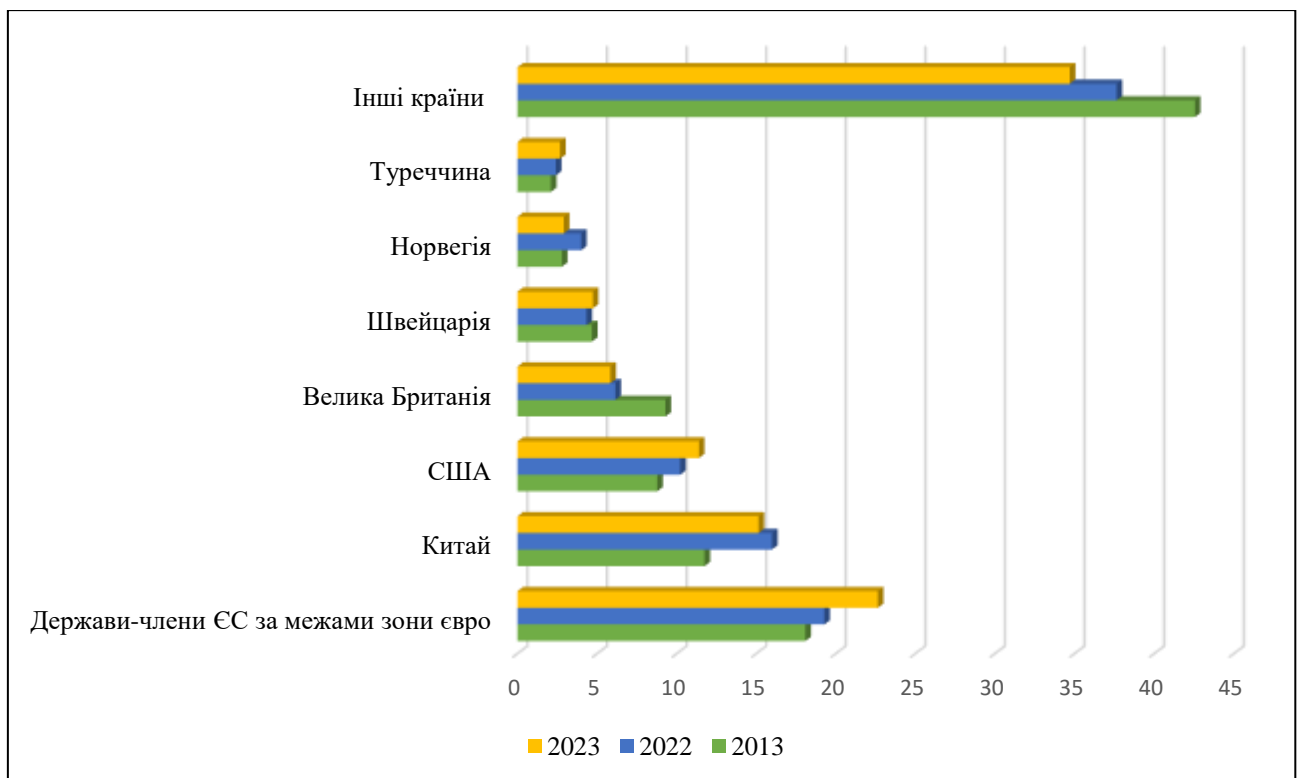


Рис. 2.1. Частка основних партнерів ЄС в імпорті товарів за 2013, 2022-2023 рр.

Джерело: побудовано автором за матеріалами: [19]

Як видно з даних рис. 2.1 імпорту між ЄС та Китаєм за останні 10 років зріс майже на третину. Що стосується експорту між цими регіонами, то за останні 10 років даний показник зріс навіть більше - на 34,8 % (рис. 2.2.)

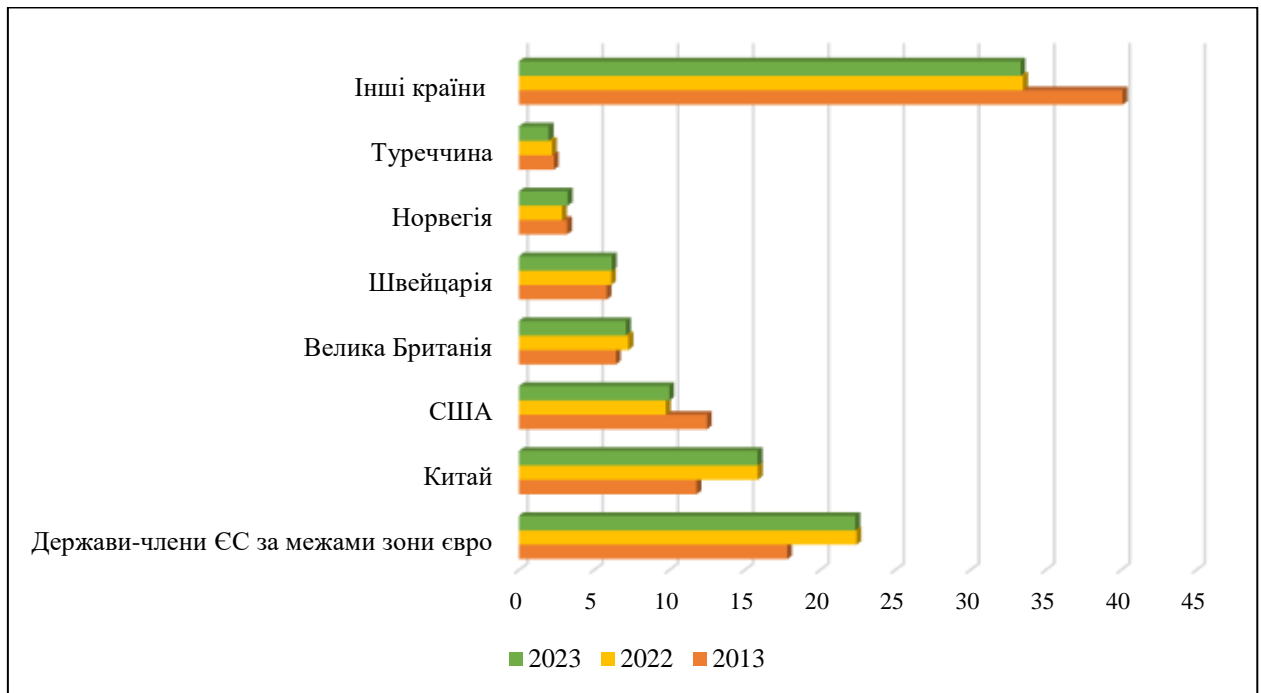


Рис. 2.2. Частка основних партнерів ЄС в експорті товарів за 2013, 2022-2023 рр.

Джерело: побудовано автором за матеріалами: [19]

Європа має сильніші торговельні зв'язки з Китаєм, ніж США. За даними Morgan Stanley, європейські компанії отримують близько 8% своїх доходів з Китаю, тоді як американські компанії - лише 4% [20]. Європейський та американський експорт до Китаю є приблизно однаковим 7-9%, але Європа чутливіша до змін у торговельних відносинах з Китаєм, оскільки торгівля з Китаєм відіграє більшу роль у європейській економіці.

Інвестиції в Китай становлять 2% ВВП Європи порівняно з 1% від США. У шести найбільших європейських країнах (Великобританія, Франція, Німеччина, Нідерланди, Італія та Іспанія) біля 5,6% ВВП припадає на торгівлю з Китаєм. Якщо розглядати окремо по країнах, то у Франції та Великобританії - 4-5%, а в Німеччині - 9,9%. У США цей показник сягнув тільки 4,2%. Дві

третини цих доходів надходять від продажів дочірніх підприємств західних компаній у Китаї.

Відзначимо, що також відбулося збільшення різноманітності вантажів у перевезеннях між ЄС та Китаєм. Зокрема, від ІТ-продукції, що відправляється переважно з Китаю, мультимодальний імпорт розширився, включивши одяг, взуття, головні убори, автозапчастини, сільськогосподарську продукцію, продукти харчування, вино, кавові зерна, деревину, меблі, хімікати, інженерне обладнання та дрібну промислову продукцію [21].

Серед основних категорій товарів, які прямують в Європейський союз є автомобілі, меблі та будівельні матеріали, комп'ютери, літєві батареї та транспортні засоби на нових видах енергії, тоді як імпорتنі вантажі - це переважно транспортні засоби з європейськими технічними характеристиками, червоне вино, сир, хамон, оливкова олія тощо.

На рис. 2.3 подано основні показники що торгівлі єврозони з Китаєм за товарними групами товарів за 2022 та 2023 роки.

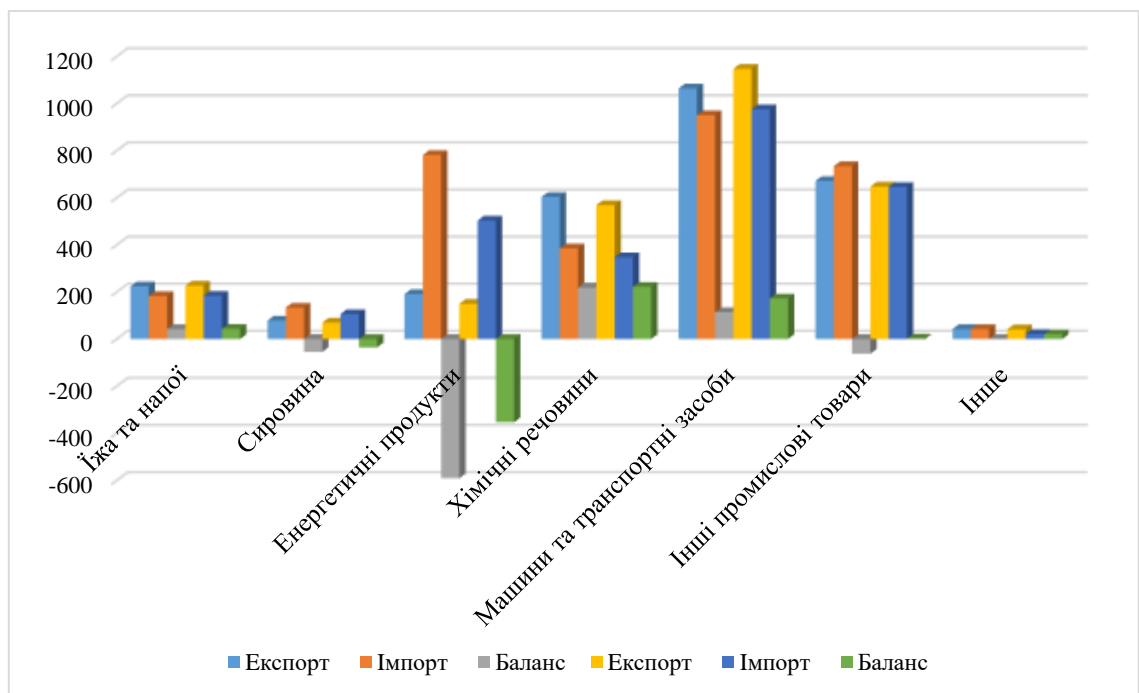


Рис. 2.3. Торговля єврозони з Китаєм за товарними групами, 2022 - 2023 роки

Джерело: побудовано автором за матеріалами: [19]

Аналіз даних рис. 2.3 показує, що країни ЄС проводять активну торгову діяльність з Китаєм, при цьому є групи товарів, які формують позитивний та негативний торговий баланс для регіону.

На рис. 2.4 наведено дані щодо торгівлі товарами ЄС та Китаю, 2012-2022 роки.

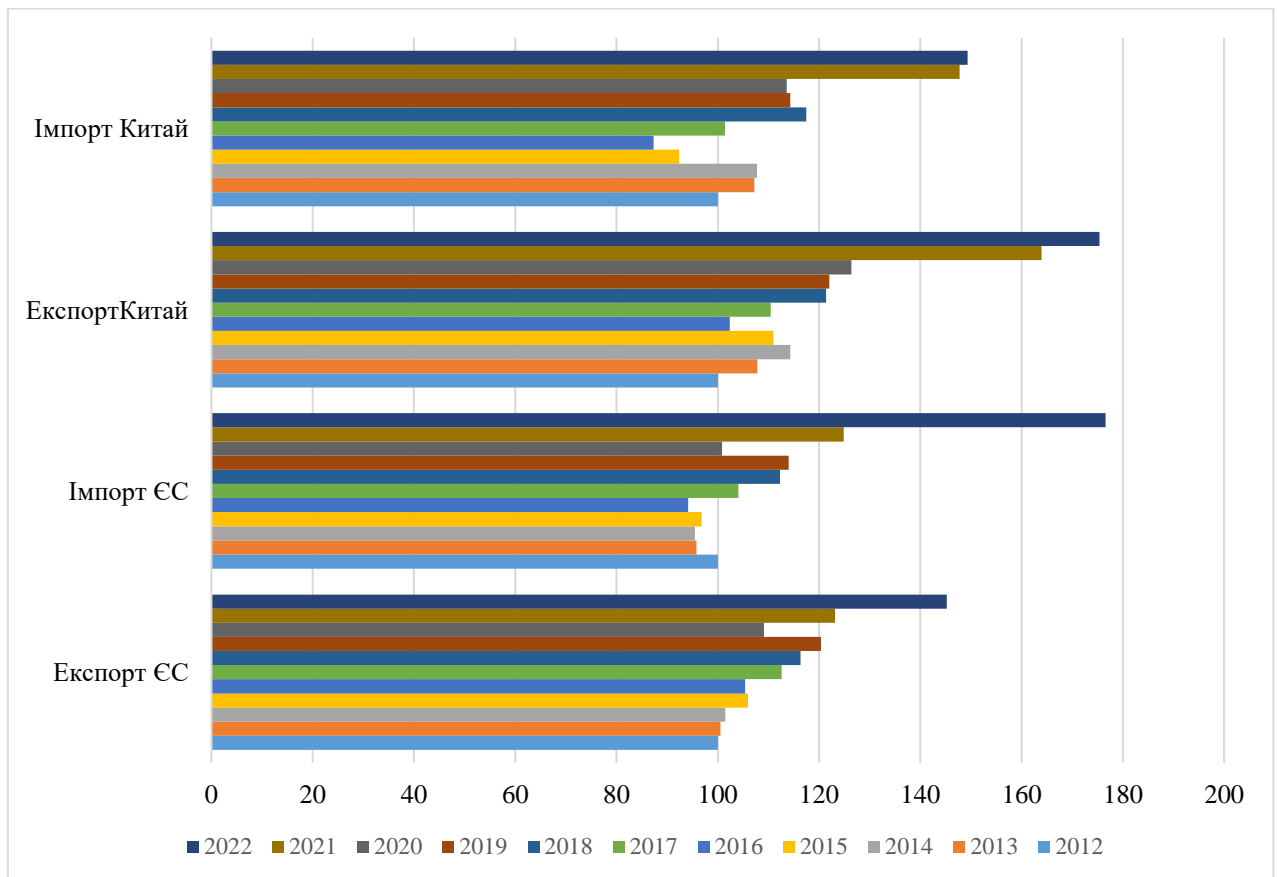


Рис. 2.4. Показники торгівлі товарами ЄС та Китаю, 2012-2022 роки.
Джерело: побудовано автором за матеріалами: [19]

На рис. 2.5 деталізовано за місяцями показники торгівлі між ЄС та Китаєм за 2022-2023 роки.

Аналізуючи дані рис. 2.5, відзначимо, що протягом 2022-2023 років показники експорту між ЄС та Китаєм майже не змінилися, а показники щодо імпорту скоротилися від 48,9 % у січні 2022 до 39,6 % у грудні 2023 року, що склало більше 20 % за два роки.

Відзначимо, що двосторонні торговельні відносини між ЄС та Китаєм стають дедалі незбалансованішими.

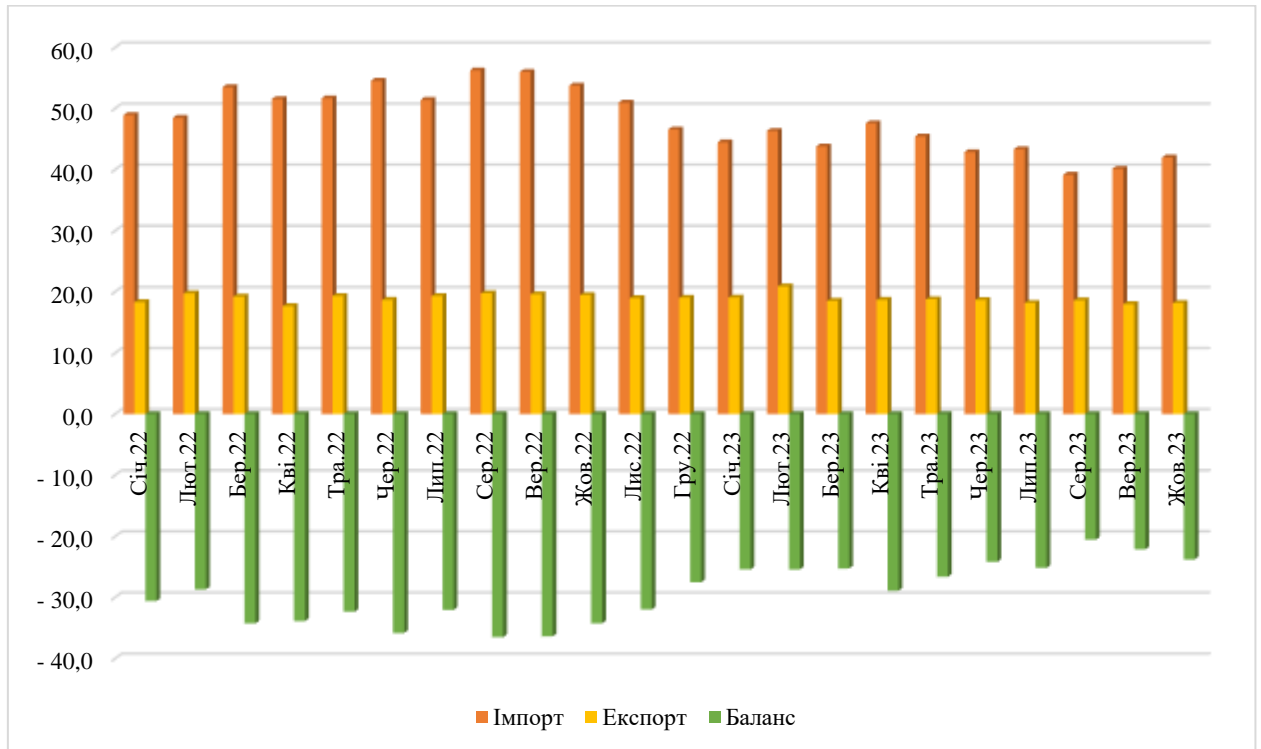


Рис. 2.5. Показники торгівлі товарами ЄС та Китаю, 2022-2023 роки.
Джерело: побудовано автором за матеріалами: [19]

За останнє десятиліття дефіцит торгового балансу ЄС з Китаєм збільшився більш ніж утричі, сягнувши 2023 року майже 400 мільярдів євро. Така ситуація не є стійкою і потребує системного вирішення структурних проблем, серед яких:

- недобросовісна конкуренція в певних секторах економіки Китаю, що обмежує доступ європейських компаній на китайський ринок. Це стосується, зокрема, поставок сільськогосподарської продукції ЄС, медичного обладнання та інших товарів, які фактично виключені з китайського ринку внаслідок дискримінаційної політики з боку держави;
- транскордонний вплив Китаю, включаючи підвищені вимоги до передачі сучасних технологій, надмірну інформацію про конкретне виробництво та недостатній захист прав інтелектуальної власності в Китаї. Усі ці ситуації ставлять європейські компанії, що експортують до Китаю та виробляють там продукцію, у нерівні умови з китайськими виробниками. Така

практика суперечить правовій базі, якою користуються всі компанії на єдиному ринку ЄС;

- питання залежності та наявності серйозних ризиків, приміром при експорті нових технологій. У цьому контексті лунають заклики з ЄС щодо розриву торгових відносин з Китаєм.

Для вирішення цих питань ЄС і Китай домовилися відновити діалог на високому рівні з питань економіки і торгівлі, а також - з питань цифрового сектору. Проте переговори не дали необхідного результату, тому Європейський Союз вирішив розпочати масштабну економічну війну з Китаєм [22].

Восени 2024 року ЄС запровадив тарифи на дешеві, сучасні китайські електромобілі, як загрожують зруйнувати відсталу європейську автомобільну промисловість. Проте введення обмежень призвело до незадоволення серед країн Європейського союзу, серед яких Німеччина. Адже західні країни прагнуть електрифікувати свій транспорт, щоб зменшити попит на бензин для боротьби з викидами парникових газів, які є основною причиною глобального потепління.

США та Європа звинувачують Китай у субсидуванні власної автомобільної промисловості та сприянні демпінгу своєї продукції.

На всі закиди щодо нечесної конкуренції Китай стверджує, що західні країни програють у конкурентній боротьбі через працьовитість китайських робітників та інженерів.

США фактично закрили свій ринок для Китаю в травні 2024 року, коли було запроваджено 100-відсотковий тариф на весь імпорт китайських автомобілів. Також в майбутньому США хоче заборонити все програмне забезпечення та телекомунікаційне обладнання на транспортних засобах, розроблених у Китаї, що фактично закряє двері для американського ринку, навіть якщо китайські автомобілі збираються в дружніх до США регіонах, таких як Європа чи Мексика.

Країни Європейського Союзу діють обережніше. Зокрема, у 2023 році ЄС розпочав розслідування ймовірної недобросовісної конкуренції, а через рік, влітку 2024 року, оголосив, що підвищить тарифи на китайські електромобілі приблизно від 10 до 30 відсотків. Проте ці тарифи були знижені в результаті дискусій і переговорів з китайськими автовиробниками, а також західними компаніями, які збирають автомобілі в Китаї, такими як Tesla і BMW. Так, німецькі автовиробники Mercedes, BMW і Volkswagen, головні конкуренти в китайській автомобільній промисловості, рішуче виступили проти торговельної війни з Китаєм. Вони отримують понад 25% своїх прибутків від китайського ринку і побоюються санкцій у відповідь.

Провідні європейські виробники просять від органів влади допомоги у конкурентній боротьбі, а не захисту від них. Адже підвищення тарифів може викликати торговельні суперечки, що лише погіршить світову торгівлю.

Також, як відповідь на обмеження, Китай також вводить санкції, зокрема на продукти харчування, серед яких свинина. Так, за даними Financial Times, продукти харчування та напої, свинина - одні з небагатьох товарів, які Китай купує більше, ніж продає в ЄС. Тож цей сектор першим прийняв на себе основний удар у торговій війні. А серед країн ЄС, які найбільше можуть постраждати – Франція, Іспанія, Нідерланди, Данія [24].

2.2. Особливості мультимодальних перевезень вантажів між Китаєм та ЄС

Забезпечення товарообігу між ЄС та Китаєм здійснюється через мультимодальні перевезення, що дозволяє оптимізувати торговельні потоки на континенті.

Активну роль у з'єднанні Китаю та Європи відіграє Новий Шовковий шлях, який проходить через весь континент та поєднує роботу автомобільного, залізничний та водного транспорту (додаток Б).

При формуванні конкурентоспроможної мультимодальної транспортної системи першочергова увага приділяється розвитку залізничної та водної транспортної інфраструктури. Це пов'язано з тим, що залізниці та порти можуть забезпечити оптимальні умови для контейнерних перевезень [26].

Війна Росії в Україні дещо змінила склад торговельних маршрутів транспортування китайських товарів, послуг та ідей до Європи та інших країн, але не скасувала торгівлю з Китаєм.

Відзначимо, що у 2011 році перший залізничний маршрут між Китаєм і Європою (Дуйсбург) пройшов через Казахстан, а вже у 2019 році через цю країну було перевезено близько 347 000 TEU, що на 12% більше, ніж у 2020 році. Нині Казахстан є великим хабом для перевезень між Китаєм і ЄС забезпечуючи щорічно перевезення вантажів у обсягах до 500 тис. TEU.

За перші три квартали 2024 року через Центральний канал (залізничний порт Еренхот Китай) в'їхало і виїхало 2 615 вантажівок, що на 8,4% більше, ніж у 2023 році, з них 1 414 - поїздів, що на 6,2% більше, і 12 - автопоїздів, що на 6,2% більше показників 2023 року. Загальний обсяг імпорту та експорту зріс на 10,0% до 3 278 000 тонн і 299 000 TEU порівняно з аналогічним періодом 2023 року.

Залізничний порт Еренхот є важливим вузлом економічного коридору Китай-Монголія та коридору зарядних поїздів Китай-Європа. В даний час поїзди з Центральної Європи, що проходять через залізничний порт Еренхот, з'єднують 72 міста в 12 країнах, включаючи Німеччину, Польщу і Монголію, і охоплюють 64 міста в 24 провінціях, автономних районах і муніципалітетах Китаю [27].

Китайська корпорація China National Railway Group відзначила, що завдяки стабільному розвитку зовнішньої торгівлі Китаю у 2024 році спостерігалось збільшення пропускної здатності поїздів, відкриття нових маршрутів, надання індивідуальних послуг і будівництво наземних терміналів

для задоволення високого попиту на транскордонні перевезення, які почали функціонувати в 2011 році [27].

Вантажні поїзди Китай-Європа стали безпечним і надійним коридором між Азією і Європою, перевозячи широкий спектр товарів, від IT-продуктів і автомобілів до вина і кавових зерен. Станом на кінець червня 2024 року маршрут вантажних поїздів Китай-Європа охопив 216 міст у 25 європейських країнах, здійснивши 73 000 рейсів туди і назад і загальним обсягом перевезень 6,9 млн TEU з моменту початку експлуатації [27].

Ще одним шляхом сполучення Європи та Китаю є Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут, так званий «Середній коридор», (TITR), який проходить через Китай, Казахстан, Каспійське море, Азербайджан, Грузію і Туреччину до прямої до Європи (додаток В). У Стамбулі вантаж перевантажується на кораблі, які прямують до італійського Трієста. З цього портового міста вантаж перевозиться до Дуйсбурга. З Дуйсбурга спільні поїзди Дуйсбург-Амстердам перевозять контейнери (FCL і LCL) до кінцевих пунктів призначення у Великобританії та інших європейських країн.

За останнє десятиліття цей маршрут отримав мільярди доларів китайських інвестицій в інфраструктуру, але через проблеми з витратами і прогнозуванням його частка у забезпеченні вантажопотоків завжди була незначною. Окрім цього маршруту є альтернативні – таблиця 2.1.

Таблиця 2.1.

Альтернативні маршрути з Китаю до країн ЄС

Вид транспорту	Сполучення	Відстань, км	Час у дорозі
Морський	Східний Китай – Шанхай – Суец – Західна Європа	24 000	від 31 до 45 днів
Залізничний	Західний Китай – Казахстан – Росія – Західна Європа	8 445	від 12 до 14 днів
Залізничний	Китай – Європа через TR	11 500	від 15 до 19 днів

Джерело: таблицю сформовано за матеріалами: [41]

Розвиток Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут отримав у 2022 році, коли більшість перевізників відмовилася від перевезень по території Росії. Так у 2022 році вантажопотік через Центральну Азію і Кавказ перевищив 3 мільйони тонн, що в шість разів більше, ніж у 2021 році. Цей маршрут також отримав поштовх у квітні 2023 року, коли Maersk, одна з найбільших світових судноплавних компаній, скасувала нові замовлення через Росію і запустила залізничні перевезення «Середнім коридором», долучивши до них фінську компанію Nurminen Logistics. З того часу уряди низки країн, розташованих вздовж маршруту, від Туреччини до Румунії, Азербайджану, Грузії та Казахстану, зустрічалися для обговорення подальших інвестицій і поглиблення співпраці в межах розвитку цього коридору.

Зміну напрямку вантажних перевезень в обхід російського маршруту також підтримала низка китайських логістичних компаній. Ця зміна являє собою важливий і швидкий розвиток для Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту і відкриває нові можливості для Центральної Азії та Кавказу.

Транспортний коридор «Пояс і шлях» через Росію все більше розвивався відповідно до поглиблення відносин між двома країнами - Китаєм і Росією. Він також привабив експедиторів і вантажні компанії під час пандемії COVID-19 як альтернатива морському транспорту, оскільки порти по всьому світу були закриті або скоротили свою роботу, щоб стримати поширення вірусу.

Сьогодні багато великих компаній і судноплавних ліній не можуть або не хочуть покладатися на перевезення через Росію, створюючи велику діру, яку уряди багатьох країн Центральної Азії намагаються заповнити з вигодою для себе. Так, Казахстан оголосив про плани збільшити інвестиції в порти на Каспійському морі, а його державна залізнична компанія повідомляє, що її термінали на західному узбережжі вже подвоїли обсяги перевезень.

Китайська влада також вживає заходів для полегшення перевезень цим маршрутом. Так, у травні 2022 року Пекін удосконалив митні процедури в портах Алашаньку і Хоргос на кордоні з Казахстаном. Що сприятиме

збільшенню обсягів вантажоперевезень залізницею. Таким чином, з початку 2024 року було перевезено цим шляхом 200 контейнерних блок-поїздів через Євразію до Європи.

Відзначимо, що близькосхідний коридор користується попитом через війну в Україні, але його майбутнє мало перспективне через високу вартість і логістичну складність маршруту. Адже географія Середнього коридору, що складається з морських і сухопутних маршрутів, є більш складною, порівняно з традиційним Новим шовковим шляхом.

Південний коридор через Іран і Туреччину є третім варіантом сполучення між ЄС та Китаєм, але оскільки Іран також підпадає під санкції США, цей маршрут поки що не викликає особливого інтересу.

Відзначимо, що ринок мультимодальних перевезень з Китаю до Європи був найбільш динамічним і швидкозростаючим за останнє десятиліття. За даними Китайської залізничної корпорації (CRC), щорічна кількість поїздів за маршрутом Китай-Європа постійно зростала (рис. 2.8). Але протягом останніх років ЄС стикається з глобальними перебоями в ланцюгах поставок через пандемію Covid-19. ЄС, війну в Україні та відчуває дефіцит і, навіть, перебої в постачанні критично важливих проміжних продуктів через надмірну залежність від зовнішніх джерел постачання.

Збільшення кількості та частоти маршрутів контейнерних поїздів розширює пропускну спроможність цього сегмента вантажних перевезень і стимулює зацікавленість вантажовласників у здійсненні мультимодальних перевезень залізницею [30].

Основним китайським партнером в Європі є Німеччина, яка отримує близько 60% всіх мультимодальних перевезень.

У травні 2022 року Європейська рада з міжнародних відносин та Rowdy Group спільно опублікували політичний звіт щодо захисту європейських ланцюгів постачання. У звіті міститься попередження про те, що ЄС «може бути надмірно залежним від Китаю» в секторі «зеленої» економіки». У звіті міститься заклик до негайної переоцінки європейського ланцюга постачання

та заходів щодо зменшення залежності від Китаю з метою захисту європейського ланцюга постачання, підвищення конкурентоспроможності європейських національних компаній і забезпечення їх довгострокових міжнародних конкурентних переваг, а також до вжиття заходів, спрямованих на пом'якшення пов'язаних з цим ризиків [33]. Дійсно, залежність ЄС від китайських «зелених» галузей та продуктів є значною: у 2022 році загальний імпорт низьковуглецевої продукції до ЄС склав 201,9 млрд доларів США, з яких 37 млрд доларів США надійшло з Китаю, що становить 18,3% від загального імпорту ЄС.

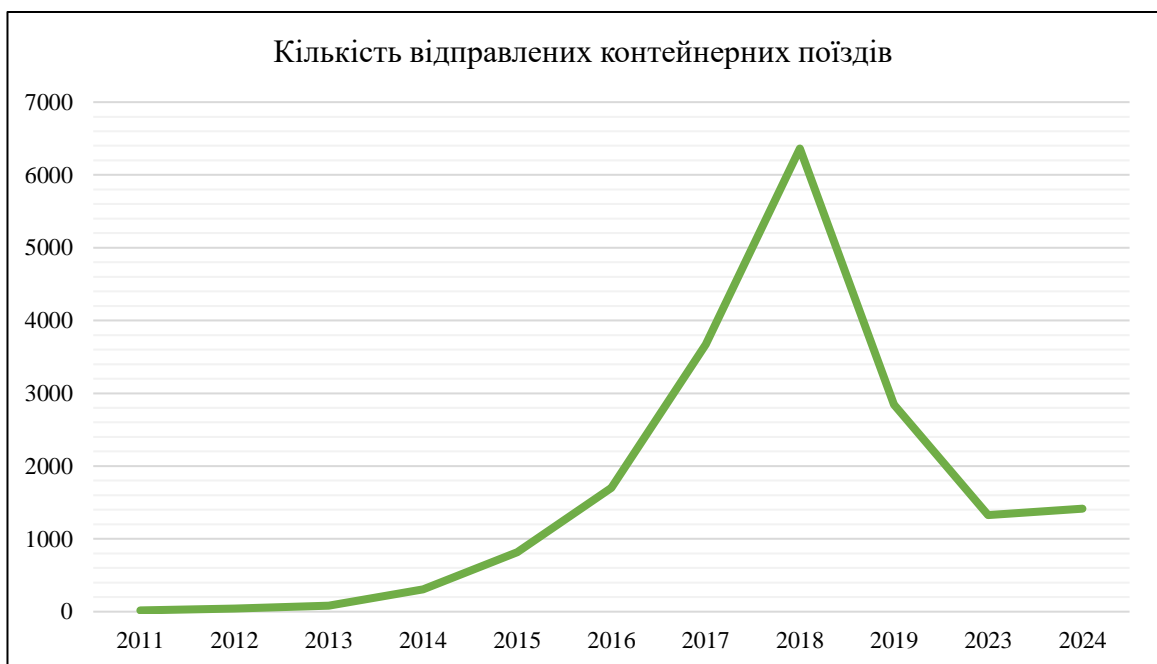


Рис. 2.8. Кількість відправлених контейнерних поїздів із Китаю в Європу

Джерело: побудовано автором за матеріалами: [27]

Відзначимо, що активні зусилля Китайських залізниць, спрямовані на забезпечення стабільності та безперебійності міжнародних перевезень. Так, щоб зробити операції між логістичними вузлами плавнішими та ефективнішими, було оптимізовано режими прийому та обміну, а також сформовано інтегрований механізм зв'язку для формування вантажів, завантаження та розвантаження. Також було збудовано «цифровий порт», що активно сприяло управлінню та контролю вантажних перевезень і сформувало

платформу та допоміжну систему безпеки для маневрових робіт, що розширює можливості перевізних технологій. Це може покращити якість та безпеку поїздів Китай - Європа, а також посилити рівень співпраці з митними силами, прикордонною інспекцією та іншими відомствами, впровадити обмін інформацією в усіх аспектах щоб ще більше скоротити час перевірки при митному оформленні та в процесі транспортування.

Перевага використання залізничного сполучення у мультимодальних перевезень між ЄС та Китаєм пов'язана з тим, що частка вантажів, придатних для мультимодальних перевезень на даному маршруті, становить близько 80%. Так більше половини вантажів, що прямують до ЄС, належать до товарної групи «машини, обладнання та промислові вироби», 10-15% - металопродукція, 5-10% - скло та кераміка, готові будівельні матеріали [29].

Також відбулося зниження тарифів на контейнерні перевезення з Китаю до ЄС з 9 тис. дол. США до нинішніх 5,5 тис. дол. США. Таким чином тарифи на залізничні перевезення досягли рівня, на якому конкурентні переваги даного виду транспорту значно збільшили свою вагу. У зв'язку з цим подвоєння транспортних витрат у випадку великих партій товарів високої вартості не має суттєвого впливу на собівартість продукції. При цьому прискорюється оборотність капіталу, що дозволяє швидше отримувати прибуток.

Таким чином, доставка з Китаю залізницею вважається найкращим методом вантажоперевезень з точки зору ціни і часу. Тим більше, що внутрішньорегіональна політика ЄС ще більше посилюється завдяки запровадженні «зеленого» курсу, що сприяє розвитку та локалізації «зелених» галузей та ланцюгів поставок, підвищуючи міжнародну конкурентну перевагу та залежність від низьковуглецевої продукції в «зеленій» промисловості і тим самим зменшити залежність від іноземних джерел постачання [31].

Крім того, війна в Україні та інші світові конфлікти змусили ЄС більш обережно ставитися до ризиків, пов'язаних з ланцюгами постачання. З одного боку, війна спровокувала енергетичну кризу в Європі, що призвело до

підвищення цін на енергоносії та електроенергію, зростання виробничих витрат та значного тиску на промисловість, включаючи потенційне скорочення виробництва. З іншого боку, вона спонукала ЄС замислитися над своєю надмірною залежністю від викопних енергоносіїв з Росії, і ці роздуми певною мірою поширилися на сферу співпраці в галузі зеленої енергетики між Китаєм та ЄС.

2.3. Перспективи розвитку мультимодальних перевезень між Китаєм та ЄС

Транспорт займає особливе місце в міжнародній торгівлі. З одного боку, він є необхідною умовою міжнародного поділу праці та зовнішньоекономічних зв'язків. З іншого боку, транспортна галузь відповідає за експорт своєї продукції - транспортних послуг - на світовий ринок.

Транспортна логістика набуває все більшого значення в умовах глобалізації міжнародної економіки. В рамках міжнародної логістичної системи використовуються різні види транспорту, виходячи з принципу, що там, де існує довгострокове стабільне транспортне сполучення, управління всіма задіяними видами транспорту здійснюється в єдиному центрі для оптимізації графіка контактів [34].

Мультимодальні перевезення - це не лише транспортування товарів, а й можливість не залишитися осторонь нової цивілізаційної реальності в світі через посилення інтеграції на міжнародних ринках, з отриманням доступу до новітніх технологій, інвестицій та спільних інфраструктурних проєктів. частиною нової архітектури міжнародного порядку та безпеки.

Також мультимодальні перевезення – це один з пріоритетних напрямків для досягнення екологічних переваг транспортно-логістичних систем. Адже світовий тренд транспортної політики спрямований на досягнення

стратегічних цілей сталого розвитку, головною з яких є зменшення негативного впливу на навколишнє середовище та зміну клімату.

Сьогочасні тенденції розвитку міжнародних економічних відносин вимагають структурних змін у функціонуванні національних транспортних систем. Ці структурні зміни мають бути спрямовані на посилення координації та взаємодії різних видів транспорту, реагування на потреби споживачів у якості обслуговування та впровадження принципів логістичного управління в діяльність транспортних підприємств.

На транспортні послуги, що надаються у сфері зовнішньоекономічної діяльності, впливають коливання попиту і пропозиції товарів, ціни на нафту, валютні курси, ступінь державного втручання у зовнішньоекономічну діяльність і стан політичних та економічних відносин між країнами.

На рис. 2.9 наведено основні напрями, вирішення яких дозволять оптимізувати мультимодальні перевезення в усіх країнах, через які вони здійснюються.

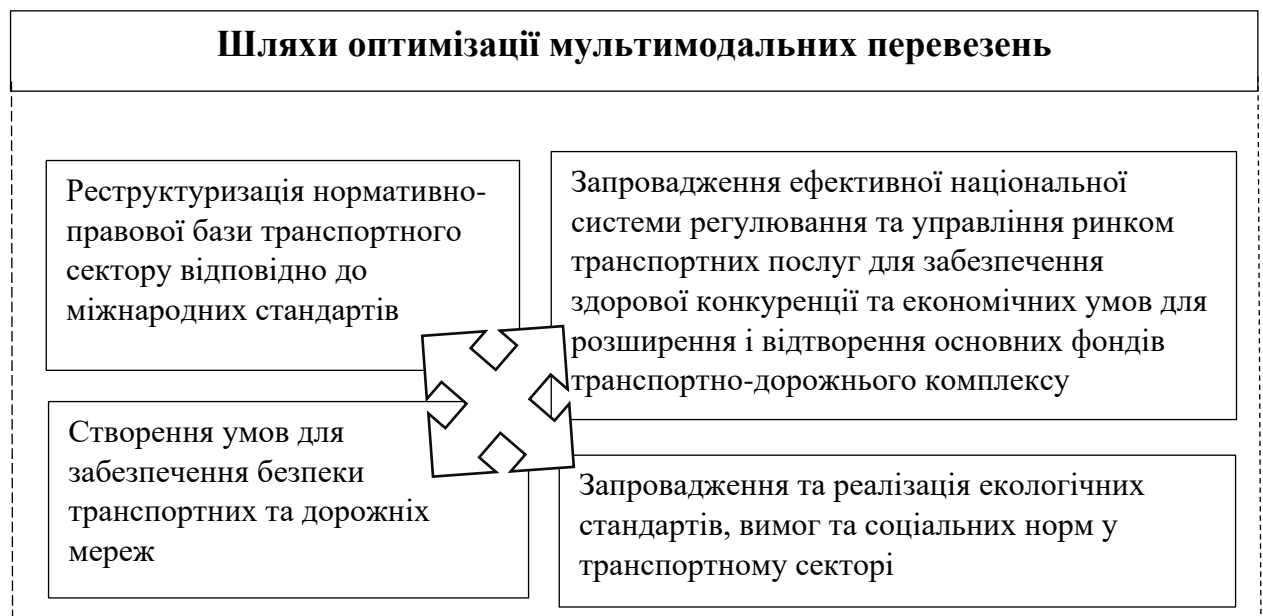


Рис. 2.9. Шляхи оптимізації мультимодальних перевезень

Джерело: побудовано автором за матеріалами [35, 36]

Зауважимо, мультимодальні перевезення відіграють важливу роль в екологізації вантажних перевезень. Адже однією з основних проблем в цій царині є довгострокова негативна тенденція в розподілі транспортних операцій на користь автомобільного транспорту. З іншого боку, значення транспортних засобів, здатних перевозити великі обсяги вантажів без надмірного навантаження на інфраструктуру та навколишнє середовище, зменшується або залишається незначним порівняно із загальним обсягом перевезень, тоді як обсяги вантажних перевезень автомобільним транспортом постійно зростають [37].

Таким чином, прискорення розвитку мультимодальних перевезень в світі є необхідною метою забезпечення сталого розвитку логістики, що досягається в основному за допомогою наступних підходів:

- переведення і підтримка перенесення вантажних перевезень з автомобільного транспорту на інші, більш екологічно чисті види транспорту;
- підтримка вантажних потоків в межах залізничної системи шляхом об'єднання всіх вагонів в один потяг і запобігання можливим перевантаженням на автомобільний транспорт.

Підвищення ефективності мультимодальних перевезень на міжнародному рівні варто розглядати як на мікро-, так і на макрорівні. Мікрорівень стосується вибору конкретних варіантів вантажних перевезень, ефективність яких визначається такими критеріями, як час доставки та вартість, за умови, що вантаж є безпечним і відповідає технічним, екологічним та безпековим нормативним вимогам. Обґрунтовуються вантажні маршрути, види транспорту, пакування та перевалка. Макрорівень охоплює національну логістичну інфраструктуру і пов'язаний з мікрорівнем екзогенними впливами.

Розвиток ефективної та конкурентоспроможної світової мультимодальної транспортної системи ґрунтується на:

- забезпеченні інтеперабельності (операційної) сумісності національної мультимодальної транспортної мережі з глобальною мультимодальною транспортною мережею;

- розбудова комплексу пасажирської та вантажної логістичної інфраструктури у складі мультимодального транспортного кластеру, що включає залізничний, автомобільний, повітряний та водний види транспорту

Відзначимо, що на даний час мультимодальні перевезення між ЄС та Китаєм, попри наявність певних непорозумінь, продовжують зростати, хоч і не так стрімко, як до 2019 року.

Основні можливості для розширення співпраці між Китаєм та ЄС можна пояснити наступним чином:

- зближення ідей між Китаєм і Європою зростає, а не зменшується. В останні роки Китай став більш впевненим у власних методах, теоріях, інститутах і культурі, все частіше виводячи китайські пропозиції на міжнародну арену. Оскільки глобальна політична та економічна ситуація суттєво змінилася і Китай вступив у новий етап розвитку, цінності, які поділяють Китай та ЄС, не зменшилися, а збільшилися. Зокрема, пропозиції Китаю щодо побудови нового типу міжнародних відносин, включаючи взаємовигідне співробітництво, створення спільноти зі спільним майбутнім для людства, вдосконалення глобального управління, сприяння торгівлі, лібералізації та заохочення інвестицій, а також проактивне вирішення проблеми зміни клімату, мають ті ж самі або схожі характеристики, що й в країнах ЄС. Нові концепції розвитку, які сповідує Китай, такі як інновації, співпраця, зелений розвиток, відкритість і спільне використання, відповідають тим, що втілюються в економічній трансформації Європи;

- взаємодоповнюючі відносини між Китаєм і Європою також розширюються, а не скорочуються. Нині загальна взаємодоповнюваність між Китаєм і ЄС стає все більш очевидною, хоча в деяких сферах конкуренція між Китаєм і ЄС посилюється. Головною перевагою китайських товарів були

низькі факторні витрати та потужні переробні й виробничі потужності, які доповнювали та ефективно поєднувалися з капіталом, технологіями та ринками ЄС. У майбутньому взаємодоповнюваність між китайськими високоякісними товарами та ринком ЄС залишатиметься сильною. Водночас надвеликий ринок Китаю та зростаючий потенціал іноземних інвестицій доповнюватимуть високоякісні товари та послуги ЄС, що є сприятливим для інвестицій в бізнес-середовище, створюючи нові можливості для економічного відновлення та здорового розвитку ЄС;

- масштаби співпраці між Китаєм та ЄС на новому витку науково-технічної революції та промислової трансформації не зменшуються, а розширюються. В даний час процвітає новий виток науково-технічної революції і промислової трансформації на чолі з новим поколінням штучного інтелекту, включаючи науково-технічні прориви в таких галузях, як фізика, інформація і біологія, що має величезний вплив і наслідки для людського суспільства. Зокрема, «5G + штучний інтелект наступного покоління» широко поширився в різних галузях і секторах, сприяючи появі нових продуктів, нових галузей, нових бізнес-форм і нових моделей. У цьому витку науково-технічної революції та промислової трансформації Китаю і ЄС набирають обертів, і перед ними відкриваються широкі можливості для співпраці;

- дуже великий ринок Китаю є досить привабливим для Європи, оскільки він є величезним «інкубатором» для науково-технічних інновацій та масштабної трансформації виробництва. Зростаючий внутрішній ринок Китаю і розмір його економіки створюють сприятливі можливості для ЄС, а ЄС і Китай є стратегічними ринками один для одного.

Окрім позитивних тенденцій, розвиток співробітництва між ЄС та Китаю стикається з певними викликами (рис. 2.10).

Незважаючи на наявні проблеми, китайські експерти вважають, що їхня зовнішньо-економічна політика буде сприяти стабільному зростанню китайського експорту в найближчому майбутньому [43]. Зокрема, йдеться про

участь китайських компаній у внутрішніх та міжнародних виставках, відновлення міжнародних пасажирських авіарейсів, підготовку та надання Міністерством комерції Китаю рекомендацій для компаній щодо торгівлі з конкретними країнами, підтримку автовиробників у створенні та вдосконаленні їхніх міжнародних маркетингових та сервісних мереж, покращення зовнішньоторговельних фінансових послуг для мікро-, малих та середніх підприємств, технологічні інновації та інвестиції у виробничі потужності для прискорення модернізації, а також прийняття нової торговельної політики.

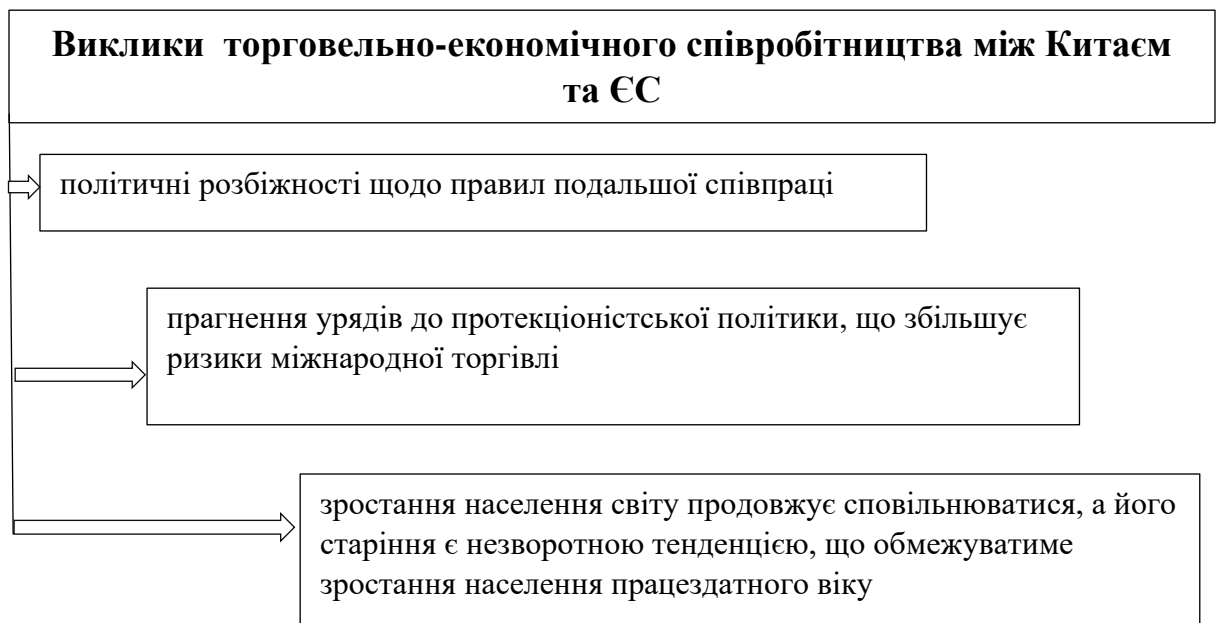


Рис. 2.10. Ключові виклики торговельно-економічного співробітництва між Китаєм та ЄС

Джерело: побудовано автором за матеріалами [44, 45]

Особливістю сьогодення є те, що питання економічного розвитку та міжнародної торгівлі можуть розглядатися лише як невід'ємна і нерозривна частина порядку денного національної та регіональної безпеки. Війна Росії проти України загострила інтерес Китаю до своїх міжнародних перспектив.

Питання політичного та економічного розмежування є особливо болючим для ЄС, який не поділяє досить жорсткої політики США щодо

Китаю. Різні реакції на російську агресію, посилення технологічної конкуренції та зростаючий тиск США на Європу щодо збільшення військових витрат створюють взаємно суперечливі перспективи розвитку відносин у трикутнику США-ЄС-Китай.

Агресія Росії розділила міжнародну спільноту на тих, хто підтримує Україну і засуджує Росію, і тих, хто виправдовує і підтримує Росію або займає рішуче байдужу позицію. Країни ЄС разом із США, Великобританією, Канадою, Японією, Австралією та іншими послідовно підтримували і підтримують Україну з початку війни. Позиція Китаю щодо «мирного врегулювання конфлікту» не була прийнята провідною світовою спільнотою.

Успіх західних країн у демонстрації єдності проти агресора у 2022 році також змусив Китай відмовитися від парадигми зростання Сходу на тлі слабкості Заходу (хоча й тимчасово), а китайські лідери перейшли до неконфронтаційних рамок у двосторонніх відносинах. Як наслідок, було започатковано низку двосторонніх контактів для пошуку рішень поточних і стратегічних розбіжностей, в тому числі в сфері торгівлі.

Таким чином, географія експорту в майбутньому може змінитися, оскільки китайські експортери, ймовірно, більше зосереджуватимуться на ринках Асоціації держав Південно-Східної Азії, Центральної Азії та країн, що загалом асоціюються з ініціативою «Один пояс, один шлях», через зниження попиту з боку ЄС, США, Великої Британії, Канади, Нової Зеландії, Тайваню (Китай) та Гонконгу (Китай) [48]. Передбачається, що в структурі світової торгівля відбудуться певні трансформації.

Для того щоб мінімізувати проблеми торговельної співпраці між ЄС та Китаєм, необхідно:

- зміцнювати економічне і торговельне співробітництво між Китаєм і ЄС, особливо в «зеленому» і цифровому секторах, особливо при здійсненні мультимодальних перевезень;

- посилити трансформації в промислових ланцюгах і ланцюгах поставок між Китаєм і ЄС у зв'язку з політичною ситуацією в регіоні;
- сприяти поглибленню існуючої співпраці у сфері торгівлі, інвестицій, науки і техніки, фінансів та інших сферах;
- запровадити Інвестиційну угоду між Китаєм та ЄС і надалі використовувати потенціал інвестиційного співробітництва між ними;
- зміцнювати двосторонні відносини та розширювати співпрацю між Китаєм та ЄС на ринках третіх країн, зокрема Азійсько-Тихоокеанського регіону;
- спільно будувати відкриту глобальну економіку. Адже ЄС завжди був прихильником багатосторонності та відкритої економіки. консенсус з Китаєм щодо побудови відкритої та спільної глобальної економіки.

Висновки до другого розділу

1. Торгівля між ЄС та Китаєм є важливою складовою міжнародних економічних відносин. У 2022 році обсяг торгівлі між ними перевищував 2,5 млрд євро на день. Країни Європи мають тісні економічні зв'язки з Китаєм, а економіка регіону – значну залежність. Протягом 2023-2024 років торгові відносини між ЄС та Китаєм почали погіршуватися через значне домінування китайських товарів на європейському континенті, що негативно позначається на економічній ситуації ЄС.

2. Транспорт відіграє важливу роль у світовій економіці, сприяючи розвитку країн та їх доступу до світових ринків. У цьому контексті мультимодальні перевезення розглядаються як особливо важливий напрямок перспективного розвитку транспортної галузі, зокрема залізничного транспорту. Так, залізницею здійснюється масове переміщення вантажів на великі відстані, тоді як автомобільний транспорт забезпечує швидку доставку значно менших партій товарів. Переваги мультимодальних перевезень

залежать від їх мобільності та дальності транспортування. Більшість перевезень між ЄС та Китаєм здійснюється залізничним транспортом через Новий шовковий шлях та Східний коридор (через Казахстан, Каспійське море, Азербайджан, Грузію і Туреччину). Маршрути через Туреччину набули широкого поширення після вторгнення Росії в Україну. Починаючи з 2011 року обсяг перевезення цими маршрутами тільки зростає досягнувши 299 000 TEU.

3. Мультимодальні перевезення є однією з найважливіших складових глобальної транспортної концепції, що сприяє ефективній взаємодії між конкурентами різних видів транспорту, надаючи при цьому високоякісні послуги в сучасному форматі. Такий транспорт пропонує доставку «від дверей до дверей» і має ряд переваг з точки зору відповідальності за загальну доставку вантажів, ефективної системи управління проходженням вантажів і спрощення ряду процедур на різних ділянках ланцюга поставок. Економічна політика ЄС щодо Китаю стає все більш оборонною. Щоб посилити її ефективність, розвиток торговельних відносин буде дедалі більше пов'язуватися з кліматичними, безпековими та політичними питаннями. Економічне співробітництво нині уповільнилося. Водночас мультимодальні перевезення між Китаєм та ЄС залишаються стратегічно важливими для обох сторін. Китай потребує ЄС як передбачуваного і стабільного економічного партнера. Європейська сторона також зацікавлена у стабілізації та нормалізації відносин з Пекіном з огляду на загострення торговельних суперечностей зі США. Водночас вони намагаються уникнути ситуації, коли стануть об'єктом гри, а не гравцем у зростаючому китайсько-американському конфлікті. Китай шукає шляхи пом'якшення протиріч між сторонами і підкреслює, що сфер для співпраці більше, ніж для конкуренції. Міжнародна безпека та вирішення глобальних проблем залишаються спільними сферами для обох сторін. Також здійснення товарообігу ці партнери не бажають знижувати, тому незважаючи на протиріччя та виклики мультимодальні перевезення між ЄС та Китаєм мають перспективи розвитку.

ВИСНОВКИ

1. Одним з ефективних шляхів оптимізації транспортних процесів та створення конкурентного ринку вантажних перевезень і логістичних послуг є формування мультимодальної транспортної системи. Мультимодальні перевезення - це комплексне вирішення складного комплексу проблем, яке гарантує координацію та організаційно-технічну взаємодію всіх ланок ланцюга вантажних перевезень і сприяє комплексному розвитку інфраструктури та ресурсів різних видів транспорту. Ця система дозволяє організувати взаємодію всіх учасників і спрямована на єдину мету - організацію доставки товарів високої якості з мінімальними втратами і оптимальними вигодами для всіх учасників транспортного процесу. Головними особливостями мультимодальних перевезень є міжнародне перевезення декількома видами транспорту за одним договором, одним документом та однією відповідальною стороною. Попри наявні недоліки, мультимодальні перевезення мають низку переваг, що відображається на забезпеченні ефективного розвитку транспортної системи на рівні країни та логістичних операторів, які задіяні у реалізації таких перевезень.

2. Світовий ринок мультимодальних перевезень зростає з року в рік, незважаючи на кризу, а отже, зростає і роль транспорту в міжнародних економічних відносинах. З метою прискорення логістичних переміщень постійно розробляються нові транспортні та логістичні технології, будуються об'єкти транспортної інфраструктури та вирішуються організаційно-технічні аспекти взаємодії між видами транспорту. Розвиток та оновлення існуючої мультимодальної транспортної інфраструктури, включаючи систему терміналів та каналів зв'язку, а також ефективне використання транзитного потенціалу сприятиме активній участі країн у світовій транспортно-логістичній системі та розвитку системи мультимодальних перевезень. Організація мультимодальних перевезень зазвичай включає постачальника транспортних послуг (сторона пропозиції), споживача транспортних послуг

(сторона попиту) і координатора комбінованих перевезень. Світова система мультимодальних перевезень стрімко розвивається, змінюючи мультимодальну транспортну інфраструктуру відповідно до своїх потреб та покращуючи глобальну логістику. Сучасні мультимодальні транспортно-логістичні центри є одним з елементів мультимодальної інфраструктури, що забезпечує безперебійну роботу глобальної транспортної мережі. МЛЦ, завдяки своєму географічному розташуванню, дозволяють учасникам мультимодального транспортного процесу розташовуватися близько один до одного, тим самим економлять транзакційних витрат. Зокрема, як свідчить досвід країн ЄС, використання МЛЦ знижує витрати на навантаження і розвантаження на 15-30%, а загальні логістичні витрати - на 12-35%.

3. Стосунки між ЄС та Китаєм мають значний вплив на процвітання та безпеку обох сторін. Так, за останнє десятиліття імпорт та експорт між ЄС та Китаєм зріс майже на третину. Європа має сильніші торговельні відносини з Китаєм, ніж зі США. Проте двосторонні торговельні відносини між ЄС і Китаєм стають все більш незбалансованими. За останнє десятиліття дефіцит торгівлі ЄС з Китаєм збільшився більш ніж утричі, сягнувши майже 400 мільярдів євро у 2023 році. Така ситуація не є стійкою, і структурні проблеми потребують систематичного вирішення. З метою скорочення залежності від китайської економіки ЄС запровадив додаткові мита на товари з Китаю, що призвело до початку торгової війни. Адже Китай у відповідь ввів обмеження на ввезення товарів з території Європейського Союзу.

4. Мультимодальні перевезення є невід'ємною частиною міжнародної транспортної системи, яка гарантує надійну та безперебійну доставку вантажів різними видами транспорту. Найбільш актуальними завданнями на сьогодні є організація швидкісних мультимодальних перевезень, розвиток міжнародних транспортних коридорів з використанням вектору Схід-Захід, формування ефективної світової транспортно-логістичної системи, інтеграція транспортних мереж з іншими суб'єктами в рамках удосконалення єдиної транспортної системи світу, що активно реалізується

при перевезеннях між ЄС та Китаєм. До 2022 року основні вантажі між цими регіонами перевозилися Новим шовковим шляхом. Після початку війн в Україні, з метою уникнення санкцій, почали активніше здійснювати мультимодальні перевезення Східним коридором. На сьогоднішній день, незважаючи на наявність проблем обсяги перевезень між Китаєм та ЄС залишаються на високому рівні.

5. У той час, коли світ зазнав найбільших змін за останнє століття, Китай та ЄС, як два найбільші ринки та дві найбільші цивілізації, повинні поглиблювати економічне та торговельне співробітництво для взаємної вигоди, стабілізувати світ та економіку, сприяти здоровому розвитку економічної глобалізації. Попри наявні проблеми та виклики ЄС та Китаю необхідно покращувати економічні та торговельні відносини. Здійснення цього можливо шляхом поглиблення базової співпраці, пріоритетності «зеленого» та цифрового секторів при здійсненні мультимодальних перевезень, зменшенні негативного впливу епідемії COVID-19, війни Росії та України та інших глобальних викликів на економіки двох країн, а також розширення співпраці між Китаєм та ЄС на ринках третіх сторін через вдосконалення промислової співпраці та співпраці в сфері мультимодальних перевезень між Китаєм та ЄС в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні та інших регіонах шляхом формування якісної мережі вільної торгівлі на євразійському континенті.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Соколова О.Є. Концептуальні засади формування мультимодальної системи перевезення вантажів. *Наукоємні технології*. 2014. - № 1 (21). С. 114-118.
2. Сенаторова А.О., Процик О.П. Розробка раціональних транспортно-технологічних схем доставки вантажів з Європи в Азію. *Вісник Національного транспортного університету. Серія «Технічні науки»*. 2018. Вип. 1 (40). URL: <http://publications.ntu.edu.ua/visnyk/40/299.pdf>.
3. Солідор Н.А. Застосування проектного підходу до формування й управління діяльністю мультимодальних логістичних комплексів в Україні. *Управління змінами та інновації*. 2021. № 2. С. 63-70.
4. Сторожев В.В. Оптимізація транспортних засобів в мультимодальних системах доставки вантажів : автореф. дис. ... канд. техн. наук : 05.22.01. Одеса, 2008. 22 с.
5. Управління ланцюгами постачань: конспект лекцій. Ч. 2 / І. В. Токмакова, В. О. Овчиннікова, М. В. Корінь, Г. В. Обруч. –Харків : УкрДУЗТ, 2021. –70 с.
6. Сучасна проблематика функціонування транспортних та логістичних систем: монографія / О.О. Лобашов та ін. Харків: Лідер, 2018. 221 с/
7. Загурський О.М. Конкурентоспроможність транспортно-логістичних систем в умовах глобалізації: інституціональний аналіз: монографія. Київ: О.В. Ямчинський, 2019. 373 с.
8. Новальська Н.І. Сучасний розвиток мультимодальних транспортно-технологічних систем в міжнародному сполученні. Актуальні напрями розвитку технічного та виробничого потенціалу національної економіки: монографія / за ред. В.О. Пінчук, Г.С. Прокудіна. Дніпро: Пороги, 2021. С. 479-488.
9. Чорний В. В., Платонов О. І. Партнерсько-конкурентна парадигма економічної безпеки підприємств у мультимодальних перевезеннях вантажів.

Ефективна економіка. 2016. № 4. URL:
<http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4882>

10. Convention on International Multimodal Transport of Goods: United Nations Conference on a Convention on International Multimodal Transport (1980). URL: https://unctad.org/system/files/officialdocument/tdmtconf17_en.pdf

11. Дорожня карта імплементації Директиви Ради 92/106 від 7 грудня 1992 р. про встановлення спільних правил для окремих 41 видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами. URL: <https://mtu.gov.ua/files/Dir%2092%20106.docx>

12. Каличева Н. Є., Соломніков І.В., Кубінський А.А. Створення мультимодального транспортно-логістичного центру: проблеми та перспективи. *Інфраструктура ринку*. 2022. № 68. С. 35-38.

13. Інкотермс 2020 – ваш путівник по міжнародних нормах торгівлі. URL: <https://ua.kuehne-nagel.com/-/znannya/inkoterms>

14. Глушаниця Р.В. Кластерний принцип формування міжнародних стратегічних альянсів. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2011. № 3. С. 38–43.

15. Лозова Г. М., Клименко В. В. Транспортно-логістичні кластери як передумова реалізації виробничого потенціалу національної економіки. Актуальні напрямки розвитку технічного та виробничого потенціалу національної економіки (економічний аспект): монографія / за ред. Л.М. Савчук, В.І. Дубницького, Л.М. Бандоріної. Дніпро: Пороги, 2021. С.69-82.

16. Підвисоцький В.Г., Палпу Т.В. Транскордонні кластери: європейський досвід створення та розвитку. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2011. № 4. С. 28–35

17. Разом до сталої і розумної мобільності! URL: <https://ecoaction.org.ua/content/uploads/2021/07/razom-do-staloi-mobilnosti.pdf>

18. Смирнов І.Г. Геоєкологічна орієнтація управління логістикою виробничо-сервісних систем. №2.Т.15.С.11–16 URL: <https://periodicals.karazin.ua/soccongeo/issue/view/119/539>.

19. Eurostat/ URL:
<https://ec.europa.eu/eurostat/web/main/publications/statistical-reports>
20. EU–China trade and investment relations in challenging times. Directorate General for External Policies of the European Union. 2020. URL:
<https://www.europarl.europa.eu>.
21. Євросоюз починає найбільшу торгівельну війну з Китаєм. Як відповідь Пекін? URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/articles/c0e1d19r7ylo>
22. Боюк О. Логістичні ризики та шляхи їх мінімізації. Що таке ризики? Logist.today. 02 березня 2017. URL: Financial Times URL: <https://www.ft.com/>
23. Sarker, M.N.I., Hossin, M.A., Yin, X.H. and Sarkar, M.K.(2018) One Belt One Road Initiative of China: Implication for Future of Global Development. Modern Economy, 9, 623–638.
24. Аналіз та сучасний стан міжнародних транспортних коридорів. URL:
https://tourlib.net/statti_ukr/karpan.htm
25. China-railway URL: <http://www.china-railway.com.cn/gjhz/zoblys/>
26. Реальність і перспективи Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту URL: <https://trademaster.ua/articles/313725>
<https://trademaster.ua/articles/313725>
27. Десятитисячний вантажний потяг вирушив з Китаю до Європи. URL: <https://www.railinsider.com.ua/desyatytytsyachnyj-vantazhnyj-potyag-vyrushyv-z-kytayu-do-yevropy/>
28. Fang X., Ji Z., Chen Z., Chen W., Cao C., Gan J. Synergy Degree Evaluation of Container Multimodal Transport System. Sustainability. 2020. Vol. 12 (4). P. 1487
29. Константинов В. Ю. . Кіотський протокол. Українська дипломатична енциклопедія: У 2-х т. /Редкол.:Л. В. Губерський (голова) та ін. — К: Знання України, 2004 Т.1 760с
30. Погребняк А.Е. Безпека та особливості функціонування ланцюгів поставок в умовах ризику. Наукові записки Львівського університету бізнесу

та права. *Серія економічна. Серія юридична*. 2022. №35. URL: <https://nzlubp.org.ua/index.php/journal/article/download/641/588>

31. Euro 7: Council adopts new rules on emission limits for cars, vans and trucks. URL: <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2024/04/12/euro-7-council-adopts-new-rules-on-emission-limits-for-cars-vans-and-trucks/>.

32. Трушкіна Н. Удосконалення організаційно-економічного механізму управління логістичною діяльністю підприємства. *Міжнародний науковий електронний журнал*. 2019. Вип. 5. № 4. С. 156–172.

33. Шиба О. А. Взаємозв'язок розвитку транспортної інфраструктури та економічного зростання. *Вісник Львівського університету. Серія «Міжнародні відносини»*. 2016. № 39. С. 286-296.

34. Кравченко А.В. Інноваційні методи управління транспортною інфраструктурою. *Інтелект XXI*. (2). 2016. С. 53—59.

35. Дикань В. Л. Національна модель індустріального розвитку країни: організаційно-управлінський аспект. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2023. № 81-82. С. 11-34.

36. Зінчук Т., Паламарчук Т., Усюк Т. Діалектика розвитку «зеленої економіки» в умовах глобалізації. *Економіка та суспільство*. 2022. № 44. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-44-86>

37. Горбач, Л., Рубан, О., Гуменюк, Я. Зелена економіка та сталє виробництво в умовах глобалізації. *Економіка та суспільство*. 2024. № 59. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-59-8>

38. Бабенко В. Митне регулювання логістики в міжнародних економічних системах. *Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. Серія: Міжнародні відносини. Економіка. Країнознавство. Туризм*. 2020, №10, С. 95-101. URL: <https://doi.org/10.26565/2310-9513-2019-10-09> 30.

39. Гужевська Л. А. Митна логістика: сьогодення та перспективи. Управління проектами, системний аналіз і логістика. *Технічна серія*. 2011. Вип. 8. С. 34-37. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Upsal_2011_8_10

40. Каличева Н.Є. Концептуальні положення управління еколого-економічним розвитком підприємств залізничного транспорту. *Науковий вісник міжнародного гуманітарного університету. Серія: Економіка і менеджмент*. 2020. Вип. 43. С. 110-113
41. Connecting Europe and Asia – Building blocks for an EU Strategy. European Commission. 2018. URL: https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/joint_communication_-_connecting_europe_and_asia_-_building_blocks_for_an_eu_strategy_2018-09-19.pdf
42. Foreign trade to see steady growth URL: http://english.www.gov.cn/news/202305/10/content_WS645ad570c6d03ffcca6e9ebb.html
43. Key Statistical and International Trade Trends 2023. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/ditctab2024d1_en.pdf
44. EU–China Strategic Outlook. European Commission. 2019. URL: https://ec.europa.eu/commission/publications/eu-china-strategic-outlook-commission-contributioneuropean-council-21-22-march-2019_en
45. Міжнародна логістика: ключові виклики та можливості в епоху глобалізації. URL: <https://goodwaytrans.com.ua/news/mizhnarodna-logistyka-klyuchovi-vyklyky-ta-mozhlyvosti-v-epohu-globalizacziyi/>
46. China's Total Export & Import Values by Country/Region, April 2023 (in USD) URL: <http://english.customs.gov.cn/Statics/1b5ff309-2afa-4462-8acf-52c0bb577657.html>
47. Ключові зміни у транспортно-логістичній галузі в 2024 році. URL: <https://trans.info/ua/klyuchovi-zminy-u-transportno-lohistychniy-haluzi-v-2024-rotsi-381521>
48. Кваліфікаційна робота: методичні рекомендації до виконання для студентів спеціальності «Міжнародні економічні відносини»; перший (бакалаврський) рівень вищої освіти / уклад. Л. І. Григорова-Беренда, Н. А. Казакова, С. А. Касьян, Н. В. Непрядкіна, О. В. Ханова. (5-те вид., перероб. і доп.) Х. : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2024. 38 с.

ДОДАТКИ

ДОДАТОК А



ДОДАТОК Б

Gebiete im Rahmen der Initiative Belt and Road



Китайська ініціатива «Пояс і шлях»: жовтий — «Економічний пояс Шовкового шляху»; зелений — «Морський Шовковий шлях»

ДОДАТОК В



