

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

## **Кваліфікаційна робота бакалавра**

на тему: **«ОСОБЛИВОСТІ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У  
ТУРЕЧЧИНІ»**

Виконала:

студентка 4 курсу, групи УЛМ-41

спеціальності

«Міжнародні економічні відносини»

освітньої програми «Міжнародна логістика

і митна справа»

першого (бакалаврського)

рівня вищої освіти

Керівник:



Горбатенко К.А.

Рецензент:



к.геогр.н., доц. Ханова О. В.

Харків – 2024

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Факультет міжнародних економічних відносин та туристичного бізнесу

Кафедра міжнародних економічних відносин імені Артура Голікова

Рівень вищої освіти перший (бакалаврський)

Спеціальність 292 – «Міжнародні економічні відносини»

Освітня програма – «Міжнародна логістика і митна справа»

### **ЗАТВЕРДЖУЮ**

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

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2023 року

## **ЗАВДАННЯ НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТУ**

Горбатенко Катерині Анатоліївні

### 1. Тема роботи

**«Особливості мультимодальних перевезень у Туреччині»**

керівник роботи к.геогр.н., доц. Ханова О.В.,

затверджені наказом по університету від 24.01.2024 р. № 4002-5/163

2. Строк подання студентом роботи 31.05.2024 р.

### 3. Перелік питань, які потрібно розробити

систематизувати теоретичні основи розвитку мультимодальних перевезень; дослідити основні аспекти розвитку мультимодальних перевезень на світовому ринку послуг; проаналізувати сучасний стан та тенденції розвитку мультимодальних перевезень у Туреччині; виокремити роль транспортних дилерів, перевізників, операторів в організації мультимодальних перевезень у Туреччині; визначити перспективи розвитку мультимодальних перевезень у Туреччині.

## 4. План роботи

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи
1.	Вступ
2.	Розділ 1. Теоретичні засади дослідження мультимодальних логістичних Послуг
3.	Розділ 2. Особливості логістичної системи Туреччини в контексті мультимодальних перевезень
4.	Висновки та список використаних джерел
5.	Представлення кваліфікаційної роботи на кафедру
6.	Перевірка кваліфікаційної роботи на відсутність запозичень

5. Дата видачі завдання 01.12.2023 р.

Студент



Катерина ГОРБАТЕНКО

Керівник



Олена ХАНОВА

## ЗМІСТ

<b>Вступ .....</b>	<b>5</b>
<b>Розділ 1. Теоретичні засади дослідження мультимодальних логістичних послуг .....</b>	<b>7</b>
1.1. Теоретичні основи розвитку мультимодальних перевезень .....	7
1.2. Основні аспекти розвитку мультимодальних перевезень на світовому ринку послуг.....	12
Висновки до першого розділу .....	23
<b>Розділ 2. Особливості логістичної системи Туреччини в контексті мультимодальних перевезень .....</b>	<b>24</b>
2.1. Сучасний стан та тенденції розвитку мультимодальних перевезень у Туреччині.....	24
2.2. Роль транспортних дилерів, перевізників, операторів в організації мультимодальних перевезень у Туреччині.....	37
2.3. Перспективи розвитку мультимодальних перевезень у Туреччині.....	47
Висновки до другого розділу .....	52
<b>Висновки.....</b>	<b>54</b>
<b>Список використаних джерел .....</b>	<b>56</b>
<b>Додатки.....</b>	<b>62</b>

## ВСТУП

**Актуальність дослідження** полягає у декількох аспектах: економічний потенціал, виклики сталого розвитку, стратегічне положення країни та логістичні виклики. Економічний потенціал Туреччини є великим з огляду міжнародної торгівлі. Країна, яка була досліджена займає вигідне геополітичне положення на світовій мапі, оптимізація та реалізація мультимодального перевезення може призвести до посилення ролі країни, як транспортного коридору та міжнародного перевізника.

Розвиток логістичної галузі Туреччини має значний соціально-економічний вплив, що сприяє зростанню економічного потенціалу регіону, створення та впровадження нових проєктів та підвищення рівня зайнятості населення у сфері послуг. Прагнення до сталого розвитку та оптимізація логістичних маршрутів дозволяють зменшити викиди та захистити навколишнє середовище, що є важливим у контексті міжнародної діяльності. Розвиток логістичної інфраструктури є критичним у вирішенні питань міжнародного співробітництва та залученню іноземних інвестицій у країну.

**Ступінь вивчення проблеми.** При виконанні роботи вивчалася література закордонних та вітчизняних авторів, які займались дослідженням міжнародних мультимодальних перевезень. Серед вітчизняних науковців, які досліджували дане питання слід зазначити наступних: Платонов О.І., Новальська Н.І., Чайка-Петегирич Л.Б., Давидова І.В., Кириченко Г.І., Стрелко О.Г., Павлюк Є.І. Серед закордонних авторів: Хаманді Слім, Ксори Меккі, Бойл Марія, Доктор Харіхаран, Ганс-Йоахім Шрамм, Г'ю М. Кіндред, Мері Р. Брукс, Діпанкар Сінха, Хім Пінг Онг.

**Метою** є визначення особливостей та перспектив розвитку мультимодальних перевезень у Туреччині. Виходячи з мети дослідження сформульовано і вирішено такі його основні **завдання**:

- систематизувати теоретичні основи розвитку мультимодальних перевезень;

- дослідити основні аспекти розвитку мультимодальних перевезень на світовому ринку послуг;
- проаналізувати сучасний стан та тенденції розвитку мультимодальних перевезень у Туреччині;
- виокремити роль транспортних дилерів, перевізників, операторів в організації мультимодальних перевезень у Туреччині;
- визначити перспективи розвитку мультимодальних перевезень у Туреччині.

**Об’єктом дослідження** є процес розвитку системи мультимодальних перевезень.

**Предметом дослідження** є особливості логістики та інфраструктури мультимодальних перевезень у Туреччині в умовах глобалізації.

**Методи дослідження.** У процесі виконання роботи було використано методи теоретичного узагальнення, системного аналізу, аналізу та синтезу, дедуктивний та кваліфікаційно-аналітичний методи та інші, які використовувались у процесі аналізу інформації даної роботи.

Інформативна база дослідження складається з офіційних даних Кабінету Міністрів України, турецького законодавства, звіти компаній, звіти логістичного сектору Туреччини, Інтернет-ресурси та статті з питань розвитку логістики у Туреччини, наукові праці українських й зарубіжних авторів та результати власних досліджень.

**Структура роботи.** Робота складається зі вступу, двох розділів, висновків; містить 64 сторінки тексту, 20 рисунків, 16 таблиць, 3 додатків. Список джерел містить 44 найменування, в тому числі 43 електронних публікацій.

## РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ

### 1.1. Теоретичні основи розвитку мультимодальних перевезень

Основною задачею логістики є транспортування вантажів та пасажирів, з місця їх дислокації у запланований пункт призначення. Логістичні послуги були присутніми та актуальними у різні часи, вони мали дещо різне втілення, але сутність та остаточний результат був та залишається одним й тим же. Лише у 19 столітті логістика почала розглядатись, як наука.

На сьогоднішній день логістика виступає системним середовищем, яке виражається через доставку різноманітних товарів від виробника даного товару до конкретного споживача; призводить до зміцнення та розвитку торгівельних відносин між країнами, регіонами, тощо.

При вантажоперевезенні логісти застосовують різноманітні методи, схеми та підходи переміщення вантажу. Міжнародна співпраця, у галузі перевезення вантажів через державні кордони країн, призвела до появи поняття «мультимодальні перевезення».

Наразі мультимодальні перевезення є одним з найбільш важливим аспектом міжнародної торгівлі. За останні півстоліття було розроблено Конвенції ООН щодо мультимодальних перевезень [1]. Під мультимодальним перевезенням розуміється переміщення вантажу двома, трьома або більше видами транспорту одним логістичним оператором та єдиною транспортною накладною. Якщо перевезення здійснюється декількома логістичними операторами, то це вже має назву «інтермодальне перевезення».

Закон України «Про мультимодальні перевезення» дає чітке визначення цьому терміну. Мультимодальне перевезення - перевезення вантажів двома або більше видами транспорту на підставі договору мультимодального перевезення, що

здійснюється за документом мультимодального перевезення [2]. Дане перевезення здійснюється операторами мультимодального перевезення, ними виступають суб'єкти господарської діяльності, які укладають договори, бере на себе відповідальність за вантаж на час перевезення, також виконує повне оформлення документації. Щодо суб'єктів, які приймають участь у мультимодальному процесі, то можна виділити таких:

- перевізники, транспортні підприємства, оператори, експедитори – виробники;
- державні установи, які розробляють та впроваджують національні нормативно-правові акти щодо перевезень;
- замовники послуг - споживачі [3].

Об'єктом у процесі мультимодальних перевезень виступають транспортні послуги, які надаються споживачеві.

Мультимодальні перевезення виконуються різними видами транспорту:

- повітряний транспорт. Найбільш швидкий та найбільш затратний спосіб, який використовується при перевезенні дрібногабаритних, швидкопсувних товарів;
- морський (водний транспорт) – використовується при міжконтинентальних перевезеннях великих партій вантажу, великогабаритних видів вантажу;
- залізничний транспорт. Даний вид транспорту обирають при сухопутному переміщенні великих партій вантажу.
- автоперевезення. У мультимодальних перевезеннях грає не аби яку роль, а саме, доставка вантажу до великогабаритного транспорту (морських судів, потягів, літаків). Або ж від портів, станцій до клієнта.

Основними принципами, на яких ґрунтується перевезення мультимодальним чином, на мою думку, є:

- інтеграція усіх видів транспорту. Мультимодальні перевезення є одним логістичним ланцюжком, який складається, наприклад, з морського, залізничного,

повітряного та автомобільного транспортів. Даний принцип дозволяє оптимізувати перевезення та зменшити витрати.

- ефективно управління вантажем через залучення різного виду транспорту. Це дозволяє більш злагоджено співпрацювати з терміналами, іншими учасниками логістичного процесу.

Загальним вектором цих принципів є створення ефективної та практичної системи переміщення вантажів, яка у свою чергу буде задовольняти усіх учасників логістичного процесу, а саме починаючи від виробника, закінчуючи кінцевим споживачем.

На сьогоднішній день розвиток логістики спрямований на удосконалення перевезень, які будуть виконані одним логістичним оператором. Тобто на меті прослідковується, що усі процеси, які пов'язані з управлінням, координацією та оформленням транспортних документів, чиняться з одного логістичного центру.

Перевезення мультимодальним чином, не є одним видом перевезення. Вони входять до групи різних видів перевезень : унімодальне, інтермодальне, бімодальне.

Розглянемо детальніше кожний вид перевезень. У таблиці 1.1 надано порівняльний аналіз різних видів перевезення.

Таблиця 1.1

## Способи організації перевезення вантажів

Назва перевезення	Спосіб перевезення	Характеристика перевезення	Тариф
Унімодальне	1 вид транспорту	Найчастіше обирається автомобільний транспорт	Визначається за договором
Бімодальне	2 види транспорту	З одного виду транспорту одразу перевантажується на інший вид транспорту (без зберігання), декілька супровідних документів	Відсутня єдина ставка фрахту
Мультимодальне	$\geq 2$ видів транспорту	Перевезення організовано одним оператором, має єдину транспортну накладну	Єдиний тариф
Інтермодальне	$\geq 2$ видів транспорту	Перевезення організовано одним оператором, має декілька транспортних накладних	Єдиний тариф

Джерело : [4, 5]

Кожен з видів є ефективним та цікавим при різних умовах, регіонах та досвідченості операторів.

Виділяють ще один вид перевезень – комбінований. Дане перевезення дещо схоже на бімодальне, але ж різниця полягає в тому, що у комбінованому перевезенні застосовується більше ніж два види транспорту. У таблиці 1.2 надано характеристику комбінованого та мультимодального перевезення.

Таблиця 1.2

Порівняльна характеристика комбінованого та мультимодального перевезення

Ознака	Комбіноване	Мультимодальне
Спосіб перевезення	$\geq 3$ видів транспорту	$\geq 2$ видів транспорту
Кількість операторів	$\geq 2$ логістичних операторів	1 логістичний оператор
Транспортна документація	Залежно від транспорту, та ператорів ( $\geq 3$ )	Один транспортний документ
Взаємодія між учасниками	Послідовна	Централізована, послідовна
Відповідальність за вантаж	Розрізнена	Єдина
Тарифні ставки	Різні ставки	Єдина ставка
Дотримання логістичних принципів	Малоймовірна	Найбільш ймовірно

Джерело : [4]

Дана таблиця показує основні відмінності між комбінованим та мультимодальним перевезенням за різними критеріями. Проаналізувавши, можна дійти висновку, що комбіноване перевезення є більш складним за рахунок використання декількох операторів. Мультимодальне перевезення у свою чергу забезпечує більш злагоджену та спрощену взаємодію при переміщенні вантажів.

Логістика, як напрям діяльності, намагається кожного дня все ефективніше вирішувати питання оптимізації логістичних процесів. Це досягається завдяки скороченню відстані маршрутів, зменшення кількості учасників логістичного процесу, зменшення вартості перевезень.

Мультимодальні перевезення виступають одним з сучасних видів логістичної діяльності. Компанія-оператор укладає договір з власником вантажу, та повністю

бере на себе відповідальність за виконання зобов'язань. На логістичного оператора покладаються такі пункти:

- по-перше, побудова та визначення маршруту;
- по-друге, моніторинг ринку перевезень, вибір найоптимальнішого варіанту та підписання договору з перевізником;
- виконання взаєморозрахунків за надані послуги;
- супровід та оформлення транспортних документів, документації необхідних для проходження митниці;
- організація навантажувально-розвантажувальних послуг, послуг складування вантажу при необхідності, та інше.

Перевагами мультимодальних перевезень є:

- скорочення часу оформлення, переміщення. Наприклад, використання повітряних суден дозволяє значно скоротити час перевезення;
- скорочення часу на вирішення форс-мажорних обставин;
- більш чітка схема слідування вантажу з пункту відправки до пункту призначення. За необхідністю вантаж можна відносно легко переадресувати – скорегувати маршрут;
- можливість прокласти маршрут до будь-якої точки світу - прокладення маршрутів на різну віддаленість. Використання потужностей кожної країни, регіону більш ефективно та збалансовано;
- можливість доставки «від дверей до дверей», у свою чергу забезпечуючи повний контроль над вантажем. Це зумовлено тим, що частіше за все міжнародні перевезення здійснюються до морських портів, аеропортів та залізничних станцій, при цьому використання автотранспорту дає можливість доставити вантаж до «дверей» клієнта.
- відповідальність за вантаж не розділена між компаніями-перевізниками. Це є вигідним для вантажовласника, так як зв'язок підтримується з однією компанією-оператором.

Варто зазначити також, що перевезення мультимодальним способом може знизити витрати (це може бути спричинено оптимізацією маршрутів, комбінацією різних видів транспорту).

Щодо недоліків даного виду перевезення, то:

- можливе пошкодження вантажу під час розвантаження та завантаження транспорту;
- форс-мажорні обставини;
- втрата вантажу, більш складна система контролю та відстеження вантажу;
- процес перевезення залежить від компетентності та обізнаності логістичного оператора.

Однією з особливостей ринку мультимодальних перевезень можна виділити конкуренцію. Вона може бути, як міжгалузевою, тобто між різним транспортом, так й внутрішньогалузевою – конкуренція між різними операторами одного виду транспорту. Та географічна конкуренція – переміщення вантажу іншим маршрутом [6].

Мультимодальні перевезення класифікують за двома напрямками. По-перше, це внутрішні та міжнародні мультимодальні перевезення. Різниця полягає у тому, що при внутрішньому переміщенні вантаж не перетинає державний кордон країни [7].

Формування міжнародних зв'язків у контексті мультимодальних перевезень є досить складним процесом. Інновації, які спрямовані на удосконалення логістичного процесу мають різноманітний характер : політичний, соціальний, економічний, організаційний.

## **1.2. Основні аспекти розвитку мультимодальних перевезень на світовому ринку послуг**

Інтеграція та зростання ланцюгів постачання, за останні роки показує тенденції щодо збільшення попиту на мультимодальні перевезення. Аналіз

світового ринку послуг з організації перевезення вантажів між країнами – дає змогу зрозуміти ефективність мультимодального виду транспортування.

Сучасні умови створюють необхідність розвитку логістики. Мультимодальні перевезення пропонують зменшення витрат на перевезення, та зміцнення авторитету країни на ринку транспортних послуг [8].

Мультимодальні перевезення є невід’ємною частиною глобальної логістичної системи, а також одним з важливіших факторів для бізнес середовища. Глобалізація призвела до збільшення обсягів міжнародної торгівлі, а як відомо, що торгівля не може існувати без транспортних послуг – логістики. Тому роль мультимодальних перевезень на світовому ринку послуг стає все більшою.

Розглянемо значення кожного виду транспорту на ринку послуг окремо, розпочнемо з морського транспорту. Це один з найбільших та рентабельних способів перевезення великих партій вантажу на великі відстані (міжконтинентальне сполучення). На судноплавство припадає майже 90% світової торгівлі та 60% за вартістю, саме це робить морські перевезення критичним компонентом світової економіки. Морське перевезення зазвичай використовується для перевезення великогабаритних, великовагових вантажів (нафта, вугілля, руди, газ, тощо). Ефективність морських вантажних перевезень підвищується завдяки розвитку технологій, модернізації суден, удосконалення портової інфраструктури [7].

У таблиці 1.3 надано порівняльну інформацію, щодо світового флоту у 2020 та 2021 роках. У таблиці показані дані у тисячах тон дедвейту. Дедвейт – це повна вантажопідйомність судна, тобто маса усіх вантажів. Дедвейт розраховується, як сума вантажопідйомність, палива, мастил, провізії для екіпажу, тощо [9].

Розглянемо детальніше кожен з видів суден, щодо балкерів – це спеціальне судно, яке застосовують для перевезення вантажів насипом. Саме даний вид флоту займає найбільшу частину. Нафтові танкери – використовуються для перевезення нафти та нафтових продуктів. Вони займають друге місце за кількістю суден.

Контейнеровози перевозять вантаж у контейнерах по всьому світу, та їх частка становить 13 % від усього флоту. Загалом, світовий флот показав зростання у період з 2020 року по 2021 рік на 3 %.

Таблиця 1.3

Порівняльна інформативна довідка світового морського флоту 2020 та 2021 роки

Тип судна	2020 (тис. т)	%	2021 (тис. т)	%	Зміна, %
Балкери	879725	42,47	913032	42,77	3,64
Нафтові танкери	601342	29,03	619148	29	2,88
Контейнеровози	274973	13,27	281784	13,2	2,41
Інші типи суден	238705	11,52	243922	11,43	2,14
Судна для генеральних вантажів	76893	3,71	76754	3,60	-0,18
Всього	2 071 638		2 134 640		3

Джерело : [10]

Розглянемо детальніше кожен з видів суден, щодо балкерів – це спеціальне судно, яке застосовують для перевезення вантажів насипом. Саме даний вид флоту займає найбільшу частину. Нафтові танкери – використовуються для перевезення нафти та нафтових продуктів. Вони займають друге місце за кількістю суден. Контейнеровози перевозять вантаж у контейнерах по всьому світу, та їх частка становить 13 % від усього флоту. Загалом, світовий флот показав зростання у період з 2020 року по 2021 рік на 3 %.

Щодо найбільших країн-судновласників, то є очевидні, що морські держави та держави, які активно ведуть міжнародну торгівлю займають лідируючі позиції.

У десять перших країн входять – Японія, Греція, Китай, США, Сінгапур, Норвегія, Німеччина, Велика Британія, Гонг Конг, Республіка Корея.

На рисунку 1.1 надано інформацію щодо шести найбільших експортерів пасажирських та вантажних суден у 2022 році.

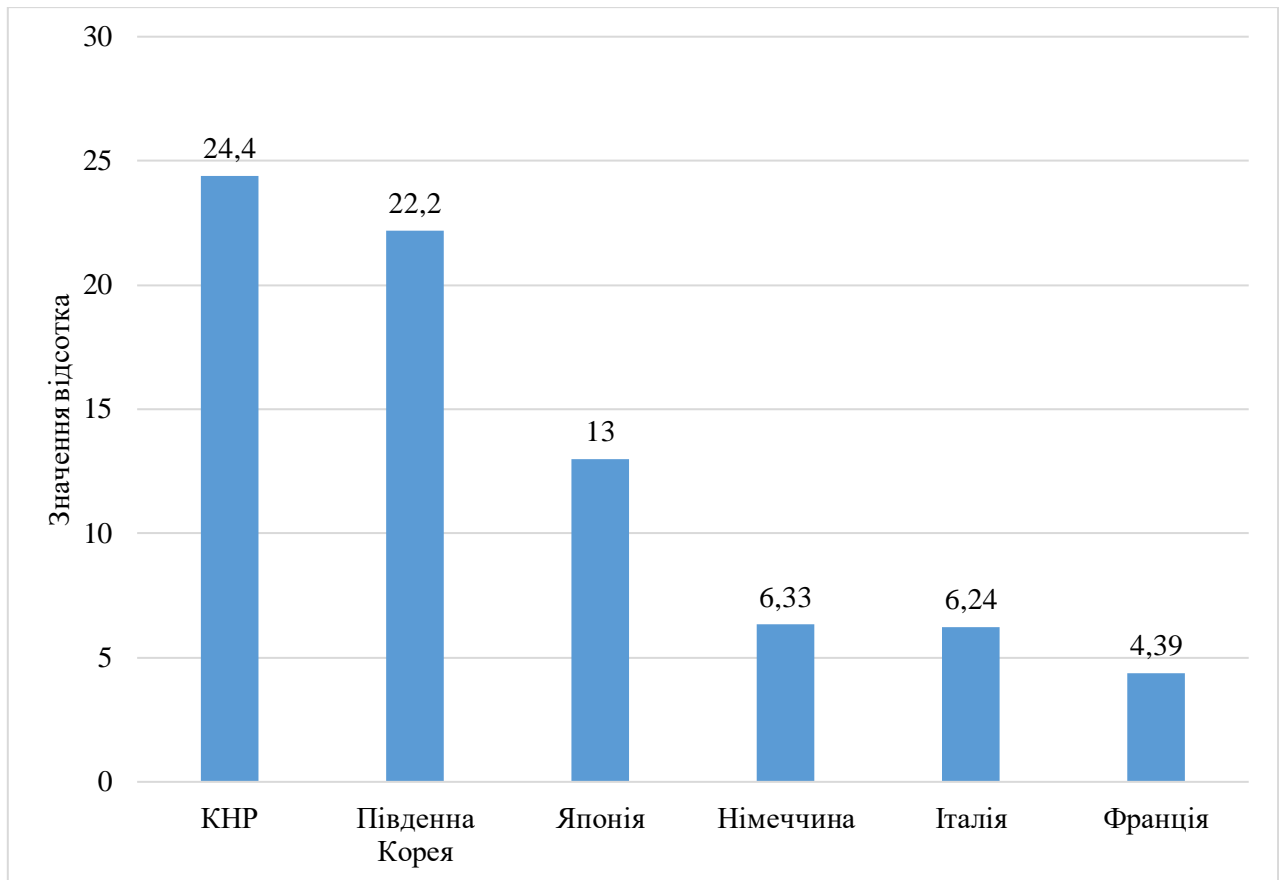


Рис. 1.1. Експортери пасажирських та вантажних суден 2022 рік  
Джерело : [11]

Проаналізувавши рисунок 1.1, можна дійти висновку, що КНР є лідером у наданні пасажирських та вантажних суден іншим країнам та має показник 24,4%. За Китаєм слідує Південна Корея – 22,2%, Японія – 13%, Німеччина – 6,33%, Італія – 6,24% та Франція з показником 4,39%.

Щодо імпортерів пасажирських та вантажних суден у 2022 році, то вони наведені на рисунку 1.2. З рисунку видно, що Ліберія є найбільшим імпортером – 15,6%, США, Маршалові Острови та Сінгапур мають майже однаковий показник 9,89 %, 9,42% та 9,37% відповідно. Панама має значення 7,48 %, а Мальта 3,64 %. Скоріш за все дана тенденція пов'язана з специфікою реєстрації суден у даних країнах.

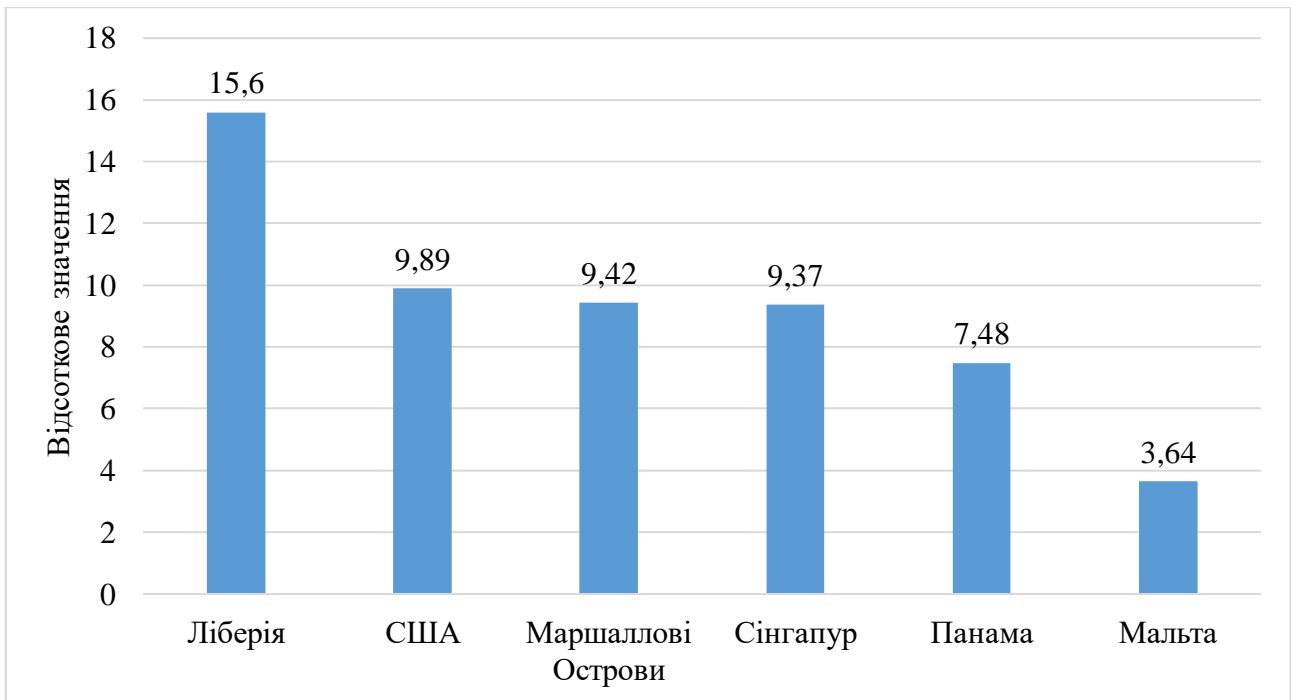


Рис. 1.2. Імпортери пасажирських та вантажних суден 2022 рік  
Джерело : [11]

Загальну динаміку світового експорту та імпорту пасажирських та вантажних перевезень морськими судами показано на рисунку 1.3.

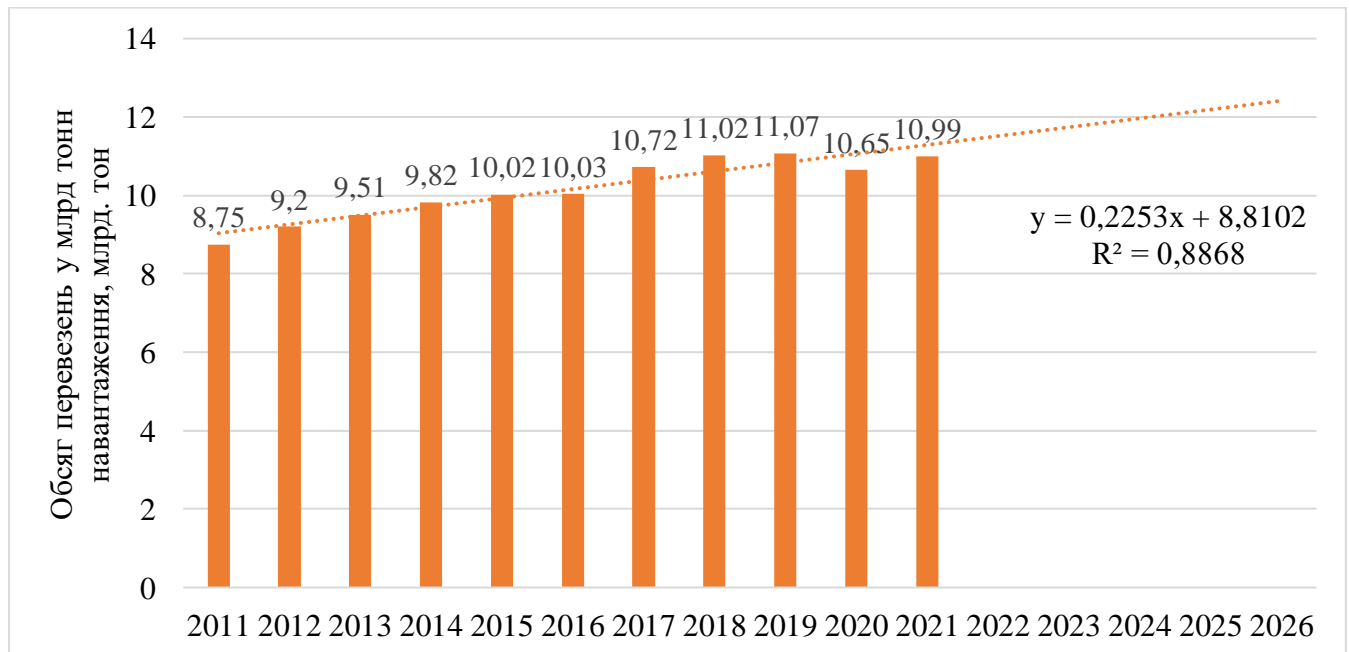


Рис. 1.3. Динаміка обсягу перевезень морським транспортом у 2011 – 2021 роках. Джерело : [12]

Аналізуючи, рисунок 1.3 видно, що з кожним роком обсяг перевезень судами зростає. Навіть у період COVID-19 галузь морського перевезення не зазнала великого спаду. На майбутнє також прогнозується зростання, що підтверджено коефіцієнтом апроксимації.

Другим буде розглянуто авіаційний транспорт на міжнародному ринку послуг. Попит на авіаперевезення збільшує вплив на світову економіку. Мільйони людей, різноманітний товар та вантаж можуть бути швидко переміщені на різні ринки всього світу.

Авіалогістика має ряд переваг, які роблять її привабливою для клієнтів у різних куточках світу. По-перше, це швидкість. Переміщення вантажу літаками є найбільш швидким, у порівнянні з іншими видами транспорту. Це є досить цікавою та вигідною пропозицією для вантажу з обмеженим терміном придатності.

По-друге, аналогічно до морського транспорту, авіасполучення може бути міжконтинентальним. Похідною з цієї переваги є глобальне охоплення, тобто доставка вантажу може здійснюватися у будь-яку точку на мапі.

По-третє, однією з найважливіших переваг є безпека та надійність. Авіакомпанії суворо слідкують за усіма нормами та стандартами безпеки – вантажі контролюються протягом усього процесу перевезення.

На рисунку 1.4 показано динаміку імпорту авіаційних транспортних послуг за п'ятирічний період.

З огляду на загальну динаміку авіаперевезень, спостерігається коливання. Це спричинено зменшенням обсягу пасажирських перевезень. Пандемія, яка охопила весь світ - призвела до закриття кордону для громадян різних країн, зменшення туристичного напливу. Щодо вантажних перевезень, авіа галузь характеризується відносною стабільністю.

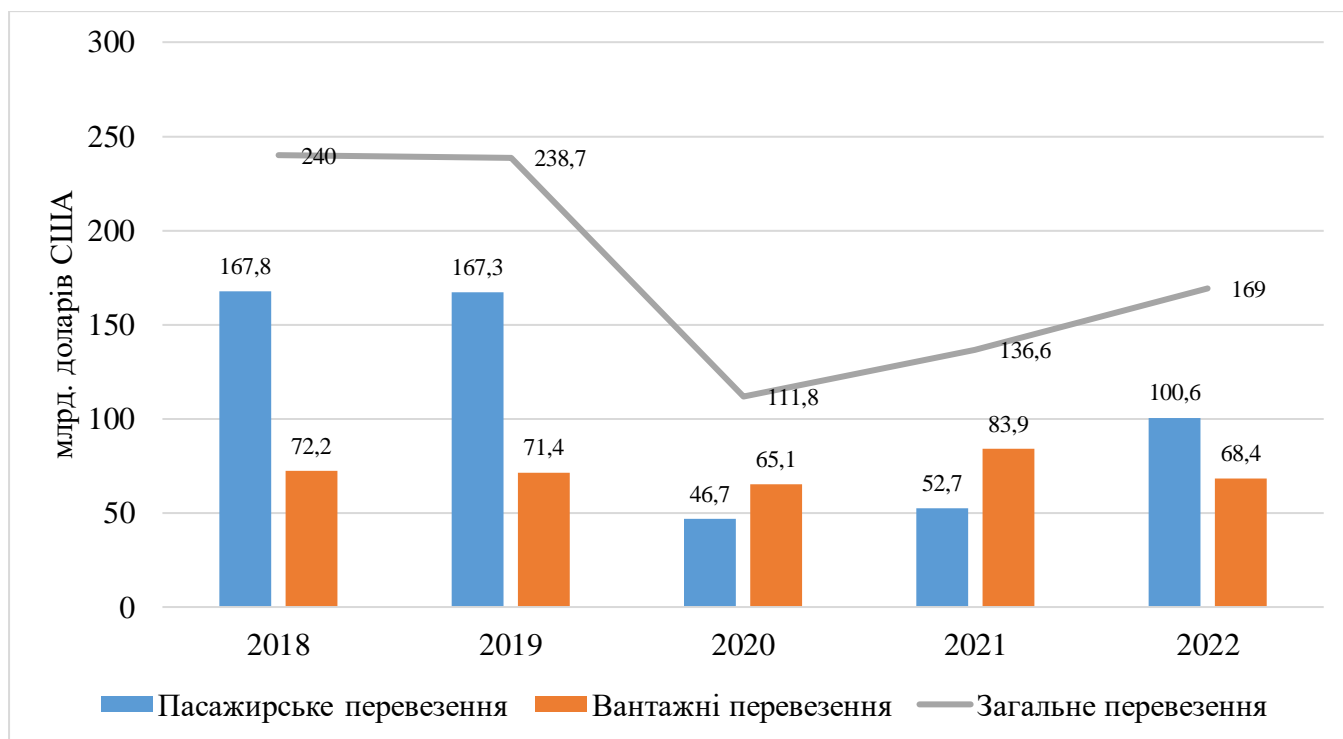


Рис. 1.4. Динаміка імпорту авіаційних перевезень у світі, 2018 – 2020 роки  
Джерело : [13]

Основними імпортерами виступають: США, Німеччина, Індія, Велика Британія, Сінгапур, ОАЕ, Франція, Канада, Бразилія, Нідерланди та Туречина.

На рисунку 1.5 показано динаміку щодо експорту авіаперевезень за період 2018 – 2020 років.

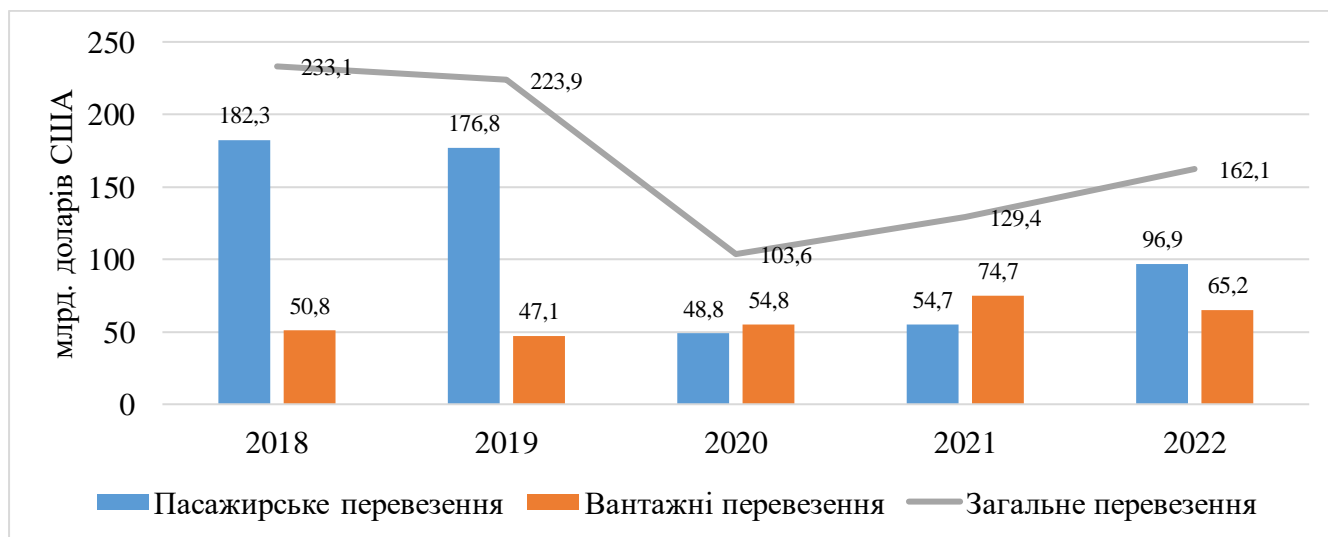


Рис. 1.5 Динаміка експорту авіаційних перевезень, 2018 – 2020 роки  
Джерело : [13]

Щодо експорту, то у 2020 році аналогічно маємо значний спад у загальному вигляді. Експорт пасажирських перевезень на 128 млрд. дол. США., вантажні перевезення навпаки зазнали зростання. Основними експортерами у даній галузі є : США, ОАЕ, Туреччина, Німеччина, Нідерланди, Велика Британія, Франція, Корея, Індія та Ірландія.

Щодо автоперевезень, то галузь автологістики охоплює широкий спектр діяльності. А саме до цього списку можна віднести – вантажні перевезення, складське управління, страхування, митне оформлення, тощо.

Наземний транспорт виступає основою для логістичних операцій, включаючи в себе як автомобільний транспорт (вантажівки, фургони, інше), так й залізничний транспорт. Автомобілі є невід’ємною частиною логістичного ланцюжка, у якому фігурують літаки, морські суда та поїзди, так як саме автомобілі доставляють вантаж до портів, аеропортів, станцій. Перевезення автопоїздами є більш доступнішим, у порівнянні з іншими видами транспорту. Компанії – гіганти мають великі «флоти» транспортних засобів, розвинуті термінала та склади, що дозволяє даній галузі функціонувати з кожним роком все ефективніше та виводить на новий рівень конкурентоспроможності.

Наразі кожна держава прагне удосконалити свій автопарк, а саме використовуючи різноманітні стандарти, які цілеспрямовані на захист навколишнього середовища від шкідливих випадів. Також набувають все більшої популярності електроавтомобілі. На рисунку 1.6 показано частку електричних машин у Європі.

З рисунка видно, що у період з 2010 по 2018 рік автомобілі, які функціонують завдяки електроенергії, не мали великого попиту. Кожного року відсоток збільшувався менше ніж на 0,5. Але починаючи з 2019 року, спостерігається велике зростання відсотка, з 2,9% до 17,8%. Звісно більшою мірою це стосується автомобілів, які призначені для особистого використання. Але вже є повноцінні електровантажівки, електрофургони, тощо.

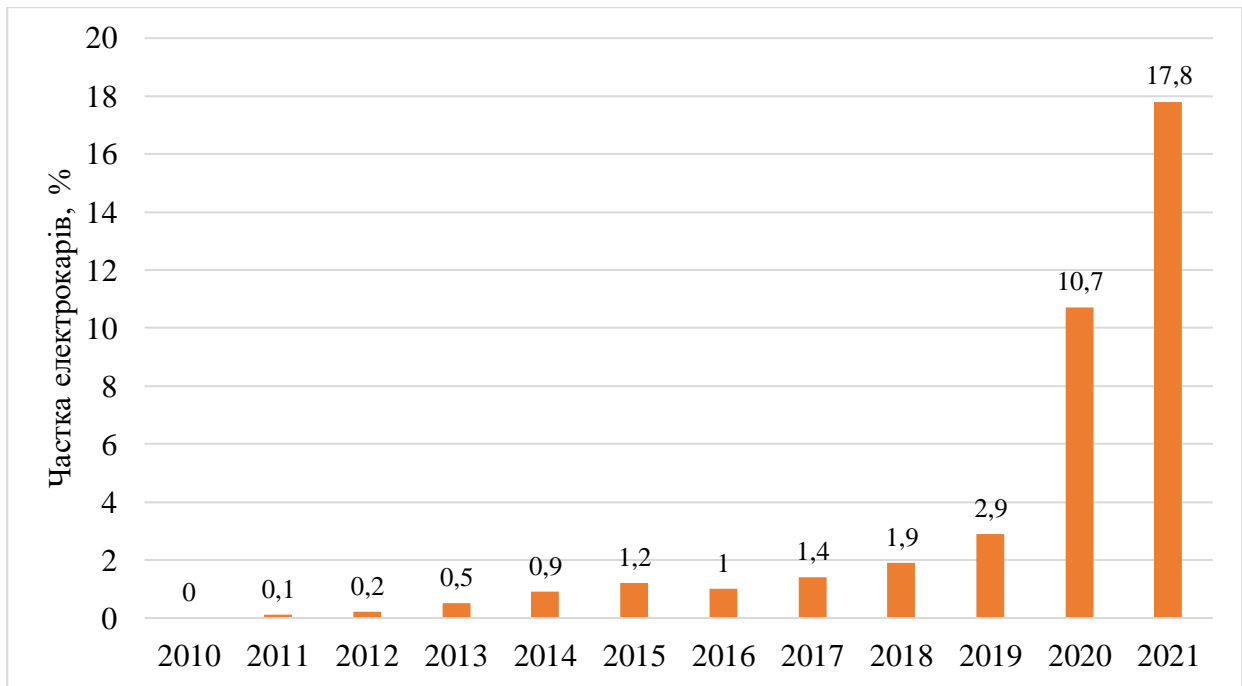


Рис. 1.6. Частка електричних машин, 2010 – 2021 роки  
Джерело : [14]

ТОП-10 країн-експортерів послуг дорожнього транспорту у період 2015 – 2021 років надано у таблиці 1.4.

Таблиця 1.4

ТОП-10 країн-експортерів автотранспортних послуг, у млрд. дол. США

Країна	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1 Польша	6,984	7,586	8,769	10,497	10,797	10,884	13,400
2 Австрія	8,227	8,654	9,410	10,339	10,252	10,005	12,019
3 Франція	6,434	7,105	7,771	7,520	8,297	8,800	10,604
4 Бельгія	7,421	7,143	7,734	8,382	8,402	8,437	9,252
5 Німеччина	6,006	6,575	7,179	8,004	8,449	8,214	8,920
6 Румунія	4,467	4,904	5,697	6,588	7,013	6,405	7,343
7 Литва	2,280	2,548	3,300	4,117	5,054	5,087	5,878
8 Данія	2,673	2,778	3,006	3,320	4,062	3,859	4,369
9 Чеська Республіка	3,056	3,215	3,571	4,036	3,954	3,631	4,253
10 Італія	3,459	3,476	3,477	3,776	3,567	3,042	4,150

Джерело : [13]

Загалом можна помітити зростання обсягів експорту автотранспортних послуг. Польша та Австрія займають лідируючі позиції у рейтингу, також країни

показують стабільне зростання із року в рік. Хоча усі країни рейтингу демонструють зростання, деякі країни змінюють позиції у рейтингу.

Щодо імпортерів, у таблиці 1.5 надано інформацію про ТОП-10 країн-імпортерів логістичних послуг автомобільним транспортом.

Таблиця 1.5

## ТОП-10 країн-імпортерів автотранспортних послуг, у млрд. дол. США

<i>Країна</i>	<i>2015</i>	<i>2016</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>	<i>2021</i>
1 Нідерланди	8,557	8,931	11,179	19,153	18,749	19,494	-
2 Франція	13,718	15,159	15,539	17,811	19,066	15,598	18,004
3 Німеччина	13,331	13,858	14,671	15,802	15,587	14,967	16,459
4 Австрія	7,683	8,341	9,374	10,473	10,536	10,15	12,113
5 Бельгія	8,539	9,249	11,331	11,449	11,081	10,584	12,013
6 Італія	6,033	6,73	7,049	7,479	7,074	6,68	8,251
7 Люксембург	1,899	2,289	2,913	3,502	3,581	3,395	6,422
8 Данія	2,859	3,001	3,181	3,569	4,257	4,317	4,715
9 Швеція	4,817	4,14	4,318	4,905	4,322	4,274	4,617
10 Польща	2,082	2,286	2,579	3,051	3,147	3,396	4,3

Джерело : [13]

Дослідивши, динаміку імпорту серед країн-лідерів очевидно, що Нідерланди у період з 2015 по 2019 рік значно збільшили імпорт автотранспортних послуг, дані за 2021 рік відсутні. Щодо Франції та Німеччини – показують стабільний ріст імпорту даних послуг.

У загальному виді всі країни показують ріст як експорту, так й імпорту послуг автоперевезення. Це свідчить про великий попит на дані послуги, а саме у європейському регіоні. Хоча загальний тренд є позитивним, у 2020 році помітний вплив пандемії COVID-19.

Заключним буде розглянуто залізничний транспорт. Міжнародні послуги, які надаються залізничним транспортом охоплюють як пасажирське, так й вантажне перевезення. Залізниця є найбільш економічно вигідним способом переміщення вантажу. Найбільш за все використовується для перевезення різного сипучого вантажу.

До основних видів послуг, які є уживаними при перевезенні вантажу, є:

- перевезення вантажів за певним маршрутом (один тип рухомого складу, вантаж одного виду для одного вантажоотримувача, оформлене за одними транспортними документами);

- перевезення контейнерів, контрейлерів, тобто інтермодальних транспортних одиниць;

- перевезення вантажів окремими групами вагонів та перевезення поїздів сформованих з різного рухомого складу з різним вантажем для різних вантажоотримувачів, з різними транспортними документами (збірні поїзди) [15].

На рисунку 1.7 надано інформацію щодо найефективніших держав світу у галузі залізничного перевезення.

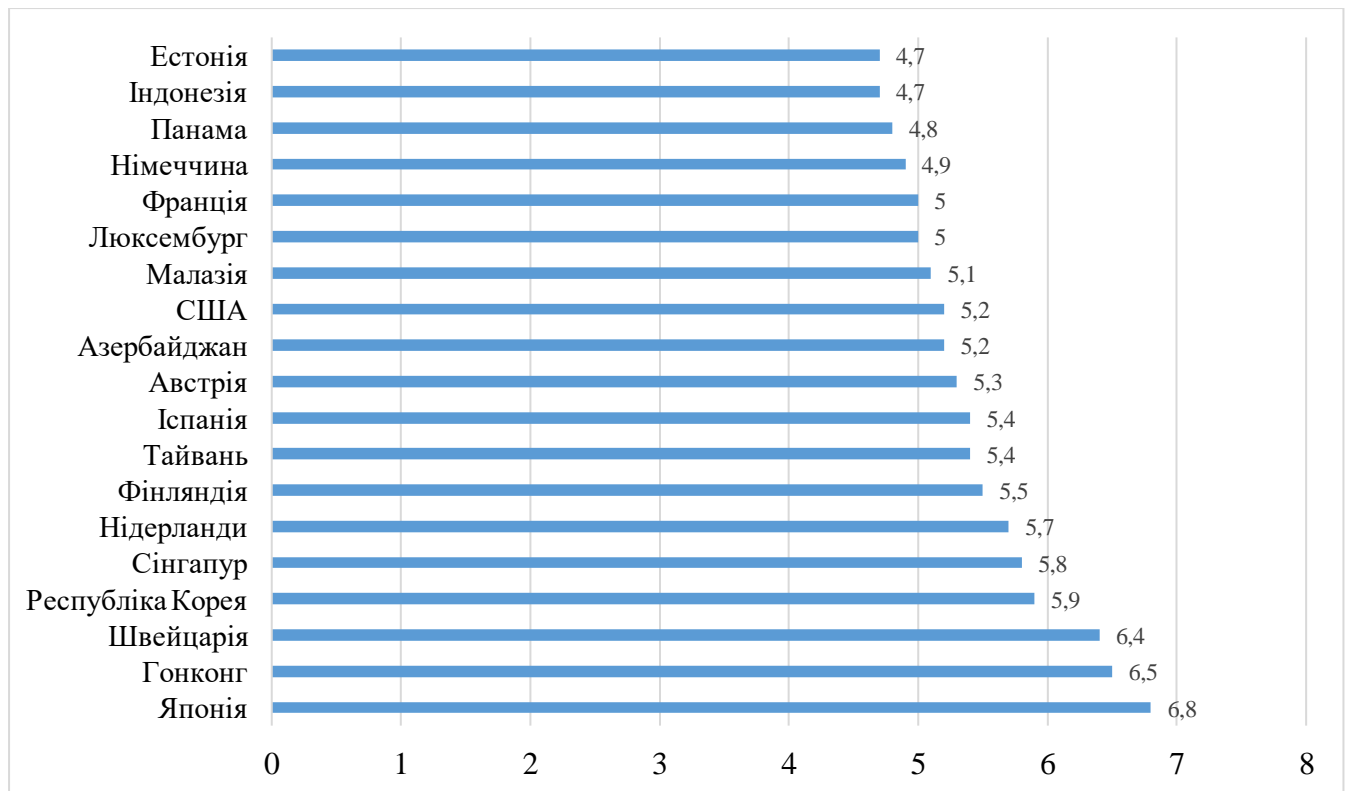


Рис. 1.7 Показники найефективніших країн у галузі залізничного транспорту  
Джерело : [16]

Не дивно, що перші два місця посіли Японія та Гонконг з балами 6, 8 та 6,5 відповідно (з 7 можливих). Японія є однією з країн, у якій система залізничного транспорту є найбільш розвиненою та ефективною. Японські залізниці є

високошвидкісними та пунктуальними. Залізнична мережа східної країни є дуже розвинутою та розповсюдженою, вона покриває майже усю країну та забезпечує зручний доступ до будь якого регіону держави. Новітні технології, такі як магнітна підвіска та автоматизовані системи управління є ще одним фактором, які дозволяють Японії посідати перше місце.

Вразливим є те, що США має позначку 5,2 та займає 12 місце у рейтингу. Це може бути спричинено застарілими стандартами та інфраструктурою країни, недостатньою розвинуто мережу високошвидкісного сполучення, тощо.

### **Висновки до першого розділу**

1. Перевезення різних товарів можна виконувати різними способами. Такий спосіб як перевезення вантажу двома, трьома або більше видами транспорту визначається українським законодавством, як мультимодальні перевезення. Мультимодальність є новою та цікавою ланкою логістики, яка стрімко розвивається.

2. Роль мультимодальних перевезень на міжнародній арені послуг стає дедалі більшою. Розглянувши, кожен вид транспорту окремо, виявлено:

- морський транспорт, хоч і має певні недоліки, попри те грає ключову роль при міжнародній торгівлі товарами. З кожним роком світовий флот удосконалюється на інновації мають місце бути.

- авіаперевезення є найшвидшими, але є більш залежними від зовнішніх умов. Галузь авіаперевезень стрімко зростає.

- автоперевезення зазнають змін, впровадження нових стандартів та правил.

- залізничний транспорт характеризується, як найбільш дешевий та має спроможність переміщувати вантаж великими об'ємами цілодобово та різних погодних умовах.

## РОЗДІЛ 2. ОСОБЛИВОСТІ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ ТУРЕЧЧИНИ В КОНТЕКСТІ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

### 2.1. Сучасний стан та тенденції розвитку мультимодальних перевезень у Туреччині

На сучасному етапі розвитку світова логістика зазнає суттєвих змін. Причини даних змін можуть бути як запланованою модернізацією сучасних світогосподарських процесів, так й форс-мажорні ситуації, такі як пандемії, війни чи природні катаклізми. У даній роботі було висвітлено питання логістики через Туреччину: як ця країна перемальовує картину світу логістики та з якими складнощами можна зіткнутися при організації бізнесу через цю країну. Логістика через Туреччину допомагає вирішити два важливі питання: продовжувати співпрацю з іноземними партнерами та забезпечувати імпорт товарів із регіонів.

Туреччина є одним з провідних економічних гравців на Близькому Сході та Середземномор'ї. Завдяки своєму географічному положенню Туреччина є мостом між Європою та Азією, а також ключовим транзитним пунктом для товарів, що перевозяться між західною та східною частинами світу. У роботі ми розглянули особливості логістики у Туреччині та її вплив на бізнес.

Першим слід розглянути транспортну інфраструктуру країни, яка досліджується. Туреччина має розвинену транспортну інфраструктуру, що включає автомобільні дороги, залізниці, порти та аеропорти. Якщо ми кажемо за морські перевезення, то Туреччину можна вважати лідером у даному секторі логістики. Так як берегова лінія складає близько 9 000 км, стає зрозумілим чому морське транспортування займає провідну позицію в економіці держави. У 2022 році 92,22% вантажів, які були імпортовані - перевозився морським транспортом. Щодо експорту, то даний показник складає близько 80,1%. Відповідно до цих даних об'єм вантажів, які перевезені морським транспортом Туреччини у світовому масштабі за

останні 50 років виріс в 20 разів [17]. Прикладами найпотужніших та великих портів є : порт Трабзон, порт Самсон, порт Ізмір, порт Мерсін, порт Амбарлі та порт Хайдарпаша.

Основи та правила саме морських перевезень закріплені у Торговому кодексі Туреччини. Даний кодекс складається з 6 «книг», з цих шести, лише п'ята відповідає за регулювання морської логістики [19].

За даними DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU 2023, у період з 2012 по 2022 роки було здійснено каботажні перевезення [19]. На рисунку 2.1 показано динаміку каботажного завантаження у мільйонах тон на рік за період 2012 – 2022 роки.

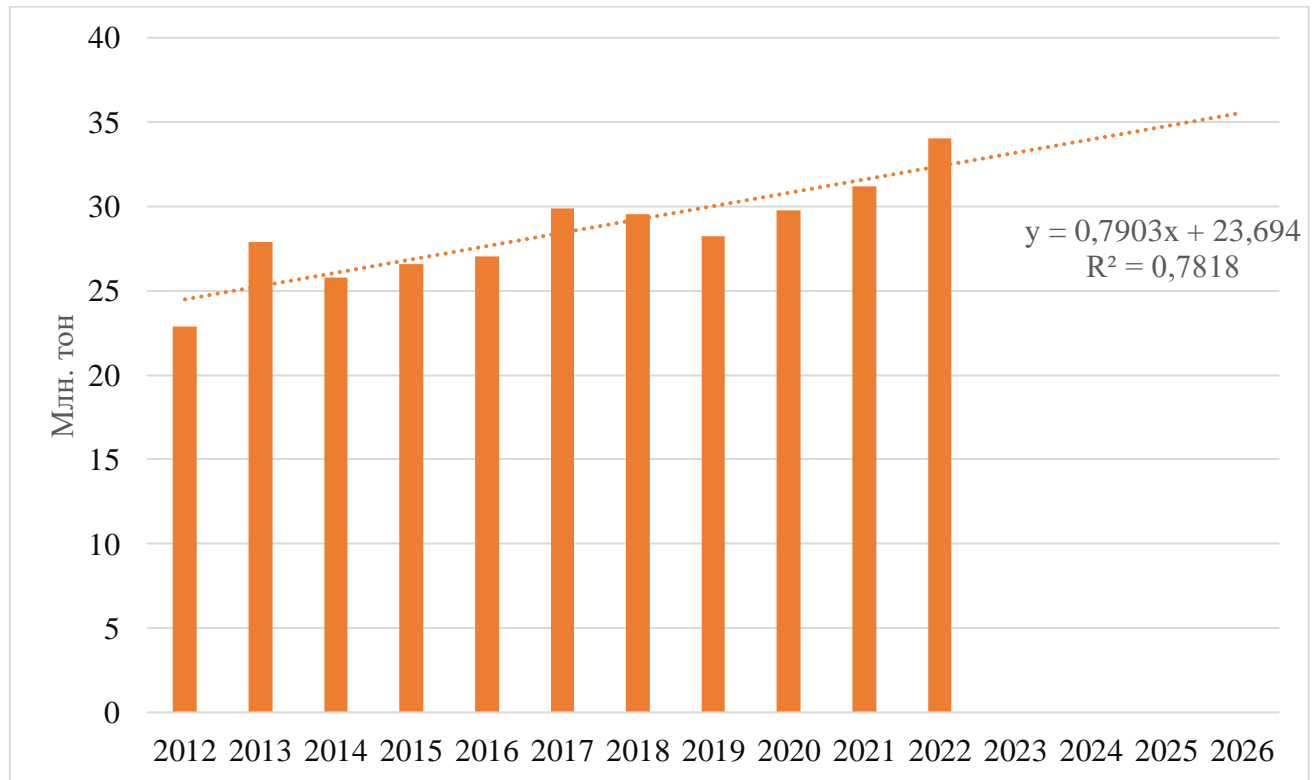


Рис. 2.1. Динаміка об'єму каботажних перевезень з 2012 по 2022 роки  
Джерело : [19]

Проаналізувавши даний графік, можна зробити висновок, що каботажні перевезення з кожним роком стабільно стають більш об'ємними. Приблизний показник збільшення дорівнює 790 тисяч тон на рік. даний прогноз має вірогідність 78,18 %

У таблиці 2.1 надано зміни в об'ємах перевезень в даний період.

Таблиця 2.1

## Каботажні вантажні перевезення (тон) в 2012- 2022 роках

Роки	Зміна (%)
2012	2,1
2013	21,9
2014	-7,6
2015	3,2
2016	1,8
2017	10,5
2018	-1,2
2019	-4,4
2020	5,4
2021	4,8
2022	9,1

Джерело : [19]

За наведеними даними можна стверджувати, що країна мала три роки зі значущим зростанням. У 2013 році показник становив 21,9%, у 2017 році – 10,5% та 2022 рік охарактеризовано показником 9,1%. Зменшення каботажного перевезення спостерігалось у 2014, 2018 та 2019 роках.

Каботажним транспортуванням здійснюються перевезення різних видів вантажів. Це можуть бути:

- тверді сипучі грузи, зазвичай це: гравій, пісок, бітум, щебінь;
- рідкі/наливні грузи, тобто це можуть бути спирти, нафта та продукти переробки, продукти харчової промисловості, скраплені гази (пропан Бутан);
- збірний вантаж, комплектується за рахунок окремих одиниць;
- контейнери;
- транспортні засоби.

У таблиці 2.2 наведено розподіл каботажних перевезень за видами вантажу у 2022 році. Дана таблиця надає змогу зрозуміти спроможність морського транспорту в логістичному сегменті країни. Також можна побачити, що розподіл обробки досить різноманітний.

Таблиця 2.2

## Каботажні перевезення за видами вантажу (млн. тон) у 2022 році

Тип вантажу	Каботажне завантаження	Каботажне розвантаження	Загальний розподіл обробки
Тверді насипні вантажі	6207232	5751251	11958483
Збірні вантажі	5143985	5060448	10204433
Наливні вантажі	17631444	17565697	35197141
Контейнер	5033465	5082704	10116169
Транспортні засоби	11826	13224	25050
<b>Загальний об'єм</b>	<b>34027952</b>	<b>33473324</b>	<b>67501276</b>

Джерело : [19]

За даними таблиці 2.2 було сформовано кругову діаграму, у якій показано обробка різних видів вантажів, які транспортуються у відсотковому вираженні до загального об'єму обробки вантажів ( рисунок 2.1).

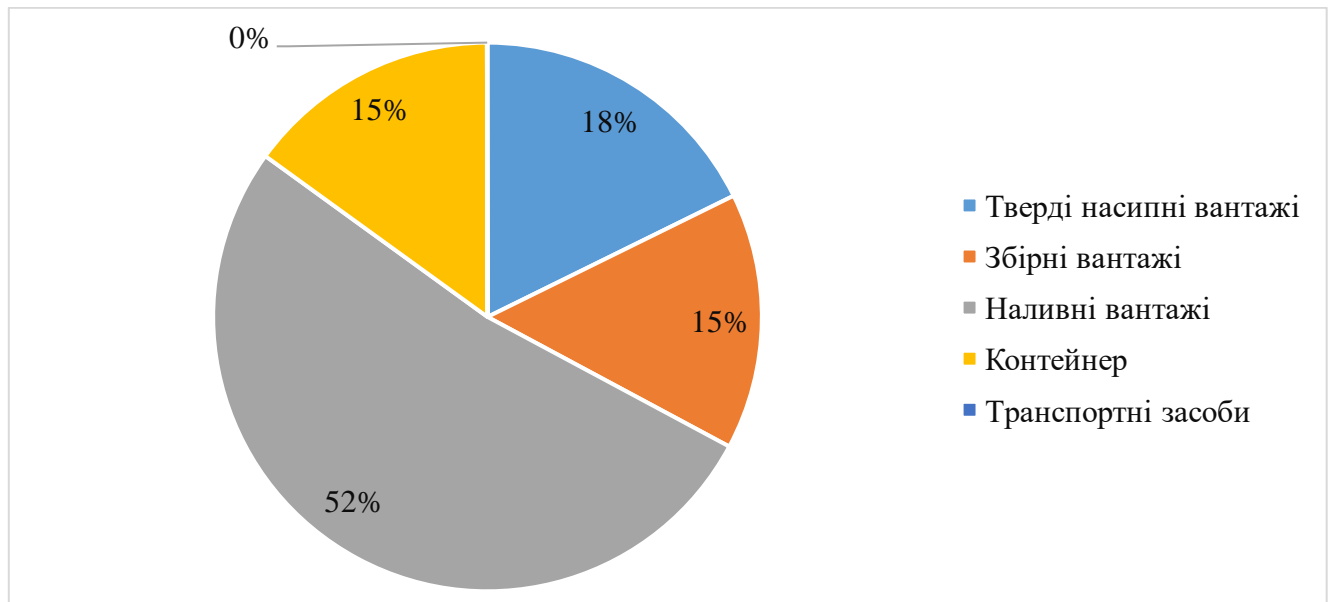


Рис. 2.2. Частка різних видів вантажу від загального об'єму обробки каботажних перевезень в Туреччині. Джерело: [19]

За даними рисунка 2.2 бачимо, що Туреччина обробляє різноманітні види вантажу. Найбільша частка (52,1%) припадає на наливні вантажі, проміжні показники відповідають твердим насипним вантажам, збірному вантажу та контейнерам. Найменша частка у даній вибірці належить транспортним засобам (0,04%).

Міжнародна торгівля має прямий взаємозв'язок з логістичною діяльністю. Чим більш узгоджена, розвинена та модернізована система транспортування вантажів, тим ефективніше країна веде свою зовнішньоекономічну діяльність. Має конкурентні переваги на міжнародному ринку, що у свою чергу дозволяє переміщувати товари, які імпортуються та експортуються з більшою надійністю. Туреччина, як ми вже дослідили, має значні конкурентні переваги у морських перевезеннях. Тому буде доцільним дослідити експорт та імпорт, а також висвітлити морський експорт та імпорт. На рисунку 2.3 надано динаміку експорту і імпорту усіма видами транспорту за 2012 - 2022 роки.

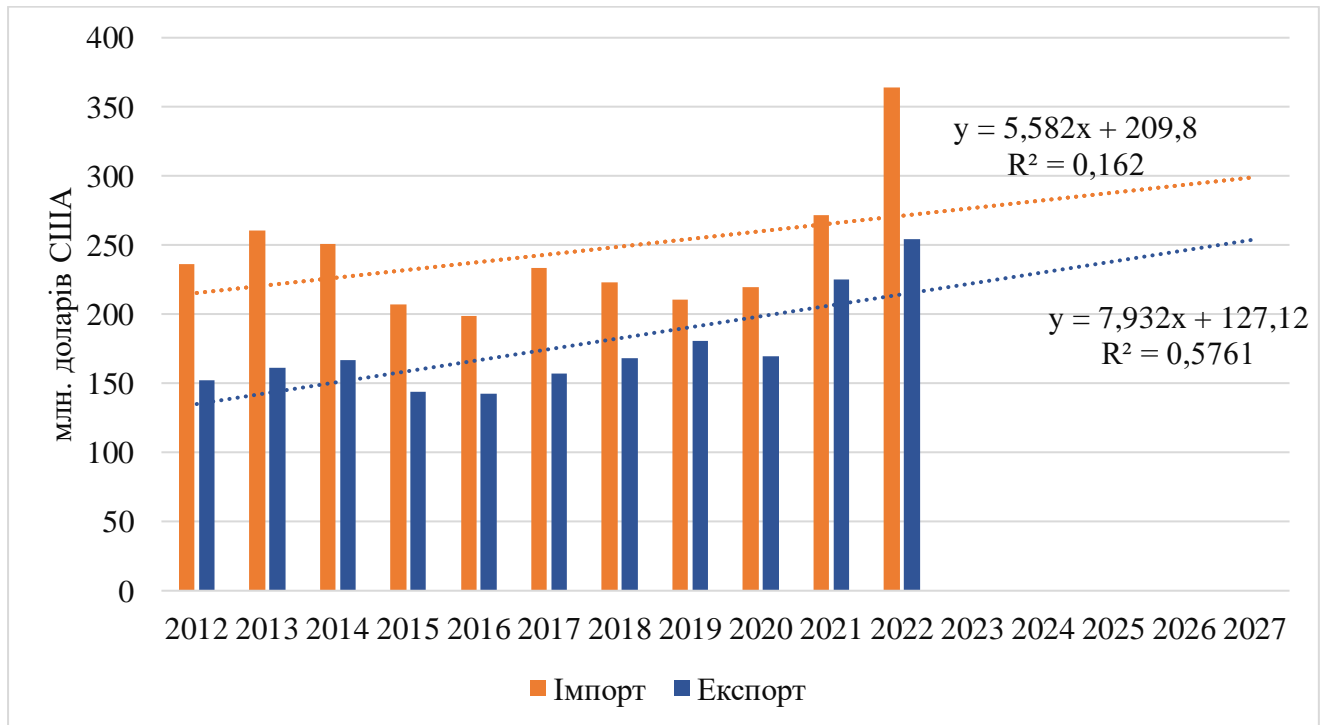


Рис. 2.3. Динаміка загального імпорту та експорту Туреччини за 2012 - 2022 роки

Джерело : [13]

З рисунку 2.3 видно коливання імпорту та експорту, але у 2022 році було зафіксовано максимальні показники за 10-річний період. Імпорт склав 363,711 млн. доларів США, а експорт – 254,172 млн. доларів США. Проте зростання імпорту є досить нестабільним, коефіцієнт апроксимації складає 16,2 %, що свідчить про дуже низьку вірогідність збільшення об'єму імпорту. Натомість показники, які

стосуються експорту є більш стабільними, та коефіцієнт апроксимації становить 57,6%.

На рисунку 2.4 наведено переробну спроможність морських перевезень у млн. тон за 2012 - 2022 роки. Даний рисунок дає змогу дослідити динаміку переробки вантажів, які ввозяться та вивозяться з країни.

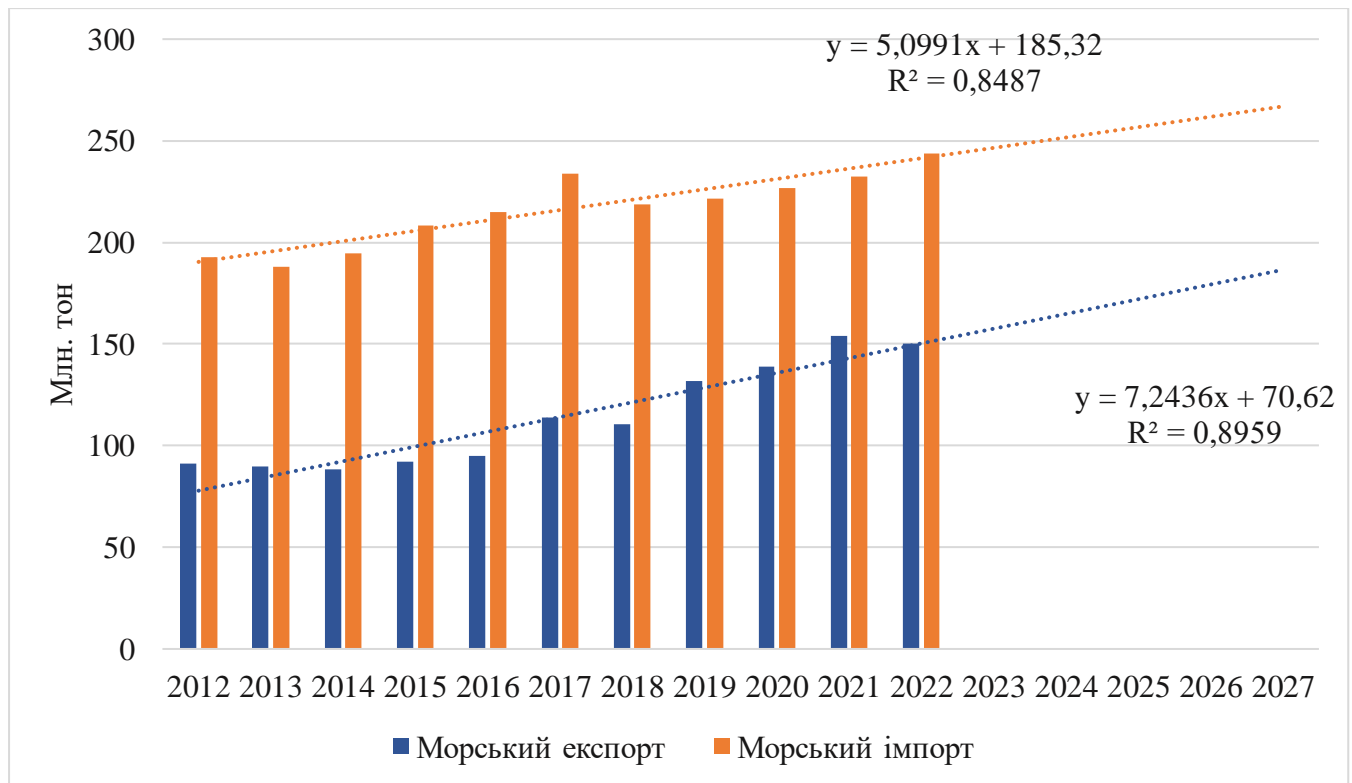


Рис. 2.4. Динаміка морських перевезень. Експорт та імпорт 2012 -2022 рр.  
Джерело : [19]

Аналізуючи рисунок 2.4 можна зазначити, що відбувається поступове збільшення імпортованого та експортованого вантажів. Подальше збільшення може мати такі показники, як : імпорт плюс 5,1 мільйонів тон на рік, а експорт буде зростати на 7,2 мільйона на рік, що підтверджується високим рівнем апроксимації - 84,87% та 89,59 відповідно.

Авіаперевезення є найбільш витратним видом перевезення вантажу, але водночас воно позиціонує себе, як найбільш швидкий та надійний спосіб переміщення вантажу. Частіше використання авіатранспорту відбувається при

транспортуванні таких товарів, як : крихкі товари, швидкопсувні товари, цінні товари. Також, даний вид перевезення застосовується до збірного вантажу, військового вантажу.

За географічною характеристикою Туреччина – гірська країна, тому розвинена авіаційна складова інфраструктури країна, надає змогу ефективніше та швидше перевозити вантаж на території держави, та за її межі. Найбільшим аеропортом Туреччини є Istanbul Airport. Також великими авіаційними вузлами є аеропорти: İstanbul Sabiha Gökçen, Antalya Airport, Esenboga Airport. Дані аеропорти використовуються, як для пасажиропотоку так й для вантажопотоку. Turkish Airlines одна з найбільших та провідних авіакомпаній світу. Дана компанія має дочірні підприємства, які функціонують на внутрішньому ринку та міжнародному. Це AnadoluJet, SunExpress, North Cyprus Airlines та Turkish Cargo.

У таблиці 2.3 показано внутрішній та міжнародний вантажопотік Туреччини за період 2014 – 2022 роки. Також показано загальний вантажопотік, який включає в себе: вантаж, пошту та багаж.

Таблиця 2.3

## Вантажопотік (тон) Туреччини 2014 – 2022 роки

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Внутрішній	0,81	0,871	0,857	0,884	0,886	0,833	0,5	0,698	0,784
Міжнародний	2,082	2,201	2,219	2,596	2,969	3,256	1,99	2,734	3,379
<b>Загальний потік</b>	<b>2,892</b>	<b>3,072</b>	<b>3,076</b>	<b>3,48</b>	<b>3,855</b>	<b>4,089</b>	<b>2,49</b>	<b>3,432</b>	<b>4,163</b>

Джерело : [20]

За даними таблиці 2.3, можна стверджувати, що вантажообіг є стабільним. Спостерігається спад у 2020 році, який був спричинений пандемією COVID-19. Повітряний простір держав закритий, не тільки для пасажиропотоку, а й для вантажного авіасполучення. У 2021 та 2022 роках спостерігаємо поступове збільшення, як внутрішнього так й міжнародного вантажопотоку.

На рисунку 2.5 надано прогнозні дані на наступні 5 років. Загальна тенденція на період 2014 – 2019 років є позитивною, зі зростанням загального потоку до 4,09

мільйона тон (з 2,9 млн. тон). Спад у 2020 році може бути пов'язаний з пандемією COVID-19 та пов'язаними з нею обмеженнями на міжнародний транспорт. Багато країн ввели обмеження на переміщення людей та товарів, що спричинило скорочення міжнародного транспорту.

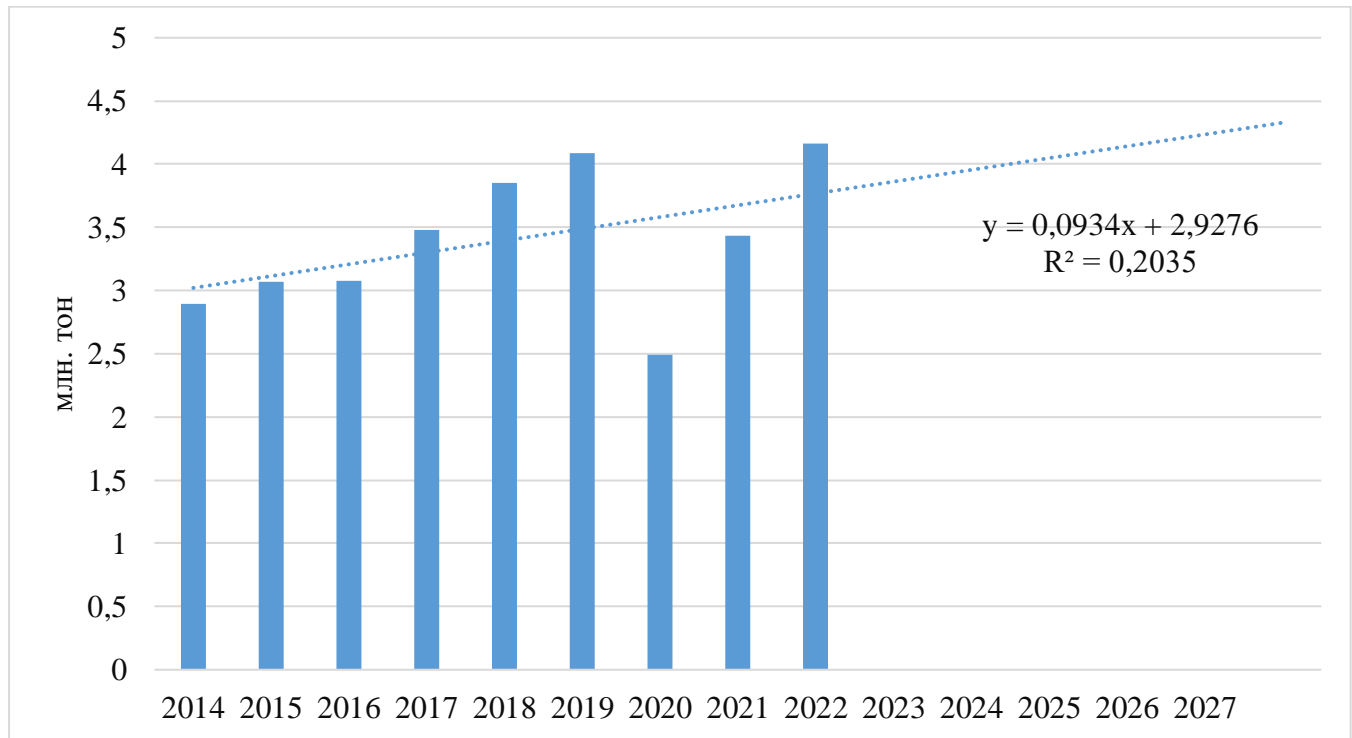


Рис. 2.5. Динаміка загального вантажопотоку Туреччини за 2014 -2022 роки

Джерело : [20]

Багато авіакомпаній зупинили свої рейси, а багато кордонів були закриті або сильно обмежені для переміщення людей та товарів. Це призвело до зниження попиту на транспортні послуги і, відповідно, до спаду експорту транспортних послуг у багатьох країнах, включаючи Туреччину.

Залізничний транспорт Туреччини. Загальна протяжність залізниці 12803 км. У 2006 році було створено Асоціацію Залізничного Транспорту (Demiryolu Taşımacılığı Derneği). Дана асоціація направлена на розвиток залізничного транспорту, у якій приймають участь турецькі компанії, які здійснюють міжнародні та національні перевезення у вагонах власного рухомого складу (власність компанії-операторів) та у вагонах ТССС (власності турецької залізниці).

Завдяки конструкції у вагони можна помістити великогабаритні, об'ємні, важкі вантажі. Залізничний транспорт є найдешевшим з усіх видів перевезень, вартість перевезень є фіксованою, не залежить від погодних умов.

Щодо автомобільного транспортування в Туреччині, то він має перевагу у тому випадку, коли потребуються доставити вантаж від дверей до дверей. Даний сегмент характеризується, як найбільш затребуваний вид вантажоперевезення в Туреччині після морського транспорту. З кожним роком шосейна інфраструктура зростає, на рисунку 2.6 показано динаміку зростання за 2012 – 2022 роки.

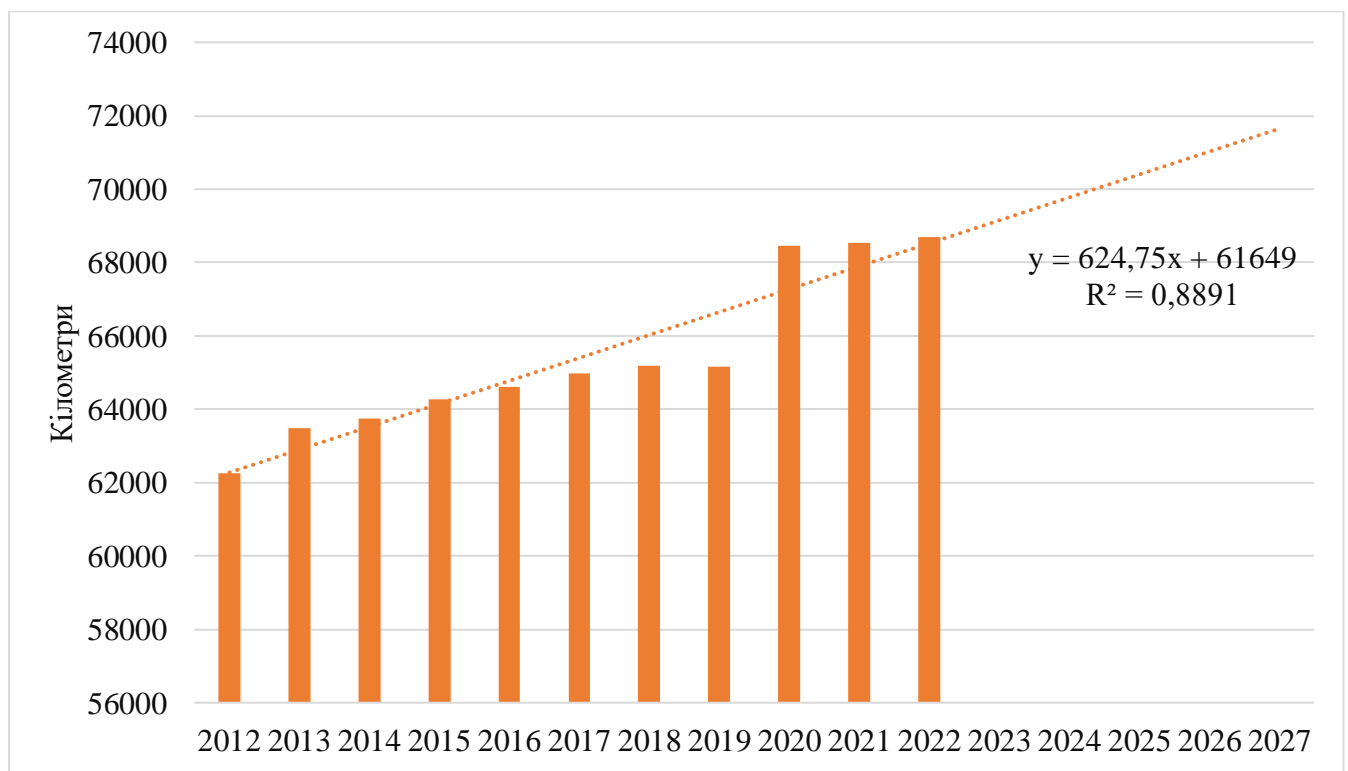


Рис. 2.6. Динаміка зростання довжини шосейної інфраструктури Туреччини за 2012 – 2022 роки  
Джерело : [17]

За даними графіка можна стверджувати, що країна поступово та стабільно збільшує довжину шосе. У 2012 році, за наданими даними, ми маємо показник – 62 225 км, який впродовж 7 років був відносно стабільним, але в 2020 році ми спостерігаємо невелике розширення, де даний показник становить – 68 451 км. на

2022 рік даний показник склав 68 689 км, за показником апроксимації ( 0,8891) вірогідність подальшого зростання є досить високою.

Головною перевагою автомобільного транспорту є його мобільність, що забезпечує зручність для клієнтів як у можливості доставки вантажів «від дверей до дверей», так і у оформленні перевезення. Однак, залізничні перевезення більш дешеві та не так залежать від погодних умов; окрім того, незадовільний стан доріг в окремих регіонах Туреччини суттєво знижує позиції автотранспорту на ринку вантажних перевезень, особливо для великих партій вантажу

Другим питанням постають митні процедури. Туреччина має складну систему митних процедур, які можуть зайняти багато часу та потребують додаткових витрат. Для прискорення процесу митного оформлення рекомендується використовувати послуги експедиторів та логістичних компаній, які мають досвід роботи з турецькою митною владою.

Митні процедури Туреччини регулюються Законом про митні правила та положеннями Митного кодексу Туреччини. Митний контроль проводиться на всіх пунктах пропуску через державний кордон Туреччини, включаючи аеропорти, морські порти та сухопутні переходи.

Митні платежі в Туреччині включають:

- Митний збір - це платіж, який сплачується за ввезення або вивезення товарів. Розмір митного збору залежить від виду товару, його вартості та інших факторів.

- Акцизний збір - це платіж, який сплачується за ввезення або вивезення товарів, що підлягають акцизу. Акцизний збір сплачується на алкогольні напої, тютюнові вироби, паливо та деякі інші товари.

- ПДВ - це загальноподатковий податок, який сплачується на товари, що ввозяться в Туреччину. ПДВ становить 18%.

При проходженні митного контролю необхідно пред'явити паспорт або інший документ, що посвідчує особу, а також митну декларацію. Митна декларація може

бути заповнена в електронному вигляді на сайті Митної адміністрації Туреччини або вручну на митному посту.

Закон про митні правила визначає основні положення митних відносин у Туреччині. Він встановлює порядок митного контролю, оформлення та оподаткування товарів, що ввозяться або вивозяться з країни.

Митний кодекс Туреччини деталізує положення Закону про митні правила. Він визначає порядок проведення митних процедур, а також правила оподаткування товарів, що підлягають акцизному збору.

Логістика відіграє важливу роль у бізнесі в Туреччині та має свої особливості, які потрібно враховувати при організації перевезень. Розвинена транспортна інфраструктура, складні митні процедури, культурні особливості та вартість логістики – все це важливі фактори, які потрібно враховувати під час роботи на турецькому ринку. Однак завдяки конкурентному середовищу на ринку логістики та можливостям для транзитних перевезень Туреччина залишається привабливим ринком для бізнесу.

Для характеристики загального стану логістики в Туреччині, а також оцінки рівня використання логістичного потенціалу, скористаємося даними рейтингів глобальної конкурентоспроможності та логістичної ефективності, що проводяться Світовим банком, таблиця 2.5.

За даними таблиці, Туреччина поступово покращує свої показники в глобальному рейтингу конкурентоспроможності за якістю транспортної інфраструктури. Однак, незважаючи на це загальне покращення, Туреччина все ще має значні проблеми в окремих сферах транспортної інфраструктури.

Загалом, можна зробити висновок, що Туреччина докладает зусиль для покращення якості своєї транспортної інфраструктури. Однак, для того, щоб підвищити свою конкурентоспроможність, країні необхідно вжити заходів щодо покращення якості доріг.

Таблиця 2.5

Місце Туреччини в глобальному рейтингу конкурентоспроможності за якістю транспортної інфраструктури

Показники рейтингу	Роки проведення рейтингу та кількість країн- учасників		
	2017- 2018	2018 - 2019	2019 - 2020
Індекс глобальної конкурентоспроможності	53	61	61
Транспортна інфраструктура	31	-	33
- Дорожнє сполучення	-	27	34
- Якість дорожньої інфраструктури	30	33	31
- Щільність залізниць км/1000 км	-	51	52
- Ефективність залізничного сполучення	57	66	56
- Оцінка підключення до аеропорту	-	14	14
- Ефективність обслуговування повітряного транспорту	31	35	31
- Лінійне судноплавство	-	52	27
- Ефективність послуг морського порту	54	50	44

Джерело : [21, 22, 23]

Таблиця 2.6 показує значення LPI показника у 2014, 2016, 2018 та 2022 роках. Даний показник показує ефективність логістичних систем у світі. Значення цього показника розраховуються на основі шести показників. Усі ці субпоказники характеризують швидкість та легкість переміщення товарів між країнами. Першим йде показник ефективності роботи митних органів. Другим йде показник якості інфраструктури логістики. Також мають місце бути показники легкості організації поставок, якості логістичних поставок, спроможність відстежувати вантаж та своєчасність.

За даними Світового банку видно, що показник LPI має негативну динаміку. У 2014 році Туреччина мала показник 3,5 та займала 30 місце у рейтингу, а вже у 2023 році ми маємо дещо нижчий показник (3,4) та 38 місце рейтингу. Найбільш позитивні зміни було зафіксовано за показником «Міжнародні відправлення». У 2014 році країна займала 48 позицію зі значенням 3,2, натомість у 2023 році Туреччина займає 26 сходинку у рейтингу з показником 3,4.

Таблиця 2.6

## Показник LPI Туреччини

	2014		2016		2018		2023	
	місце	знач.	місце	знач.	місце	знач.	місце	знач.
LPI	30	3,5	34	3,4	37	3,3	38	3,4
Митниця	34	3,2	36	3,2	47	2,9	47	3
Інфраструктура	27	3,5	31	3,5	36	3,4	43	3,4
Міжнародні відправлення	48	3,2	35	3,4	40	3,2	26	3,4
Логістична компетентність і рівність	22	3,6	36	3,3	37	3,2	38	3,5
Своєчасність	19	3,8	43	3,4	36	3,4	35	3,6
Відстеження та розшук	41	3,7	40	3,75	39	3,7	37	3,5

Джерело : [24, 25, 26, 27]

Зростання сектора електронної комерції спричиняє більший розвиток логістики. Незважаючи на знецінення турецької валюти - ліри і наслідки пандемії, що продовжуються, бізнес електронної комерції в Туреччині розширюється набагато швидшими темпами, ніж у попередні роки. Порівняно з минулими роками кількість лізингових угод у промисловому та логістичному секторах збільшилася більш ніж удвічі. Короткостроковий попит на складування, спричинений епідемією COVID-19, є основним фактором, що стимулює транзакції. Пандемія збільшила споживчий попит на електронну комерцію, що вже зростає. Збільшення орендних договорів у логістичному секторі також було пропорційно до збільшення споживчого попиту.

За даними Електронної інформаційної системи торгівлі, у першому півріччі 2023 року обсяг електронної комерції становив 652,7 млрд турецьких лір (приблизно 21,67 млрд доларів США). Також спостерігається тенденція збільшення замовлень з 2,131 млрд одиниць до 2,556 млрд одиниць [28].

Турецькі сайти електронної комерції, такі як Trendyol, Hepsiburada та Getir різко зросли за останні роки. В результаті Стамбул був названий однією з 20 найкращих екосистем світу для підприємців у сфері електронної комерції.

Компанії електронної комерції розповсюджені по всій країні. На рисунку 2.7 надано процентне співвідношення територіального розташування даних компаній на території Туреччини.

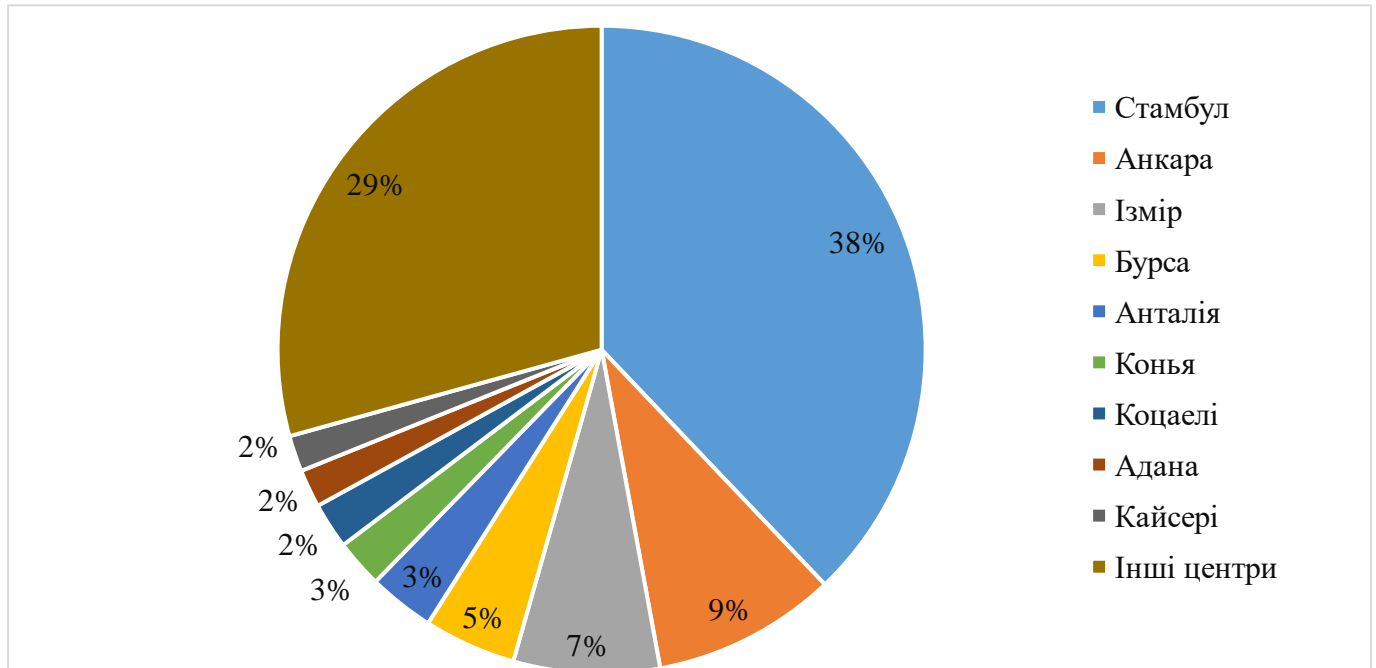


Рис. 2.7 Розподіл компаній за провінціями. Джерело : [28]

Конкуренція у транспортно-експедиторській галузі Туреччини сильно фрагментована з присутністю країни як вітчизняних, так і міжнародних логістичних компаній. Деякі з існуючих великих гравців на ринку включають CEVA Logistics, XPO Logistics, DB Schenker, Agility Logistics, DHL, Kuehne + Nagel, Nippon Express, C.H. Robinson, Hellmann Worldwide Logistics, Omsan Logistics, Karınca Logistics, KITA Logistics, Ecol Logistics, Netlog Logistics та Mars Logistics.

## 2.2. Роль транспортних дилерів, перевізників, операторів в організації мультимодальних перевезень у Туреччині

На ринку міжнародних послуг, а саме транспортно-експедиційних послуг суб'єктами виступають: вантажовласники (виробничо-торговельні підприємства), перевізники, вантажні термінали та логістичні посередники (експедитори, брокери,

агенти). Митні пункти створено для забезпечення нормалізації взаємодії двох сторін у здійсненні міжнародної діяльності. Митні пункти обслуговують у більшій мірі матеріальні потоки логістики.

Основними учасниками перевезення згідно міжнародних норм виступають компанії, посередники, агенти. Детальна термінологія була розроблена Економічною комісією ООН, у якій висвітлюються такі терміни:

- вантажовідправник – це може бути як фізична, так й юридична особа, яка передає вантаж для подальшого перевезення посереднику;
- експедитор – посередник, який за дорученням та рахунок клієнта (вантажовласника) організовує безпосередньо перевезення наданого вантажу;
- вантажоодержувач – фізична або юридична особа, яка приймає вантаж, займається оформленням товарно-транспортних документів та здійснює розвантаження вантажу при одержанні;
- транспортний оператор/перевізник – юридична особа, відповідальна за перевезення вантажу.
- фактичний перевізник – третя особа, яка не є перевізником за контрактом, але маючи повноваження виконує повне або часткове транспортування;
- принципал – юридична особа, яка виступає у ролі агента;
- мультимодальний транспортний оператор - перевізник, який укладає договір на перевезення вантажу та бере на себе повну відповідальність за виконання умов даного договору.

Усі учасники логістичного ланцюга вкладають свій внесок у логістичний процес. Чим швидша та ефективніша взаємодія між різними ланками, тим краще виконуються основні завдання логістики. Ще одним наслідком злагодженої роботи є те, що зростають об'єми та якість перевезень. Що у свою чергу призводить до збільшення попиту на логістичні послуги. Це дозволяє логістичному сектору Туреччини підтримувати конкурентоспроможність на міжнародному ринку логістичних послуг.

На рисунку 2.8 показано динаміку вантажопотоку через усі аеропорти Туреччини за 10-літній період.

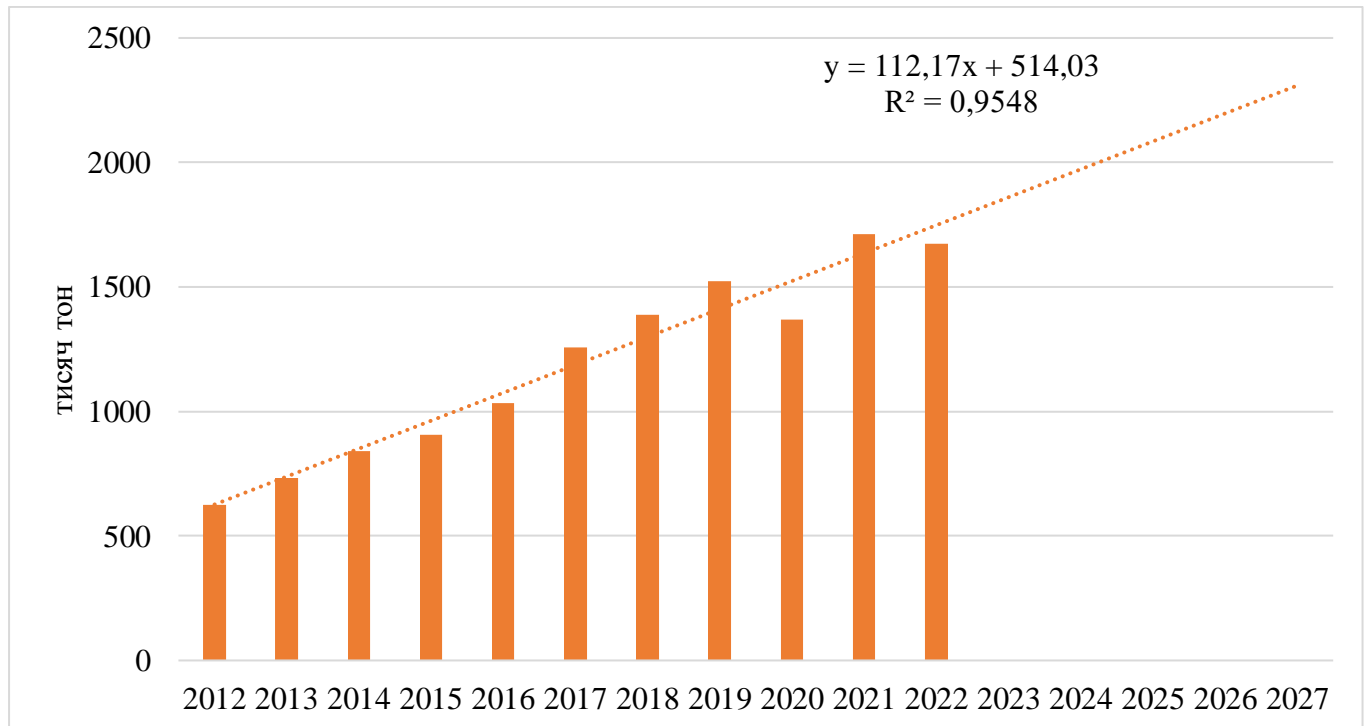


Рис. 2.8 Динаміка обсягів вантажопереробки за 2012 – 2022 роки  
Джерело : [17]

Проаналізувавши рисунок 2.8 можна зазначити, що турецькі аеропорти з кожним роком збільшують обсяги переробки вантажу. У 2012 році показник становив 624 тисячі тон, а у 2021 та 2022 році ми маємо 1 711 та 1 674 тисяч тон відповідно. Пандемія 2020 року не сильно вплинула на загальний вид графіка, так як вже у 2021 та 2022 роках показники були вищими ніж в до пандемічний період. У подальшому прогнозується збільшення обсягів переробки, що підтверджується коефіцієнтом апроксимації (0,9548).

Аеропорти Туреччини розповсюджені по всій країні. Найбільшим оброблювальним центром виступає Стамбул. Дане місто має 3 аеропорти Istanbul Airports, Sabiha Gokcen, Istanbul Ataturk. На рисунку 2.9 надано інформацію, щодо обсягів обробки вантажу аеропортами Стамбулу за 5 років.

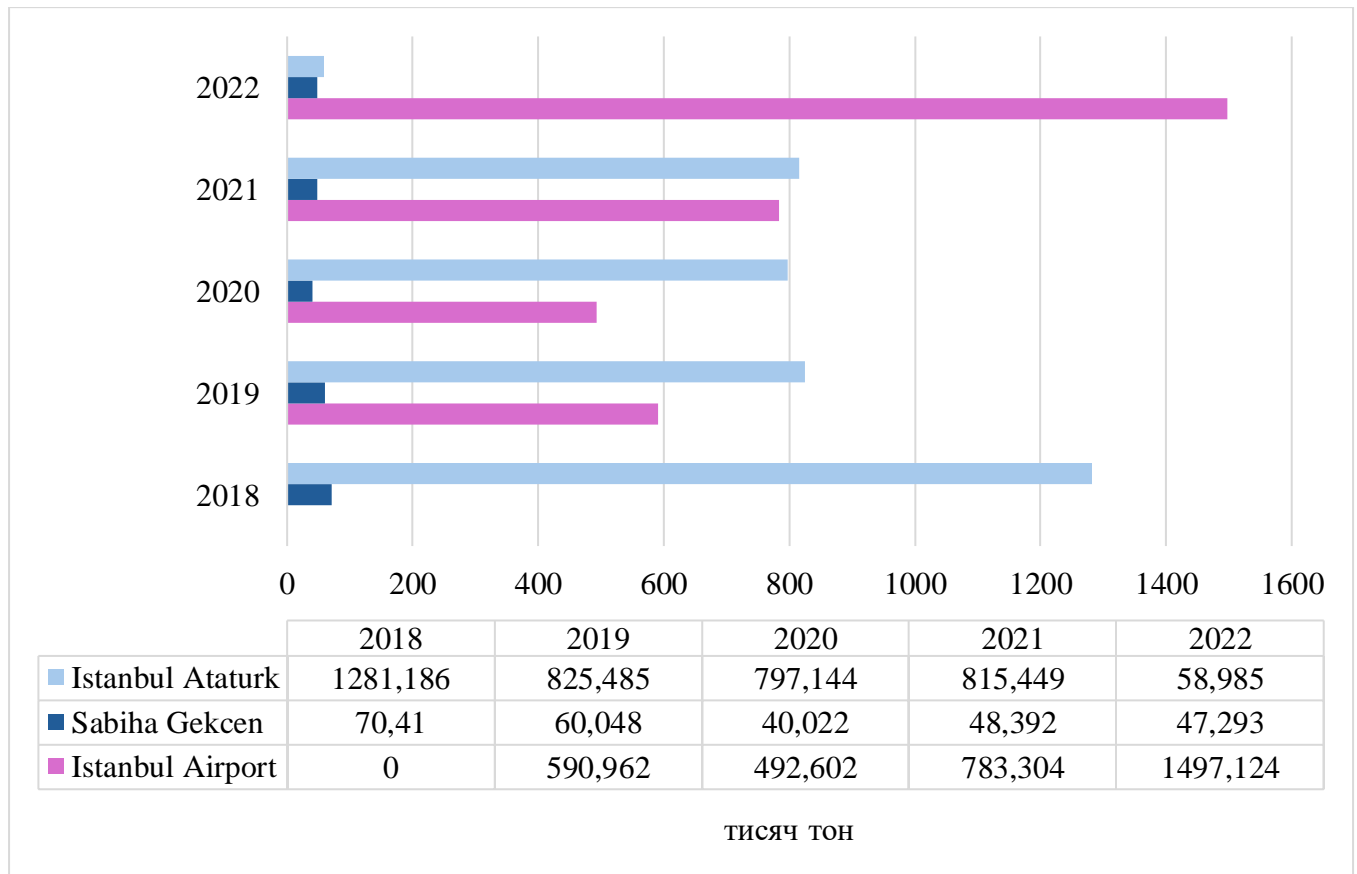


Рисунок 2.9 Обсяг переробки вантажу аеропортами Стамбула  
Джерело: [17]

За рисунком 2.9 видно, що обсяги переробки вантажу аеропортами Стамбула зростають. Щодо кожного з аеропортів, то спостерігається зменшення обсягів вантажопереробки в Istanbul Ataturk Airport та Sabiha Gekcen, це пов'язано з відкриттям нового Istanbul Airport. Основний вузол переробки вантажу був перенесений з Istanbul Ataturk Airport до Istanbul Airport. У 2018 році аеропорт Ататюрка переробив 1 218 тис. тон, у 2022 році показник знизився до 59 тис. тон. Новий аеропорт було відкрито наприкінці 2018 року, а у 2022 році мав показник 1 497 тис. тон. Sabiha Gekcen Airport передбачено більш для пасажиро перевезень, тому вантажопотік не зазнав великих змін.

Туреччина має одну з найбільших авіакомпаній світу зі штаб-квартирою в Стамбулі, яка здійснює пасажиро перевезення та вантажоперевезення – Turkish Airlines. Дана компанія може виступати, як фактичний перевізник вантажу.

Підприємства, компанії можуть використовувати послуги, яка надає компанія, використовуючи парк вантажних літаків для різних специфічних, об'ємних та простих вантажів.

За даними 2022 Sustainability Report компанія з кожним роком збільшує кількість пунктів призначення рейсів. Так у 2018 році налічувалося 310 напрямків, а вже у 2022 році показник досяг 342 напрямки. Що у свою чергу збільшує загальний об'єм перевезень.

На рисунку 2.10 показана динаміка перевезення вантажу та листів авіакомпанією за період 2018 – 2022 років.

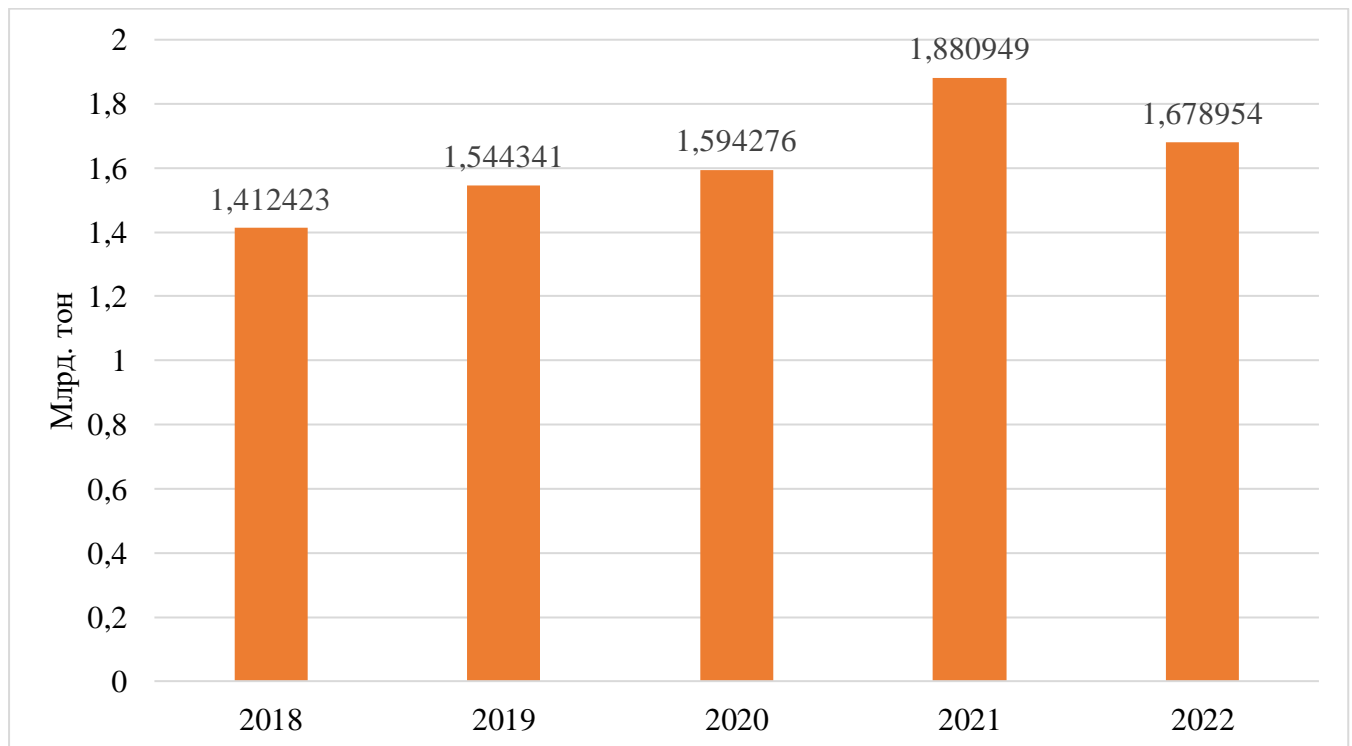


Рис. 2.10 Динаміка вантажоперевезення Turkish Airlines 2018-2022  
Джерело : [29, 30, 31, 32, 33]

З рисунку видно, що у 2021 році було зафіксовано найбільший вантажопотік за п'ятирічний період. Незважаючи на пандемію 2020 року, показник у даному році не зазнав великого спаду.

За показниками перевезень у 2020 році наданих у таблиці 2.7, видно що Turkish Cargo приймала активну участь у забезпеченні всього світу вакцинами, медичним обладнанням тощо.

Таблиця 2.7

## Показники вантажоперевезень Turkish Cargo 2020 рік

Продукція	Вага (кг)
Медичні препарати	48 856 353
Вакцини	1 871 975
Медичне обладнання	488 229
Лабораторне обладнання	158 913
Загальне значення	51 375 470

Джерело: [31]

Турецька авіакомпанія є однією з провідних компаній у світі, вона надає послуги перевезення по всьому світу, що забезпечує стабільне збільшення прибутку. На рисунку 2.11 висвітлено динаміку доходів компанії у п'ятирічний період.

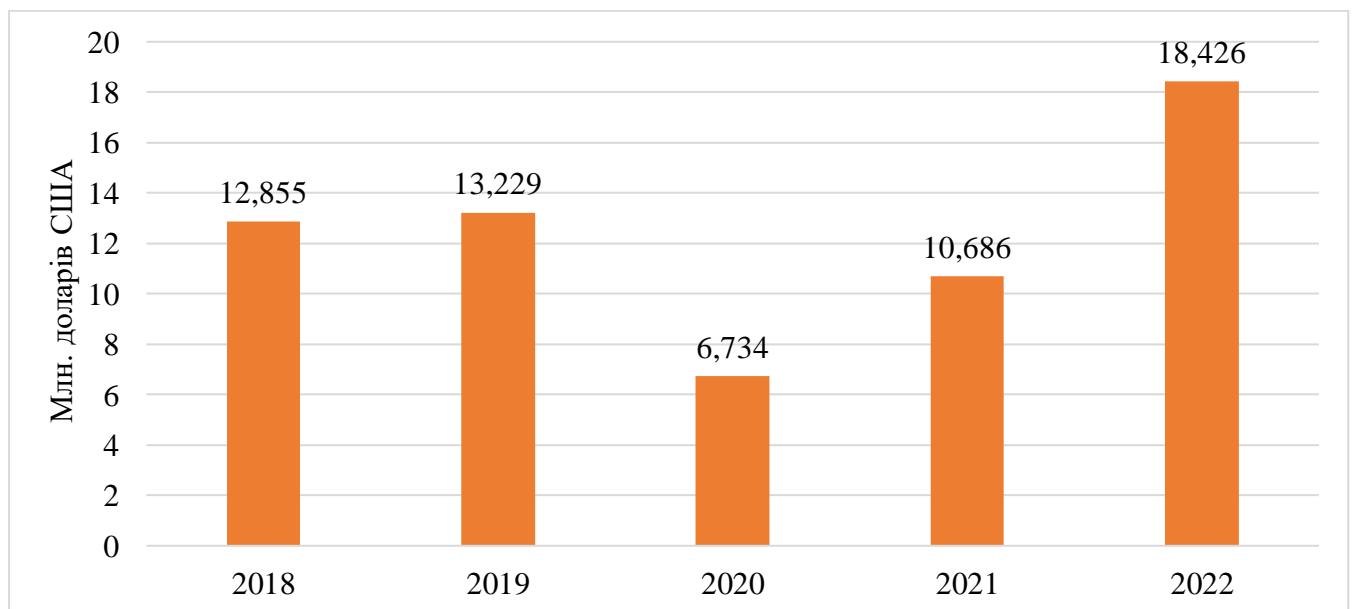


Рис. 2.11 Динаміка доходів компанії у період 2018 – 2022 років

Джерело : [29, 30, 31, 32, 33]

З рисунка бачимо, що пандемія COVID-19 досить сильно вплинула на дохід компанії, але здебільшого це було спричинено через заборону пасажиро перевезень. Порівнюючи 2018 рік (12,855 млн. доларів США) з 2020 роком (6,734 млн. доларів США), показник знизився вдвічі. Даний висновок можна зробити за рисунком 2.10, де показана динаміка вантажоперевезення. У таблиці 2.8 показано структуру доходів за 5 років.

Таблиця 2.8

## Структура доходів Turkish Airlines за 2018 – 2022 роки

	2018		2019		2020		2021		2022	
	%	млрд.\$	%	млрд.\$	%	млрд.\$	%	млрд.\$	%	млрд.\$
Заг. дохід	100	12,855	100	13,229	<b>100</b>	<b>6,734</b>	<b>100</b>	<b>10,686</b>	100	18,426
Пасажиро-	84,4	10,850	83,9	11,099	<b>55,8</b>	<b>3,758</b>	<b>59,8</b>	<b>6,39</b>	77,6	14,291
Вантажо-	12,8	1,645	12,8	1,693	<b>40,4</b>	<b>2,721</b>	<b>37,6</b>	<b>4,015</b>	20,2	3,735
Техн. об.	2,8	0,360	3,3	0,437	<b>3,8</b>	<b>0,256</b>	<b>2,6</b>	<b>0,281</b>	2,3	0,4

Джерело: [29, 30, 31, 32, 33]

За даними таблиці 2.8 можна побачити, що дохід від вантажоперевезень за 2018 та 2019 роки складає 12,8%, тобто основним доходом компанії було пасажиро перевезення. У період пандемії 2020 та 2021 років доходи від пасажиро перевезення зазнали різкого спаду, але вантажоперевезення займали майже половину від загального доходу компанії та зросли на декілька млрд доларів США. У 2022 році компанія вирівняла свої надходження у звичний для себе вид: пасажиро перевезення склали 77,6 % (14,291 млрд. доларів США), вантажоперевезення склали 20,6% (3,735 млрд. доларів США) та технічне обслуговування 2,3% ( 400 млн. доларів США).

На рисунку 2.12 показано розподіл доходів ( у відсоткову співвідношенні) від пасажиро перевезень та вантажоперевезень компанії Turkish Airlines у 2022 році за географічним поділом світу.

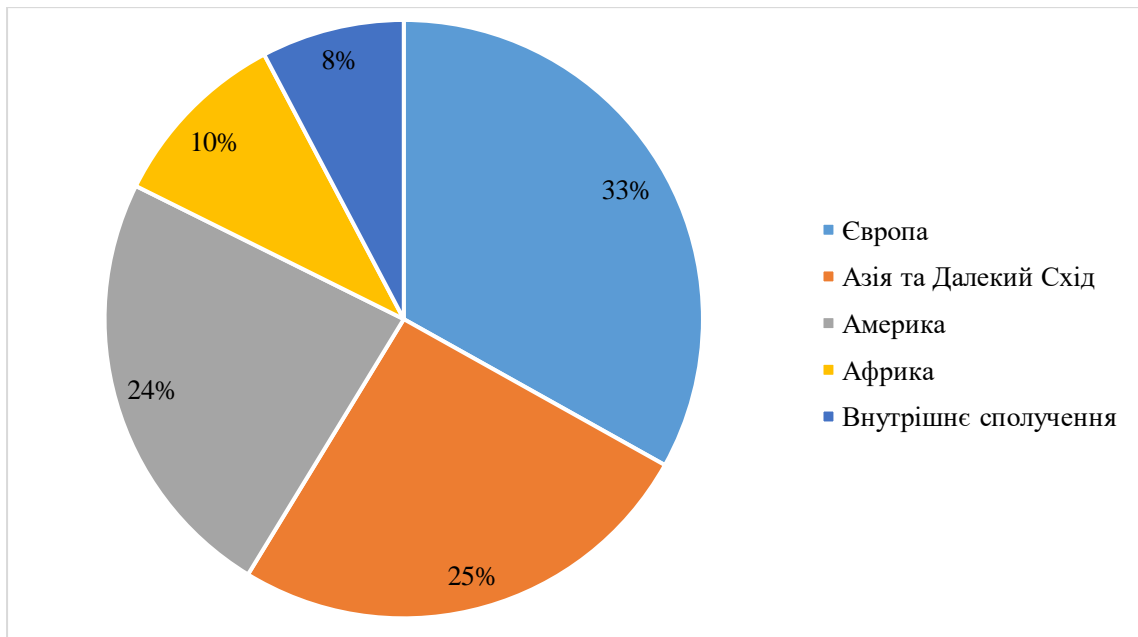


Рис. 2.12 Відсоткове співвідношення доходів за географічним поділом світу за 2022 рік. Джерело : [33]

За даними рисунку видно, що основним напрямком перевезень є Європейський регіон (30%, 5,528 млрд. доларів США), наступними за показниками є Азія та Далекий Схід (23,2%, 4,275 млрд. доларів США), Америка (21,4%, 3,943 млрд. доларів США). Найменшим відсотком характеризується Африка (9%, 1,658 млрд. доларів США) та внутрішні перевезення в країні (7%, 1,290 млрд. доларів США).

Компанія сплачує податки, які є одною зі складових економічного середовища країни. Є податки, які сплачуються до державної казни, та ті, що сплачуються аеропортам, спеціальні пільги та інше. Оподаткування авіа індустрії є одним з ключових надходжень до держави. На рисунку 2.13 надано інформацію щодо сплати податків Turkish Airlines у 2018 – 2022 роках.

На рисунку 2.13 спостерігається значне коливання показників. У 2018 та 2019 роках спостерігалось зростання, але у 2020 році показник зменшився майже у три рази. У 2021 та 2022 роках компанія досить стрімко покращила свої показники та вивила їх на новий рівень.

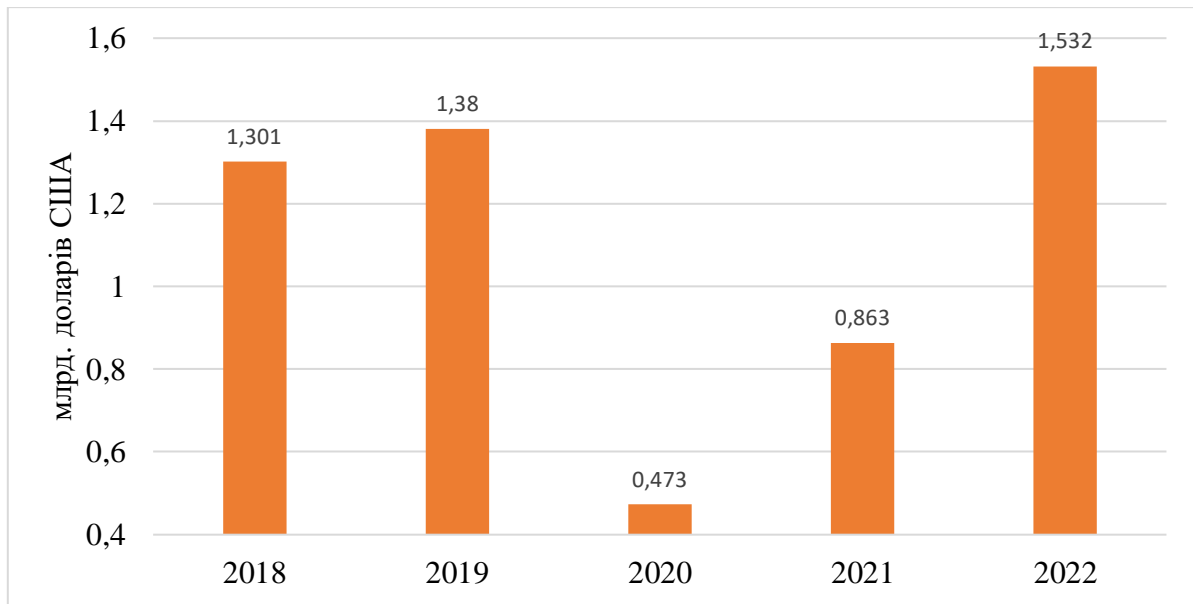


Рис. 2.13 Надходження до державного бюджету від Turkish Airlines

Джерело : [29, 30, 31, 32, 33]

Виходячи з рисунку 2.13 щодо надходження до бюджету від Turkish Airlines, варто звернути увагу на структурні зрушення у порівнянні між роками. Порівнюючи, останній 2022 рік та 2018 рік, видно, що різниця є у динамічну позитивну тенденцію, акселерація розвитку зберігається. Між 2018 та 2022 роком є динаміка у 0,231 млрд. дол. США. Варто зазначити точку біфуркації 2020 року, коли перевезення скоротились, особливо сегмент пасажиро перевезення. Поступове відновлення розпочалось у 2022 році, та показники збільшилися у порівнянні з до пандемічними показниками.

Ще однією економічною складовою діяльності компанії є інвестиції. Turkish Airlines вкладає у розвиток авіапарку, розвиток нових маршрутів, також інвестиції йдуть на розвиток інфраструктури (нові термінали, аеропорти), новітні технології. Дочірні компанії, такі як SunExpress, TEC, TurkishCargo, Turkish Airlines International Investment and Transport Inc., Flight Academy також інвестуються материнською компанією. На рисунку 2.14 показана динаміка інвестицій компанії.

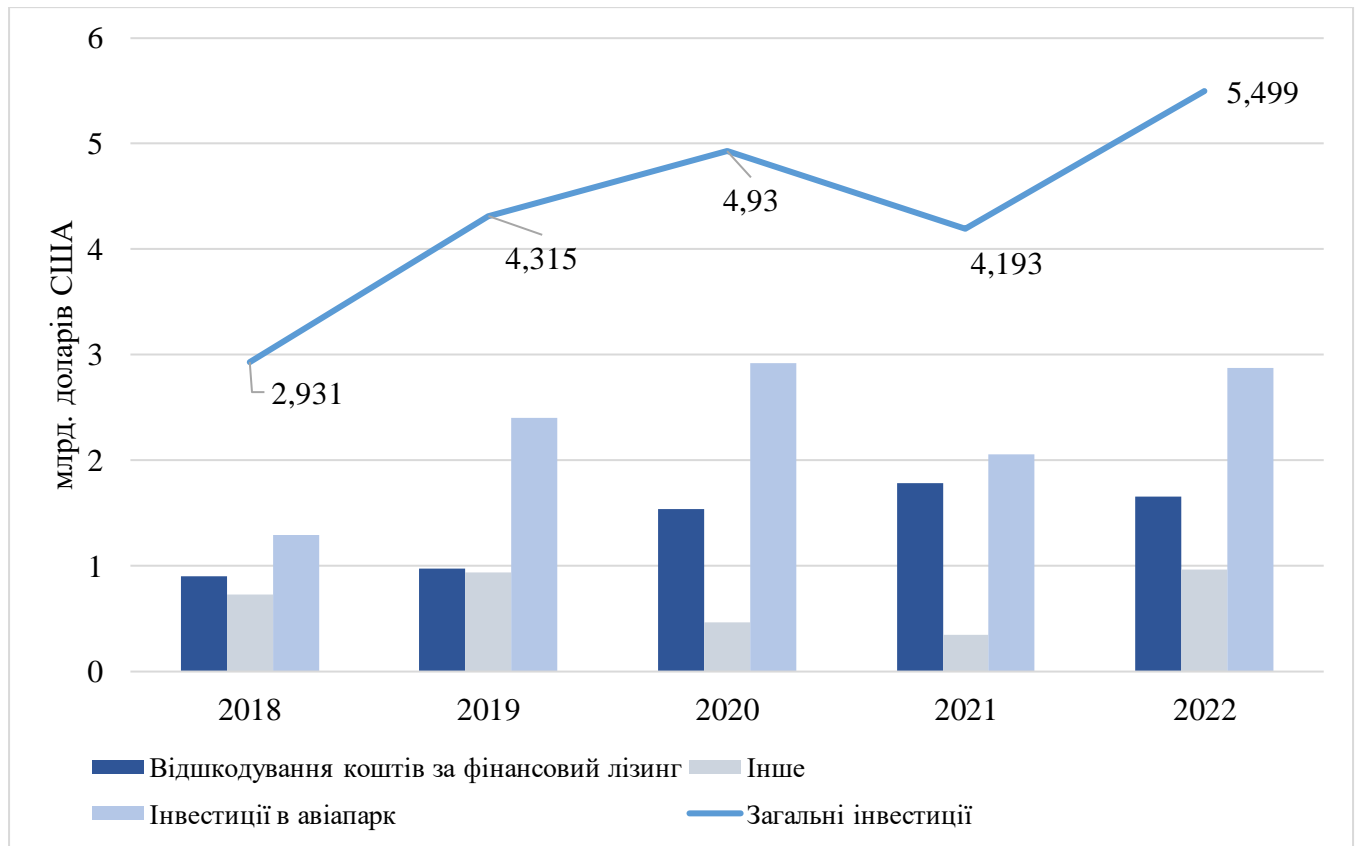


Рис. 2.13 Динаміка інвестицій Turkish Airlines 2018 – 2022 роки  
Джерело : [29, 30, 31, 32, 33]

За рисунком 2.13 можна побачити, що загальні інвестиції з кожним роком зростають. У 2018 році компанія інвестувала майже 3 млрд. доларів США, де розподіл за напрямками інвестування був приблизно однаковим. За аналізом наступних років спостерігається вектор інвестування у розширення авіапарку компанії. Якщо у 2018 році загальні інвестиції становили 2,931 млрд. доларів США, то у 2020 та 2022 роках на розширення парку літаків було інвестовано майже такий же самий об'єм інвестування, а саме 2,926 млрд. доларів США та 2,879 млрд. доларів США відповідно.

У таблиці 2.9 надано інформацію щодо кількості літаків в компанії.

За таблицею 2.9 видно, що компанія нарощує кількість літаків щорічно. До авіапарку додаються новітні літаки, при експлуатації яких паливо використовується на 15% менше.

Таблиця 2.9

## Кількість літаків Turkish Airlines

	2018	2019	2020	2021	2022
Кількість літаків	332	350	363	384	394
Середній вік	8,2	8,3	8,4	8,5	8,7

Джерело : [29, 30, 31, 32, 33]

Щодо структурних зрушень, то маємо зростання 62 одиниці льотного складу. Середній вік літаків збільшується, що є передбаченим, так як більшість літаків модернізуються.

### 2.3. Перспективи розвитку мультимодальних перевезень у Туреччині

Мультимодальні перевезення в Туреччині мають очевидний потенціал розвитку та є важелем у поліпшенні логістики у даному регіоні та сприяння вирішені питань сучасності.

Логістика є важливою для функціонування сучасних економік, та є основним елементом при оптимізації транспортних процесів, а саме ефективному переміщенні вантажу та пасажирів. Туреччина, країна яка має важливе геополітичне становище та має потенціал у галузі транспортної інфраструктури.

Розвиток саме дорожньої інфраструктури має важливе значення для зростання логістичної галузі. Країна реалізує різноманітні проєкти щодо розвитку залізничних та морських вантажних перевезень та міжнародних автомобільних маршрутів. Ці всі дії призводять до удосконалення логістичної системи та набуття звання одного з провідних логістичних центрів.

Туреччина є привабливою з точки зору інвестування в логістичний сектор, країна виступає зручним транспортним маршрутом, наприклад для китайської програми «Один пояс, один шлях». Прогнозується зростання ринку логістики, а саме що у 2028 році показник перевищує 1,8 трлн турецьких лір. У додатку А показано Туреччину серед інших країн учасниць проєкту.

Детальніше про участь Туреччини у програмі «Один пояс, один шлях», також відома як «Шлях шовкового поясу». Туреччина активно залучена до інтеграції у даний проєкт та має значний стратегічний потенціал. Даний проєкт дає змогу зміцнювати та встановлювати торгові та економічні взаємовідносини з країнами-учасницями. Також це сприяє розвитку різноманітних будівельних, енергетичних проєктів, які забезпечують транспортування вантажів з різних регіонів світу [34].

Щодо авіакомпаній Туреччини, то можна стверджувати, що дана галузь має досить цікаві перспективи розвитку. По-перше, ми спостерігаємо збільшення повітряних суден турецьких компаній. Таблиця 2.10 є порівняльною за показниками кількості повітряних суден у 2021 та 2022 роках.

Таблиця 2.10

## Кількість повітряних суден авіакомпаній Туреччини

Авіакомпанії	2021	2022
Turk Hava Yollari AO (Турецькі авіалінії АО)	356	381
Pegasus Air Transportation Inc.	90	96
Güneş Ekspres Aviation Inc.	55	62
Turistic Air Transportation Inc.	15	20
Hürkuş Hava Yolu Taşımacılık ve Ticaret A.Ş.	8	10
Tailwind Airlines Inc.	5	5
Mavi Gök Aviation Inc.	-	4
Cortex Aviation and Tourism Trade Inc.	-	3
MNG Airlines and Transportation Inc.	7	7
ACT Airlines Inc.	5	5
ULS Airlines Cargo Transportation Inc.	3	3
Air Anka Airlines Inc.	-	2
<b>Всього</b>	<b>558</b>	<b>598</b>

Джерело: [17]

З таблиці 2.10 видно загальне збільшення літаків, що у свою чергу призводить до збільшення напрямків співпраці. Повітряний транспорт стає дедалі поширеним, що потенційно призводить до збільшення обсягів перевезення вантажу та пасажирів. Також збільшується конкурентоспроможність країни на міжнародному

ринку послуг, а розширення маршрутів у свою чергу відкриває нові можливості співпраці з партнерами.

Одним з найважливішим партнером Туреччини є Європейський союз. У кінці 2019 року Єврокомісія оприлюднила Європейську зелену угоду. На меті даної угоди є досягнення нейтрального викиду вуглецю до атмосфери до 2050 року. За даними Всесвітнього економічного форуму 5,5% викидів належить саме логістичній галузі.

Тому авіакомпанія Turkish Airlines вже протягом кількох років співпрацює з Carbon Disclosure Project. Дана міжнародна організація є некомерційною, базується у країнах таких, як : Великобританія, Японія, Індія, Німеччина, Бразилія тощо. Організація допомагає компаніям, містам, державним установам розкривати інформацію про вплив на навколишнє середовище. У рамках даного контексту Turkish Airlines, як одна з найбільших світових авіакомпаній співпрацює з Carbon Disclosure Project у напрямку зменшення викидів у атмосферу та підвищення екологічності в цілому [35].

Щодо морського перевезення, то завдяки своїй потужній інфраструктурі та новим технологіям, країна має великий потенціал у транспортуванні вантажів між Азією та Європою. До 2053 року планується збільшення портів з 219 до 255, а також проектується будівництво сухих портів до Текірдаху, Мерсіна, Іскендеруна та Коджаелі [36].

Босфор є однією з найважливіших водних артерій світу. Рух там можна охарактеризувати, як супер інтенсивним та складним. Задля полегшення та зменшення навантаження на чорноморську протоку Туреччина має масштабний проєкт під назвою «Стамбульський канал», або ж також відомий як «Босфор-2».

Стамбульський канал це запланований штучний водний шлях, який планується будуватись на європейській частині міста Стамбул. Канал буде паралельним Босфору, та з'єднуватиме Чорне та Мармурове море. Даний канал проходитиме через озеро Дурусу та Кючюкчекмедже, водосховище Сазлидере.

«Босфор-2» зробить з міста Стамбул - острів Стамбул. За проектом канал матиме протяжність 45 км, ширину мінімум 275 м та глибиною 20,75 м. У додатку Б показано проект штучного каналу у Стамбулі.

Даний проект має багатолітню історію, а саме відомий османський архітектор-інженер Мімар Сінан запропонував це Султану Сулейману Пишному (1520-1566). Проте не маючи великих потужностей та впливу різних факторів даний проект залишився недосяжною мрією.

Але ідея самого проекту не була покинута. Так у 2011 році прем'єр – міністр Туреччини (на сьогоднішній день президент) Реджеп Тайип Ердоган офіційно оголосив про початок розробки цього масштабного проекту. А вже у 2021 році почалися перші кроки щодо реалізації. Планувалося, що канал буде збудовано у 2023 році, але згодом його перенесли на 2027 рік [37].

Проект неодноразова підвергався критиці. Екологи всього світу висказувалися проти даної ідеї. Будівництво каналу може призвести до дисбалансу навколишнього середовища, руйнування екосистеми та землетрусів. Однією з найбільших загроз є забруднення водосховищ, які постачають в Стамбул прісну воду. Також для будівництва «Босфор-2» потрібно буде переселити тисячі людей.

У лютому 2024 році мер Стамбула Екрем Імамоглу оголосив, що суд скасував проект «Стамбульський канал». Також він зазначив, що дане рішення не є остаточним [38]. Будівництво нового каналу є досить масштабним проектом, який планується впроваджувати у довгостроковій перспективі.

Що стосується логістичних центрів, то їх кількість за прогнозними даними повинна збільшитися до 26. Наразі нараховується 13 логістичних центрів.

Ще одним пріоритетом розвитку транспортної інфраструктури є покращення доріг, а також інфраструктури автомагістралей. За даними планується збільшення загальної протяжності доріг майже на 10000 км (до 38000 км), автомагістралі розбудувати з 3633 км до 8325 км.

Турецький уряд також планує розширення залізничних шляхів. До 2028 року країна планує завершити будівництво 8212 км високошвидкісних ліній та 754 км звичайного залізничного сполучення. У даний план також входить високошвидкісне сполучення між головними центрами Туреччини, а саме Стамбул – Анкара. Наразі швидкісне сполучення присутнє у восьми містах, на меті до 2053 року даний проєкт повинен бути реалізован у 52 містах. Загалом протяжність залізниці становитиме 28590 км на 2053 рік [36].

Туреччина та Ірак до 2038 року планують реалізувати проєкт «Дорога розвитку», другий етап за планом повинен бути реалізований до 2025 року. Ще даний мега-проєкт відомий, як «Сухий канал». Перші пропозиції проєкту розглядались ще у 2010 році, але перший етап було завершено тільки у 2021 році [39].

Даний проєкт є цікавою альтернативою економічному коридору ІМЕС (Індія - Близький Схід – Європа). Даний торговельний шлях з'єднує Саудівську Аравію, ОАЕ, Йорданію та Ізраїль, але ж повністю оминаючи територію Турецької республіки. Уряд Туреччини знаходить ІМЕС загрозою для свого лідерства у переміщенні товарів між сходом та заходом. У додатку В детальніше надано проєкт «Дорога розвитку».

Перейдемо до перспектив розвитку логістики через електронну комерцію. У аналізованих звітах зазначаються такі пункти розвитку сектору електронної комерції. По-перше, багатоканальна стратегія. Це метод маркетингу та продажів, який застосовується для безперебійного та узгодженого обслуговування клієнта за всіма питаннями, які виникають при взаємодії [40]. Саме в логістиці даний підхід можна трактувати, як комплексний підхід, який включає різні канали комунікації та розподілу. Це прослідковується, наприклад, в управлінні запасами. Тобто дана система дає можливість прослідковувати рівень запасів по всім каналам та ефективно виконувати завдання, яке постає. Загалом ефективність даної стратегії

вимагає злагодженості між різними ланками підприємства, включаючи: маркетинг, продажі, обслуговування клієнта, ІТ-сфера.

Логістична галузь Туреччини наразі проходить розвиток, трансформацію та адаптацію до сучасних умов, які формуються на міжнародній арені. Можна стверджувати, що країна має потенціал для надання конкурентоспроможних послуг споживачам у логістичній галузі майбутнього.

Проаналізувавши інформацію, яка надана вище, узагальнення можна надати у вигляді таблиці.

Таблиця 2.11

#### Перспективи розвитку різних видів транспорту у Туреччині

Вид транспорту	Перспективи розвитку
Авіатранспорт	Розширення парку літаків, збільшення напрямків сполучення та зменшення викиду CO <sub>2</sub> до атмосфери
Автотранспорт	Співпраця з Іраком, розбудова автомагістралей
Залізничний транспорт	Розширення залізничного сполучення, швидкісне сполучення, співпраця з Іраком
Морський транспорт	Будівництво нових портів, будівництво штучного каналу "Босфор- 2"
Загальні впровадження	Збільшення логістичних центрів, застосування новітніх технологій, використання електронної комерції

Джерело : таблиця розроблена автором

### Висновки до другого розділу

1. Проведено аналіз основних тенденцій мультимодальних перевезень Туреччини. За підсумками аналізу було виявлено, що мультимодальні перевезення Туреччини за останні роки характеризуються стрімким та активним розвитком, що є показником розвитку логістичного сектору країни.

Туреччина має розвинену мережу: автомагістралей, морських, авіаційних та залізничних шляхів. Проаналізувавши кожен вид транспорту, було виявлено та зазначено перспективи, переваги та недоліки кожного з виду транспорту. Мультимодальні перевезення в Туреччині мають ряд переваг, які є привабливими

для учасників міжнародної торгівлі. Показано конкурентоспроможність країни на світовому ринку логістичних послуг.

2. Визначено роль транспортних дилерів, перевізників, операторів в організації мультимодальних перевезень. Було розглянуто Turkish Airlines, як одного з найбільших та ключових учасників у галузі авіаперевезень. Компанія надає послуги пасажиро- та вантажоперевезень та має сполучення з різними регіонами та країнами. Turkish Airlines виступають одним з ключових учасників логістичного процесу у Туреччині. Було розглянуто вантажоперевезення, доходи компанії, інвестиційна діяльність. Авіакомпанія має великий досвід, що дозволяє забезпечити швидку та надійну доставку вантажів.

3. Виокремлено перспективи розвитку мультимодальних перевезень в Туреччині. Розвиток логістичного сектору, мультимодальних перевезень в країні більшою мірою спричинено міжрегіональним та міжнародним співробітництвом з країнами-партнерами. Туреччина займає важливе географічне положення, що дає змогу розвиватися, виступати країною для транзиту, тощо. Розбудова автомагістралей, нові залізничні шляхи, будівництво нових морських та авіаційних портів. Розробка та втілення проєктів міжрегіонального значення дає поштовх до розвитку національної логістичної системи.

## ВИСНОВКИ

У ході виконання кваліфікаційної роботи було реалізовано завдання та зроблено наступні висновки:

1. Було систематизовано теоретичні дані щодо розвитку та поняття мультимодальних перевезень, висвітлено їхню роль у реалізації та оптимізації логістичних процесів. Отже, мультимодальні перевезення передбачають використання кількох видів транспорту (комбінування морського, повітряного, залізничного та автомобільного). Даний вид логістики дозволяє оптимізувати логістичну діяльність підприємств, компаній, тощо. А саме оптимізації маршрутів, зменшенню витрат та часу доставки;

2. Досліджено ключові аспекти розвитку мультимодального напрямлення перевезень у контексті міжнародних логістичних потоків, а саме висвітлено основні переваги системи мультимодальних перевезень. Розвиток кожного з видів транспорту дозволяє удосконалити мультимодальний логістичний ланцюг. Сучасна зовнішньоекономічна діяльність потребує розвиток та впровадження новітніх логістичних рішень, зокрема розвиток мультимодальності у даному контексті.

3. Було проведено аналіз сучасного стану та тенденцій розвитку мультимодальних перевезень у Туреччині. Транспортна система Туреччини характеризується, як одна з провідних гравців у сфері логістики на міжнародному ринку послуг. Розвинута інфраструктура та вигідне географічне положення – дозволяють поєднувати та використовувати різний вид транспорту в єдиному логістичному ланцюжку. Для Туреччини, мультимодальні перевезення, є важливою галуззю з великим потенціалом розвитку, та мають перспективи стати ще більш конкурентоспроможними в міжнародному контексті.

4. У контексті організації перевезень пасажирів та вантажів було виокремлено та охарактеризовано роль перевізників, логістичних операторів та транспортних дилерів. Було детально розглянуто одну з провідних та найбільших компаній

світового ринку авіапослуг – Turkish Airlines. Компанія має великий вплив та потенціал у організації переміщення вантажу та пасажирів, забезпечуючи широку мережу міжнародного сполучення та високий рівень обслуговування. Turkish Airlines є одним з ключовим гравцем у розвитку мультимодальної діяльності країни. Різноманітність авіамаршрутів сприяє удосконаленню логістичних процесів і об'єднання різних видів транспорту. Авіакомпанія має потенціал стати ще більш впливовим гравцем на міжнародному ринку послуг.

5. Визначено тенденції та потенціал розвитку логістичної діяльності у Туреччині, які передбачають активний розвиток інфраструктури та реалізацію стратегічних планів у сфері транспортної логістики. Зокрема, розвиток усіх видів транспорту виявляє значний потенціал у питанні покращення логістичної діяльності та збільшенню конкурентоспроможності Туреччини. Залученість країни до проєктів підтверджує її стратегічний підхід до розвитку логістики. Загалом, Туреччина має потенціал стати одним з провідних логістичних центрів на міжнародній арені, що тягне за собою зростання економіки та підвищення її статусу у глобальному логістичному середовищі.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Чайка-Петегирич Л. Б. Мультимодальні та інтермодальні вантажоперевезення в системі міжнародної транспортної логістики. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*, 2020. №33 (2). С. 114-117. URL: [http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/33\\_2\\_2020ua/20.pdf](http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/33_2_2020ua/20.pdf)
2. Закон України Про мультимодальні перевезення від 17.11.2021 № 1887-ІХ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text>
3. Кухарчик О.Г. Сутність та особливості розвитку регіонального ринку мультимодальних перевезень. *Вісник ХНАУ ім. В.В. Докучаєва. Серія „Економічні науки”*, 2019. №1. С. 146-160. URL: [https://repo.btu.kharkov.ua/bitstream/123456789/4205/1/statya\\_kuharchik\\_sutn%20acst\\_ta\\_osoblivost%20rozvitku\\_reg%20aconalnogo\\_rinku\\_%20multimodalnih\\_per\\_evezen.pdf](https://repo.btu.kharkov.ua/bitstream/123456789/4205/1/statya_kuharchik_sutn%20acst_ta_osoblivost%20rozvitku_reg%20aconalnogo_rinku_%20multimodalnih_per_evezen.pdf)
4. Кузьо Н. Є. Логістичний підхід до управління транспортування. *Національний університет "Львівська політехніка"*, 2003. С. 98-103. URL: <https://ena.lpnu.ua:8443/server/api/core/bitstreams/15102835-15bf-44fb-8fc3-376b6138b4a0/content>
5. Ломотько Д. В., Огар О. М., Козодой Д. С., Байдіна К.С., Ломотько М. Д. Екологічні аспекти застосування «зеленої» логістики при мультимодальних перевезеннях. *Транспортні системи та логістика. Залізничний транспорт України*, 2021. №2. С. 49-62. URL: <http://lib.kart.edu.ua/bitstream/123456789/13803/1/Lomotko.pdf>
6. Кухарчик О.Г., Сутність та особливості та особливості розвитку регіонального ринку мультимодальних перевезень. *Вісник ХНАУ ім. В.В. Докучаєва. Серія „Економічні науки”*, 2019. №1. URL: [https://repo.btu.kharkov.ua/bitstream/123456789/4205/1/statya\\_kuharchik\\_sutn%20acst\\_ta\\_osoblivost%20rozvitku\\_reg%20aconalnogo\\_rinku\\_%20multimodalnih\\_per\\_evezen.pdf](https://repo.btu.kharkov.ua/bitstream/123456789/4205/1/statya_kuharchik_sutn%20acst_ta_osoblivost%20rozvitku_reg%20aconalnogo_rinku_%20multimodalnih_per_evezen.pdf)

c3%acst\_ta\_osoblivost%c3%ac\_rozvitku\_reg%c3%aconalnogo\_rinku\_%20multimodalnih\_perevezen.pdf

7. Костенніков О.М., В.С. Буклей Мультимодальні та інтермодальні вантажоперевезення. *Український державний університет залізничного транспорту*. Харків. С. 186-188. URL: <http://lib.kart.edu.ua/bitstream/123456789/19287/1/%d0%9a%d0%be%d1%81%d1%82%d1%94%d0%bd%d0%bd%d1%96%d0%ba%d0%be%d0%b2.pdf>

8. Пронь С.В Дослідження світових тенденцій розвитку мультимодальних перевезень. *Світове господарство і міжнародні економічні відносини. Інфраструктура ринку*, 2021. №54. С. 20–24. URL: [http://www.market-infr.od.ua/journals/2021/54\\_2021/6.pdf](http://www.market-infr.od.ua/journals/2021/54_2021/6.pdf)

9. Словник української мови в 11 томах / Інститут мовознавства ім. О. О. Потебні. URL: <https://slovnyk.ua/index.php?swrd=%D0%B4%D0%B5%D0%B4%D0%B2%D0%B5%D0%B9%D1%82>

10. Seafarer Workforce Report, 2021. URL: <https://www.ics-shipping.org/resource/seafarer-workforce-report-2021-edition/>

11. Пасажирські та вантажні судна. URL: <https://oec.world/en/profile/hs/passenger-and-cargo-ships>

12. Transport volume of seaborne trade from 1990 to 2021. *Statista*. URL: <https://www.statista.com/statistics/264117/tonnage-of-worldwide-maritime-trade-since-1990/>

13. Trade Map. Trade statistics for international business development. International Trade Centre. URL: [https://www.trademap.org/Service\\_SelService\\_TS.aspx?nvpm=1%7c%7c%7c%7c%7c%7c%7cS03002%7c3%7c3%7c1%7c1%7c2%7c1%7c5%7c1%7c1%7c1](https://www.trademap.org/Service_SelService_TS.aspx?nvpm=1%7c%7c%7c%7c%7c%7c%7cS03002%7c3%7c3%7c1%7c1%7c2%7c1%7c5%7c1%7c1%7c1)

14. European Environment Agency. New electric vehicles in EU. Data and maps. URL: [https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/new-electric-vehicles-in-eu-3#tab-chart\\_3](https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/new-electric-vehicles-in-eu-3#tab-chart_3)
15. Логістика на залізничному транспорті: навчальний посібник / С. В. Панченко, О. Г. Дейнека, О. В. Дикань та ін. Харків: УкрДУЗТ, 2019. С. 181. URL : <http://lib.kart.edu.ua/bitstream/123456789/2216/1/%D0%9D%D0%B0%D0%B2%D1%87%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B8%D0%B9%20%D0%BF%D0%BE%D1%81%D1%96%D0%B1%D0%BD%D0%B8%D0%BA..pdf>
16. Рейтинг найефективніших країн у залізничних транспортних послугах у 2019 році. *Statista*. URL : <https://www.statista.com/statistics/262743/20-countries-with-the-highest-quality-of-railroad-infrastructure/>
17. UTIKAD Logistics Sector Report 2022. С. 86-124. URL : <https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2022-857.pdf>
18. Турецьке комерційне право. URL : <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.6102.pdf>
19. Морський звіт. Стамбул - 2023. С. 119 – 130. URL: [https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sektorraporu/2023/Denizcilik\\_Sektor\\_Raporu\\_12.06.2023\\_v2.pdf](https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sektorraporu/2023/Denizcilik_Sektor_Raporu_12.06.2023_v2.pdf)
20. Звіт авіакомпанії 2022. Відділ розробки стратегії. Генеральна дирекція державної адміністрації аеропортів, 2023. С. 22. URL: <https://www.dhmi.gov.tr/Lists/HavaYoluSektorRaporlari/Attachments/16/2022-Havayolu-Sektor-Raporu.pdf>
21. The Global Competitiveness Report 2017–2018. URL: <https://www3.weforum.org/docs/GCR2017-2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2017%E2%80%932018.pdf>

22. The Global Competitiveness Report 2018. URL: <https://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf>
23. The Global Competitiveness Report 2019. URL: [https://www3.weforum.org/docs/WEF\\_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf](https://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf)
24. The Logistics Performance Index and Its Indicators 2014. URL: <https://lpi.worldbank.org/2014>
25. The Logistics Performance Index and Its Indicators 2016. URL: [https://wb-lpi-media.s3.amazonaws.com/LPI\\_Report\\_2016.pdf](https://wb-lpi-media.s3.amazonaws.com/LPI_Report_2016.pdf)
26. The Logistics Performance Index and Its Indicators 2018. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/628a4f9d-7faa-54bf-97b0-f6080c6d46cd/content>
27. The Logistics Performance Index and Its Indicators 2023. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global>
28. Електронна інформаційна система торгівлі (ETBİS) Дані за перші 6 місяців 2023 року. *Міністерство торгівлі.* URL: <https://www.eticaret.gov.tr/dnnqthgzvawtdxraybsaacxtymawm/content/FileManager/Dosyalar/2023%20OCAK-HAZ%C4%B0RAN%20E-T%C4%B0CARET%20B%C3%9CLTEN%C4%B0.pdf>
29. Turkish Airlines. Sustainability Report for 2018. URL: <https://cdn.turkishairlines.com/m/7175861bbd80f051/original/2018-Sustainability-Report.pdf>
30. Turkish Airlines. Sustainability Report for 2019. URL: <https://cdn.turkishairlines.com/m/4ab62c0a2e4eda47/original/2019-Sustainability-Report.pdf>
31. Turkish Airlines. Sustainability Report 2020. URL: <https://cdn.turkishairlines.com/m/bee3385e13c0754/original/2020-Sustainability-Report.pdf>

32. Turkish Airlines. Sustainability Report 2021. URL: <https://cdn.turkishairlines.com/m/3c7688657687d32e/original/2021-Sustainability-Report.pdf>
33. Turkish Airlines. Sustainability Report 2022. URL: <https://cdn.turkishairlines.com/m/28cedf7bbaf10858/original/2022-Sustainability-Report.pdf>
34. Логістика третьої сторони в Туреччині. Market Report, 2023. URL: <https://www.strategyand.pwc.com/tr/tr/pdf/turkiye-3-parti-lojistik-pazari-arastirmasi.pdf>
35. Turk hava yollari A.O., Climate Change 2023. URL: <https://cdn.turkishairlines.com/m/5e6727de6d0219ca/original/2023-CDP-Report.pdf>
36. Transportation Technology and Equipment. Turkey - Country Commercial Guide. *International Trade Administration*, 2024. URL: <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/turkey-transportation-technology-and-equipment>
37. The New Canal Istanbul and Important Information about It. *New Turk Post, TurkPress, Anadolu, Aljazeera net*, 2024. URL: <https://medium.com/@sedadproperty/the-new-canal-istanbul-and-important-information-about-it-a28bca8dac50>
38. İmamoğlu: Mahkeme Kanal İstanbul planlarını iptal etti. Hukuk ve adalet, Türkiye, 2024. URL: <https://www.dw.com/tr/i%CC%87mam%CC%87flu-mahkeme-kanal-i%CC%87stanbul-planlar%C4%B1n%C4%B1-iptal-etti/a-68253884>
39. Майбутня залізнична лінія Туреччина-Ірак може стати “новим Шовковим шляхом”. *Галузеве видання для фахівців залізничного транспорту*, 2023. URL: <https://www.railway.supply/uk/majbutnya-zaliznichna-liniya-turechchina-irak-mozhe-stati-novim-shovkovim-shlyahom/>
40. How the best omnichannel strategies combine sales, service and marketing. *Sprout Social, Inc*, 2023. URL: <https://sproutsocial.com/insights/omnichannel-strategy/>
41. Çin’in Trilyon Dolarlık Bir Kuşak Bir Yol Projesi. *Lumbuzz*, 2021. URL: <https://lumbuzz.com/cinin-trilyon-dolarlik-bir-kusak-bir-yol-projesi/>

42. Турецьке «велике будівництво»: Стамбульський канал – досі лише амбітний проєкт. *Ukrainian Shipping Magazine*, 2023. URL: <https://usm.media/turecijke-velyke-budiwnyctvo-stambuljskyj-kanal-dosi-lysze-ambitnyj-projekt/>

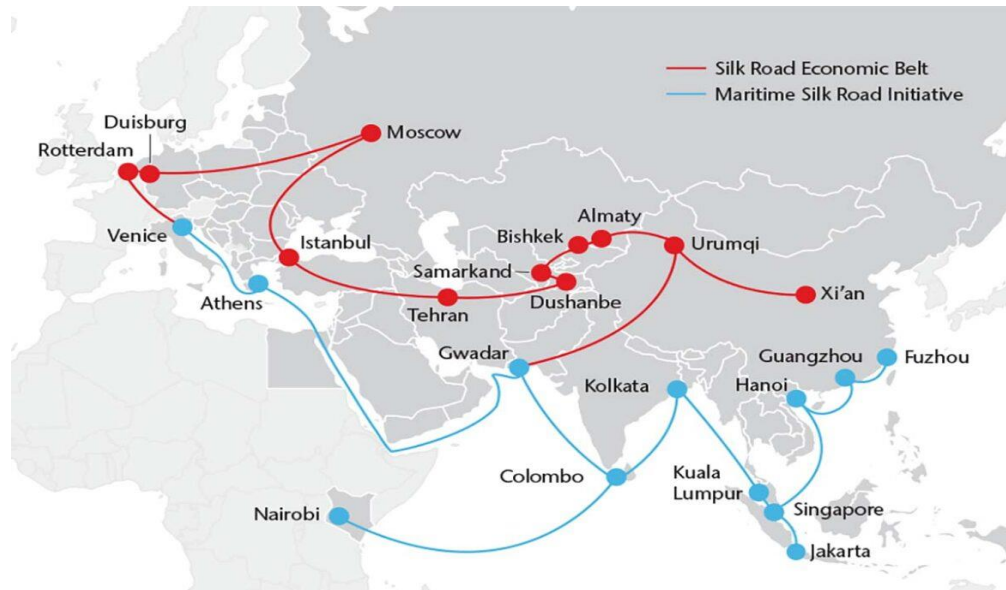
43. З'являється альтернатива коридору Індія-Близький Схід-Європа (ІМЕС)? *Галузеве видання для фахівців залізничного транспорту*, 2023. URL: <https://www.railway.supply/uk/zyavlya%D1%94tsya-alternativa-koridoru-indiya-blizkij-shid-%D1%94vropa-imec/>

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

## ДОДАТКИ

## Додаток А

## Країни учасниці проєкту «Один пояс, один шлях»



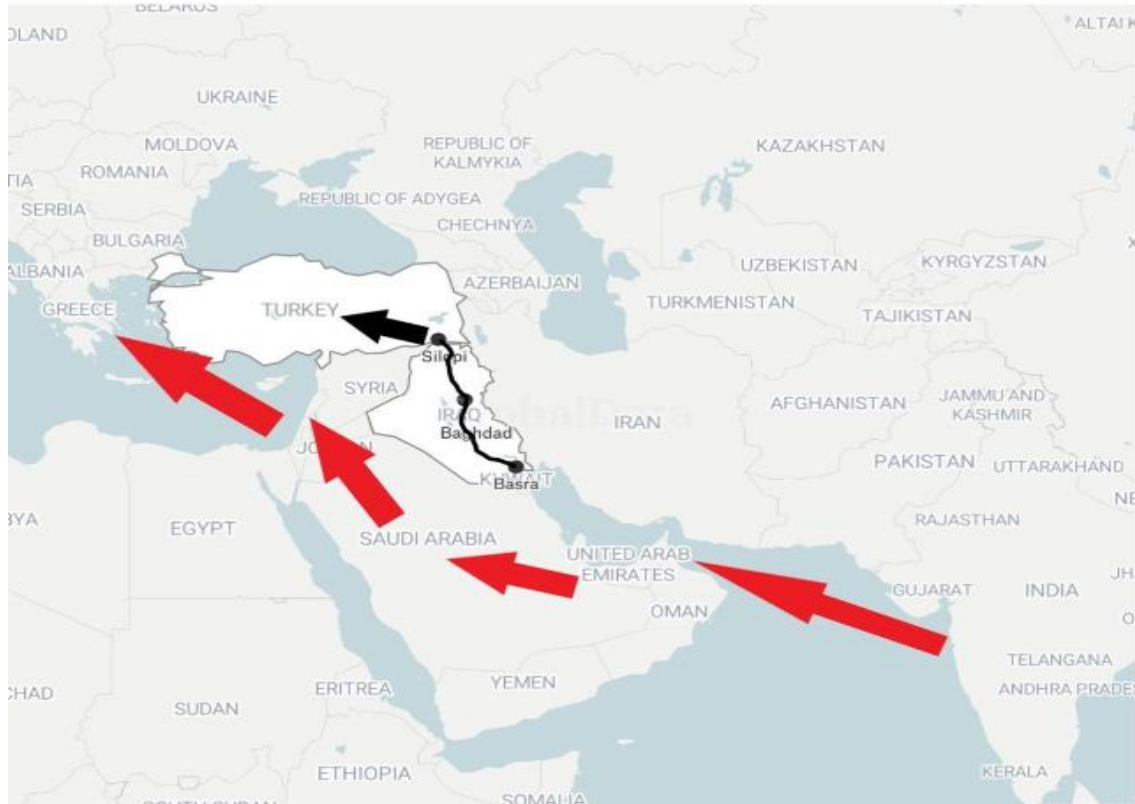
Джерело : [41]

## Проект «Стамбульський канал»



Джерело : [42]

## Схематичне зображення проекту «Дорога розвитку» та ІМЕС



Джерело : [43]