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

До захисту допущено
кафедрою міжнародних економічних відносин та логістики протокол № ___ від __.___. 2026 р.
Завідувач кафедри _____ Анна ЗАЙЦЕВА
(підпис) (ім'я прізвище)

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
здобувача першого (бакалаврського) рівня вищої освіти
(першого (бакалаврського)/другого (магістерського))

«ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ НОВОЇ ЗЕЛАНДІЇ»

(тема роботи)

Спеціальність (спеціалізація) 292 Міжнародні економічні відносини
(код та найменування спеціальності; спеціалізації спеціальності)

Освітня програма Міжнародна логістика і митна справа
(назва освітньої програми)

Здобувач _____ Анна ЗАЙЦЕВА
(підпис) (ім'я, прізвище)

Науковий керівник _____ Анна ЗАЙЦЕВА
(підпис) (ім'я, прізвище)

Харків – 2026

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна

Навчально-науковий інститут «Каразінський інститут міжнародних відносина 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

З А В Д А Н Н Я

НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТУ

_____ Зайцевій Анні Данилівні _____

1. Тема роботи: «Особливості розвитку транспортної логістики Нової Зеландії».

керівник роботи д.е.н., професор Зайцева Анна Сергіївна
затверджені наказом по університету від 14.11. 2025 року № 4001-5/4121.

2. Строк подання студентом роботи 19.05.2026

3. Перелік питань, які потрібно розробити: визначити сутність та характеристику транспортної логістики; визначити особливості транспортної логістики в острівних державах; навести характеристику та окреслити специфіку транспортної системи Нової Зеландії; визначити роль транспортної логістики Нової Зеландії у міжнародній торгівлі; окреслити перспективи розвитку транспортної логістики Нової Зеландії в міжнародних сполученнях.

4. План роботи

№ з/п	Назви етапів роботи
1	Розділ 1. Теоретичні основи дослідження транспортної логістики
2	Розділ 2. Сучасний стан та перспективи розвитку транспортної логістики Нової Зеландії

5. Дата видачі завдання 01.12.25

Студент_____ Анна ЗАЙЦЕВА
(підпис)

Керівник роботи _____ Анна ЗАЙЦЕВА
(підпис)

АНОТАЦІЯ

Зайцева А.Д. «Особливості розвитку транспортної логістики Нової Зеландії»: кваліфікаційна робота бакалавра [Рукопис]. Х.: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2026. 61 с.

Кваліфікаційна робота бакалавра присвячена дослідженню особливостям розвитку транспортної логістики Нової Зеландії. Автор висвітлює особливості розвитку транспортних перевезень острівних держав, організацію перевезень у міжнародних сполученнях, а саме функціонування транспортної складової. Робота містить 61 сторінку тексту, 15 рисунків, 8 таблиць. Список джерел містить 52 найменування літератури, 25 електронні публікації. У першому розділі роботи розглядаються питання дослідження транспортної логістики, складові транспортної інфраструктури. У другому розділі проаналізовано сучасний стан та окреслено перспективи розвитку транспортної логістики Нової Зеландії, діяльності різних видів транспорту у міжнародній логістиці.

Ключові слова: міжнародна логістика, транспортна логістика, логістика острівних країн, транспортні перевезення, світовий ринок транспортних послуг.

ANNOTATION

Zaitseva A. «Features of the development of transport logistics in New Zealand»: bachelor's qualification work [manuscript]. Kh.: V. N. Karazin khnu, 2026. 61 p.

The bachelor's qualification work is devoted to the study of the features of the development of transport logistics in new zealand. The author highlights the features of the development of transport transportation in island states, the organization of transportation in international connections, namely the functioning of the transport component. The work contains 61 pages of text, 15 figures, 8 tables. The list of sources contains 52 titles of literature, 25 electronic publications. The first section of the work considers the issues of research into transport logistics, components of transport infrastructure. The second section analyzes the current state and outlines the prospects for the development of transport logistics in new zealand, the activities of various types of transport in international logistics.

Keywords: international logistics, transport logistics, logistics of island countries, transport, global market of transport services.

ЗМІСТ

Вступ 6

Розділ 1. Теоретичні основи дослідження транспортної логістики 9

1.1. Сутність та характеристика транспортної логістики 9

1.2. Особливості транспортної логістики в острівних державах 16

Висновки до першого розділу 25

Розділ 2. Сучасний стан та перспективи розвитку транспортної логістики Нової Зеландії 27

2.1. Загальна характеристика та специфіка транспортної системи Нової Зеландії 27

2.2. Роль транспортної логістики Нової Зеландії у міжнародній торгівлі 36

2.3. Перспективи розвитку транспортної логістики Нової Зеландії в міжнародних сполученнях 45

Висновки до другого розділу 53

Висновки 55

Список використаних джерел 58

ВСТУП

Актуальність проблеми дослідження полягає у дослідженні транспортної логістики острівних держав зумовлена зростаючою роллю цих країн у системі міжнародної торгівлі та глобальних ланцюгах постачання. Географічна ізольованість та острівний характер зумовлюють підвищену залежність таких економік від ефективного функціонування морського й авіаційного транспорту. Водночас острівні країни є особливо вразливими до зовнішніх шоків, зокрема коливань світових цін на енергоносії, порушень ланцюгів постачання та наслідків кліматичних змін. Пандемія COVID-19 і зростання геополітичної нестабільності наочно продемонстрували критичну важливість надійних транспортних коридорів для забезпечення економічної безпеки острівних держав. Ефективна транспортна логістика безпосередньо впливає на рівень експортної спроможності, інвестиційну привабливість і конкурентоспроможність національних економік. Крім того, розвиток транспортної інфраструктури сприяє інтеграції острівних країн у регіональні та глобальні економічні об'єднання. У цьому контексті наукове дослідження особливостей організації транспортної логістики острівних держав набуває важливого теоретичного та практичного значення для формування ефективної державної політики у сфері транспорту і логістики.

Ступінь вивченості проблеми. Транспортна логістика є невід'ємною складовою логістики в загальному розумінні. Транспортна логістика на островах має специфіку, бо наявна пряма залежність від морського та повітряного сполучення як основних видів транспорту, що в свою чергу вимагає ретельного планування маршрутів, використання спеціалізованих перевізників (контейнерні перевезення, чартери), тощо. Дослідженням транспортної логістики в архіпелагових системах в своїх роботах приділяли увагу Петер Дж. Риммер Д. Пауокс В., Уілсон Паркенсер, Д. Бауерсокс, Е. Барді, Дж. Клосс, Д. Коул., та інші. Питанню розвитку транспортної логістики в своїх працях приділяли увагу вітчизняні вчені, а саме Ломотько

Д. В., В.Л. Дикань, І.В. Токмакова, А.В. Обруч, С. В., Беренда С. В., Ханова Е. В., Зайцева А. С. та ін. Тенденції, темпи та динаміку змін відстежується в аналітичних даних та програмах міжнародних організацій (UNCTAD, World Bank)

Проте, слід зазначити, що Нова Зеландія є однією з найвіддаленіших країн світу, а її економіка значною мірою залежить від зовнішньої торгівлі, міжнародних транспортних зв'язків і логістичної інфраструктури. Особливості транспортної логістики в острівних країнах, зокрема перспективи її розвитку транспортної інфраструктури, транспортних зв'язків недостатньо висвітлено, та потребує подальшого дослідження.

Метою кваліфікаційної роботи є визначення перспектив розвитку транспортної логістики Нової Зеландії в міжнародних сполученнях.

Для досягнення мети, були поставлені наступні **завдання:**

- визначити сутність та характеристику транспортної логістики;
- визначити особливості транспортної логістики в острівних державах;
- навести характеристику та окреслити специфіку транспортної системи Нової Зеландії;
- визначити роль транспортної логістики Нової Зеландії у міжнародній торгівлі;
- окреслити перспективи розвитку транспортної логістики Нової Зеландії в міжнародних сполученнях .

Об'єктом дослідження є розвиток транспортної логістики Нової Зеландії.

Предмет дослідження – сучасний стан транспортної логістики Нової Зеландії.

Методи дослідження та інформаційна база. В ході написання кваліфікаційної роботи, для виконання завдань та досягнення поставленої мети було використано комплекс як загальнонаукових так і спеціальних методів пізнання. Базовим у процесі дослідження став метод аналізу, зокрема теоретичний та статистичний, а також системний підхід. Теоретичний аналіз

дозволив опрацювати та узагальнити наукові праці вітчизняних і зарубіжних дослідників питань транспортної логістики острівних держав, а також аналітичні матеріали з питань розвитку транспортно-логістичних систем. Статистичний метод застосовувався для обробки та викладення інтерпретації кількісних показників, що характеризують динаміку вантажних перевезень, розвиток портової та авіаційної інфраструктури, зовнішньоторговельних потоків. Системний підхід дозволив комплексно розглянути транспортну інфраструктуру як цілісну систему та проаналізувати взаємозв'язки між її окремими елементами. Для наочного відображення результатів дослідження та впорядкування теоретичного матеріалу було використано графічний метод, який дозволив візуалізувати ключові дефініції, структурні компоненти та тенденцій розвитку транспортної логістики Нової Зеландії. Також застосовано метод абстрагування, було виокремлено основні тенденції та закономірності розвитку транспортної інфраструктури вантажних перевезень Нової Зеландії.

Інформаційну базу дослідження сформували матеріали авторитетних міжнародних інтернет-ресурсів, аналітичні звіти, наукові публікації, що забезпечило актуальність, достовірність та комплексність проведеного дослідження.

Апробація результатів дослідження. Основні питання розкриті у бакалаврській роботі, були представлені на XXI Всеукраїнській науково-практичній конференції «Сучасні вектори розвитку міжнародних економічних відносин» 26.02.2026, м. Харків, Україна.

Структура роботи. Робота складається зі вступу, двох розділів, висновків; містить 61 сторінку тексту, 15 рисунків, 8 таблиць. Список джерел містить 53 найменування літератури, 25 електронні публікації.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ

1.1. Сутність та характеристика транспортної логістики

В сучасних умовах, в умовах постійних змін, транспортна логістика дедалі стає актуальнішою, оскільки саме цей вид логістики забезпечує безперебійний рух товарів у глобалізованій економіці та дозволяє компаніям швидко реагувати на зміни попиту. Обсяги міжнародної торгівлі зростають, в умовах цифровізації зростає роль електронної комерції, що в свою чергу вимагає від компаній ефективних транспортних рішень, які здатні скоротити час доставки та знизити витрати. Цифровізаційні зміни стимулюють компанії впроваджувати сучасні технології у транспортні процеси, підвищуючи їхню прозорість і продуктивність. Також окремо підкреслюється необхідність оптимізації логістичних ланцюгів в умовах глобальних ризиків та нестабільності ринків.

Транспортна логістика сьогодні стає ключовим фактором конкурентоспроможності підприємств і національних економік в цілому. Транспортна логістика виступає однією з ключових підсистем логістики, спрямованою на раціональне переміщення матеріальних потоків у просторі та часі [1].

Теоретичні підходи до визначення поняття транспортної логістики спираються на системний аналіз, що дозволяє розглядати транспорт як інтегровану частину логістичного ланцюга. Особливу, окремо важливу роль відіграє вибір виду транспорту та розробка оптимальних маршрутів, які впливають на швидкість і вартість доставки. Багато століть вчені, наукові спільноти досліджують транспорту логістику, не тільки з точки зору її практичної значущості, а й доповнення теоретичного визначення, уточнення, узагальнення, тощо. У таблиці 1.1. наведено трактування поняття «транспортна логістика» різними вченими.

Таблиця 1.1.

Сутність поняття «транспортна логістика»

Джерело	Визначення поняття
Д. Дж. Бауерсокс та Д. Клосс	Вчені розглядають транспортну логістику як ключову складову логістичної системи, яка здатна забезпечити ефективне переміщення продукції між учасниками ланцюга поставок. Вони підкреслюють її важливу роль у здатності знизити загальні логістичних витрат, оптимізувати маршрут та скоротити час доставки.
М. Кристофер	Транспортна логістика, це функція управління потоками вантажів, що реалізується в ході спрямування на оптимальне використання транспортних ресурсів та зосереджена на забезпеченні безперебійного товарного руху відповідно до вимог ринку.
К. Хоманс та Д. Шредер	Автори трактують транспортну логістику як складний процес координації та оптимізації транспортних операцій, що ґрунтується на детальному аналізі вантажопотоків, плануванні маршрутів і застосуванні сучасних технологій управління транспортом.
Дж. Сток і Д. Ламберт	Вчені розглядають транспортну логістику як стратегічно важливий інструмент управління ланцюгами поставок, що забезпечує ефективність руху товарів, оптимізацію транспортних витрат і підвищення рівня сервісу.
А. Гаджинський	Трактує транспортну логістику як науково обґрунтовану систему організації транспортування, що починається з вибору виду транспорту, маршрутизація, організація вантажних операцій та мінімізація витрат, пов’язаних із доставкою.
В. Крикавський	У працях Крикавського транспортна логістика розглядається як комплекс дій спрямованих на створення раціональної системи переміщення вантажів, яка передбачає оптимізацію маршрутів, вибір виду транспорту та зменшення логістичних витрат.
О. Пушкар	Транспортна логістика, механізм управління транспортними ресурсами, що забезпечує оптимальне використання техніки, мінімізацію витрат і підтримання високого рівня транспортного сервісу.
Т. Ткаченко	Транспортна логістика - комплекс дій з планування та регулювання транспортних потоків, спрямованих на скорочення часу руху вантажів і підвищення ефективності логістичної системи.
А. Мазаракі	На думку Мазаракі, транспортна логістика це складова частина логістичного менеджменту, яка відповідальна за формування та реалізацію транспортної політики підприємства та забезпечення своєчасності доставки товарів.
О. Надольський, Л. Клименко	Л. Клименко підкреслює, що транспортна логістика — це система організації руху вантажів, яка забезпечує оптимальне поєднання транспортних засобів, технологій і маршрутів для досягнення економічних результатів. О. Надольский, наголошує на тому, що транспортна логістика це інтегрована діяльність з управління матеріальними потоками, що об’єднує транспортні операції, технічне забезпечення та інформаційний супровід доставки.

Джерело: складено автором за матеріалами [2,35]

Транспортна логістика здатна поєднати весь процес переміщення товарів у часі та просторі, починаючи від планування, організації контролю і координації транспортних операцій, забезпечуючи оптимальне використання ресурсів та інфраструктури [4].

Досягти високого рівня ефективної взаємодії учасників транспортного процесу дозволяють сукупність методів і процесів, які забезпечують раціональне переміщення матеріальних потоків у просторі, включаючи управління технікою, інфраструктурою та інформаційною підтримкою транспортних процесів.

Транспортна логістика як наукова категорія базується на певних принципах, а саме інтеграції, системності, раціональності та адаптивності – рисунок 1.1.

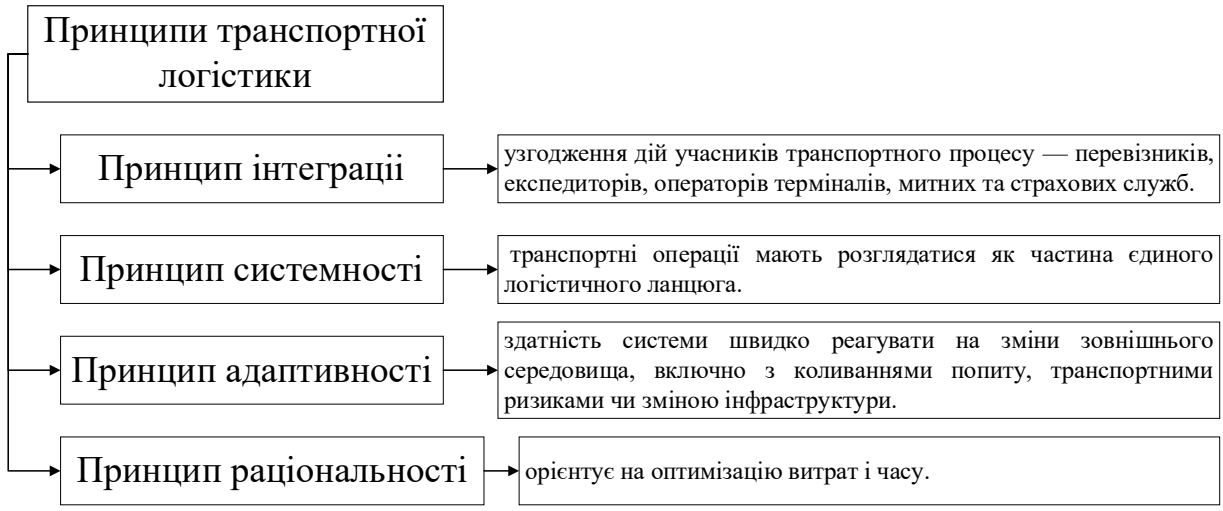


Рис. 1.1. Принципи транспортної логістики
Джерело: складено автором за матеріалами [3,35]

Таким чином, сучасні тлумачення терміну транспортна логістика, враховуючи принципи та сутність, відображають те, що це комплексна система, яка забезпечує організацію, управління та оптимізацію процесів переміщення вантажів у просторі. Охоплює цілу низку елементів, що взаємодіють між собою для досягнення ефективності логістичного ланцюга. Складові транспортної логістики формують її структуру та визначають

функціональне призначення в межах загальної логістичної системи. Складові елементи транспортної логістики – наведено на рисунку 1.2.



Рис. 1.2. Основні елементи та складові транспортної логістики

Джерело: побудовано автором за матеріалами [4,5]

Транспортна логістика містить доволі багато складових, до основних належить безумовно, транспортні засоби (рухомий склад), це один із базових елементів, до якого належать безумовно автомобілі, поїзди, судна, літаки, трубопроводи. Основні характеристики транспортних засобів визначають їхню придатність до перевезення певних видів вантажів, зокрема, вантажопідйомність, швидкість руху, тип кузова/контейнера, технічні параметри, витрати на експлуатацію. Раціональний вибір рухомого складу забезпечує мінімальні витрати та оптимальні терміни доставки [7].

Транспортна інфраструктура, це сукупність об’єктів, що забезпечують виконання транспортних операцій, а саме автомобільні та залізничні дороги, морські та річкові порти, аеропорти, вантажні термінали та логістичні

центри, склади тимчасового зберігання, пункти розвантажувальні майданчики. Розвиток інфраструктури визначає пропускну здатність та ефективність транспортної системи.

Вантажна та термінальна обробка, цій елемент містить операції з вантажем, такі як, навантаження та розвантаження, перевалка, сортування, пакування, сканування та ідентифікація, розміщення на терміналах. Якість виконання та ефективність цих операцій скорочує логістичний цикл та зменшує ризики пошкодження [8].

Транспортні технології та способи перевезення, представлено у вигляді сукупності технічних і організаційних рішень, щодо вибору виду транспорту, застосування мультимодальних, інтермодальних та комбінованих схем, використання контейнерних перевезень, визначення режимів транспортування (температурний контроль, швидкі поставки, небезпечні вантажі). Ґрунтовний вибір технологій забезпечує надійність та економічну ефективність доставки.

Маршрутизація та планування перевезень, охоплює вибір оптимального маршруту, мінімізацію відстані, часу та витрат, врахування обмежень (інфраструктурних, екологічних, правових), планування графіків руху. Маршрутизація є стратегічним інструментом оптимізації транспортних процесів [9].

Важливою складовою сучасної транспортної логістики є інформаційні системи та цифрові технології, а саме GPS та супутниковий моніторинг, транспортні управлінські системи (TMS), електронний документообіг (e-freight), блокчейн для контролю ланцюгів поставок, системи відстеження вантажів у реальному часі. Цифровізація дозволяє підвищити прозорість, швидкість, точність, контроль над логістичними процесами.

Такий елемент, як управління транспортними потоками, забезпечує ритмічність і безперебійність транспортної системи. Містить організацію руху транспорту та координацію його взаємодії, контроль завантаження,

розподіл транспортних ресурсів між маршрутами, управління чергами, рейсами та змінами, моніторинг виконання планів перевезень [10].

Регуляторне та нормативно-правове забезпечення, організація транспортної логістики здійснюється в межах, національного законодавства, міжнародних правил (IATA, IMO, CMR, INCOTERMS), стандартів безпеки та сертифікації, також безумовно митних процедур. Дотримання вимог регулювання запобігає затримкам, штрафам і логістичним ризикам.

Оцінка можливий ризиків, страхування вантажів, управління простоями, забезпечення безпекою просування вантажем, реагування на непередбачувані події та ситуації, ці елементи є складовими процесу управління ризиками в транспортній логістиці. Комплексний ризик-менеджмент підвищує надійність логістичних систем.

Фінансово-економічна складова транспортної логістики, представлено сукупністю витрат, тарифів і фінансових інструментів, і до цієї сукупності відносяться витрати на паливо, ремонт, персонал, тарифне регулювання, розрахунок собівартості перевезень, пошук економічно вигідних рішень, оптимізація транспортного бюджету. Фінансова складова визначає економічну ефективність транспортної логістики [6].

Кваліфікований персонал знижує рівень транспортних ризиків і підвищує якість сервісу, і персонал, а саме людські ресурси є важливим елементом функціонування транспортної логістики: водії, машиністи, штурмани, експедитори, диспетчери, менеджери транспортної логістики, технічний персонал.

Враховуючи багатогранність, та складність організації транспортних процесів передбачає також управління вантажопереробкою — завантаженням, розвантаженням, перевалкою, зберіганням на терміналах. Ефективне узгодження дій, виконання цих операцій значною мірою визначається функціями, які виконуються в межах транспортної логістики.

Транспортна логістика виконує комплекс взаємопов’язаних функцій, які в свою чергу, спрямовані на забезпечення ефективного переміщення

матеріальних потоків у межах логістичної системи – таблиця 1.2. Реалізація цих функцій дозволяє мінімізувати витрати, скоротити терміни доставки та підвищити якість логістичного сервісу.

Таблиця 1.2.

Функції транспортної логістики

Функція	Розкриття сутності функції	Реалізація функції
Планувальна функція	Передбачає прогнозування та планування обсягів перевезень, вибір виду транспорту, розроблення маршрутів і графіків руху.	Забезпечує раціональний розподіл транспортних ресурсів та узгодження транспортних операцій з іншими логістичними процесами.
Організаційна функція	Полягає в організації транспортного процесу, включаючи підготовку вантажу до перевезення, координацію дій перевізників, експедиторів і терміналів.	Забезпечує узгодженість та безперервність транспортних операцій.
Координаційна функція	Сприяє скороченню простоїв і підвищенню ефективності перевезень.	Забезпечує взаємодію між учасниками логістичного ланцюга, включаючи постачальників, перевізників, склади та споживачів.
Оптимізаційна функція	Спрямована на мінімізацію транспортних витрат, часу доставки та ризиків.	Реалізація цієї функції підвищує економічну ефективність логістичної системи, шляхом оптимального вибору маршрутів, транспортних засобів.
Контрольна функція	Контроль за виконанням транспортних операцій, термінами доставки, збереженням вантажу.	Своєчасне виявлення відхилень та коригування транспортного процесу.
Інформаційна функція	Інформаційна підтримка протягом всього процесу.	Збирання, обробка та передача інформації щодо руху вантажів, стану транспортних засобів і виконання перевезень.
Фінансово-економічна функція	Формування та контроль транспортних витрат, розрахунок тарифів і оцінка економічної доцільності транспортних рішень.	Спрямована на зниження собівартості логістичних операцій.
Ризик-менеджмент функція	Ідентифікація, оцінка та мінімізація транспортних ризиків.	Реалізація цієї функції підвищує надійність логістичних процесів.
Сервісна функція	Формує конкурентні переваги підприємства.	Спрямована на забезпечення високого рівня обслуговування споживачів.

Джерело: складено автором за матеріалами [47,48]

Функції транспортної логістики, враховуючи складність елементів, формують цілісну систему управління транспортними процесами, які забезпечує ефективне функціонування логістичних ланцюгів і сприяє підвищенню конкурентоспроможності компаній. Важливою характеристикою транспортної логістики є забезпечення взаємодії між різними видами транспорту в межах організації різних видів перевезень, зокрема мультимодальних та інтермодальних перевезень.

Таким чином, сучасні тлумачення, концепції підкреслюють значення цифровізації, зокрема впровадження інформаційних систем і технологій відстеження, що підвищують ефективність транспортних процесів. Теоретичні моделі транспортної логістики включають також аналіз ризиків, екологічних аспектів і взаємодії різних видів транспорту. Загалом транспортна логістика формується як комплексна науково-практична сфера, що забезпечує стабільність і результативність логістичних систем.

Важливою характерною ознакою транспортної логістики є її функціональна та багато вимірність. Охоплює управління транспортними засобами, планування транспортних потужностей, організацію вантажних операцій, взаємодію з інфраструктурою, управління запасами «у дорозі», контроль за дотриманням термінів доставки, а також взаємодію з іншими логістичними підсистемами — складською, закупівельною, виробничою та збутовою. Таким чином, транспортна логістика виступає інтегрувальним елементом усієї логістичної системи як в межах країни, так і в глобальному вимірі.

1.2. Особливості транспортної логістики в острівних державах

Острівні держави мають специфічне географічне положення, і транспортна логістика формує специфічну систему організації перевезень, яка відрізняється від логістики континентальних країн, оскільки острівні країни мають обмежені можливості транспортного сполучення, наявна

залежністю від морських та авіаційних шляхів і підвищеним впливом природно-кліматичних факторів.

Географічна ізольованість визначає ключові напрями розвитку логістичних мереж, рівень витрат, доступність товарів та інтеграцію у глобальні ланцюги постачання. Для більшості острівних держав саме логістика є стратегічною основою економічної стабільності, зовнішньої торгівлі та туристичного сектору. Особливості транспортної логістики острівних країн наведено на рисунку 1.3.

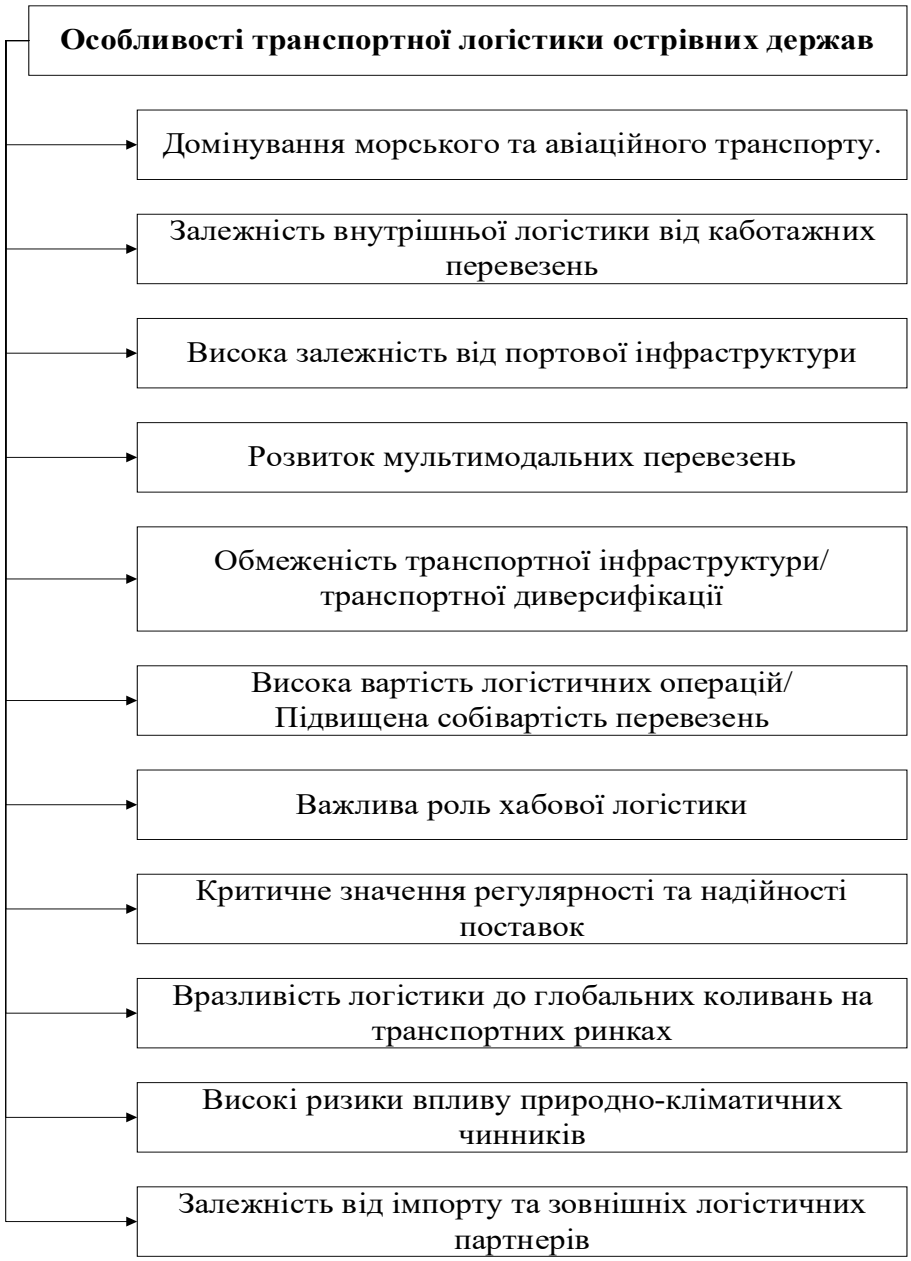


Рис. 1.3. Особливості транспортної логістики острівних держав
Джерело: складено автором за матеріалами [6,45]

Фундаментальною особливістю логістики транспортування острівних держав є залежність від функціонування морського транспорту. Саме морські перевезення забезпечують переміщення основних потоків імпорту та експорту, оскільки альтернативних наземних шляхів не існує. В Японії Індонезії, Філіппінах, Ісландії та Мальти, понад 90% зовнішньоторговельних операцій здійснюється саме через морські порти. Це зумовлює необхідність розвиненої портової інфраструктури, високої пропускної здатності контейнерних терміналів та наявності сучасних логістичних комплексів. Порти виконують функції багатофункціональних хабів — транспортних, зберігальних, митних, сервісних, будь-який збій в роботі паралізує діяльність значної частини економіки.

Каботажні перевезення, це наступний ключовий чинник, а саме залежність внутрішньої логістики від таких перевезень**.** В острівних архіпелагах внутрішнє переміщення товарів здійснюється переважно морським або авіаційним транспортом, оскільки суцільних наземних шляхів немає. Особливо складною є логістика у державах з великою кількістю островів, таких як Індонезія чи Філіппіни, де для забезпечення стабільного постачання між островами необхідна інтегрована система каботажного флоту, регулярні маршрути та високий рівень координації дії між портами. Висока вартість таких перевезень підвищує загальну собівартість товарів і обмежує економічну доступність окремих регіонів [45,46].

Вплив природно- кліматичних умов, важливий аспект. Острівні держави часто розташовані у зонах підвищеної сейсмічної та вулканічної активності, а також у регіонах, де регулярно виникають природні катаклізми та стихійні лиха, і це може блокувати порти, руйнувати інфраструктуру, порушувати графіки поставок і створювати ризики для морських суден. Тому системи управління логістикою в цих країнах повинні враховувати сезонність, мати альтернативні плани для аварійного реагування та використовувати сучасні цифрові технології прогнозування.

Обмеженість транспортної інфраструктури, це одна з особливостей яка безпосередньо пов’язана з земельними ресурсами, а саме їх обмеженістю та доволі високими витратами на її розбудову. Оскільки транспортна інфраструктура не досить розвинена, порти, склади, дороги та аеропорти мають обмежену пропускну здатність, що в свою чергу призводить до заторів, затримок та додаткових операційних витрат. У невеликих державах, наприклад Мальдіви або Сейшели, питання розміщення інфраструктури значно ускладняються через географічні та екологічні обмеження. Будівництво та підтримка аеропортів вимагає значних капіталовкладень і часто супроводжується екологічними обмеженнями. Високі операційні витрати також впливають на вартість авіа доставки і роблять внутрішні авіарейси менш доступними.

Висока вартість логістичних операцій, пояснюється тим, що поєднання факторів — обмежений ринок, залежність від імпорту, висока вартість енергоносіїв і пального, необхідність використання морського або авіаційного транспорту — підвищує собівартість доставки в кілька разів порівняно з континентальними країнами. Кінцева вартість товару значно зростає [49].

Вразливість логістики до глобальних коливань на транспортних ринках, підвищення тарифів на фрахт, дефіцит контейнерів, зміни у міжнародних правилах мореплавства чи перебої у глобальних ланцюгах постачання впливають на острівні економіки сильніше, ніж на континентальні. Наприклад, криза морських перевезень у 2020–2022 роках спричинила значне подорожчання імпорту в острівних державах та збільшення строків доставки. Через відсутність альтернативних шляхів багато країн були змушені переглядати логістичні стратегії та збільшувати стратегічні запаси.

Організація доставки вантажів на острови є доволі складним процесом, який в свою чергу складається з багатьох рівнів, і поєднує поєднує як операції міжнародної так внутрішньої логістики, безмовно потребує чіткого планування маршрутів, видів транспорту та інфраструктурного забезпечення.

Доставка формується під впливом географічної ізольованості, обмеженості транспортних коридорів, сезонних і кліматичних факторів, а також високої залежності від зовнішніх постачань. Умовно схему доставки наведено на рисунку 1.4.

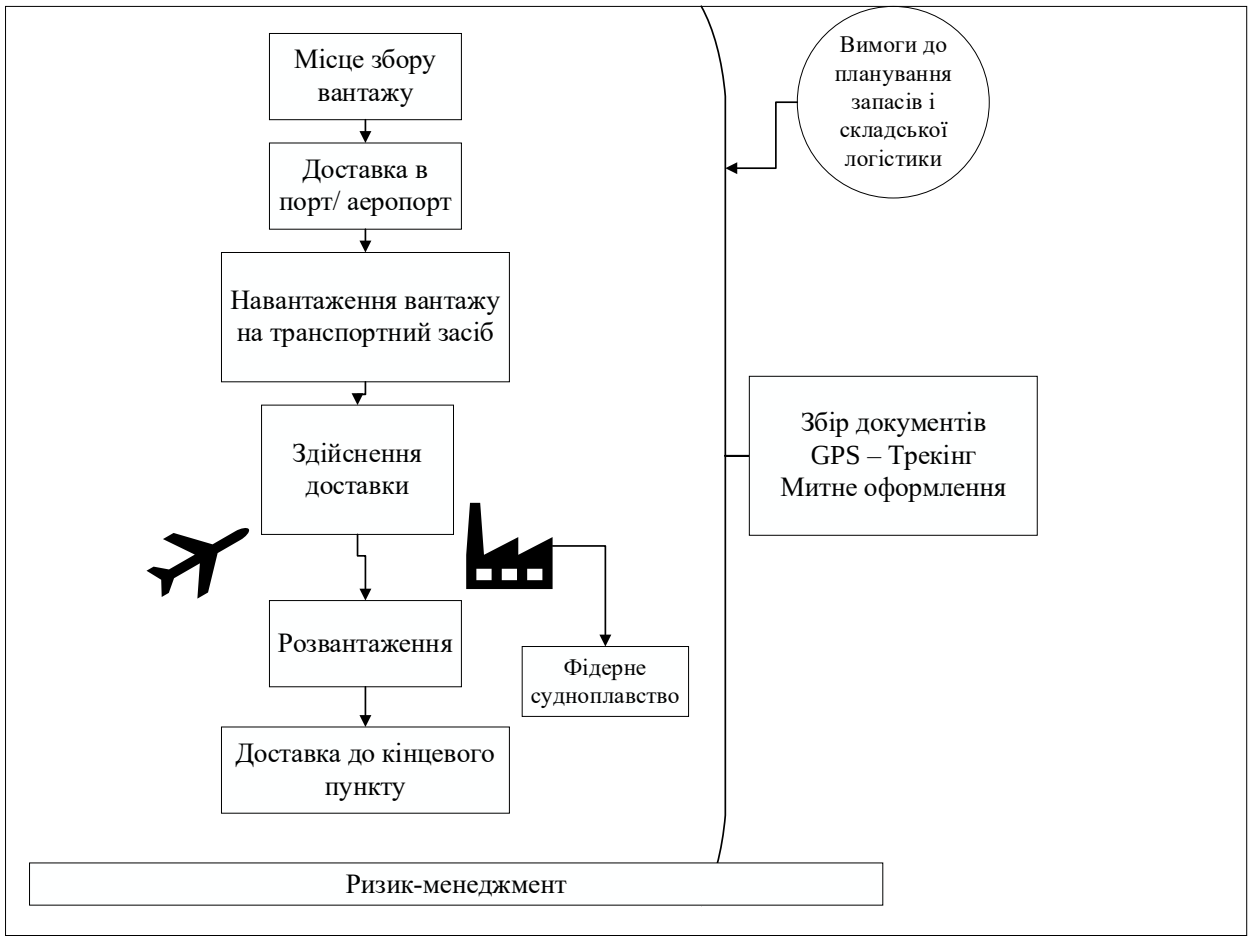


Рис. 1.4. Організація доставки вантажів на острови – загальна схема

Джерело: складено автором за матеріалами [7,51]

Основою для здійснення доставки вантажів на острови є морський транспорт, саме він забезпечує перевезення масових, контейнерних і генеральних вантажів. Типова логістична схема доставки вантажу передбачає доставку до континентального або регіонального порту-консолідатора, де здійснюється формування вантажних партій, контейнеризація та підготовка супровідної документації. Далі вантаж транспортується морським шляхом до основного острівного порту, який виконує функції митного оформлення, перевалки та розподілу.

З наведеного на рисунку 1.4. видно, що для забезпечення гнучкості логістичних потоків застосовується фідерне судноплавство - великі океанські судна доставляють вантажі до регіональних хабів, а далі дрібніші судна перевозять їх вже безпосередньо на острови. Така модель доставки дозволяє оптимізувати витрати та забезпечити регулярність поставок навіть за невеликих обсягів попиту.

Основні аспекти логістики на островах полягають у наступному:

Найпоширеніший спосіб доставки вантажів, що потребує контейнерних перевезень, фрахтування суден та налагодженої роботи з портами – це морські перевезення мають перевагу ринку транспортних послуг.

Для термінових, цінних або невеликих вантажів, які не можуть бути доставлені морем – повітряний транспорт.

Використання фургонів, малотоннажних вантажівок, а іноді й дронів (для віддалених місць) для «останньої милі» – залучення спеціального транспорту.

Важливе поєднання морських терміналів/аеропортів із місцевими дорогами, складами та розподільчими центрами - потребує інтеграції інфраструктури.

Обмежена кількість перевізників та маршрутів може підвищити ціни. Рішення: співпраця з логістичними компаніями (наприклад, що працюють з Ісландією) для оптимізації маршруту та вартості – подолання ізоляції [47].

Організація доставки вантажів із залученням авіаційного транспорту використовується у тих випадках, коли пріоритетом стає швидкість та збереження якості продукції. Це важливим є для доставки медикаментів, швидкопсувних продуктів, високотехнологічних товарів і термінових відправлень. Авіа логістика значно дорожча, проте для віддалених або малодоступних островів вона часто є єдиною альтернативою.

Умовна схема – рис. 1.4. дозволяє врахувати також три складові в організації доставки на острови, а саме стратегічну, економічну та організаційну.

Стратегічною складова – це маршрутизація перевезень. Цей процес включає визначення оптимального маршруту, що забезпечує мінімізацію витрат, часу або ризиків. Маршрут може бути прямим, змішаним або мультимодальним, залежно від того, скільки видів транспорту беруть участь у доставці. Сучасні логістичні системи активно застосовують методи математичного моделювання, системи GPS-навігації, цифрові платформи управління транспортом (TMS) та штучний інтелект для оптимізації маршрутів [51].

Економічна складова - формування транспортних витрат, які можуть становити значну частку загальних логістичних витрат учасників процесу. Оптимізація транспортних витрат включає вибір економічно доцільних тарифів, раціональне планування завантаження та маршруту, зменшення порожніх пробігів і контроль витрат на паливо та обслуговування техніки. Саме оптимізація витрат дедалі частіше стає ключовим критерієм ефективності логістичної системи.

Організаційна складова - координація дій між учасниками логістичного ланцюга. Це стосується взаємодії між виробничими підрозділами, відділами закупівель, складами, транспортними компаніями, логістичними операторами та клієнтами. Ефективна координація дозволяє зменшити час простою, уникнути дублювання функцій, підвищити гнучкість і загальну результативність логістичної системи.

Не дивлячись на вид транспорту, яким здійснюється доставка – це будуть мультимодальні перевезення, які поєднують автомобільний, залізничний, морський та повітряний транспорт. Оскільки на етапі «останньої милі» на островах переважає автомобільний транспорт, а в окремих випадках — внутрішні водні або каботажні перевезення між островами архіпелагу. Ефективність доставки значною мірою залежить від узгодженості роботи всіх ланок логістичного ланцюга. Планування мультимодальних перевезень містить декілька етапів організації:

1) вибір виду транспорту: море, повітря, гібридні схеми;

2) Підготовка документів: CMR, інвойс, пакувальний лист, сертифікати;

3) Страхування вантажу: уникнення фінансових ризиків;

4) Розробка маршруту: оптимізація шляху від порту/аеропорту до кінцевого пункту;

5) Координація з водіями, перевізниками та митними брокерами.

Організація доставки вантажів на острови передбачає врахування підвищених вимог до планування запасів і складської логістики (рис 1.4.). Можливі перебої у транспортному сполученні, пов'язані з погодними умовами або сезонними коливаннями, учасники процесу вимушені формувати страхові запаси та використовувати портові й внутрішні склади як елементи буферного зберігання.

Суттєвим фактором є митне та адміністративне регулювання. Для островів, що мають спеціальний митний статус або функціонують як вільні економічні зони, характерні спрощені процедури оформлення, що сприяє пришвидшенню вантажообігу. Водночас для віддалених острівних територій складність митних процедур може стати додатковим логістичним бар'єром.

Окрему увагу приділяють ризик-менеджменту в доставці вантажів на острови. А саме погодні ризики, обмежена пропускна спроможність портів, нестача контейнерів і коливання фрахтових ставок потребують використання альтернативних маршрутів, довгострокових контрактів із перевізниками та цифрових систем моніторингу поставок. Підвищується роль цифрових логістичних рішень — електронного бронювання перевезень, відстеження вантажів у реальному часі, автоматизованого управління портовими операціями та прогнозування попиту. Для острівних територій це дозволяє мінімізувати негативний вплив ізольованості та підвищити надійність постачання [41].

Управління ризиками є невід'ємною складовою, оскільки транспортні операції супроводжуються низкою ризиків, а саме: пошкодження вантажу, затримки, аварій, зміни термінів поставок, митних ускладнень чи коливань

вартості пального. Ефективний ризик-менеджмент передбачає страхування вантажів, вибір надійних перевізників, використання систем контролю, правильне пакування та маркування, а також диверсифікацію маршрутів та партнерів.

Окремо важливим питання є регіональна інтеграції та співробітництво**.** Багато острівних держав об'єднуються та об'єднують свої зусилля у спільні транспортно-логістичні альянси та програми, що в свою чергу дозволяють координувати морські перевезення, зменшувати витрати та інтегруватися у міжнародні транспортні коридори. Прикладом може бути співпраця країн Карибського басейну, які спільно розвивають портові комплекси та єдині логістичні стандарти, або програмні ініціативи Тихоокеанського форуму [51].

Важливим в транспортній логістиці острівних держав є цифровізація транспортних процесів**,** впровадження систем електронного документообігу, автоматизація портових операцій, використання супутникових технологій та інтелектуальних систем управління. Цифрові рішення дозволяють зменшити час обробки вантажів, підвищити прозорість поставок і знизити витрати. Для віддалених або важкодоступних островів перспективним напрямом є застосування дронів для доставки малих партій товарів, медичних засобів або документів.

У транспортній логістиці на острови цифровізація відіграє важливу роль. Впровадження систем електронного документообігу (e-freight), «інтернету речей» (IoT), блокчейну та штучного інтелекту сприяє підвищенню прозорості, точності та швидкості логістичних процесів.

Підсумовуючи, варто зазначити, що транспортна логістика в острівних державах характеризується комплексом специфічних умов, пов'язаних із географічною ізольованістю, обмеженими можливостями інфраструктури, впливом природних факторів та залежністю від морських і авіаційних перевезень.

Водночас з цим, розвиток інноваційних технологій, цифровізація процесів, модернізація портів та міжнародне співробітництво створюють

можливості для підвищення ефективності логістичних систем та інтеграції острівних держав у глобальні ланцюги постачання. Саме логістика виступає ключовим чинником економічної стабільності, торгівлі та сталого розвитку острівних держав.

Висновки до першого розділу

1. Транспортна логістика є ключовою підсистемою логістики, що забезпечує ефективне переміщення матеріальних потоків між виробниками, постачальниками, посередниками та кінцевими споживачами. Вона охоплює комплекс організаційно-економічних, технічних і контрольних дій, спрямованих на оптимізацію процесу транспортування товарів, зниження витрат, скорочення часу доставки та підвищення якості логістичного сервісу.

У сучасних умовах глобалізації та зростання конкуренції транспортна логістика перетворюється на стратегічний інструмент забезпечення стійких конкурентних переваг підприємств і логістичних систем різних рівнів. Елементи та складові транспортної логістики формують цілісну систему, яка забезпечує ефективне переміщення вантажів у просторі. Взаємодія транспортних засобів, інфраструктури, інформаційних систем, нормативної бази, персоналу та фінансових механізмів створює умови для мінімізації витрат, підвищення швидкості й якості логістичних послуг. Сутність транспортної логістики полягає у реалізації її функцій, а саме плануванні, організації, керуванні та контролі транспортних операцій, що забезпечують переміщення продукції у просторі. Важливим аспектом є управління не лише фізичним переміщенням вантажів, а й супровідними інформаційними, фінансовими та сервісними потоками.

2. Особливості транспортної логістики острівних держав у теоретико-прикладному аспекті: домінування морського та авіаційного транспорту. Транспортна логістика острівних держав ґрунтується переважно на морських і авіаційних перевезеннях, оскільки відсутній суходільний

зв’язок з основними ринками збуту. Висока залежність від портової інфраструктури (ефективність логістичних процесів значною мірою визначається рівнем розвитку морських портів, контейнерних терміналів і перевалочних потужностей). Обмеженість транспортної диверсифікації (острівні держави мають менше альтернативних маршрутів і видів транспорту, що підвищує вразливість логістичних систем до зовнішніх ризиків). Підвищена собівартість перевезень, через необхідність використання морського або повітряного транспорту транспортні витрати є вищими порівняно з континентальними країнами. Важлива роль хабової логістики, критичне значення регулярності та надійності поставок, високі ризики впливу природно-кліматичних чинників**.** Шторми, циклони та інші погодні явища можуть суттєво порушувати транспортні процеси та ланцюги постачання. Розвиток мультимодальних перевезень - поєднання морського, авіаційного та внутрішнього автомобільного транспорту є ключовим для підвищення ефективності доставки. Залежність від імпорту та зовнішніх логістичних партнерів більшість острівних держав значною мірою залежать від імпортних поставок, що посилює роль міжнародної транспортної логістики.

РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ НОВОЇ ЗЕЛАНДІЇ

2.1. Загальна характеристика та специфіка транспортної системи Нової Зеландії

Однією з географічно ізольованих держав світу є Нова Зеландія, це в свою чергу завдає суттєвого впливу на функціонування та формування її транспортної системи як у міжнародних сполученнях так і внутрішньодержавних напрямках.

Країна має острівний характер, наявна віддаленість від основних центрів світової економіки, складний рельєф і нерівномірне розміщення населення будують специфічну модель транспортної інфраструктури, яка зорієнтована впершу чергу на забезпечення зовнішньоторговельних зв'язків, внутрішньої мобільності та інтеграції регіонів [11].

Нова Зеландія складається з двох головних островів — Північного та Південного, а також ряду менших островів, що формують фрагментовану територіальну структуру. Відсутність сухопутних кордонів із іншими державами визначає залежність країни від морського й повітряного транспорту у зовнішніх перевезеннях, тоді як внутрішня транспортна система має забезпечувати ефективний зв'язок між островами, портами, аеропортами та економічними центрами.

Європа, Північна Америка та значна частина Азії є основними світовими ринками, і Нова Зеландія має значну географічну віддаленість, що зумовлює підвищені транспортні витрати та тривалі строки доставки вантажів. Цей фактор формує окрему стратегічну роль транспортної системи як ключового чинника конкурентоспроможності національної економіки Нової Зеландії, особливо в експортно орієнтованих галузях, таких як сільське господарство, харчова промисловість і видобувний сектор [12].

На рисунку 2.1. наведено питому вагу залученості різних видів транспорту Нової Зеландії.



Рис. 2.1. Питома вага залученості різних видів транспорту Нової Зеландії.

Джерело: складено автором за матеріалами [12,13]

Транспортна система Нової Зеландії формується під визначальним впливом її острівного характеру та географічної віддаленості. Морський транспорт займає найбільшу частку у транспортуванні вантажів. Поєднання морського, повітряного, автомобільного та залізничного транспорту створює комплексну, але вразливу до зовнішніх чинників систему, ефективне функціонування якої є ключовою передумовою економічного розвитку, зовнішньоторговельної активності та територіальної цілісності держави. Географічна специфіка Нової Зеландії не лише обмежує транспортні можливості, а й формує унікальну модель логістичного розвитку, орієнтовану на інновації, стійкість і глобальну інтеграцію.

Провідне та центральне місце в транспортній системі Нової Зеландії належить морському транспорту, який забезпечує переважну частку зовнішньоторговельних вантажопотоків.

Основні морські порти країни, представлені п’ятьма портами — Окленд, Тауранга, Веллінгтон, Літтелтон і Данідін - таблиця 2.1. наведено характеристику основних портів Нової Зеландії. Виконують функції національних і регіональних логістичних вузлів. Через них здійснюється експорт аграрної продукції, м’ясо-молочних товарів, деревини, а також імпорт палива, промислових товарів і споживчої продукції [14].

Інші порти, наприклад порт Нейпір (Port of Napier), також є важливим на Північному острові, що обслуговує регіон Hawke's Bay. Порт є четвертим по контейнероємності. Він обслуговує різні типи судів, у тому числі суховантажів - 28%, контейнеровозів – 26%, нафтових або хімічних цистерн - 10%, парусних судів - 5%, прогулочних судів - 5%. Порт є судохідним шлюзом, що з’єднує центральну частину Нової Зеландії ринками по всьому світу, обробляючи понад 600 судів, понад 3,9 мільйона тонн вантажів, близько 250 000 TEU [14,15].

Порт Блафф (Port of Bluff), розташований на Південному острові, важливий для торгівлі. Виконує функцію «морських воріт» регіону Саутленд, забезпечуючи задоволення внутрішніх транспортних потреб та сприяючи розвитку міжнародної торгівлі. Основна спеціалізація порту зосереджена на обробці насипних і генеральних вантажів, а також на забезпеченні експорту продукції місцевого походження.

Окремим напрямом діяльності порту є обслуговування рибальської галузі. Портова інфраструктура використовується для підтримки рибальських суден, перевалки та зберігання рибопродукції, що має важливе значення для місцевої економіки та експорту морських ресурсів.

Порт Нью-Плімут (Port of New Plymouth), відомий як нафтовий порт, приймає різні вантажі, включаючи нафтопродукти, сільськогосподарську продукцію, деревини, будівельні матеріали та, завдяки терміналу Мілбей, обслуговує паромні лінії для перевезення вантажів і пасажирів у Францію та Іспанію, що робить його мультимодальним портом для генеральних і генеральних вантажів [19].

Таблиці 2.1.

Характеристика основних портів Нової Зеландії

Назва порту	Характеристика	Інфраструктура порту
Порт Окленд (Port of Auckland)	Найбільший і найжвавіший порт у країні, що обробляє значну частину контейнерних перевезень, а також пасажирські та прогулянкові судна. Є самим завантаженим в Австралії. Порт обробляє: контейнеровози - 19%, прогулочні суда - 18%, парусники - 15%, автовози - 9% і пасажирські - 8%.	У порту є 2 контейнерних термінала і 3 причали для контейнеровозов, термінали оснащені системами обробки вантажів і відстеження контейнерів, а також 6 причалів довжиною 3 кілометри і безліччю перевалочних потужностей.
Порт Тауранга (Port of Tauranga)	Порт являє собою природний водний шлях між островом Матакана і горою Монгануі. Важливий центр для експорту деревини, фруктів та інших товарів. Порт обслуговує різні типи суден, в тому числі: контейнеровози (30%),суховантажні (26%), нафтові або хімічні танкери (9%), парусні суди (8%) і судна для прогулянки (8%).	Наявні 12 причалів, які обслуговують загальні потреби порту, а також вантажі. 3 з них - причали, призначені для контейнерів, включаючи охолоджені продукти. Причали для масових вантажів, складські приміщення та паливні причали, обробку вантажів і логістику.
Порт Веллінгтон (Port of Wellington)	Найбільший стратегічний порт Нової Зеландії для міжнародної торгівлі та третій за величиною контейнерний порт у Новій Зеландії. Значний вузол для пасажирських пароплавних перевезень та логістики. Порт обслуговує різні типи судів, такі як: парусні суда - 18%, контейнеровози - близько 13%, суховантажи - 12%, прогулочні судна - 11%, нафтові або хімічні танкери - 9%.	Повністю обладнаний контейнерний термінал, спеціальні традиційні відвантажувальні причали, склад для ремонту та зберігання контейнерів, а також спеціальні послуги з упаковки та розвантаження контейнерів. Наявне обладнання для обробки та зберігання спеціальних вантажів, таких як сипучі порошки, лісові продукти, свіжі продукти та сипучі рідини, включаючи хімікати та нафту.
Порт Літтелтон (Port of Lyttelton):	Основний порт на Південному острові для сільськогосподарської продукції та експорту. Припадає близько 61% всього імпорту та 34% загального експорту в значному вираженні. Обслуговує: контейнеровози - 25%, суховантажів - близько 14%, парусних суден - 11%, нафтових або хімічних танкерів - 9% автоперевізників - 4%.	У порту є термінал для зберігання нафти, а також великий термінал для контейнерів і навалочних вантажів.
Ці порти є воротами для імпорту та експорту, забезпечуючи життєдіяльність економіки Нової Зеландії.		

Джерело: складено автором за матеріалами [12-15]

Виходячи з наведеного у таблиці 2.1., слід зазначити, що інфраструктура портів Нової Зеландії має високий рівень технологічності, автоматизації та інтегрована у глобальні контейнерні маршрути, портова інфраструктура зорієнтована на обслуговування міжнародних вантажних потоків та забезпечення інтеграції у глобальні логістичні ланцюги постачання. У таблиці 2.2. наведено вантажообіг портів Нової Зеландії у період 2022-2025 роки.

Таблиця 2.2.

Вантажообіг портів Нової Зеландії у період 2022-2025 роки, TEU

Порт	Роки, контейнерообіг, TEU			
	2022	2023	2024	2025
Тауранга	1 240 000	1 182 000	1 205 000	1 212 000
Окленд	900 001	852 000	873 000	881 000
Літтелтон	421 000	407 000	415 000	421 000
Чалмерс	231 000	226 000	230 000	236 000
Нейпір	258 000	242 000	247 000	251 000
Блуф	40 000	38 500	39 200	40 010

Джерело: складено автором за матеріалами [13,16]

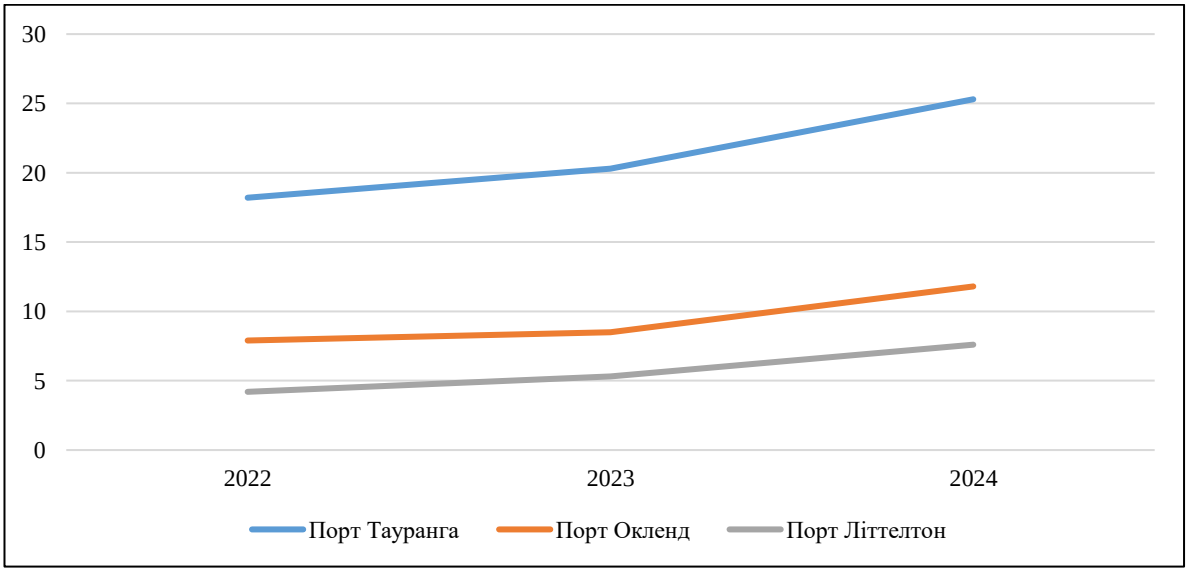


Рис. 2.1 Динаміка змін вантажообігу в основниї аеропортах Нової Зеландії у період 202-2024 рр, млн.тон вантажу

Джерело: складено автором за матеріалами [16-18]

Порт Тауранга має найбільшу завантаженість. У 2024 році в порту було зафіксовано рекордні показники експорту ківі, обсяги якого зросли на 30,9 %, а також відзначено збільшення перевалки молочної продукції. Водночас, у зв'язку зі зростанням енергетичних потреб країни, через порт було відновлено імпорт вугілля, обсяг якого сягнув 405 тис. тонн.

Водночас у сфері експортних операцій спостерігалися певні структурні зрушення. Зокрема, обсяги експорту деревини (круглого лісу) через порт Тауранга дещо зменшилися (на 5,9 %). Варто відзначити зростання обсягів транзитних вантажів: перевалка транзитних контейнерів через порт Тауранга збільшилася на 9,7 %, що додатково зміцнило його статус провідного національного логістичного хабу та ключового елемента морської інфраструктури Нової Зеландії.

Наступним важливим елементом транспортної системи є повітряний транспорт, аеропорти є складовою транспортної інфраструктури, це відіграє стратегічну роль як у міжнародних, так і у внутрішніх перевезеннях.

Враховуючи територіальну розтягнутість та складність рельєфу повітряний транспорт забезпечує швидке сполучення між регіонами, особливо у віддалених районах. Міжнародні аеропорти Окленда, Веллінгтона та Крайстчерча слугують основними повітряними воротами країни, інтегруючи Нову Зеландію у світову транспортну систему Азійсько-Тихоокеанського регіону. Вантажообіг аеропортів наведено у таблиці 2.3., динаміка змін за останні три роки наведено на рисунку 2.1.

Таблиця 2.3.

Аеропорт	Роки		
	2022, тон	2023, тон	2024, тон
Окленд (AKL)	180 941	165 503	158 359
Крайстчерч (CHC)	170 122	162 102	151 023
Веллінгтон (WLG)	150 202	144 130	138 056

Джерело: складено автором за матеріалами [17]

Аеропорт Окленда (AKL) - це головний повітряний порт Нової Зеландії, через цей аеропорт проходить переважна більшість як міжнародних так і внутрішніх рейсів, враховуючи вантажо- та пасажирообіг.

Аеропорт Веллінгтона (WLG) є важливим транзитно-транспортним вузлом Нової Зеландії у сфері пасажирських і вантажних авіаперевезень. Аеропорт забезпечує стале авіаційне сполучення між Північним і Південним островами, а також підтримує міжнародні маршрути, насамперед до Австралії та країн Азійсько-Тихоокеанського регіону.

Міжнародний аеропорт Крайстчерч (CHC) є другим за завантаженістю аеропортом Нової Зеландії після Окленда. Цей аеропорт є ключовим вузлом для Південного острова, що обслуговує міжнародні та внутрішні рейси.

З рисунку 2.2. видно, що у 2024 році у всіх аеропортах відбулось зниження обсягів вантажообігу, це пов'язано із загальносвітовими коливаннями вантажних перевезень після COVID-19 та змін у авіаційній логістиці, зростанням вартості та переорієнтування вантажовласників на морські перевезення.

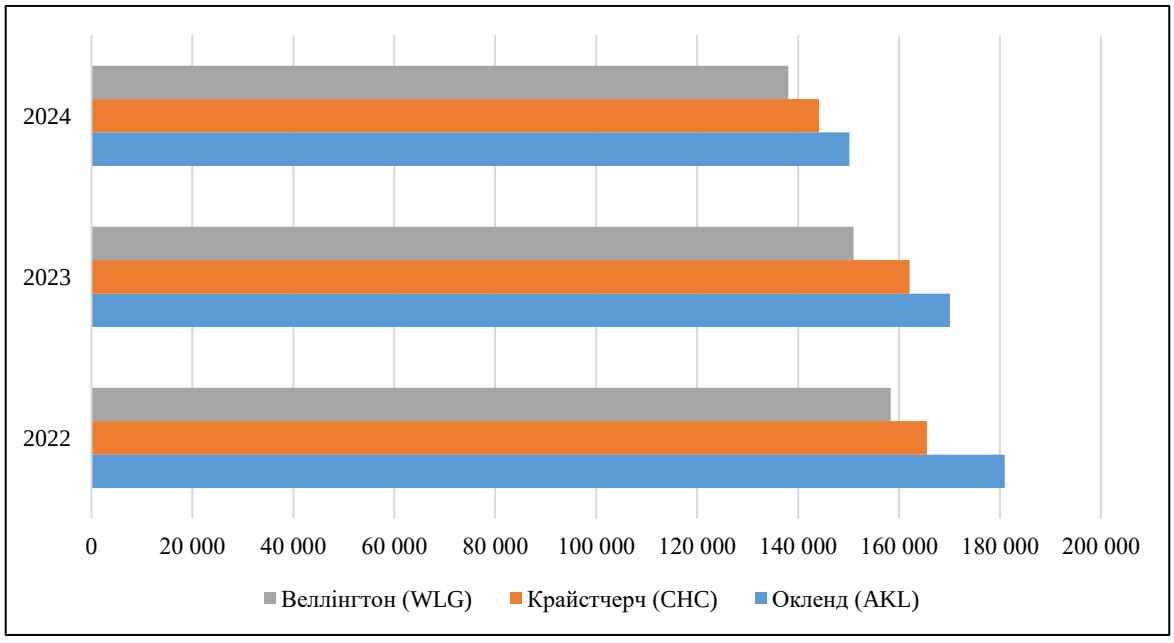


Рис. 2.2. Динаміка змін вантажообігу в аеропортах Нової Зеландії у період 2022-2024 рр.

Джерело: складено автором за матеріалами [17,20]

Аеропорт Окленда найбільшим авіаційним вантажним вузлом Нової Зеландії у 2022 фінансовому році (FY22) пройшло приблизно 180 941 тонн міжнародного вантажу — це склало приблизно 90% всього авіавантажу Нової Зеландії. За 2023 фінансовий рік (FY23) цей показник становив близько 165 503 тонн (падіння на 9% порівняно з FY22). У 2024 році (FY24) було оброблено приблизно 158 359 тонн міжнародного вантажу, який становив близько 89% авіавантажу країни.

Транспортна система безпосередньо є основою міжнародної торгівлі, а саме експорті та імпорті. Нова Зеландія в основному імпортує транспортні засоби (13 %), ядерні реактори, котли, машини та механічні пристрої (13 %), паливо (10 %), електричні машини та обладнання (8 %), пластмаси (4 %) та повітряні судна, космічні апарати (4 %). Її основні партнери з імпорту: Китай (20 % від загального обсягу імпорту), Австралія та США (по 12 % відповідно), Японія (7 %), Німеччина (5 %), Таїланд та Південна Корея (4 %).

Спеціалізація експорту Нової Зеландії у більшій мірі ґрунтується на аграрному секторі, провідні позиції належать молочній продукції, м’ясу, вовна та плодоовочева продукція, зокрема ківі. Структура експорту є більш диверсифікованою та включає постачання лісоматеріалів, напоїв, а також продукції інноваційних стартапів і високотехнологічних компаній. Основними торговельними партнерами країни виступають Китай, Австралія, США та Японія, що свідчить про високий рівень відкритості економіки Нової Зеландії та її глибоку інтеграцію у систему міжнародної торгівлі. Експорт та імпорт за видами транспорту наведено у таблиці 2.2.

Таблиця 2.2.

Експорт та імпорт за видами транспорту Нової Зеландії у 2024 році

	Експорт		Імпорт	
Вид транспорту	Значення, %	Питома вага у вантажообігу, %	Значення, %	Питома вага у вантажообігу, %
Водний (морем)	82,3	99,7	78,5	99,5
Повітряний	17,7	0,3	21,5	0,5

Джерело: складено автором за матеріалами [18]

На порт Окленд і порт Таурангу припадає понад половина (51,7 %) експорту морських вантажів. Решта транспортується переважно через Нью-Плімут (6,5 %), Нейпір (8,4 %), Літтелтон (13,5 %) та Порт-Чалмерс (8,9 %). На Окленд, Вангарей і Таурангу припадає понад 76,4 % імпорту морських вантажів [20].

Міжнародна транспортна система Нової Зеландії спирається на морський транспорт, а саме морські перевезення (пороми між островами, міжнародні порти) та авіацію (7 міжнародних аеропортів, з них 4 основні: Окленд, Веллінгтон, Крайстчерч, Квінстаун), та розвинену мережу доріг (лівосторонній рух, державні шосе та місцеві дороги). Для внутрішніх перевезень також використовуються автобуси, поїзди та внутрішні авіалінії, також пороми які критично важливі для сполучення між островами.

Внутрішньорайонні транспортні зв'язки забезпечуються каботажними перевезеннями, транспортною мережею автомагістралей - 11 000 км державних та 80 000 км місцевих доріг; 28 регіональних аеропортів з регулярним сполученням; 4 000 км залізничних колій.

Залізничні перевезення реалізуються компанією «KiwiRail», діяльність компанії зосереджена на вантажних перевезеннях (вугілля, ліс, контейнери, добрива) та пасажирських маршрутах, які мають обмеження. Залізничні перевезення відіграють важливу роль у логістиці, пасажирські перевезення не є домінуючими, зосереджуються в основному на туристичних та регіональних потребах, а не на мережі далекого сполучення, як наприклад в Європі чи США.

Транспортна інфраструктура Нової Зеландії загалом добре розвинена для вантажних перевезень і доволі вигідно відрізняється від інших розвинених країн.

2.2. Аналіз ринку вантажних перевезень та транспортної логістики Нової Зеландії

Топографічно Нова Зеландія витягнута та є двоострівною, вантажні потоки спрямовані через вісь північ-південь, зосереджена на трикутнику Окленд-Гамільтон-Тауранга. Найвища густота ВВП та найвищі обсяги імпортних потоків саме у цьому коридорі, він є опорою ринку вантажних перевезень та логістики Нової Зеландії.

Портова площа Окленда є обмеженою, що підсилює залежність від автомобільних човникових рейсів до внутрішніх складів, інтенсифікуючи затори в пікові періоди. Покращення автомагістралей та підвищення активності залізничних вантажних перевезень здатні розблокувати приховану потужність, проте конфлікти землекористування залишаються певним гальмом швидкого розширення.

Логістика Південного острова обертається в свою чергу навколо мультимодального вузла Крайстчерча, який обслуговує кластери первинної промисловості через Кентербері та Отаго.

Враховуючи той факт, що в сучасних ринкових відносинах логістика перестала виконувати функцією виключно переміщення товарів, а стала стратегічним інструментом, що визначає рентабельність, долю ринку і довготривалий успіх торгового підприємства, торгівля і логістика нерозривно пов'язані. У міжнародній торгівлі товарами, безпосередньо задіяні логістичні оператори та провайдери, які надають логістичні послуги з переміщення товарів до інших країн.

Логістичні компанії – провайдери Нової Зеландії сьогодні забезпечують супровід вантажів від виробника/експортерів до кінцевого споживача**,** пропонують консолідацію вантажів, митне оформлення, управління запасами та складські послуги, що є ключовими компонентами сучасної логістичної системи. У таблиці 2.3. наведено перелік компаній, які протягом 2022–2024 років формують ключову частину логістичного сектору в Новій Зеландії.

Таблиця 2.3.

Компаній, які формують ключову частину логістичного сектору в Новій Зеландії (2022–2024 рр)

Компанія	Профіль	Спеціалізація	Основні напрями
Mainfreight Ltd	Глобальний провайдер 3PL / міжнародна логістика	послуги з організації ланцюжків постачань: від управління складами до організації міжнародного та внутрішнього експедирування вантажів.	Контейнери: Нова Зеландія ↔ Китай, Австралія, США;
Fliway Group	Температурна логістика	послуги 3PL і температурно-контрольованій логістиці, включаючи складування.	Контейнери: Нова Зеландія ↔ Китай, Австралія, США, Канада.
Move Logistics (TIL)	Контейнерна та портова логістика	фокус на інтегрованих ланцюгах поставок для виробничого і будівельного секторів, включаючи складські та спеціалізовані послуги	Контейнери через Тауранга, Окленд ↔Азія, США, Китай, країни ЄС.
KiwiRail Freight	Залізничні перевезення	залізничний оператор Новозеландської залізничної корпорації, всі види логістичних послуг в межах залізничного транспорту	Ліс, вугілля, інтермодальні контейнери в межах Нової Зеландії.
NZ Post / CourierPost	e-commerce	національний поштовий та логістичний оператор, комплексні послуги «остання міля» та e-commerce	Посилки бізнес-споживач (B2C), внутрішня доставка.
DHL, FedEx, UPS	Авіа-експрес, море	експрес-доставка, доставка вантажів та міжнародна логістика, митне оформлення.	Нова Зеландія ↔ Азія, Австралія.
Aramex NZ / PBT Group	кур'єрські і логістичні послуги у регіонах, автомобільним транспортом	кур'єрська доставка регіонального рівня	Посилки бізнес-бізнес (B2B), бізнес-споживач (B2C), внутрішня доставка.

Джерело: складено автором за матеріалами [20, 22]

Зазначені логістичні провайдери є тими, хто забезпечує експортно-імпортні операції, у таблиці 2.3 наведено основні напрями вантажопотоку. На рисунку 2.3. відображено основні напрями експорту товарів із Нової Зеландії, на рисунку 2.4. основні напрями імпорту товарів до Нової Зеландії.

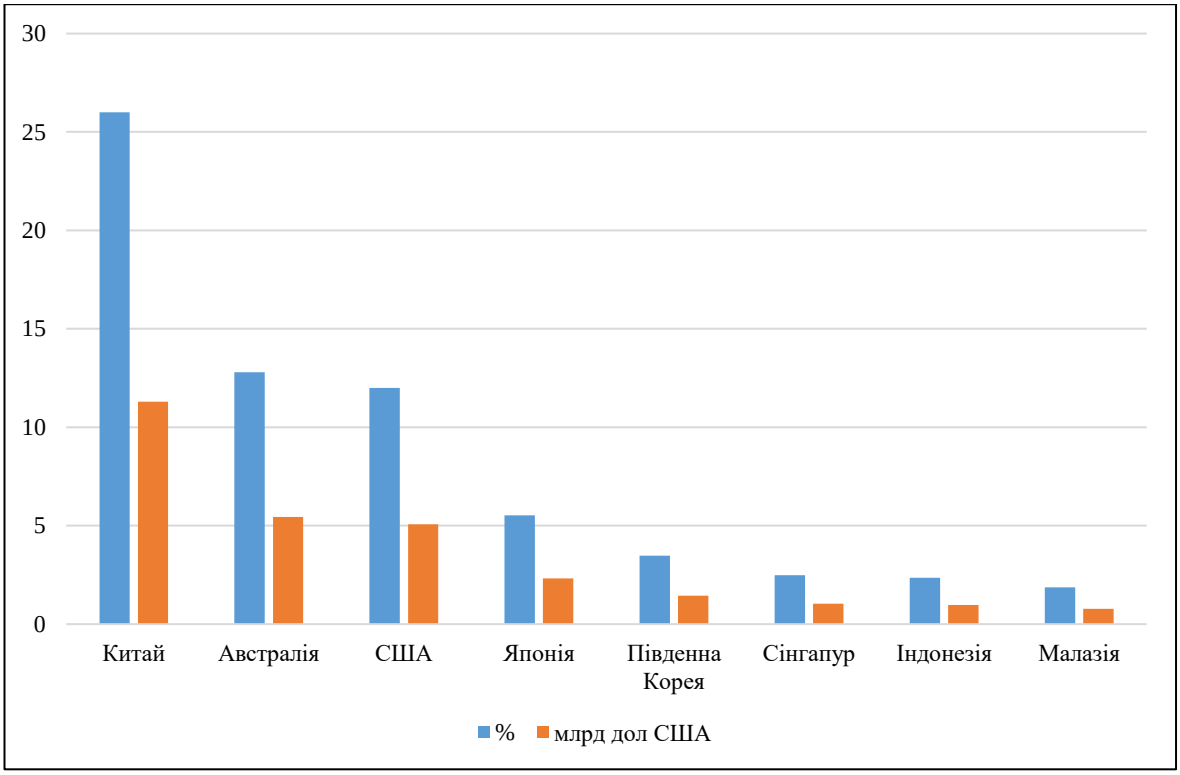


Рис. 2.4. Основні напрямки експорту товарів із Нової Зеландії, 2024 р.
Джерело: складено автором за матеріалами [20,23]

Структура експорту за основними напрямками, що наведено на рисунку 2.4. з Нової Зеландії була представлена наступними основними товарними групами: 28% (12,1 млрд дол США) молочна продукція; яйця птахів; мед натуральний; 12,7% (5,37 млрд дол США) м'ясо та харчові м'ясні субпродукти; 6,85% (2,89 млрд дол США) деревина та вироби з неї; деревне вугілля; 5,1% (2,15 млрд дол США) їстівні фрукти та горіхи; шкірка цитрусових плодів або кірки динь; 3,68% (1,55 млрд млрд дол США) алкогольні та безалкогольні напої та оцет; 3,62% (1,52 млрд млрд дол США) готові продукти із зерна злаків, борошна, крохмалю чи молока; борошняні кондитерські вироби; 3,51% (1,48 млрд дол США) реактори ядерні, котли, обладнання та механічні пристрої; їх частини; тощо.

Обсяг сукупного експорту із Нова Зеландія становив 42 млрд дол. США у 2023 році, 48 млрд дол. США у 2024 році. У порівнянні з 2022 роком експорт товарів зменшився на 3,44 млрд доларів США, у 2022 з Нової Зеландії було поставлено товарів на суму 45 млрд дол. США.

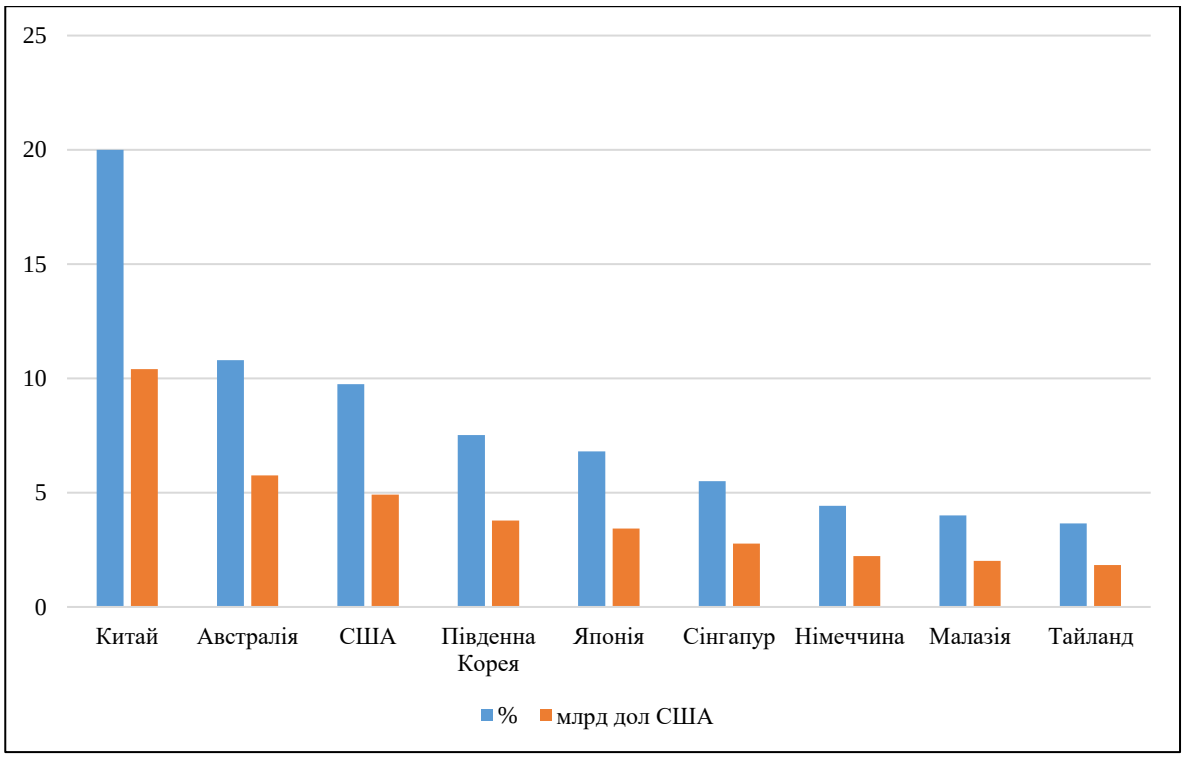


Рис. 2.5. Найбільші торгові партнери з імпорту товарів до Нової Зеландії, 2024 р.
Джерело: складено автором за матеріалами [20,23]

Структура імпорту до Нової Зеландії була представлена наступними основними товарними групами: 14,4% (7,28 млрд дол. США) паливо мінеральне, нафта та продукти їх перегонки; бітумінозні речовини; мінеральні воски; 13,7% (6,94 млрд дол. США) засоби наземного транспорту, крім залізничного або трамвайного рухомого складу, та їх частини та приладдя; 13,5% (6,85 млрд дол. США) реактори ядерні, котли, обладнання та механічні пристрої; їх частини; 8,88% (4,48 млрд дол. США) електричні машини та обладнання, їх частини; звукозаписна та звуковідтворювальна апаратура, апаратура для запису та відтворення телевізійного зображення та звуку, їх частини та приладдя; 2,96% (1,49 млрд дол. США) фармацевтична продукція; 2,07% (1,04 млрд дол. США) літальні апарати, космічні апарати та їх частини [24].

Сукупний імпорт до Нової Зеландії становив 50 млрд доларів у 2024 році, скорочення поставок товарів до Нової Зеландії у вартісному вираженні становило 7,98% Порівняно з 2022 роком, імпорт товарів зменшився на 4,38

млрд доларів (у 2022 до Нової Зеландії було завезено товарів на суму 54 млрд доларів).

З наведених даних бачимо, що Нова Зеландія, експортує у більшій мірі продукцію харчової промисловості, а імпортує дорого вартісні товари наукоємної галузі. Враховуючи острівний характер розташування країни, морський та авіаційний транспорт є критично важливим. Тому, що в експортних операціях транспортна логістика забезпечує доступ національних виробників на міжнародні ринки. В імпортних операціях - гарантує стабільність постачання на внутрішній ринок.

У 2024 році розмір логістичного ринку логістики та складських послуг у Новій Зеландії оцінювався в приблизно 11,4 млрд новозеландських доларів, що відображає значні масштаби галузі на тлі зростання електронної комерції та географічних викликів країни. За даними галузевих звітів обсяг перевезень у сегменті експедирування вантажів на рівні 429,51 млрд тонно-кілометрів, що є показником активності логістичного ланцюга Нової Зеландії. Динаміка змін функцій логістичного ринку Нової Зеландії 2022-2024 рр. наведена на рисунку 2.3.

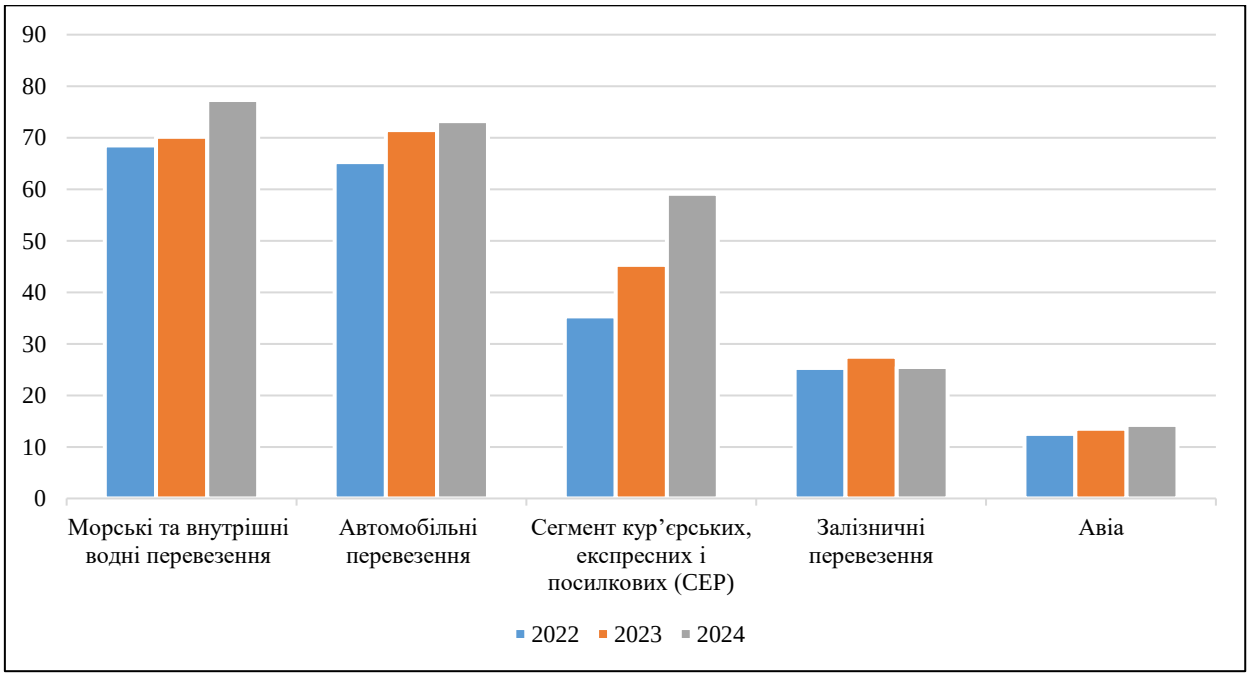


Рис. 2.6. Динаміка змін функцій логістичного ринку Нової Зеландії 2022-2024 рр. (дані наведено у % доходів)
Джерело: складено автором за матеріалами [22,23]

З наведеного на рисунку 2.6. видно, що морські та внутрішні водні перевезення забезпечують в середньому дають 69,15 % прибутків на ринку експедиції. Автомобільні перевезення домінують у транспортному сегменті 67,95 % доходів, що відбиває специфіку острівної держави з розвинутими автодорогами для внутрішніх вантажопотоків потоків. Сегмент кур'єрських, експресних і посилкових (КЕП) послуг активно зростає, особливо в умовах розвитку e-commerce, і 35,5 % у 2022 році зросли до 59,1 % у 2024 році. Логістичні послуги традиційно були концентровані на морських і автомобільних сегментах у 2022–2024 рр., але сегмент логістики кур'єрських, експресних і посилкових послуг динамічно зростає [30].

На рисунку 2.7 наведено дані динаміки змін вантажообігу логістичних провайдерів, які формують ключову частину логістичного сектору у Новій Зеландії.

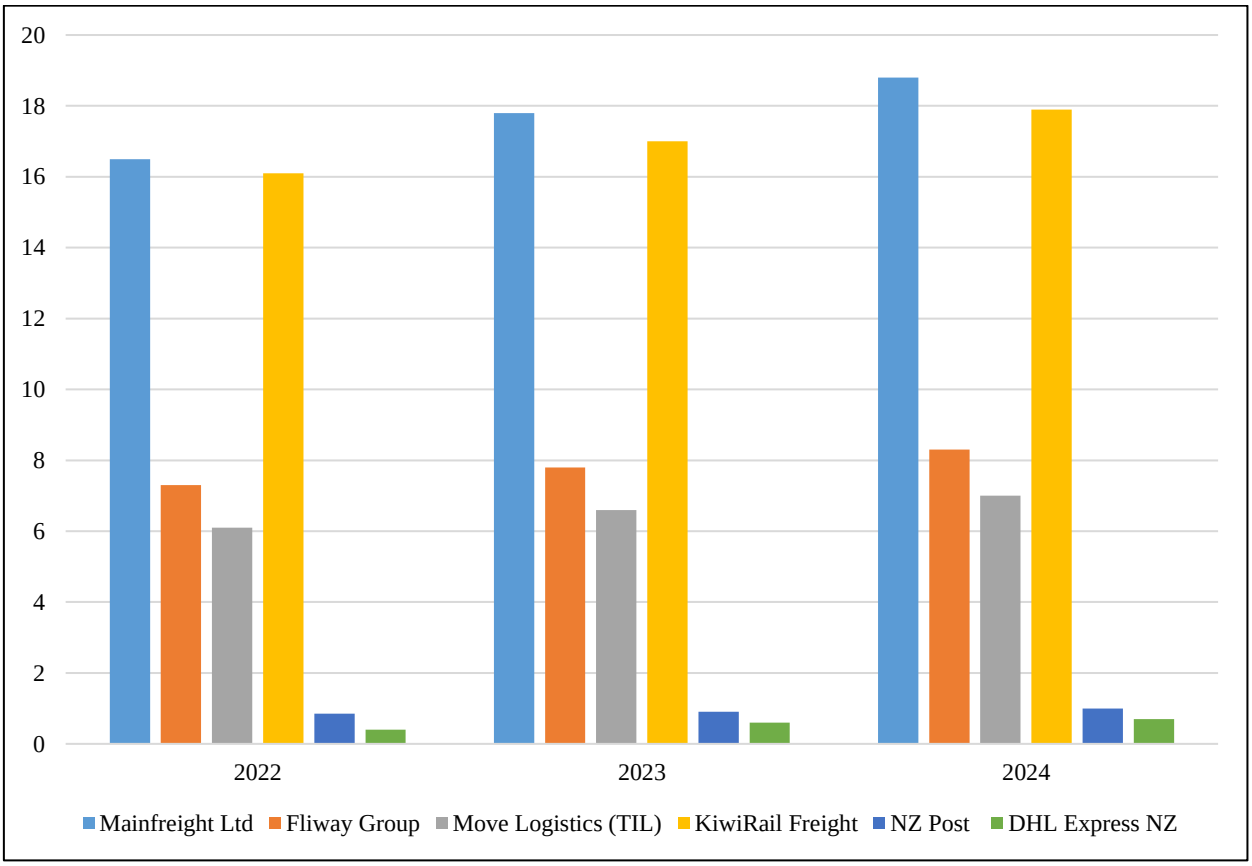


Рис. 2.7. Динаміка змін обсягів вантажообігу на ринку логістичних провайдерів у 2022–2024 рр, млн тон вантажу
Джерело: складено автором за матеріалами [33,34]

З рисунку 2.7. видно, що лідером серед оброблених тон вантажу є компанія «Mainfreight Ltd», один із головних експедиторів і 3PL-провайдерів у країні, що має широку мережу в трьох найкрупніших портах Нової Зеландії.

Друге місце за обягом вантажообігу належить компанії «Fliway Group», що спеціалізується на експедирування із розширенням температурно-контрольованих складів. Компанія, яка є національним логістичним та поштовим оператором «NZ Post DHL Express» у 2024 році обробила понад 100 млн посилок, станом на сьогодні є лідером у міжнародній кур'єрській/експрес-логістиці [35].

Логістичний ринок Нової Зеландії демонструє стабільне зростання у 2022–2024 рр., спостерігається підвищення попиту на послуги експедирування, складування та кур'єрські послуги. Зростання обсягів електронної торгівлі також стимулює розвиток кур'єрських послуг і доставки «остання миля».

Новозеландський ринок транспортної логістики демонструє значні обсяги, вартість ринку логістичного експедирування понад 9,6 млрд USD, а загальний обсяг вантажних перевезень — понад 429 млрд тонно-кілометрів.

Ринок транспортної логістики Нової Зеландії характеризується значним домінуванням морського та автомобільного транспорту, при цьому морські порти відіграють центральну роль у міжнародній торгівлі, а автомобільні перевезення забезпечують розподіл вантажів у межах країни.

Транспортна логістика охоплює організацію транспортування товарів від виробника до споживача як у країні, так і між різними державами. Експорт та імпорт товарів неможливий без логістичної складової.

Загалом на морський транспорт припадає левова частка зовнішньоторговельного вантажообігу, тоді як автомобільний транспорт перевозить близько 90 % вантажів у межах держави за обсягом перевезених тонно-кілометрів. Розподіл вантажоперевезень у Новій Зеландії за видами транспорту у 2022-2024 роках наведено у таблиці 2.4.

Таблиця 2.4.

Розподіл вантажоперевезень у Новій Зеландії
за видами транспорту у 2022–2024 рр.

Вид транспорту	Основні вантажі	Роки			Частка у 2024 р, %
		2022	2023	2024	
Автомобільний	Прод. харчування, будматеріали, роздрібні товари	242 млн т	248 млн т	252 млн т	56,0
Морський (внутрішні та зовнішні спол.)	Молочна прод., деревина, контейнери, паливо	185 млн т	191 млн т	196 млн т	43,5
Залізничний	Ліс, вугілля, контейнери	16,2 млн т	17,0 млн т	17,8 млн т	3,9
Авіаційний	Фармацевтика, електроніка, швидкопсувні	0,19 млн т	0,21 млн т	0,23 млн т	0,6
Разом	-	443 млн т	456 млн т	466 млн т	100

Джерело: складено автором за матеріалами [18,34]

З наведених даних у таблиці 2.4. видно, що автомобільний транспорт домінує у внутрішніх перевезеннях, морський є критично важливим для експорту та імпорту товарів острівної держави. Авіаційні перевезення мають малу частку, але високу вартість одиниці вантажу.

Загальний обсяг ринку транспортної логістики у Новій Зеландії оцінюється мільярдами новозеландських доларів щорічно. Зокрема, в 2023 році обсяг ринку складав приблизно 11,4 млрд новозеландських доларів, що свідчить про ефективне функціонування логістичних ланцюгів, забезпечуючи альтернативу автомобільному транспорту для важких та довгих маршрутів через всю країну.

Загальний обсяг вантажоперевезень всіма видами транспорту в Новій Зеландії за 2022 рік становив приблизно 443 млн тонн**,** а вже у 2023 році виріс до 456 млн тонн, у 2024 році загальний вантажообіг досяг 466 млн тонн**,** демонструючи безперервний ріст у середньому на 5–6 % за три роки. На рисунку 2.8 наведено динаміку вантажообігу за всіма видами транспорту протягом 2022-2025 років, млн тон вантажу.

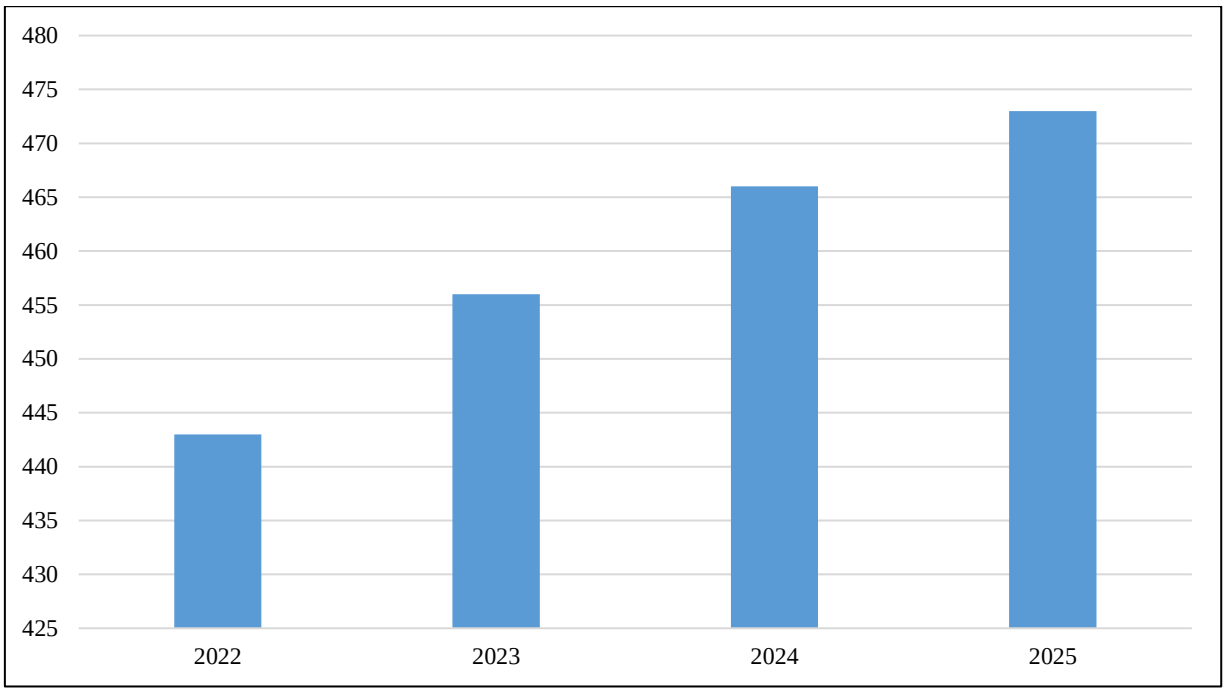


Рис. 2.8. Динаміка вантажообігу за всіма видами транспорту протягом 2022-2025 років, млн тон вантажу
Джерело: складено автором за матеріалами [25,33]

У таблиці 2.4. наведено розподіл вантажообігу за видами транспорту, на рисунку 2.8. наведено загальну динаміку. Наведені дані свідчить про поступове відновлення зовнішньоекономічних потоків та зміцнення внутрішніх логістичних ланцюгів, як експорту так і імпорту країни, участь в інтермодальних контейнерних перевезеннях, та позиції центрального вузла для маршрутів між Новою Зеландією, Азією та Австралією.

Статистичний аналіз перевезень у період 2022–2024 роки демонструє ряд ключових тенденцій, що відображають розвиток транспортного сектора, зміну структури вантажопотоків та роль різних видів транспорту у внутрішніх і міжнародних операціях.

Логістичні оператори активно адаптують сервіси та розширюють потужності для обробки складних ланцюгів поставок, та демонструють доволі високу ефективність обслуговування ланцюгів поставок.

За кожним з виду транспорту відбувається зростання обсягів вантажообігу. На рисунку 2.9. наведено прогнозоване зростання обсягів вантажних перевезень Нової Зеландії до 2029 року.

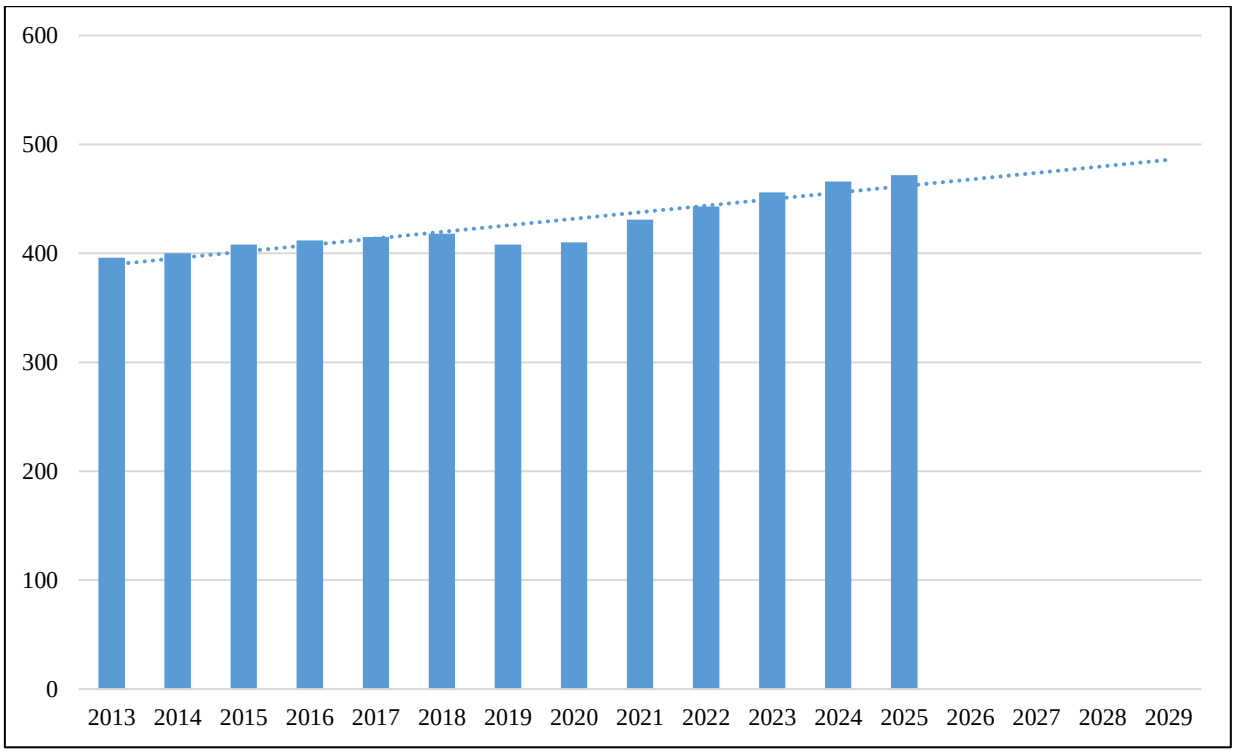


Рис. 2.9. Прогнозоване зростання обсягів вантажних перевезень, млн тон

Джерело: складено автором за матеріалами [18,20]

Наведені прогнозні дані, ґрунтуються на тлі зростання ролі логістичних провайдерів у Новій Зеландії протягом 2022–2024 років, враховуючи те, що центр тяжіння - морських перевезень. Основні, найкрупніші компанії, такі як Mainfreight, NZ Post, Fliway, DHL розширювали коло свої послуг, активно розбудовували інфраструктуру у відповідь на виклики на ринку транспортної логістики. Автомобільний транспорт, як окремий сектор залишається домінантним у внутрішніх перевезеннях у Новій Зеландії, тоді як морські та послуги експедирування розвивалися під впливом зовнішньоторговельних потоків та електронної комерції.

2.3. Перспективи розвитку транспортної логістики Нової Зеландії

Нова Зеландія займає важливе місце в складній архітектурі торговельно-логістичних, транспортних зв’язків Азійсько-Тихоокеанського регіону, виступаючи стабільним постачальником сільськогосподарської, харчової та

сировинної продукції для динамічно мінливих ринків Східної та Південно-Східної Азії. Географічне розташування у південно-західній частині Тихого океану сформувало та підсилило роль Нової Зеландії як «південного логістичного вузла», який зорієнтовано на морські та повітряні транспортні коридори.

Спеціалізація країни в секторі експорту дуже тісно пов’язана з логістичною ефективністю, а саме значна частка новозеландського експорту має обмежені строки зберігання, що в свою чергу вимагає високого рівня транспортної надійності та швидкості доставки. Саме тому транспортна система Нової Зеландії інтегрується в регіональні логістичні мережі з урахуванням вимог азійських ринків.

Раніше вже зазначалось, що морський транспорт є ключовим інструментом реалізації експортно-логістичної стратегії Нової Зеландії. Основні порти країни виконують функції експортних шлюзів для поставок у Китай, Японію, Південну Корею, Австралію та країни АСЕАН. Контейнерні та рефрижераторні перевезення домінують у структурі експорту, забезпечуючи транспортування молочної продукції, м’яса, фруктів, морепродуктів і деревини. Особливістю морської логістики Нової Зеландії є орієнтація на довгі океанські маршрути, що зумовлює необхідність високих стандартів портової інфраструктури та тісної співпраці з глобальними судноплавними лініями [38].

Повітряний транспорт відіграє важливу, хоча й не таку першочергову роль у експортно-логістичній моделі Нової Зеландії. Він використовується переважно для доставки продукції з високою доданою вартістю або критичною часовою чутливістю, зокрема фармацевтичних товарів, окремих видів морепродуктів і аграрної продукції преміум-сегмента. Аеропорти Окленда та Крайстчерча виконують функції регіональних авіа логістичних хабів, орієнтованих на азійські напрями, що дозволяє Новій Зеландії компенсувати географічну віддаленість і підтримувати конкурентоспроможність на швидкозростаючих ринках.

Нова Зеландія, незважаючи на відносно невеликі масштаби економіки та населення, стикається з низкою суттєвих екологічних і кліматичних викликів, які значною мірою впливають на розвиток транспортної, логістичної та виробничої інфраструктури країни. Не дивлячись на доволі розгалужені транспортні зв'язки з країнами Азійсько-Тихоокеанського регіону, Нова Зеландія як і будь-яка інша країна стикається з рядом викликів у міжнародних логістичних сполученнях – рисунок 2.10.

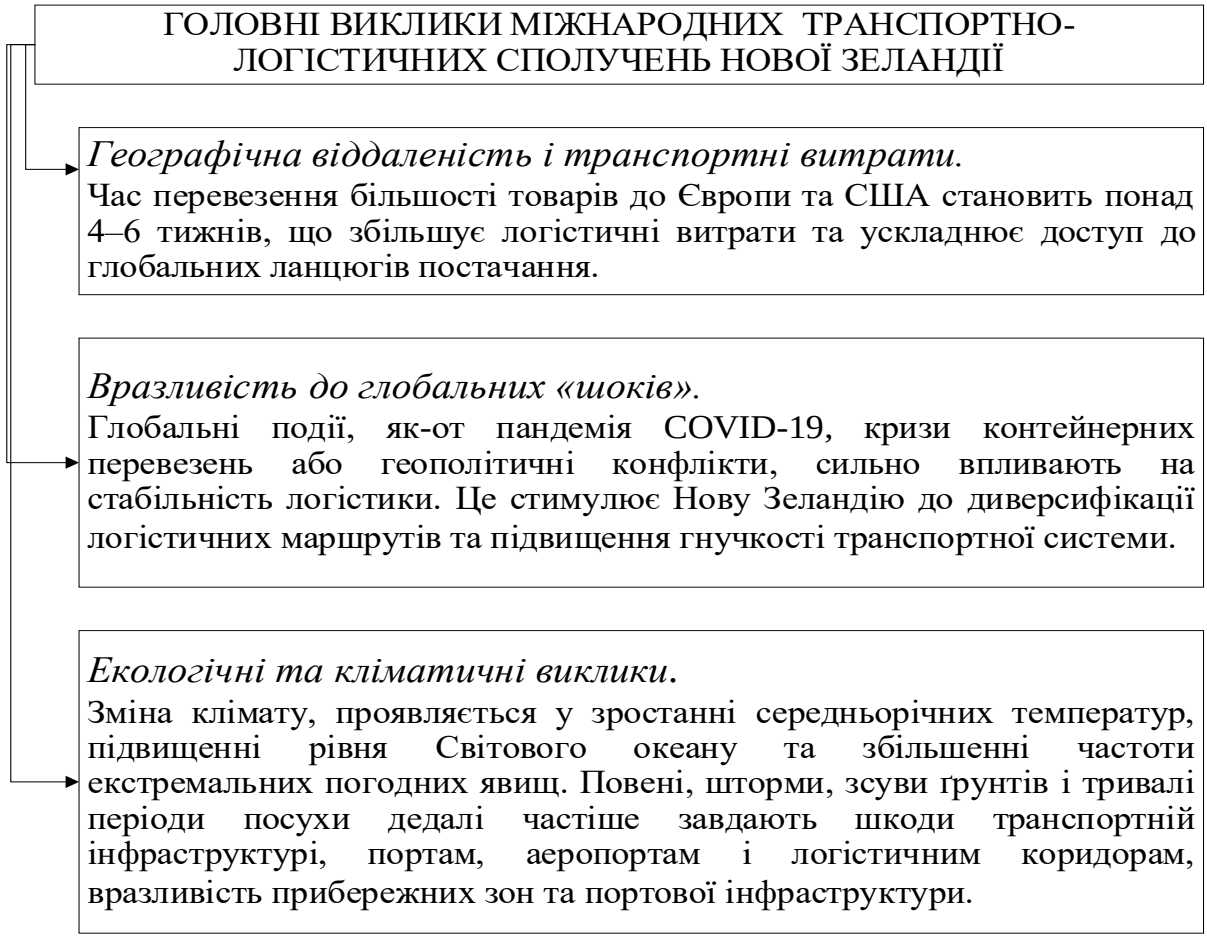


Рис. 2.10. Головні виклики у міжнародних транспортно-логістичних сполученнях Нової Зеландії
Джерело: складено автором

Країни Азійсько-Тихоокеанського регіону сприймають Нову Зеландію як надійного і передбачуваний логістичний партнера, що здатен забезпечити стабільність постачань у довгостроковій перспективі. Високі стандарти

транспортної безпеки, екологічної відповідальності та інституційної прозорості підвищують довіру до національної логістичної системи.

Також одним із важливих викликів є збереження біорізноманіття та природних екосистем**,** Нова Зеландія є однією з найбагатших країн у світі з флорою та фауною. Антропогенний тиск на довкілля посилюється в процесі розвиту транспортної інфраструктури. Це зумовлює необхідність екологічного планування логістичних маршрутів, впровадження екологічних стандартів та оцінки впливу інфраструктурних проєктів на навколишнє середовище [18].

Розвиток транспортної логістики стає ще більш критично важливим фактором стабільності та конкурентоспроможності економіки Нової Зеландії, досягнувши перспективних цілей можна подолати певні виклики. Перспективи розвитку транспортної логістики Нової Зеландії наведено на рисунку 2.11.

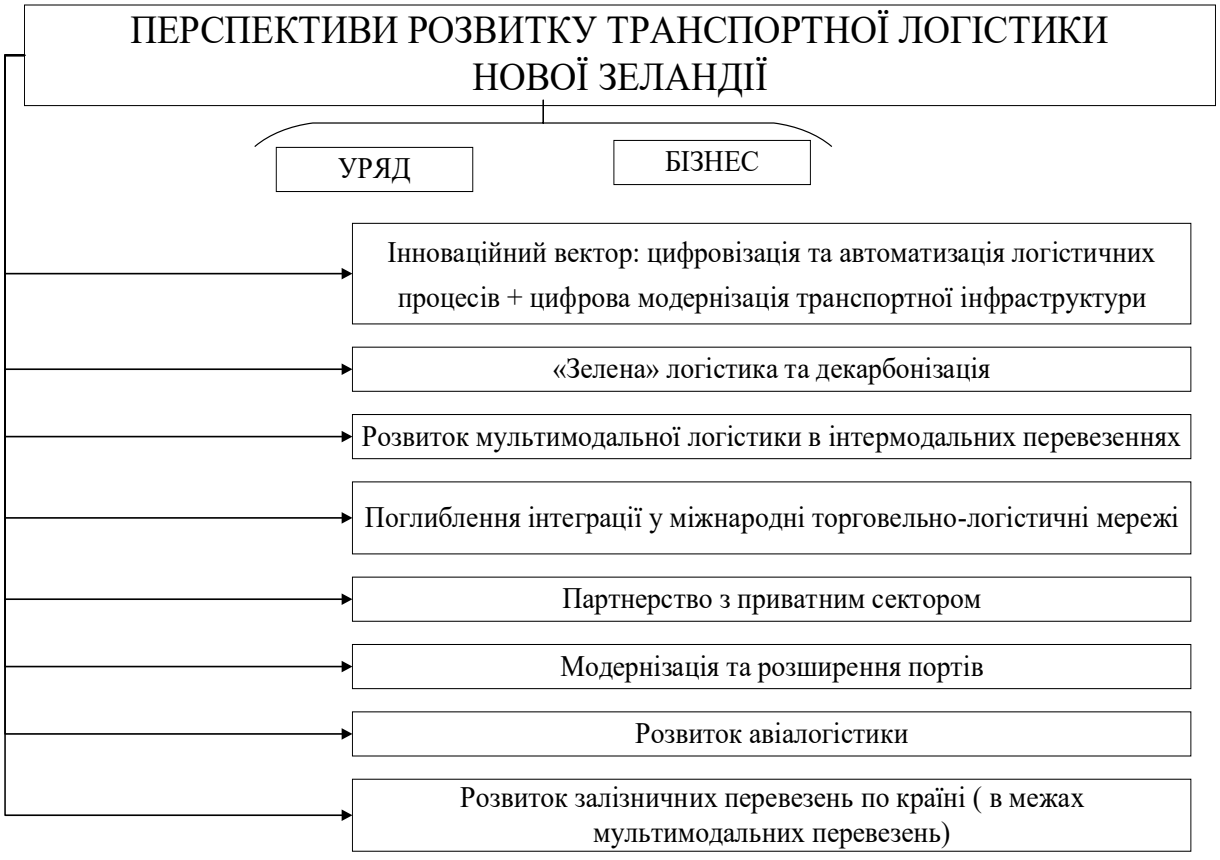


Рис. 2.11. Перспективи розвитку транспортної логістики Нової Зеландії
Джерело: складено автором за матеріалами [18,35]

Наведені перспективні напрями розвитку транспортної логістики на рис. 2.11 враховують контекст ключових параметрів логістичної системи, а саме домінування морської логістики, яка складає майже 99 % обсягу товарів у міжнародному сполученні, залежність від великих океанських контейнерних ліній, окрема надважлива роль авіаперевезень для експорту високовартісних та швидкопсувних товарів, необхідність мультимодальної інтеграції у портах.

Варто зазначити, що для досягнення перспективних цілей, важливою є співпраця уряду та бізнесу, оскільки логістичні оператори – є представниками бізнес-середовища, які у 80% задовольняють потреби замовників, надаючи транспортні послуги. Розглядаючи кожну з окреслених перспектив більш детально, приділимо увагу дотичності уряду й бізнесу.

Морські перевезення у більшості здійснюють логістичні оператори, і саме морські перевезення є основою зовнішньої торгівлі Нової Зеландії. Однією із перспектив розвитку зазначено модернізація портів, полягає у зростанні контейнеризації, розширення портових потужностей, а саме модернізації терміналів, збільшення інвестування в ІТ-сектор обслуговування портових взаємин; зростання конкуренції портів за залучення міжнародних судноплавних ліній, вирішення проблеми - потреби у високій ефективності та низькій вартості логістичних операцій.

Логістичні оператори, судноплавні компанії активно підтримують впровадження цифрових технологій, автоматизованих складських систем, обслуговування електронних портових платформ, підтримка системи відстеження вантажів та планування логістичних операцій [40].

Розвиток системи залізничних перевезень полягає в модернізації інфраструктури та колій; електрифікування окремих ділянок, розширення вантажних терміналів, створення та обслуговування інтермодальних хабів, що поєднують морські, залізничні та автомобільні перевезення. Залізничні перевезення відіграють дедалі важливішу роль у мультимодальних

перевезеннях, оскільки забезпечують зв’язок між портовими терміналами та внутрішніми районами.

Серед перспектив розвитку автомобільного транспорту зазначено удосконалення магістралей, перерозподіл та перенаправлення вантажопотоків та підвищення їх безпеки, автомобільний транспорт забезпечує понад 90 % внутрішньої логістики країни. Напрям авіа логістики має на меті розвиток вантажних терміналів та логістичних платформ; розширення вантажних можливостей аеропортів; розвиток спеціалізованих холодильних логістичних комплексів; залучення міжнародних авіакомпаній до вантажних перевезень; підвищення ролі авіації у торгівлі з США, Китаєм та Близьким Сходом.

Розвиток мультимодальної логістики в інтермодальних перевезеннях сьогодні стає ключовим напрямом, і має на меті створення залізнично-портових логістичних хабів, інтеграцію автомобільних, залізничних та морських перевезень у єдині інформаційні системи, окремо підвищення ролі залізниці у внутрішніх вантажних потоках. Як результат – скорочення витрат, зменшення трафіка на дорогах і підвищення екологічності логістичної галузі, зокрема транспортного сектору [48].

Цифровізація, інноваційний розвиток транспортного сектору Нової Зеландії вже розпочато, і знаходить свій прояв у використанні блокчейн-технології для відстеження вантажів, електронні платформи управління портами, звернення до штучного інтелекту для прогнозування логістичних потоків, побудова автоматизованих складських комплексів; впровадження цифрових сервісів для спрощення митних процедур. Цифрова трансформація дозволить зменшити час обробки вантажів, підвищити продуктивність і забезпечити прозорість логістичних операцій.

Уряд Нової Зеландії ставить мету до 2050 року досягнути кліматичної нейтральності. У транспортній сфері це означає, що активний розвиток та впровадження водневого та електричного транспорту; будівництво інфраструктури для заряджання електро-вантажівок; використання біопалива

та низьковуглецевих технологій у портах; екологічні стандарти морських перевезень; створення «зелених морських коридорів» у співпраці з Австралією та країнами Азії [18].

Поглиблення інтеграції у міжнародні торговельно-логістичні мережі дозволить збільшити експортні потоки; розширити мережу морських ліній; активізувати та розширити регіональну авіа логістику; створити нові інфраструктурні проекти у співпраці з міжнародними інвесторами. Сьогодні Нова Зеландія вже активно бере участь у низці міжнародних регіональних торговельних угод, а саме Всеосяжна і прогресивна угода про транс тихоокеанське партнерство, Регіональне всеосяжне економічне партнерство, розвиток логістичних коридорів з державами Азійсько-Тихоокеанського регіону.

В межах участі у міжнародних угодах, логістичні оператори також активно впроваджують різні рішення у своїй діяльності з метою розширення можливостей та кордонів надання послуг та переліку їх переліку, а саме:

1) Компанія, логістичний оператор 3PL- «DSV» придбала активи «DB Schenker» за 14,3 млрд. євро (15,8 млрд. дол. США), створивши найбільший у світі вантажний експедитор з доходів (квітень 2025);

2) DHL Express представила стовідсоткові вуглецево-нейтральні ворота в Крайстчерчі, тим саме підвищивши потужність обробки посилок до 6500 вхідних і 5600 вихідних посилок на годину, підкреслюючи корпоративну впевненість у перспективах зростання Південного острова (березень 2025);

3) Cardinal Logistics запустила перший автоматизований склад з використанням ASRS та технологій товари-до-людини, врахувавши обсяг замовлень (жовтень 2024);

4) NZ Post в рамках програми Te Iho вартістю 126,4 млн дол. США відкрила найбільший в країні логістичний вузол, який обробляє до 190 мільйонів посилок (квітень 2024).

5) Уряд Нової Зеландії разом трьома провідними логістичними операторами (проект державно-приватне партнерство) придбали залізничні пороми, які розширять палубну потужність і спростять перевезення вагонів, дозволивши вантажним операторам будувати маршрути між островами безперервно, по єдиній мережі після введення в експлуатацію (протока Кука, 2024 рік).

Екологічні та кліматичні виклики Нової Зеландії мають комплексний характер і безпосередньо впливають на функціонування транспортно-логістичної системи країни. Їх подолання потребує поєднання державної політики, інвестицій у стійку інфраструктуру, впровадження екологічно безпечних технологій та активної участі бізнесу у формуванні моделі сталого розвитку.

Новозеландські логістичні оператори враховуючи цілі сталого розвитку, беру до уваги концепцію «зелена» логістика, вимушені адаптуватися до міжнародних екологічних вимог, зокрема стандартів скорочення вуглецевого сліду в ланцюгах постачання. Це відкриває можливості для інновацій, але водночас потребує значних фінансових та технологічних ресурсів.

Уряд Нової Зеландії активізує політику скорочення викидів, стимулюючи використання електротранспорту, альтернативних видів палива та розвиток залізничних і мультимодальних перевезень [18,35].

На більш дрібніших портах та гаванях зосереджені стратегії диверсифікації портів, наприклад Норспорт та Тімару, прагнуть знизити тиск на Тау ранга та Окленд під час пікових експортних місяців.

Плани Уряду ґрунтуються на стійкості інфраструктури, орієнтуючись на додаткове заохочення багато портової надмірності для хеджування сейсмічних ризиків та ризиків повеней, спираючись на розподіленні навантаження між портами по всьому ринку вантажних перевезень та логістики Нової Зеландії.

Висновки до другого розділу

1. Транспортна система Нової Зеландії характеризується високим рівнем розвитку та адаптованістю до географічних особливостей острівної держави. Структура транспортної системи формується з урахуванням віддаленості країни від основних світових ринків , обумовлена необхідністю забезпечення ефективних міжнародних перевезень. Важливу роль у формуванні транспортної системи відіграє морський транспорт, який забезпечує основну частину зовнішньоторговельних перевезень. Значення авіаційного транспорту також є вагомим, оскільки забезпечує швидке міжнародне сполучення та сприяє розвитку туризму й ділових контактів. Автомобільний транспорт виступає основним для реалізації внутрішніх перевезень пасажирів і вантажів між регіонами країни. Залізничний транспорт використовується переважно для перевезення масових вантажів і є важливою складовою логістичної інфраструктури. Специфіка транспортної системи країни полягає у тісній взаємодії різних видів транспорту та розвитку мультимодальних перевезень. Значна увага приділяється модернізації транспортної інфраструктури та впровадженню інноваційних технологій у сфері логістики. Розвиток транспортної системи Нової Зеландії спрямований на підвищення ефективності перевезень, екологічної безпеки та інтеграції у світові транспортні мережі.

2. Транспортна логістика Нової Зеландії відіграє важливу роль у забезпеченні її участі у міжнародній торгівлі та глобальних ланцюгах постачання. Економіка країни є однією з найбільш відкритих у світі, а обсяги зовнішньої торгівлі становлять приблизно 51 % ВВП, що свідчить про значну залежність від міжнародних транспортно-логістичних зв’язків. Через острівне географічне положення основним каналом міжнародних перевезень є морський транспорт. Близько 99 % експорту та імпорту країни транспортується морськими шляхами**,** тоді як лише близько 1 % вантажів перевозиться авіаційним транспортом**,** переважно це дорогі або термінові

товари. Важливу роль у міжнародній логістиці відіграють морські порти, через які проходить основна частина зовнішньоторговельних вантажів. Значна частка імпорту зосереджена в найбільших портах країни, що забезпечують понад 70 % імпортних потоків**.** Основними торговельними партнерами Нової Зеландії є Китай, Австралія та США, на які припадає значна частина зовнішньоторговельного обороту.

3. Перспективи розвитку транспортної логістики Нової Зеландії в міжнародних сполученнях визначаються поєднанням геополітичних, економічних та технологічних факторів. Географічна віддаленість стимулює країну до створення високотехнологічної, ефективної та екологічної транспортної системи, здатної забезпечити конкурентоспроможність на світових ринках. Пріоритетними напрямками розвитку є модернізація портів і розвиток мультимодальних хабів; цифровізація логістичних процесів і впровадження інновацій; посилення авіа логістики та експорту швидкопсувних товарів; участь у міжнародних логістичних і торговельних блоках; перехід до низьковуглецевої транспортної системи. Системні інвестиції, стратегічне планування та міжнародне співробітництво дозволять Новій Зеландії не лише зберегти, але й зміцнити позиції на глобальних ринках, забезпечивши стійке економічне зростання та інтеграцію у глобальні ланцюги доданої вартості.

ВИСНОВКИ

1. Транспортна логістика є важливою складовою економічної системи будь-якої країни, оскільки забезпечує ефективне переміщення товарів, ресурсів і послуг між регіонами та державами. Її сутність полягає в організації, плануванні та управлінні транспортними потоками з метою оптимізації витрат, часу доставки та використання транспортної інфраструктури. Рівень розвитку транспортної логістики у різних країнах значною мірою залежить від стану транспортної інфраструктури, географічного положення та рівня економічного розвитку. Важливу роль відіграє інтеграція різних видів транспорту, що забезпечує ефективне функціонування мультимодальних перевезень. У сучасних умовах значний вплив на розвиток транспортної логістики мають процеси глобалізації, цифровізації та розширення міжнародної торгівлі. Ефективна транспортно-логістична система сприяє підвищенню конкурентоспроможності національної економіки та розвитку міжнародних економічних зв’язків. Отже, розвиток транспортної логістики є важливою передумовою стабільного функціонування економіки та інтеграції країн у глобальні логістичні мережі.

2. Особливості транспортної логістики в острівних державах значною мірою визначаються їх географічним положенням та обмеженими сухопутними транспортними зв’язками. Через відсутність наземних кордонів із іншими країнами ключову роль у забезпеченні міжнародних перевезень відіграють морський та авіаційний транспорт. Морські перевезення забезпечують основний обсяг зовнішньоторговельних вантажопотоків, оскільки вони є найбільш економічно ефективними для транспортування великих партій товарів. Авіаційний транспорт, у свою чергу, використовується для швидкої доставки дорогих, термінових або швидкопсувних вантажів. Важливою особливістю логістичних систем острівних держав є висока залежність від функціонування морських портів, аеропортів та логістичних хабів. Крім того, значну роль відіграє розвиток

мультимодальних перевезень, які поєднують різні види транспорту для підвищення ефективності логістичних операцій. У сучасних умовах острівні держави активно впроваджують цифрові технології та інноваційні рішення у сфері логістики для оптимізації транспортних процесів. Отже, ефективна організація транспортної логістики є важливою умовою економічного розвитку острівних держав та їх інтеграції у світову торговельну систему.

3. В умовах глобалізації та посилення конкуренції на світових ринках саме рівень розвитку міжнародних транспортно-логістичних можливостей значною мірою визначає конкурентоспроможність національної економіки, її інвестиційну привабливість і здатність інтегруватися у глобальні ланцюги постачання. Сучасний етап розвитку країни характеризується значними інвестиціями в модернізацію портів, залізничної мережі, автомобільних магістралей та цифрової логістичної інфраструктури.

4. Узагальнюючи проведене дослідження, слід зазначити, що транспортна логістика Нової Зеландії - ключовий чинник ефективного розвитку її міжнародної торгівлі. Високу залежність від морських та авіаційних перевезень обумовлено географічне положення держави. Провідну роль у структурі міжнародних перевезень відіграє морський транспорт, через який здійснюється основна частина експорту аграрної та промислової продукції країни. Для транспортування високовартісних вантажів переважно використовують авіаційний транспорт, що потребують швидкої доставки. Розвинена транспортно-логістична інфраструктура забезпечує ефективне поєднання внутрішніх виробничих центрів із міжнародними ринками збуту. Важливим чинником підвищення ефективності логістичних процесів є інтеграція різних видів транспорту та активне використання мультимодальних перевезень. Водночас впровадження сучасних цифрових технологій і логістичних інновацій сприяє оптимізації управління вантажопотоками та зменшенню транспортних витрат. Отже, ефективне функціонування транспортної логістики виступає важливою

передумовою зміцнення позицій Нової Зеландії у світовій торгівлі та забезпечення її стабільного економічного розвитку.

5. Перспективи розвитку транспортної логістики Нова Зеландія у міжнародних перевезеннях пов’язані з подальшою модернізацією транспортної інфраструктури та інтеграцією країни у глобальні логістичні мережі. Важливим напрямом є розвиток морських портів і контейнерних терміналів, які забезпечують основну частину зовнішньоторговельних перевезень держави. Значну увагу приділяють також модернізації авіаційної інфраструктури для підвищення швидкості та ефективності міжнародних перевезень. Одним із перспективних напрямів є впровадження цифрових технологій у транспортно-логістичні процеси, зокрема автоматизації управління вантажопотоками та використання цифрових платформ. Важливим фактором розвитку є також підвищення екологічної стійкості транспортної системи та скорочення викидів у сфері перевезень. Розширення торговельно-економічного співробітництва з країнами Азійсько-Тихоокеанського регіону сприятиме зростанню обсягів міжнародних перевезень. Отже, розвиток сучасної транспортної логістики є важливою передумовою підвищення конкурентоспроможності Нової Зеландії у світовій економіці.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Ballou R. H. Business Logistics Management: Supply Chain Perspective. – New York : Pearson Education, 2020. – 672 p.

2. Christopher M. Logistics and Supply Chain Management. – London : Pearson Education, 2022. – 328 p.

3. Rodrigue J.-P. The Geography of Transport Systems. – New York : Routledge, 2020. – 456 p.

4. Bowersox D. J., Closs D. J., Cooper M. B. Supply Chain Logistics Management. – New York : McGraw-Hill Education, 2021. – 544 p.

5. Rushton A., Croucher P., Baker P. The Handbook of Logistics and Distribution Management. – London : Kogan Page, 2021. – 720 p.

6. Stopford M. Maritime Economics. – London : Routledge, 2020. – 816 p.

7. Hesse M., Rodrigue J.-P. Transport Geography and Logistics. – London : Routledge, 2021. – 412 p.

8. Notteboom T., Pallis A., Rodrigue J.-P. Port Economics, Management and Policy. – London : Routledge, 2022. – 578 p.

9. Slack B., Comtois C., McCalla R. Transport and Logistics in Global Economy. – London : Routledge, 2020. – 356 p.

10. McKinnon A. Decarbonizing Logistics. – London : Kogan Page, 2021. – 289 p.

11. Ministry of Transport New Zealand. Transport Outlook: Future State 2023. – Wellington : Ministry of Transport, 2023. – 120 p.

12. New Zealand Transport Agency. Annual Report 2024. – Wellington : NZTA, 2024. – 96 p.

13. Statistics New Zealand. International Trade in Goods and Services 2024. – Wellington : Stats NZ, 2024.

14. Ministry of Business, Innovation and Employment. Logistics and Freight Sector Report. – Wellington, 2023.

15. New Zealand Infrastructure Commission. Infrastructure Strategy 2022–2052. – Wellington, 2022.

16. Ports of New Zealand Annual Report 2023. – Wellington, 2023.

17. Freight Information Gathering System Report. – Wellington : Ministry of Transport New Zealand, 2023.

18. New Zealand Transport Agency. Freight Demand Study. – Wellington, 2022.

19. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2024. – Geneva : United Nations, 2024.

20. World Bank. Transport and Logistics in Small Island Developing States. – Washington : World Bank, 2022.

21. OECD. Global Maritime Logistics and Trade Report. – Paris : OECD Publishing, 2023.

22. Asian Development Bank. Transport Infrastructure in Island Economies. – Manila : ADB, 2022.

23. UNDP. Logistics and Connectivity in Small Island Developing States. – New York : United Nations, 2023.

24. Rodrigue J.-P. Island Transport Systems and Global Trade. – London : Routledge, 2021.

25. UNCTAD. Maritime Connectivity Index Report. – Geneva : United Nations, 2023.

26. World Bank. Logistics Performance Index 2023. – Washington : World Bank, 2023.

27. International Transport Forum. ITF Transport Outlook 2023. – Paris : OECD, 2023.

28. International Monetary Fund. World Economic Outlook 2024. – Washington: IMF, 2024.

29. World Trade Organization. World Trade Statistical Review 2024. – Geneva : WTO, 2024.

30. United Nations. Global Supply Chain Report 2023. – New York : UN Publications, 2023.

31. OECD. International Transport Statistics 2023. – Paris : OECD Publishing, 2023.

32. UNCTAD. Global Trade Update 2024. – Geneva : United Nations, 2024.

33. World Bank. Global Economic Prospects 2024. – Washington : World Bank, 2024.

34. International Transport Forum. Transport Infrastructure Investment Report. – Paris : OECD, 2022.

35. World Bank. Container Port Performance Index 2024. – Washington : World Bank, 2024.

36. Окландер М. А. Логістика : підручник. – Київ : Центр учбової літератури, 2021. – 345 с.

37. Балабанова Л. В., Германчук А. М. Логістика : підручник. – Львів : Магнолія 2006, 2025. – 365 с.

38. Марченко В. М., Шутюк В. В. Логістика : підручник. – Київ : НУХТ, 2022. – 334 с.

39. Сохацька О. М., Зварич Р. Є., Панасюк В. М. та ін. Міжнародна логістика: підручник. – Тернопіль : Західноукраїнський національний університет, 2022. – 370 с.

40. Марченко В. М., Шутюк В. В. Логістика : підручник. – Київ : КПІ ім. Ігоря Сікорського, 2018. – 314 с.

41. Істелеуова М. С., Грицук І. В., Аримбекова П. М., Тарандушка Л. А. Організація та логістика перевезень : підручник. – Херсон : Олді-Плюс, 2021. – 264 с.

42. Тарасюк Г. М., Рудківський О. А., Рудківська А. Ю., Лагута Я. М. Логістика : навчальний посібник. – Житомир : Житомирська політехніка, 2020. – 198 с.

43. Крикавський Є. В., Похильченко О. А., Фертч М. Логістика та управління ланцюгами постачання : навчальний посібник. – Львів : Львівська політехніка, 2020. – 364 с.

44. Крикавський Є. В. Логістика для економістів : підручник. – Львів : Львівська політехніка, 2019. – 476 с.

45. Крикавський Є. В., Чухрай Н. І. Промислова логістика : навчальний посібник. – Львів : Львівська політехніка, 2018. – 340 с.

46. Чухрай Н. І., Гірна О. Б. Логістика : теорія та практика. – Львів : Інтелект-Захід, 2020. – 360 с.

47. Смирнов І. Г. Логістика : просторово-територіальний вимір. – Київ : Обрії, 2019. – 312 с.

48. Смирнов І. Г. Транспортна логістика : навчальний посібник. – Київ : Центр навчальної літератури, 2021. – 304 с.

49. Колодізєва Т. О. Логістичний менеджмент : навчальний посібник. – Харків : ХНЕУ ім. С. Кузнеця, 2020. – 250 с.

50. Дикань В. Л., Назаренко І. Л., Познякова О. В. Транспортно-логістичні системи : навчальний посібник. – Харків : УкрДУЗТ, 2021. – 312 с.

51. Keteng J. Photovoltaic optimal configuration of net zero energy building based on wholeprocess energy efficiency. 2022 IEEE 5th International Electrical and Energy Conference (CIEEC). 2022. P. 4842–4847. URL: 10.1109/CIEEC54735. 2022.9846453.

52. Кваліфікаційна робота бакалавра: методичні рекомендації до виконання для здобувачів вищої освіти першого (бакалаврського) рівня освітньо-професійної програми «Міжнародна логістика і митна справа» / уклад. Л. І. Григорова-Беренда, А. С. Зайцева, С. А. Касьян, Н. В. Непрядкіна, О. В. Ханова. – 2-ге вид., перероб. і доп. – Харків : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2024. – 40 с. Режим доступу: https://international-relations-tourism.karazin.ua/academics/organization-of-the-process-of-education/Themes-and-directors-of-diplomas.html