

Міністерство освіти і науки України  
Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна  
Факультет міжнародних економічних відносин  
та туристичного бізнесу  
Кафедра міжнародного бізнесу та економічної теорії

## **Кваліфікаційна робота бакалавра**

на тему:

**«ФОРМУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНИХ МЕХАНІЗМІВ РОЗВИТКУ  
МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИКИ»**

Виконала:

студентка групи УМФ-41  
спеціальності 292 «Міжнародні  
економічні відносини»,  
освітньо-професійної програми  
«Міжнародні фінанси»

Маковєєв Т. С.

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

Рецензент: к.е.н., доц. Шуба М. В.

Харків – 2024

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Факультет міжнародних економічних відносин та туристичного бізнесу  
Кафедра міжнародного бізнесу та економічної теорії  
Рівень вищої освіти перший (бакалаврський)  
Спеціальність 292 «Міжнародні економічні відносини»  
Освітньо-професійна програма «Міжнародні фінанси»

ЗАТВЕРДЖУЮ

**В. о. завідувача кафедри міжнародного  
бізнесу та економічної теорії**

**Чемчикаленко Р. А.**

\_\_\_\_\_ підпис

ініціали, прізвище

12 лютого 2024 року

**ЗАВДАННЯ  
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ**

**Маковеева Тимофія Сергійовича**

(прізвище, ім'я, по батькові студента)

1. Тема роботи: «Формування інвестиційних механізмів розвитку міжнародної логістики»

Керівник роботи: к.е.н., доц. Майборода Ольга Євгенівна

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

затверджені наказом по університету від "07" лютого 2024 року № 4002-  
5/343

2. Строк подання студентом роботи: 24 травня 2024 р.

3. Перелік питань, які потрібно розробити:

Теоретично-дослідницька частина. Визначити міжнародну логістичну діяльність підприємства як наукову категорію. Дослідити інвестиційну діяльність, її чинники та інвестиційні механізми. Визначити роль та значення інвестицій у розвитку міжнародної логістичної діяльності.

Аналітично-рекомендаційна частина. Проаналізувати особливості інвестиційної діяльності логістичних стартапів; здійснити аналіз транснаціональних корпорації в міжнародній інвестиційній діяльності логістичного розвитку; надати рекомендації щодо напрямів подальшого розвитку інвестиційної діяльності підприємств в логістиці.

#### 4. План роботи

| № з/п | Назви етапів роботи  |
|-------|--|
| 1     | Вибір, погодження та затвердження теми, призначення наукового керівника  |
| 2     | Робота з джерелами інформації для написання кваліфікаційної роботи; вивчення нормативних та урядових актів; складання бібліографії наукових джерел |
| 3     | Складання календарного плану та розширеного плану-конспекту роботи, узгодження з керівником  |
| 4     | Написання першого, теоретично-дослідницького розділу   |
| 5     | Написання другого, аналітично-рекомендаційного розділу   |
| 6     | Звіт керівника і студента про хід виконання роботи на кафедрі  |
| 7     | Попередній захист кваліфікаційної роботи   |
| 8     | Доопрацювання роботи у відповідності до зауважень з попереднього захисту; узгодження виправленого варіанту роботи з науковим керівником            |
| 9     | Оформлення тексту роботи; подання роботи науковому керівникові для написання відгуку   |
| 10    | Зовнішнє рецензування кваліфікаційної роботи   |
| 11    | Захист кваліфікаційної роботи на засіданні Державної екзаменаційної комісії  |

5. Дата видачі завдання: 14 лютого 2024 р.

Студент



Т. С. Маковєєв

підпис

ініціали, прізвище

Керівник роботи

О. Є. Майборода

підпис

ініціали, прізвище

## ЗМІСТ

|  |    |
|--|----|
| ВСТУП  | 5  |
| РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ У ЛОГІСТИЧНОМУ НАПРЯМКУ                                       | 8  |
| 1.1. Міжнародна логістична діяльності підприємства як наукова категорія  | 8  |
| 1.2. Інвестиційна діяльність, її чинники та інвестиційні механізми   | 15 |
| 1.3. Роль та значення інвестицій у розвитку міжнародної логістичної діяльності   | 21 |
| Висновки до першого розділу  | 28 |
| РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ТА ПЕРСПЕКТИВ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА ЯК НАПРЯМУ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИКИ | 29 |
| 2.1. Особливості інвестиційної діяльності логістичних стартапів  | 29 |
| 2.2. Транснаціональні корпорації в міжнародній інвестиційній діяльності логістичного розвитку                                  | 35 |
| 2.3. Напрями подальшого розвитку інвестиційної діяльності підприємств в логістиці  | 42 |
| Висновки до другого розділу  | 50 |
| ВИСНОВКИ   | 52 |
| СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ   | 55 |
| ДОДАТКИ  | 63 |

## ВСТУП

*Актуальність теми дослідження.* Логістика, що сприяє потоку товарів, послуг і цінностей у ланцюжку від місця виробництва до місця споживання і, навпаки, від місця споживання до місця виробництва, означає важливий момент в умовах розвитку економік. Частку логістики у валовому внутрішньому продукту, у більшості країн, що розвиваються, неможливо заперечити. Сьогодні, коли відокремлення виробництва від споживання та виконання обох видів діяльності в обмежених межах є питанням, управління логістикою набуло значення і стало одним із важливих факторів, що визначають рівень розвитку різних регіонів усередині країни.

Логістична галузь і міжнародна економіка взаємозалежні та взаємно сприяють. Рівень міжнародної економіки, що швидко зростає, може стати хорошою платформою для розвитку логістичної країни та відігравати величезну роль у просуванні галузей, що розвиваються вгору та вниз, у логістичному ланцюзі поставок. Крім того, розвиток логістичної галузі може постійно сприяти стабільному зростанню економіки та забезпечувати безперервну енергію для сприяння трансформації режиму інвестиційного зростання, сприяння коригування промислової структури, підвищення регіональної конкурентоспроможності та прискорення регіональної економіки інтеграційне будівництво. І саме інвестиційна діяльність логістичних підприємств стає все більш актуальною та питання формування інвестиційних механізмів розвитку міжнародної логістики потребують вдосконалення з кожним роком.

Вивченням питань організації, розвитку та вдосконалення процесу формування інвестиційних механізмів розвитку міжнародної логістики займаються як вітчизняні так і іноземні дослідники, серед яких Дж. Сток, Д. Ламберт, М. Аббаси, Дж. Андерсон, І. Кастнер, Е. Маттіс, Дж. Муньос, М. Батарсе, Р. Гроуп, Дж. Хаммант, Бауерсокс Д., Р. Шапіро, Є. Крикавський, Н.

Чорнописька, І. Майорова, О. Моковецька, Л. Титенко, К. Семенов, Н. Татаренко, А. Пересада, О. Майборода, В. Ходаківська, А. Гайдуцький та інші. Але питання інвестиційних механізмів, форм розвитку, процедури формування в міжнародній логістики залишається дуже актуальним що і обумовимо тему кваліфікаційної роботи.

Метою роботи є обґрунтування ролі та значення інвестиційних механізмів в міжнародній логістичній діяльності та надання рекомендацій щодо ефективності напрямків подальшого розвитку.

Для досягнення мети роботи передбачено вирішити такі *завдання*:

- визначити міжнародну логістичну діяльність підприємства як наукову категорію;
- дослідити інвестиційну діяльність, її чинники та інвестиційні механізми;
- визначити роль та значення інвестицій у розвитку міжнародної логістичної діяльності;
- проаналізувати особливості інвестиційної діяльності логістичних стартапів;
- здійснити аналіз транснаціональних корпорації в міжнародній інвестиційній діяльності логістичного розвитку;
- надати рекомендації щодо напрямів подальшого розвитку інвестиційної діяльності підприємств в логістиці.

*Об'єктом* дослідження виступає інвестиційна діяльність у розвитку міжнародної логістичної діяльності.

*Предметом* дослідження є інвестиційні механізми та сучасні заходи інвестиційного забезпечення міжнародної логістичної діяльності та практичні питання подальшого розвитку.

*Інформаційну базу* дослідження становлять статистичні дані та аналітичні матеріали, аналітичні та статистичні матеріали міжнародних організацій, фактологічні дослідження українських і зарубіжних економістів, а також наукові публікації з проблеми, що вивчається.

*Основні результати дослідження* полягають в наступному:

- визначено міжнародну логістичну діяльність підприємства як наукову категорію;
- досліджено інвестиційну діяльність, її чинники та інвестиційні механізми;
- визначено роль та значення інвестицій у розвитку міжнародної логістичної діяльності;
- проведено аналіз особливостей інвестиційної діяльності логістичних стартапів;
- досліджено транснаціональні корпорації в міжнародній інвестиційній діяльності логістичного розвитку;
- запропоновано рекомендації щодо напрямів подальшого розвитку інвестиційної діяльності підприємств в логістиці.

*Практичне значення* отриманих результатів полягає в тому, що використання теоретичного та методичного матеріалу кваліфікаційного дослідження дозволить підвищити рівень розуміння необхідних заходів щодо впровадження інвестиційних механізмів в міжнародній логістичній діяльності підприємств.

*Апробація результатів дослідження.* Основні положення та результати дослідження опубліковано у матеріалах матеріали ХІХ науково-практичної конференції молодих вчених «Актуальні проблеми світового господарства і міжнародних економічних відносин» 19 квітня 2024 року, м. Харків. Сформульовані в дослідженні положення, висновки та пропозиції викладені у тезах конференції [67].

*Структура і обсяг.* Логіка дослідження зумовила структуру кваліфікаційної роботи: вступ, два розділи, висновки та список використаних джерел. Роботу викладено на 69 сторінках (враховуючи список використаних джерел та додатки). У дослідженні міститься 7 рисунків та 3 таблиць. Список використаних джерел містить 73 найменування на 8 сторінках. Робота містить 3 додатка на 6 сторінках.

## **РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ У ЛОГІСТИЧНОМУ НАПРЯМКУ**

### **1.1. Міжнародна логістична діяльність підприємства як наукова категорія**

Транспортні та логістичні послуги сприяють міжнародній торгівлі та відіграють важливу роль у зростанні та розвитку місцевої економіки. Якість і ефективність логістичних послуг можуть мати значення для міжнародної торгівлі, оскільки слабка логістична інфраструктура та операційні процеси можуть бути основною перешкодою для інтеграції глобальної торгівлі. Навпаки, покращена логістика, пов'язана з торгівлею, у поєднанні з лібералізованим економічним середовищем може збільшити обсяг торгівлі та економію за рахунок масштабу та обсягу діяльності з розподілу та виробництва.

Логістичні послуги забезпечують галузеві зв'язки всередині місцевої економіки. Вони також з'єднують національну економіку з міжнародною. Зв'язок між різними взаємозалежними виробничими секторами, такими як сільське господарство, виробництво, агропродовольча промисловість, туризм тощо, вітчизняної економіки зміцнюється завдяки ефективним транспортним і логістичним системам, оскільки одним із мотивів виробників є безпечне транспортування своїх товарів до споживачів економічно ефективним способом з мінімальними часовими затримками.

Ефективність реалізації логістичних послуг на міжнародному рівні забезпечує міжнародна логістика. Огляд трактування цього терміну авторами вітчизняних та зарубіжних досліджень зведено у таблицю 1.1.

Таблиця 1.1 – Теоретичний аналіз терміну «міжнародна логістика»

| Автор                     | Визначення  |
|---------------------------|---|
| Є.Крикавський [3]         | Міжнародна логістика це наука яка, насамперед передбачає процеси планування та менеджмент транспортними засобами та процесами складування для забезпечення функціонування матеріальних, фінансових та інших потоків   |
| М. Джасуни [2]            | Міжнародна логістика це процес організації доставки товару від точки «А» до точки «Б» , на міжнародному рівні, забезпечуючи вирішення всіх необхідних питань на шляху (транспортування, зберігання, сортування, пакування, завантаження, розвантаження, митне оформлення, страхові послуги)   |
| Сток Дж. і Ламберт Д. [1] | Міжнародна логістика це наука, яка охоплює на підприємстві різні ланки діяльності менеджерів, головною метою яких є збільшення попиту на продукцію через логістичний ланцюг (закупівля матеріалів або сировини, виробництво продукції, її розподіл), а також прагнуть розвинути міжнародні транспортно-людські потоки, щоб координувати процедури, які зможуть допомогти мінімізувати витрати на ресурси и скоротити час виготовлення |
| А. Гаджинський [4]        | Міжнародна логістика це ключовий компонент сучасного глобалізованого бізнесу, що забезпечує ефективне та своєчасне переміщення товарів через кордони. Вона охоплює широкий спектр діяльності, від управління ланцюгами постачання до митного брокериджу та транспортування.   |
| Семенов К. Л. [11]        | Міжнародна логістика це складно-організований процес послідовної роботи декількох складових логістичного ланцюжка постачання між двома або декількома країнами, діяльність якого спрямована на виконання різної складності послуг   |

*Джерело: складено автором за матеріалами [1, 3, 4, 11, 2]*

За останні 100 років глобальний ланцюжок поставок зазнав величезних змін. Кожна частина того, як підприємства здійснює постачання, виробництво та транспортує товари, була змінена. Глобальні ланцюжки постачання складніші та ефективніші, ніж будь-коли, від запровадження нових процедур

обробки до використання океанських суден і від контейнеризації до комп'ютеризації.

У роботі спеціалістів [7, 8] з логістики представлено цікавий аналіз як працювали ланцюжки поставок і ключові інновації, які рухали справу вперед через роки розвитку (рис.1.1).



Рисунок 1.1 – Головні етапи історичного розвитку логістичного ланцюжка постачання.

*Джерело: [8]*

Отже, ланцюг поставок до 1900 року — місцеве та регіональне постачання та виробництво.

До промислової революції в Європі та США переважна більшість ланцюгів постачання були локальними за своєю природою та зазвичай обмежувалися регіонами. Наприклад, у аграрному ланцюжку постачання фермер зрізав би пшеницю, відправляв її на млин для подрібнення на борошно, потім відправляв до пекаря для виготовлення хліба, і, нарешті, її продавали на ринковому кіоску.

Промислові революції почали змінювати ситуацію. З прокладанням залізниць стало швидше, простіше та дешевше транспортувати вантажі на великі відстані, хоча ланцюги поставок все ще обмежувалися країнами. У 19 столітті рудиментарні ручні візки та інші інструменти полегшили транспортування товарів. Міжнародна океанська торгівля була досить неефективною, оскільки сипучі товари зберігалися в корпусах кораблів і вимагали великих зусиль для завантаження та розвантаження.

Ланцюг поставок на початку 20-го століття — удосконалення вантажних перевезень і складів.

Після винаходу двигуна внутрішнього згорання та автомобілів наприкінці 19 століття піонери почали розробляти вантажівки, щоб забезпечити швидшу транспортування вантажів дорогами. Перша напіввантажівка була винайдена в самому кінці 19 століття, а компанію Mack Trucks було засновано в 1900 році. Дизельні двигуни, які спочатку працювали на бензині, були представлені в середині 1920-х років. На початку 20-го століття існували перші концепції вилкового навантажувача з подальшим розвитком до 1930 року.

Значний розвиток у зберіганні ланцюга постачання відбувся в 1925 році, коли на складах почали використовувати піддони. Це дозволило об'єднати товари на піддони, які потім можна було укласти вертикально, заощаджуючи простір і підвищуючи ефективність обробки товарів.

Ланцюг постачання з 1930-х до 1940-х років — більша механізація.

Логістика стала дуже важливою під час Другої світової війни, оскільки військові організації потребували ефективних ланцюгів постачання вдома та в Європі. Вдома ланцюжки постачання були необхідні для виробництва військової техніки та матеріалів, тоді як за кордоном було важливо якомога

швидше отримати постачання та підтримку військ. У 1940-х роках відбулася консолідація промислового проектування та дослідження операцій у розробці ланцюга поставок.

Розвиток піддонів, систем обробки та зберігання піддонів також тривав протягом наступних кількох десятиліть. Мета полягала в тому, щоб більш ефективно використовувати складський простір і оптимізувати стелажі та компонування. Ці зміни призведуть до оптимізації завантаження, розвантаження, консолідації та обробки товарів, що призведе до швидшої доставки та розподілу.

Ланцюг поставок у 1950-х роках — стандартизація та запровадження контейнеризації.

Можна стверджувати, що найбільшою революцією в глобальних ланцюгах постачання став винахід транспортного контейнера, а також усієї логістики та видів транспорту, необхідних для його підтримки. Більшість спеціалістів з логістики наголошують: «Найважливішою особливістю транспортного контейнера є те, що він є інтермодальним — його можна легко транспортувати кількома різними видами транспорту. Незалежно від того, чи перевозиться контейнер автотранспортом на вантажівці, залізницею чи відправляється за кордон на контейнеровозі, стандартизація робить транспортування та обробку цих контейнерів швидкими та легкими. Це означає економію витрат і ефективність у всьому ланцюжку постачання. Кожна заощаджена хвилина безпосередньо перетворюється на швидшу передачу товарів, зменшення відходів і впливу на навколишнє середовище, а також кращу маржу».

Хоча транспортні контейнери не будуть повністю стандартизовані до кінця 1960-х років, перші транспортні контейнери були винайдені в середині 1950-х років. Приблизно в той же час виробники транспортних засобів почали будувати транспортні засоби, які могли б перевозити ці контейнери. Винахід контейнеризації був одним із головних факторів, які зробили глобальну торгівлю дешевшою та ефективнішою.

Ланцюг постачання з 1960-х до 1980-х років — підвищення ефективності та комп'ютеризація.

У 1960-х роках розподіл товарів перейшов із залізниць на вантажні перевезення. Постійний розвиток піддонів, транспортно-розвантажувального обладнання, контейнеризації та інших сфер означав, що вантажні перевезення стали більш надійними. Це призвело до ефективного транспортування чутливих до часу сировини, деталей і продуктів навіть на великі відстані.

Комп'ютеризація почала набувати популярності в середині 1960-х років, і в 1967 році IBM розробила першу комп'ютеризовану систему управління запасами та прогнозування. До 1960-х років логістичні записи та дані збиралися, надсилалися та звітувалися на папері. Комп'ютеризація даних почала оптимізувати логістику та створила можливості в багатьох сферах, включаючи більш точне прогнозування, краще зберігання на складах, маршрутизацію вантажівок і краще управління запасами.

Перша система управління складом у режимі реального часу була встановлена в 1975 році, що спростило відстеження замовлень, запасів і розподілу та призвело до більшої ефективності. Приблизно в той же час штрих-коди значно полегшили сканування продуктів, почавши відхід від ручного введення артикулів і кодів продуктів.

Ланцюг поставок у 1980-х та 1990-х роках — подальше підвищення ефективності та перехід до глобальної моделі.

У 1980-х роках зацікавлені сторони ланцюга постачання, виробники транспортних засобів та багато іншого розвивали свій успіх. У 1983 році було введено термін «Управління ланцюгом поставок», і персональні комп'ютери зробили подальшу революцію в ланцюзі поставок. Нове програмне забезпечення, як-от гнучкі електронні таблиці, картографування та планування маршрутів, полегшило відстеження витрат і максимізацію прибутку. Це було поєднане з іншими досягненнями, зокрема оптимізацією авіаперевезень, мережами розподілу ланцюгів постачання та запровадженням систем планування ресурсів підприємства (ERP).

Массачусетський технологічний інститут також розробив мітки RFID, щоб полегшити електронний відстеження товарів і відправлень, попередник пристроїв Інтернету речей, які логістичні компанії використовують сьогодні [12].

Ланцюг поставок зараз — справжня глобалізація.

Розглянуті вище історичні події приводять нас до сьогодення та триваючої трансформації глобальних ланцюгів поставок. Одним із найбільших впливів було вибухове зростання виробництва в Азії, коли Китай, Японія та Корея стали основними постачальниками та експортерами товарів. У той же час штучний інтелект і машинне навчання поєднуються з прогнозною та приписною аналітикою, щоб забезпечити краще прогнозування, покращене керування замовленнями тощо. Більше того, ланцюжок поставок розвивається в бік екосистеми ланцюга поставок, що більше керується даними, мережею та спільними зусиллями, що забезпечує реальну цінність і зростання для всіх учасників.

Звичайно, труднощі є завжди, які потрібно подолати. Сьогоднішні споживачі та підприємства дедалі більше цікавляться етикою постачання та виробництва товарів, особливо з точки зору захисту навколишнього середовища та прав працівників. Водночас керівникам ланцюгів постачання потрібне ефективне управління ризиками, щоб справлятися з несподіваними ситуаціями, будь то митні та тарифні акти, стихійні лиха чи проблеми з глобальним транспортом.

Також, слід зауважити що активне використання інновації та залучення інвестицій до глобальних ланцюгів постачання, дає можливості побачити більшу ефективність, оптимізацію та маржу прибутку логістичним компаніям.

## 1.2 Інвестиційна діяльність, її чинники та інвестиційні механізми

Успіх бізнесу є головною причиною для інвесторів, зацікавлених сторін і підприємців залишатися на ринку та розвивати свій бізнес далі. Це зберігає в них мотивацію вигадувати нові ідеї та інновації, що важливо для економічного зростання нації. Отже, інвестори та зацікавлені сторони постійно потребують методу, який міг би заздалегідь передбачити ефективність їхнього бізнесу. Це дає їм перевагу розумно інвестувати та конкурувати на ринку, сподіваючись отримати значну віддачу від своїх інвестицій. Сьогодні багато дослідників зосереджуються на виявленні практичних інструментів і методологій визначення факторів успіху бізнесу. Існує довга історія досліджень, які намагалися проаналізувати особливості або фактори, які роблять бізнес успішним, однак попередні дослідження повинні узгоджуватися з літературою та характеристиками, вибраними для прогнозування успіху бізнесу [13].

У зв'язку з постійними змінами в економіці та динаміці бізнесу необхідно визначити фактори, які ефективно аналізують зростання та падіння бізнесу. Багато дослідників прагнуть подолати прогалину в літературі, визначивши найбільш точне визначення успіху бізнесу, щоб воно вносило більшу ясність у вибір найбільш важливих характеристик з різних точок зору бізнесу, які відповідають за створення успішного бізнесу, і розробляючи додаткові характеристики, щоб продемонструвати важливість вибору відповідних функцій для моделювання та прогнозування успіху бізнесу [10, 15, 17]. В останні роки велика кількість компаній привертають увагу завдяки своїй здатності захопити ринок і злитися для досягнення більшої реклами. Завдяки мільйонним інвестиціям інвесторів і стрімкому зростанню стало ще важче передбачити, чи досягне бізнес успіху чи зазнає краху. Є багато факторів, які можуть вплинути на результативність бізнесу, наприклад сектор, у якому працює бізнес, кількість співробітників, які працюють у компанії, навички працівника, місцезнаходження, розмір компанії, рівень конкуренції тощо.

Важко виміряти всі фактори, а ще складніше визначити кілька факторів, які впливають на ефективність компанії [14].

Виділимо, відповідно до Закону України «Про інвестиційну діяльність» від 18.09.1991 р. № 1560 – XII «...інвестиціями є всі види майнових та інтелектуальних цінностей, що складаються в об'єкт підприємницької та інших видів діяльності, в результаті якої створюється прибуток (дохід) або досягається соціальний ефект» [22].

Інвестиції розглядають за такими класифікаційними ознаками: за об'єктом вкладання, за періодом інвестування, за характером участі в інвестуванні, за формами власності інвесторів та за регіональною ознакою (рис.1.2.)

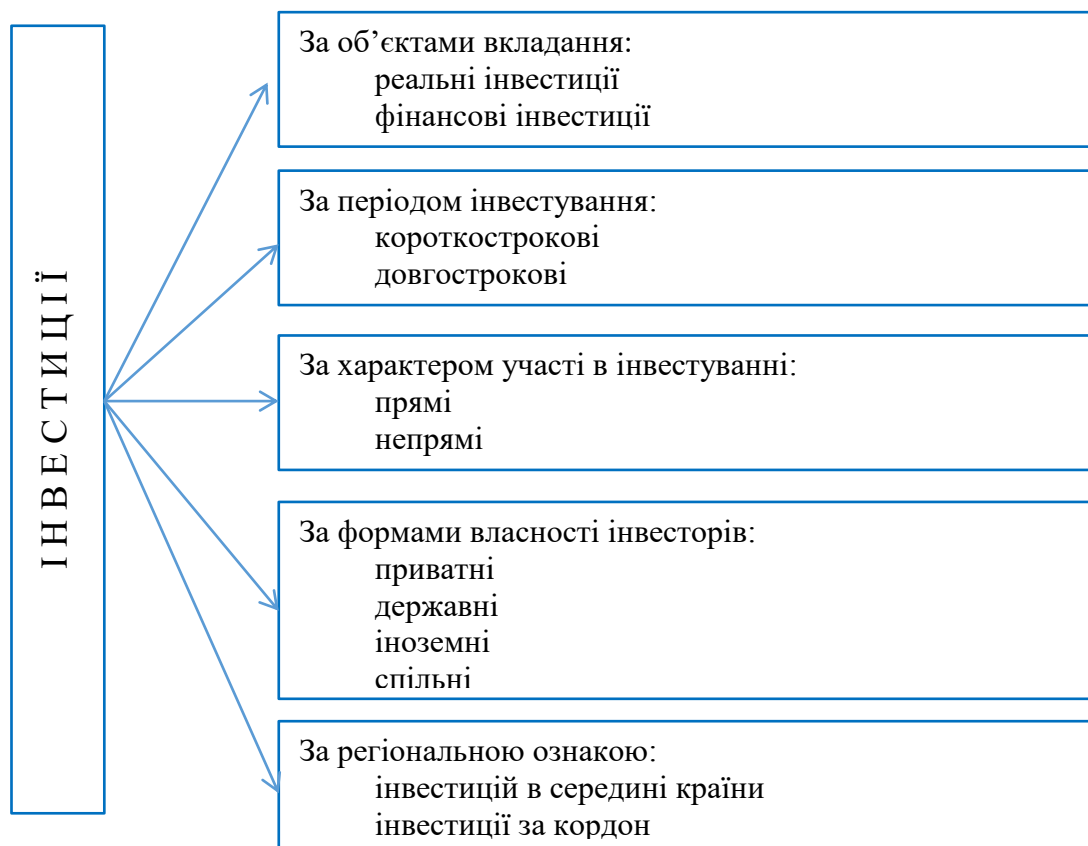


Рисунок 1.2 – Класифікація інвестицій за різними ознаками.

Джерело: [25]

Коли компанія купує або продає інвестицію, ця діяльність призведе або до прибутку, або до втрати грошового потоку компанії [19]. Деякі з найпоширеніших облікових операцій, які відображаються в розділі інвестиційної діяльності звіту про рух грошових коштів, включають:

- придбання інвестицій: якщо компанія купує інвестицію готівкою, будь то акції, облігації чи інший тип інвестиції, вартість цієї інвестиції означатиме зменшення грошового потоку компанії від інвестиційної діяльності. Це тому, що готівка витікає з бізнесу, щоб покрити покупку;
- надходження від продажу інвестицій: коли компанія продає одну зі своїх інвестицій за готівку, продаж призведе до збільшення грошового потоку від інвестиційної діяльності. Навіть у випадку, коли компанія втрачає гроші на інвестиції, продаючи її за нижчою ціною покупки, грошовий потік від інвестування все одно зросте;
- придбання основних засобів: основні засоби, включаючи будівлі, землю та транспортні засоби, зазвичай купуються в кредит, а не за готівку. Через це купівля основних засобів зазвичай з часом повільно відображається в розділі грошових потоків від інвестиційної діяльності. Щоразу, коли компанія здійснює платіж готівкою в рахунок придбання кредиту, це відобразатиметься як зменшення грошового потоку від інвестиційної діяльності;
- надходження від продажу основних засобів: коли компанія продає основні засоби, будь то майно, вживаний транспортний засіб чи комп'ютер на запчастини, надходження від продажу реєструються як збільшення її грошового потоку від інвестиційної діяльності [18].

Отже, інвестиційна діяльність є однією з найважливіших статей у звіті про рух грошових коштів підприємства. Вони можуть дати керівнику уявлення про те, як бізнес може розвиватися в майбутньому та заробляти більше.

Якщо компанія повідомляє про від'ємну суму грошового потоку від інвестиційної діяльності, це є хорошою підказкою того, що компанія інвестує в

капітальні активи, а це означає, що в майбутньому керівництво може очікувати зростання її доходів. Це особливо вірно в таких галузях, як виробництво, які потребують великих інвестицій в основні фонди для розвитку бізнесу [18, 19].

Щорічно кількісно міжнародні інвестиції оцінюються майже у 900 млрд дол. США. У цілому міжнародні інвестиції як об'єкт системного аналізу та обліку характеризуються різною інституційною природою, такими як державні, приватні, міжнародних організацій, змішані, цільовою орієнтацією, такими як: прямі і портфельні, певними видами, серед яких виділяють: іноземна валюта, національна валюта, рухоме і нерухоме майно, грошові вимоги, цінні папери, права інтелектуальної власності, права на господарську діяльність, послуги, і формами: 100% інвестиція, часткова участь у підприємстві, придбання рухомого та нерухомого майна, концесії, також джерелами та величиною і термінами інвестування, схематичне зображення приведено у додатку А.

Інвестиційний механізм виступає рушійним елементом інвестиційної діяльності. Головні складові та фактори впливу на інвестиційний механізм підприємства приведено у додатку Б.

Інвестиційна діяльність та інвестиційні механізми є рушійною силою інвестиційної стратегії, яка представляє собою сукупність методів і підходів до реалізації фінансового проекту. Бізнес-тактика безпосередньо впливає на прибутковість і окупність. Цей напрям включає в себе оновлення технічної бази, розширення асортименту продукції, інноваційні технології, підвищення кваліфікації персоналу і т. д. Часто компанії віддають перевагу повній переорієнтації своєї діяльності з метою виходу на нове ринкове середовище.

Суть концепції довгострокової інвестиційної стратегії полягає у виборі умов фінансування конкретного об'єкта для підвищення рейтингу серед конкурентів і на економічному ринку. Коли організація веде цільове витрачання фінансів, збільшує темпи випуску продукції, інвестор отримує очікуваний дохід і продовжує стимулювати проект.

Важливо підкреслити обґрунтування доцільності і економічну вигоду інвестиційної програми. У процесі беруть участь професійні аналітики та фінансисти. Розраховують базові показники, індекси для поверхневого аналізу перспектив отримання прибутку. Завдання інвестора та керівника компанії – вибрати варіант витрачання коштів на проект порівняно з альтернативними схемами.

На кожному етапі реалізації інвестиційної стратегії проводиться багатоетапний аналіз. Цей метод виявляє і відразу усуває недоліки, помилки розрахунків. Завдяки таким діям ефективність інвестицій зростає в десятки разів. При виявленні збою на етапі реалізації програми, нецільовому використанні ресурсів приймається рішення про призупинення фінансування.

Інвестиційна стратегія виробничого підприємства — це своєрідний генеральний план, у якому намічені пріоритети, послідовність дій, єдина система розвитку об'єкта. Простіше кажучи, тактика фінансування є моделлю досягнення позитивних результатів шляхом правильного розподілу грошових ресурсів. Ця концепція визначає довгостроковий план розвитку компанії, специфіку її діяльності.

Слід підкреслити, що інвестиційна стратегія не функціонує окремо, вона є складовою, невіддільною частиною бізнес-плану. Тільки тісний зв'язок між соціальною, економічною, виробничою та фінансовою політикою дозволить зберегти виробництво та вивести його на прибутковий рівень.

Існують чіткі закономірності в тому, як підприємства залучають фінансовий капітал. Ці закономірності можна пояснити з точки зору недосконалої інформації, яка є ситуацією, коли покупці та продавці на ринку не мають повної та однакової інформації. Ті, хто насправді керує фірмою, майже завжди матимуть більше інформації про те, чи ймовірно, що фірма отримає прибуток у майбутньому, ніж зовнішні інвестори, які надають фінансовий капітал.

Будь-яка молода компанія-стартап — це ризик; справді, деякі фірми-початківці — це лише трохи більше, ніж ідея на папері. Засновники фірми неминуче мають кращу інформацію про те, наскільки старанно вони готові працювати та чи ймовірно, що фірма досягне успіху, ніж будь-хто інший. Коли засновники вкладають власні гроші у фірму, вони демонструють віру в її перспективи. На цьому ранньому етапі інвестори та венчурні капіталісти намагаються подолати недосконалість інформації, принаймні частково, особисто знаючи менеджерів та їхній бізнес-план та даючи їм поради.

Сьогодні, щоб виділитися в жорсткому конкурентному середовищі, більшість логістичних компаній використовують інноваційний підхід, зосереджений на інвестиційних платформах.

Підхід до майбутніх кроків розвитку полягає в тому, щоб орієнтуватися на партнерів із досвідом логістики та активно брати участь у розвитку своїх інвестиційних платформ. Додатковий досвід, стійкість портфолію та потенціал розвитку є ключовими елементами, які керують вибором партнерів і інвестиційними рішеннями в логістиці.

Наприклад, Ivanhoe Cambridge і GID нещодавно оголосили про створення GID Industrial, інвестиційної платформи, яка управляє 2 мільярдами доларів валових активів, що охоплюють 173 будівлі, зосереджуючись на логістичних активах на ринках Сполучених Штатів, що розширюються.

Аспекти які є центральними для інвестиційних рішень це екологічні, соціальні та управлінські, ці аспекти знаходяться в центрі інвестиційного циклу і тому є ключовими критеріями, коли компанія переглядає інвестиції. Отже, соціально-економічний розвиток будь якої країни залежить від багатьох факторів, серед яких успішна інвестиційна діяльність головних секторів економіки. Особове місце займає логістичний розвиток країни на міжнародному рівні через можливість забезпечення успішного обслуговування транспортних послуг компаній по всьому світу.

### **1.3. Роль та значення інвестицій у розвитку міжнародної логістичної діяльності**

Інвестиційний напрям розвитку займає особове місце в міжнародній логістичній діяльності.

Відповідно до нещодавнього звіту Reuters Events і CargoWise під назвою «Відкриття майбутнього: застосування цифрової трансформації в логістиці», який було оприлюднено SupllyChainBrain, було виділено наступне: дослідження проведено у період з березня по квітень 2023 року, в опитуванні взяли участь 468 професіоналів з логістики з усього світу, включно з постачальниками логістичних рішень, 4PL, 3PL, виробниками, роздрібними торговцями, командами вантажних перевезень та іншими типами працівників ланцюга поставок [34].

За результатами - майже дві третини логістичних компаній (64%) інвестують у системи управління ланцюгами поставок 82% логістичних компаній збільшили свої інвестиції в технології з 2020 року (рис.1.3). З тих, хто збільшив свої інвестиції, 39% відмітили, що вони інвестували у технології автоматизації складів, що робить його третім за рівнем інвестицій показником, зафіксованим у дослідженні [37].

Крім того, 95% логістичних організацій збільшать або збережуть поточний рівень інвестицій у нові ІТ системи і технології протягом майбутніх періодів [34, 35].

Також, у дослідженні йдеться, що підвищення ефективності, точності та масштабованості вважалось найважливішим фактором, коли йшлося про те, щоб компанії збільшували свої інвестиції в інструменти видимості. Зменшення ручних процесів і покращення цілісності даних було оцінено другим за важливістю міркуванням серед респондентів, а потім покращений досвід клієнтів.

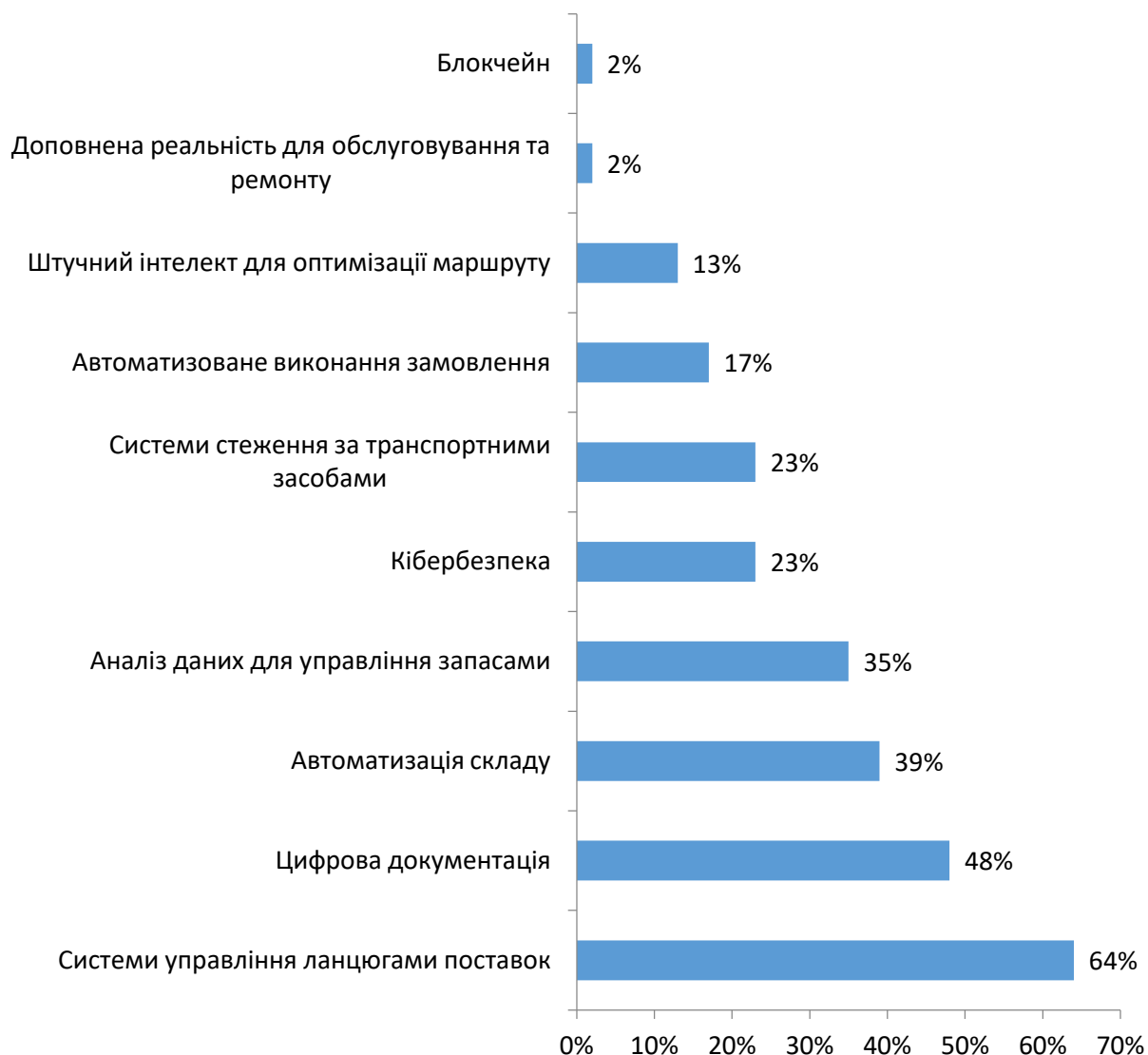


Рисунок 1.3 – Головні напрямки інвестування логістичними компаніями  
*Джерело: [37]*

Більше половини респондентів (53%) відмітили, що брак ресурсів був найбільшою проблемою, з якою зіткнулася їхня компанія, коли справа доходить до впровадження нових технологій видимості ланцюга поставок [35, 36].

«Ми віримо, що спільна цифрова трансформація є ключем до майбутнього логістики. Інвестиції в технології та пріоритетність результатів, орієнтованих на клієнта та співробітника, організації можуть повністю розкрити свій потенціал», – написав Джин Гандер, генеральний менеджер

CargoWise. «Разом ми можемо сформувати майбутнє нашої галузі, досягти операційної досконалості та забезпечити неперевершений виклик клієнтів».

Також, слід підкреслити, сьогодні, компанії та інвестори спостерігають за п'ятьма технологічними трендами сучасності навколо обміну даними в промисловості, страхуванні, охороні здоров'я, цифровій інфраструктурі та плануванні ресурсів.

На думку експертів, ряд галузей потребують технологічних рішень, які сприяють широкому обміну даними, створюючи можливості для державного та приватного інвестування, серед яких: промислові компанії інвестують у технології, які керують, оцифровують і автоматизують їхні фізичні активи; технологічний розвиток у сфері страхування може призвести до наступного етапу розвитку галузі; постачальники медичних послуг шукають рішення, які покращують продуктивність і результати для пацієнтів; цифрова інфраструктура буде розвиватися, щоб підтримувати величезні та зростаючі потреби в даних; штучний інтелект, хмара та безпека – це тенденції, на які особове звертають увагу в плануванні ресурсів підприємства та людських ресурсах в логістиці.

Очевидно, що інвестиції зосереджені навколо ключових сфер, які безпосередньо сприяють продуктивності та ефективності. Цю тенденцію можна пояснити загостренням конкуренції на ринку логістики, зростаючий попит з боку клієнтів на точну та своєчасну інформацію щодо процесів відправлень. Примітно, нещодавнє дослідження, проведене Міжнародною асоціацією повітряного транспорту (IATA) [37], підтверджує, що цифровізація та зниження витрат були двома головними пріоритетами для вантажовідправників, також у своїй діяльності з трансформації ланцюга постачання як сталість [37].

Також у дослідженні стверджується, що галузь логістики переважно інвестує в системи управління ланцюгами поставок, відомі як системи управління транспортуванням (TMS).

Значна більшість учасників, що становить респондентів спрямовують свої інвестиції в логістичні технології. Потреба орієнтуватися в складнощях

глобальних ланцюгів постачання – посилена піками та нормалізацією після пандемії, геополітичними подіями та більш жорсткими економічними перспективами – посилила попит на логістичні компанії для оптимізації запасів, покращення видимості, і сприяти більш плавній координації між зацікавленими сторонами. Це підвищило значення надійних рішень для управління ланцюгом поставок як основи сучасних логістичних операцій [31].

Після 2021 року інвестування логістичних стартапів зросло майже вдвічі — ось на чому зосереджуються інвестори.

Як показують дослідження, під час пандемії COVID-19 світова увага зосередилася на логістиці та ланцюгах поставок. Раптовий підйом електронної комерції, який зріс більш ніж на 25 відсотків, у поєднанні з обмеженнями пропускної здатності та заторами на повітряному та морському транспорті підкреслив важливість стійкості ланцюга поставок. Здається, знову зосереджено увагу на ролі логістики та прагненні до більшої видимості в ланцюгах постачання [25].

У результаті різко зросло інвестування логістичних стартапів. У звіті McKinsey у травні 2020 року «Фінансування стартапів у логістиці: нові гроші для старої галузі?» розглядалися тенденції фінансування в секторі транспорту та логістики. Відтоді фінансування логістичних стартапів у 2021 році зросло майже вдвічі порівняно з 2020 роком, але також перемістилося в інші підсектори логістики.

Новий аналіз базується на вибірці з понад 500 стартапів, на які припадає понад 80 мільярдів доларів фінансування. Фінансування аналізувалося за часом, за галузями, регіонами та за впливом на COVID-19 [38].

У 2021 році фінансування логістичних стартапів досягло нового піку

У розпал пандемії уразливість логістики та ланцюгів постачання гостро відчувалася в усьому світі. Традиційно багато хто вважав логістику нібито коммодитизованою функцією — компанії часто не бажали інвестувати у власні логістичні активи, радше віддаючи цю функцію аутсорсингу та намагаючись

мінімізувати частку витрат на транспортування та складування у своїх звітах про прибутки та збитки.

Однак, як тільки споживачі побачили порожні полиці супермаркетів або, у випадку Великобританії, закриті автозаправні станції, важливість логістичної галузі привернула увагу світу. І компанії дедалі більше переглядають своє сприйняття логістики. Згідно з опитуванням керівників глобальних компаній у 18 країнах, 83 відсотки респондентів сказали, що вони стали більш обізнаними про ризики, пов'язані з блокуванням транспорту, зупинкою виробництва або дефіцитом сировини, ніж до пандемії. Ця зміна обізнаності призвела до безпрецедентного припливу капіталу в сектор у 2021-2022 роках. Однак кількість раундів інвестування для стартапів у сфері логістики залишилася відносно стабільною — лише трохи зросла порівняно з 2021 роком — що свідчить про те, що раунди фінансування в середньому стають більшими [25].

Інвестори в логістичну галузь стали краще усвідомлювати виклики та відповідні можливості для зростання та інвестують у нові підприємства з більшими раундами фінансування. Наприклад, серед стартапів, які зібрали найбільше фінансування венчурних капіталістів (VC) протягом одного раунду, є індонезійська компанія J&T Express на суму 2,5 мільярда доларів США та азіатський стартап Lalamove, який отримав 1,5 мільярда доларів США в січні 2021 року, Project44 отримав фінансування в розмірі 202 мільйони доларів США, оцінивши компанію в 1,2 мільярда доларів США, а Flexport зібрав 935 мільйонів доларів США в лютому 2022 року. Можливо, у логістичних стартапів і провідних компаній все ще є можливості для розширення електронної комерції як рушія зростання. В опитуванні, яке вивчало вплив COVID-19 на напрямні споживачі брендів у США та Європі, 39 відсотків брендів заявили, що тепер вони віддають перевагу інвестиціям у виконання, доставку та іншу діяльність, пов'язану з логістикою, а не інші, більш традиційно важливі сфери.

Фокус інвесторів ще більше перемістився на логістику електронної комерції, доставку та видимість ланцюга поставок. Пандемія COVID-19 пришвидшила електронну комерцію, у 2020 році вона зросла на понад 25

відсотків у річному обчисленні, а у 2021 році – ще на 11 відсотків. Це сприяло підвищенню інтересу інвесторів до логістичних операцій, особливо до майже невикористаного потенціалу ринків, що розвиваються. Незважаючи на те, що цей розвиток був помітний за роки до пандемії, звіт McKinsey за 2020 рік і нещодавні висновки свідчать про те, що інтерес інвесторів до логістичних компаній продовжує зростати. Деякі типи логістичних стартапів на сьогодні, залучають більше фінансування, ніж інші (рис. 1.4). Представлений аналіз показує, що різні види компаній, які займаються доставкою на останню милю, постачальники видимості й інформації, а також ринки автомобільних вантажних перевезень отримали значні надходження інвестицій .

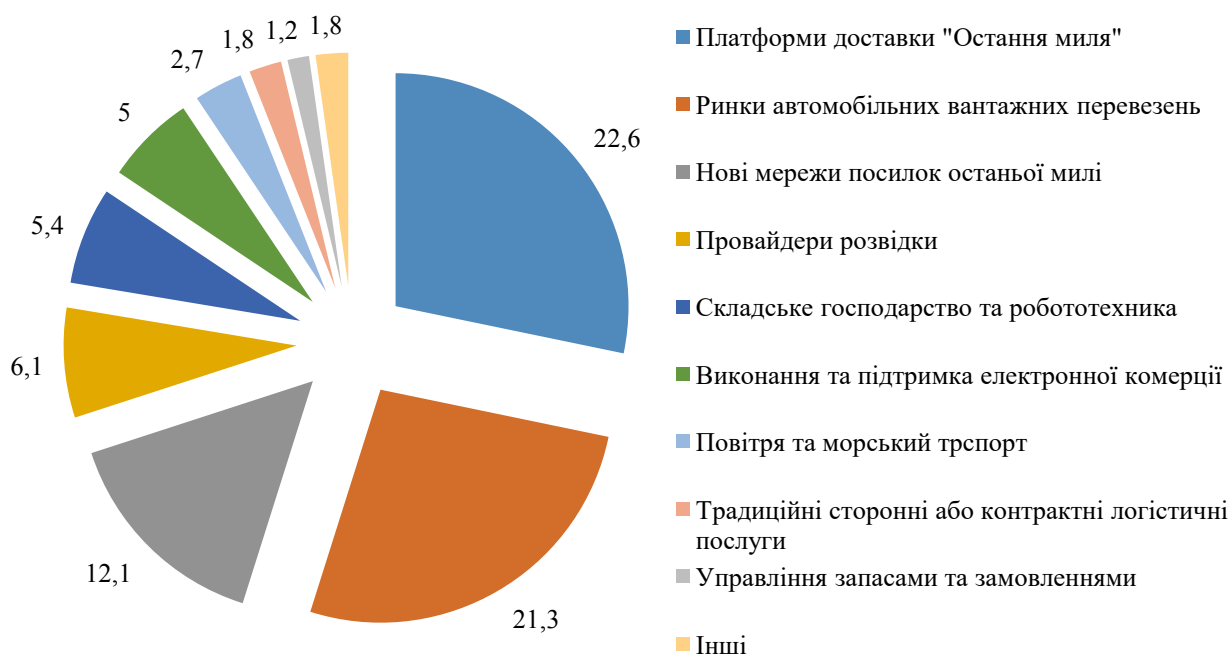


Рисунок 1.4 – Логістичні стартапи які представлено 9 бізнес-моделями, які є найбільш зацікавленими інвесторами.

*Джерело: [37]*

Доставка продуктів на вимогу (негайна) серед інших продуктів стала улюбленою для інвесторів, що призвело до масових потоків венчурного фінансування в цю категорію. Окрім підвищеного інтересу до негайної

доставки «останньої милі», інвестори також перемістили фокус на другу категорію стартапів доставки, таких як J&T Express у Південно-Східній Азії та Delhivery в Індії. Ці компанії могли б допомогти заповнити прогалини, які не змогли або не захотіли виправити провідні світові оператори експрес-доставки, зокрема в країнах з економікою, що розвивається, шляхом створення власних мереж посилок для доставки всередині країни — і все частіше для доставки через кордон.

Прозорість ланцюга постачання та транспорту стала пріоритетом, і компанії усвідомили, що їм потрібні більш гнучкі та гнучкі ланцюжки постачання, які можна швидко адаптувати до зовнішніх факторів, таких як транспортні обмеження, які відбувалися протягом усієї пандемії. Краща видимість є ключовим фактором у забезпеченні гнучкості та покращенні зв'язку між усіма зацікавленими сторонами, дозволяючи компаніям краще визначати точний час прибуття. Опитування McKinsey серед топ-менеджерів ланцюгів поставок показало, що 77 відсотків компаній планують надати пріоритет інвестиціям у видимість ланцюгів постачання. Цей висновок підтверджено опитуванням Kenco, у якому 90 відсотків респондентів повідомили, що постачання-видимість ланцюга є головним пріоритетом [36].

Ринки автомобільних вантажних перевезень та рішення залишаються сферою інтересу для венчурних інвесторів, де структура ринку, яка характеризується великою кількістю фрагментованих постачальників, зокрема автотранспортних компаній, збільшує потребу в ринках. Наприклад, у США ринок вантажних перевезень, за оцінками, приносить майже 750 мільярдів доларів доходу, і цей великий ринок складається приблизно з 1 мільйона найнятих перевізників [29].

Загалом COVID-19 прискорив динаміку фінансування стартапів у кур'єрських службах, службах експрес-посилки та посилок, транспорті, виконанні/зберіганні та технологіях. Однак цей приплив капіталу приніс користь деяким більше, ніж іншим, оскільки фінансування було зосереджено в окремих під категоріях.

## Висновки до розділу 1

У першому розділі роботи досліджено теоретичні основи інвестиційної діяльності підприємств у логістичному напрямку:

Детально розглянуто міжнародну логістичну діяльність як наукову категорію, а саме приділено увагу визначенням, які наводять спеціалісти логістичного напрямку та виділено що міжнародна логістика це наука яка, насамперед передбачає процеси планування та менеджмент транспортними засобами та процесами складування для забезпечення функціонування матеріальних, фінансових та інших потоків. Досліджено головні історичні етапи розвитку логістичного ланцюжка постачання, кожен етап прокоментовано з точки зору історичного розвитку.

Розглянуто інвестиційна діяльність, її чинники та інвестиційні механізми. Приділено увагу визначенням щодо інвестицій та головним напрямкам класифікацій за різними ознаками та аспектами щодо важливості залучення інвестиційних ресурсів для розвитку логістичної галузі. Виділено найбільш головні напрями економічних можливостей та складнощей щодо залучення розвитку інвестиційного клімату.

Визначено роль та значення інвестицій у розвитку міжнародної логістичної діяльності. Виділено головні напрями інвестування логістичними компаніями, серед яких блокчейн, доповнена реальність для обслуговування та ремонту, штучний інтелект для оптимізації маршрутів, автоматичне виконання замовлень, кібербезпека та інші. Зауважено, для інвестора важливо досконало розуміти не лише сектори та ринки, а й структурні тенденції, які вплинуть на нерухомість у короткостроковій, середньостроковій та довгостроковій перспективах. Також важливо тісно співпрацювати з партнерами, які поділяють ті самі цілі та цінності та можуть надати унікальне ноу-хау та перевірений досвід на ключових ринках. Цей підхід має важливе значення для інвестиційної стратегії, що створює вартість.

## РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ТА ПЕРСПЕКТИВ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА ЯК НАПРЯМУ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИКИ

### 2.1. Особливості інвестиційної діяльності логістичних стартапів

Потреби участі інвесторів, за останні роки змінюються. Деякі логістичні проекти розширили масштаб і досягли прибутковості. Хоча прибутковість не є безпосереднім пріоритетом для інвесторів, бізнес, у який вони інвестують, має продемонструвати, що рано чи пізно її можна досягти.

У дослідженні що демонструє вибірку з приблизно 600 стартапів у галузі логістики, які мають понад 90 мільярдів доларів США, було проаналізовано фінансування за галузями та регіонами, зосереджено увагу на суттєвій зміні динаміки ринку [42] (рис. 2.1).

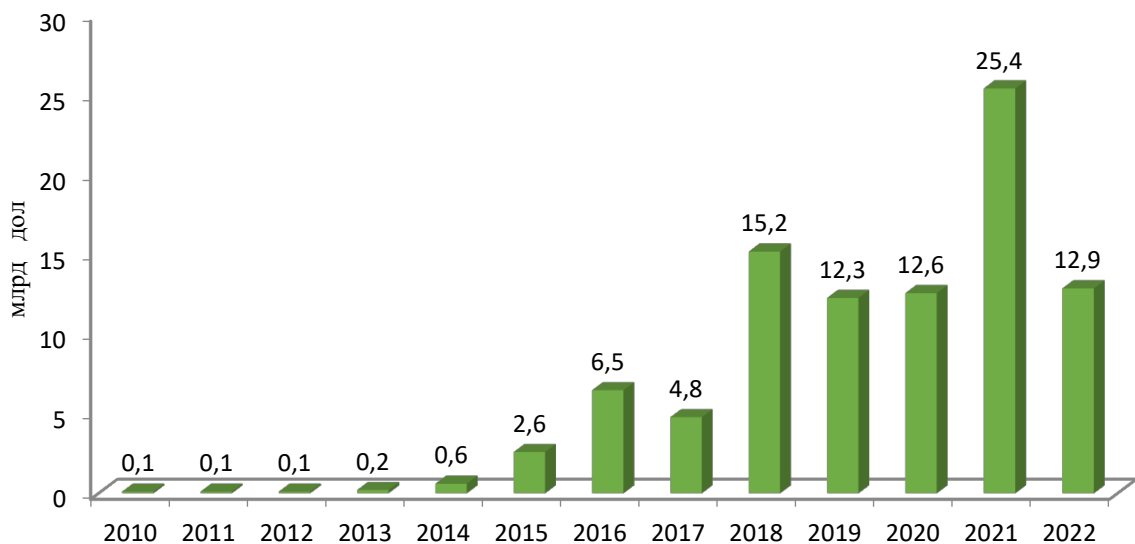


Рисунок 2.1 – Динаміка фінансування логістичних стартапів

Джерело: [42]

У 2022 році фінансування логістичних стартапів скоротилося вдвічі. Після зростання більш ніж на 70 відсотків на рік, починаючи з 2014 року, фінансування для стартапів у сфері логістики досягло історичного максимуму в 25,4 мільярда доларів у 2021 році. Здавалося, що наступний рік може принести більше того ж, коли в лютому 2022 року відбувся раунд фінансування на 935 мільйонів доларів, для стартапу логістичних технологій Flexport (що довело його оцінку до 8 мільярдів доларів).

Також фінансування залежить від регіону, причому, як наприклад Азіатсько-Тихоокеанський регіон відіграє значну роль. З 2010 по 2022 рік Азійсько-Тихоокеанський регіон отримав 24 відсотки загального фінансування венчурного капіталу та 52 відсотки венчурного фінансування, спрямованого на логістичні стартапи (рис. 2.2).

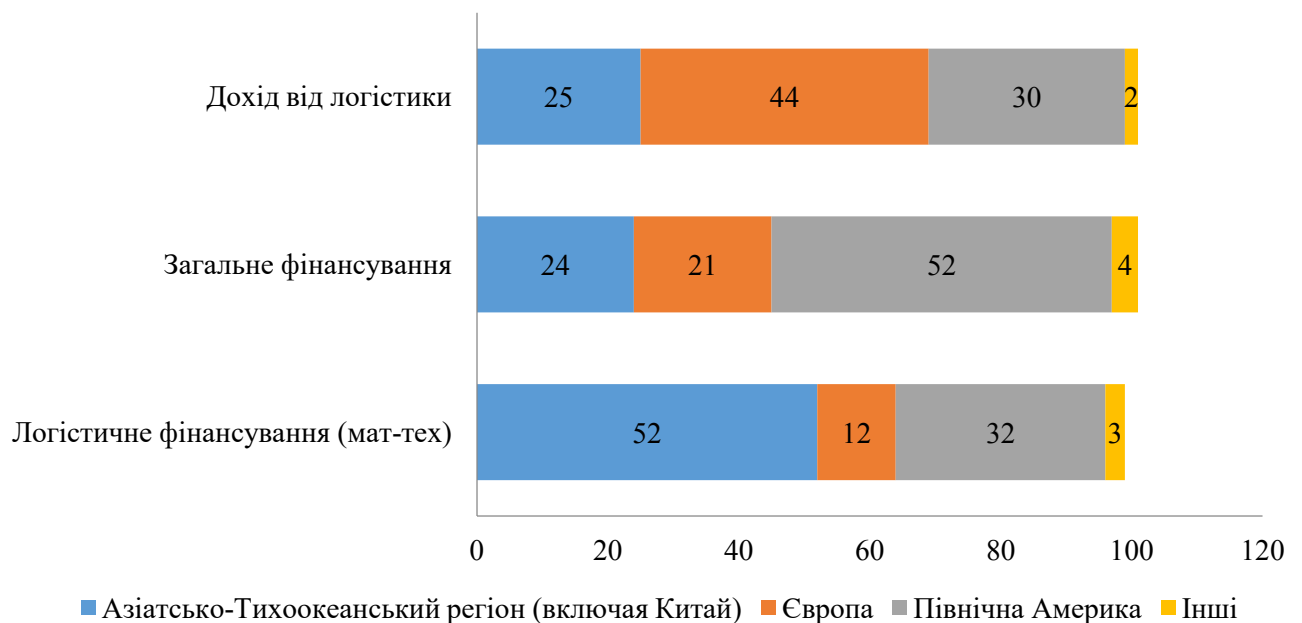


Рисунок 2.2 – Фінансування логістичних стартапів у 2010 - 2022 рр.

Джерело: [42]

Це пов'язано з тим, що сектор логістики в Азії є відносно менш розвиненим (і має менше аутсорсингу), що пропонує ширші можливості для

стартапів для захоплення частки ринку. Однак Азіатсько-Тихоокеанський регіон зменшив свою частку фінансування логістики у 2022 році (можливо, через тривалі періоди карантину, що ускладнило відновлення економіки), у відповідь на це частка Європи зростає.

У той же час, різні логістичні компанії починають показувати позитивні прибутки. Наприклад, американський логістичний стартап з електронної комерції ShipBob, який отримав фінансування в розмірі 331 мільйона доларів США, отримав свій перший прибуток у четвертому кварталі 2020 року. Звичайно, навіть коли деякі стартапи стають прибутковими, вони все ще залежать від венчурного фінансування, щоб підтримувати свою продуктивність.

Крім того, великий північноамериканський автотранспортний логістичний стартап очікує у 2024 році вперше досягти позитивного показника EBITDA (показник розраховується виходячи з фінансової звітності підприємства міста і служить з метою оцінки того, наскільки прибуткова діяльність підприємства без урахування амортизаційних відрахувань). Це можна пояснити наслідками пандемії та високими ставками, які спонукають водіїв вантажівок у США переходити до самозайнятості. Зростаюча група власників-операторів стає все більш залежною від ринків автомобільних вантажних перевезень, оскільки вони можуть забезпечити вантажовідправників такими необхідними можливостями, тоді як автоперевізники покладаються на ринки для отримання замовлень.

Як передбачалося два роки тому у звіті McKinsey про фінансування стартапів, стартапи починають нагадувати діючих гравців у галузі. Наприклад, у сфері експедирування вантажів молоді компанії все частіше доповнюють свої суто цифрові бізнес-моделі власними операційними можливостями. Наприклад, Flexport продовжує фрахтувати власні повітряні вантажні потужності та нещодавно оголосила про додаткові послуги на смузі Азія-Європа, а також розширене партнерство з Atlas Air [38].

За такими тенденціями стартапи зможуть краще залучати керівників провідних логістичних компаній. Наприклад, цифровий експедитор Forto нещодавно найняв колишнього керівника CEVA Logistics С-рівня. Крім того, деякі стартапи, які зосереджені на мережах «останньої милі», створили власні розгалужені інфраструктури, які нагадують інфраструктури існуючих служб посилок [39]. Наприклад, J&T Express планує вийти зі свого внутрішнього ринку в Південно-Східній Азії на ринки Мексики та Близького Сходу. Зараз компанія створює мережу центрів сортування та розподілу в Мексиці. А шведський стартап із доставки посилок Budbee створив власну дистриб'юторську мережу й уже обслуговує 35 мільйонів клієнтів у п'яти європейських країнах [41].

Є кілька прикладів добре фінансованих стартапів, які намагаються придбати інші стартапи: Project44 придбав німецький стартап Ocean Insights у березні 2021 року, а потім ClearMetal у травні 2021 року. Він також придбав платформу видимості останньої милі Convey за 255 мільйонів доларів США у вересні того ж року та нещодавно оголосив про плани продовжити придбання у наступних роках.

Подібним чином німецька платформа вантажних перевезень Sender придбала європейські підрозділи свого північноамериканського конкурента в 2020 році, угода оцінена приблизно в 1 мільярд доларів, відразу після придбання нею Everoad.

В іншому прикладі індійський стартап Shiprocket придбав Glaucus, інвентаризаційну компанію - стартап аналітики управління, щоб додати до свого портфолію рішень для ланцюгів постачання.

За останні роки фонди прямих інвестицій також виходять на арену та посилюють прагнення до швидкого та успішного виходу з ринку, наприклад, через IPO. Аналіз вибірки стартапу показує, що фінансування зросло на 167 відсотків між 2020 і 2021 роками, що значно перевищує загальне збільшення фінансування на 95 відсотків. Оскільки більше капіталів успішно виходять, вони залишають простір для інвестування більших коштів [37].

Як стверджується у дослідженні, серед проаналізованих стартапів було 17 більших виходів, шість із яких відбулися за останні два роки.

Старі компанії все більше інвестують, щоб відповідати інноваціям стартапів. Вантажовідправники хочуть мати можливість швидко бронювати вантаж і порівнювати різні перевізники, види транспорту чи пари портів. Опитування Freightos Group серед понад 100 керівників відділів логістики великих корпорацій виявило, що майже половині потрібно два дні або більше, щоб забронювати відправлення, а 70 відсотків респондентів покладаються на електронні таблиці для керування тарифами [40].

Більше того, 86 відсотків цих вантажовідправників оцінюють здатність порівнювати різних перевізників і постачальників логістичних послуг як важливу, але менше половини вказали, що вони можуть легко це зробити. Завдяки цифровим можливостям, які стартапи принесли на ринок, існуючі оператори вкладають значні кошти щоб наздогнати та виконати вимоги вантажовідправників щодо прозорого, безперебійного цифрового бронювання. Наприклад, майже всі великі експедитори, а також авіаперевізники пропонують вантажовідправникам миттєві пропозиції та бронювання, що раніше рідко існувало на ринку. Деякі з найбільших контейнерних судноплавних компаній прагнуть розширити суто контейнерні перевезення до наскрізного мережевого бізнесу, використовуючи нещодавні надзвичайні прибутки, а багато провідних компаній розширюють свої цифрові послуги.

Здається ймовірним, що більше стартапів можуть стати зрілими руйнівниками у своїх відповідних секторах. Багато з них формують глобальну присутність, подібну до традиційних гравців. Велика конкуренція з існуючими компаніями, які пропонують глобальний наскрізний продукт, дуже мало ймовірна в короткостроковій перспективі, однак молоді компанії стають все більш конкурентоспроможними в певних областях і регіонах [41].

І поки стартапи розвиваються, провідні компанії, ймовірно, збільшать свої цифрові пропозиції у відповідь. Але, відмінності між підсекторами залишаються і можуть вплинути на довгострокову перспективу для певних

галузей. Враховуючи тенденції, що спостерігаються у фінансуванні стартапів, а також спостереження на загальному ринку, цілком імовірно, що у великих сегментах із різноманітною клієнтською базою та зростанням, що походить від кожного окремого облікового запису (наприклад, експедирування вантажів або посередництво в автомобільних вантажних перевезеннях), стартапи можуть розвиватися й далі, без заміни діючих компаній, оскільки це не схоже на ринок, де переможець отримує все.

Однак бізнес-моделі платформ (наприклад, для порівняння тарифів або видимості ланцюга постачання) можуть отримати сильну економію за рахунок масштабу та отримувати переваги, оскільки більше перевізників і вантажовідправників підключаються до цих платформ. Цілком ймовірно, що на цих ринках виявиться лише кілька переможців [41].

Інвестори та стартапи можуть отримати вигоду від того, щоб залишатися в курсі ринкових тенденцій, особливо з огляду на те, що найближчими роками очікується, що середовище для стартапів стане жорсткішим. Наприклад, незважаючи на те, що дефіцит драйверів може тривати, пропускна спроможність і перевантаженість, ймовірно, повернуться до допандемічного рівня, і очікується зниження тарифів повітря та океану. Також, ймовірно, сповільниться зростання електронної комерції. Ці фактори безумовно будуть впливати на майбутні рішення інвесторів.

Отже, управління логістикою є критично важливим компонентом сучасного бізнесу, і його важливість важко переоцінити. Зосереджуючись на ключових аспектах, таких як зниження витрат, підвищення ефективності, клієнтський досвід і масштабованість, підприємства можуть розкрити повний потенціал своїх логістичних операцій. У найближчому майбутньому стартапи допоможуть логістичній галузі збільшити швидкість, зменшити відходи та зменшити загальні витрати. Логістичні компанії повинні розуміти, що робота, яку виконують ці нові стартапи, буде інтегрована з ними, щоб краще обслуговувати клієнтів.

## 2.2. Транснаціональні корпорації в міжнародній інвестиційній діяльності логістичного розвитку

У сучасну епоху міжнародна логістика набула нового значення. У міру зростання економік провідних країн світу, природно, дозволяють посилити спеціалізацію. Іншими словами, окремі особи та компанії можуть зосередитися на тому, щоб робити менше справ, але робити їх краще. У маленькому містечку може бути одна пекарня, тоді як у місті часто є спеціалізовані магазини кексів, пончиків і пирогів, а також великі пекарні. Така спеціалізація також стимулює конкуренцію та креативність [19].

У національних економіках регіони також можуть спеціалізуватися, залучаючи критичну масу талантів і потенціалу, що забезпечує більшу продуктивність та інновації, ніж це було б можливо в іншому випадку. Сполучені Штати спостерігали розвиток багатьох таких регіонів. Наприклад, виробництво автомобілів у Детройті залучало спеціалізовані підприємства з навколишніх штатів для виготовлення високоточних автомобільних компонентів. За останнє століття витрати та часові затримки, пов'язані з міжнародним зв'язком, різко впали. Міжнародні перевезення настільки зросли, що вартість фунта або кубічного фути для надсилання великої кількості фізичних продуктів або матеріалів часто є незначною складовою загальної ціни. Існує багато інших факторів, які штовхають операції в глобальному напрямку, від політичних стимулів до збільшення кількості кваліфікованих працівників (оскільки талановиті люди всюди отримують кращий доступ до освіти та навчання). Здатність працювати на міжнародному рівні — шукати, продавати та наймати з усього світу — це можливість для багатьох компаній і повноваження для інших, які хочуть залишатися конкурентоспроможними. Але як тільки бізнес починає перетинати міжнародні кордони, його логістика стає міжнародною логістикою. І тому міжнародна логістика важлива, ніж будь-коли.

Основні цілі міжнародної логістики, як і будь-який бізнес це логістичний процес, загалом полягають у забезпеченні ефективних і надійних операцій, які проходять гладко та передбачувано, одночасно знижуючи витрати та зменшуючи невизначеність. Крім того, ефективне управління міжнародною логістикою може призвести до покращення відносин із клієнтами, партнерами та навіть із потенційними клієнтами. Говорячи про головні міжнародні цілі логістики, виділяють наступні [38].

Економічна ефективність. Зазвичай це перша мета, яка спонукає бізнес зосередитися на оптимізації міжнародної логістики. Ведення бізнесу за кордоном може бути дорогим. Існує кілька режимів оподаткування, які слід розуміти та керувати ними, тарифи та інші дорогі вимоги, а також витрати на доставку на великі відстані. Ці витрати складаються. Завдяки всім структурам витрат і варіантам, від можливостей міжнародної нерухомості до нормативно-правової бази, розуміння бізнесу може реагувати на складні обмеження, які часом змінюються, щоб зменшити витрати. Тут має значення широка мережа та увага до деталей [59].

Надійність. У разі міжнародної логістики одне неправильне розуміння місцевого правила може призвести до того, що цілий вантаж стане непридатним для використання (наприклад, якщо його конфіскують або швидкопсувний вантаж відхилять або затримують). Також виникають більш поширені загрози своєчасності та передбачуваності, від затримок обробки та помилок у заповненні форм до змін в останню хвилину в політиці імпорту, експорту чи поїздок. Наявність спеціалізованих людей, послуг і технологій для виявлення та реагування на ці загрози надійності може значно допомогти зробити міжнародну операцію більш надійною. У деяких випадках «надійність» — це просто інший спосіб сказати «життєздатність», оскільки без цього деякі підприємства не змогли б вижити [46].

Стосунки. Побудова хорошої міжнародної логістичної операції часто означає знайти друзів у багатьох місцях. А коли у вас є надійна та ефективна робота, легше будувати дружбу. Підприємства, що розвиваються, які вчасно

оплачують рахунки, є фаворитами постачальників. Будучи компанією, яка отримує клієнтам те, що їм потрібно, коли їм це потрібно, за справедливою ціною створює лояльність, особливо коли конкуренти борються. У деяких випадках міжнародний ланцюг постачання може бути єдиною конкурентною перевагою, яка приваблює клієнтів, особливо для категорій продуктів, де пропозиції мають низьку диференціацію. Кілька магазинів канцелярських товарів припинили роботу, наприклад, за останні кілька десятиліть, а ті, що залишилися, зробили це завдяки досвіду логістики. Вони можуть отримувати клієнтам не лише те, що їм потрібно, але також коли та де їм це потрібно, з порівняно високою надійністю [62].

Особову роль у міжнародній логістиці відіграють транснаціональні корпорації. Транснаціональні корпорації є одним із найважливіших суб'єктів міжнародної економіки. Вони безпосередньо впливають на нові тенденції міжнародного бізнесу, глобальну конкурентоспроможність на міжнародних ринках, а також економіки держав та націй.

Одним із найяскравіших проявів глобалізації є феномен міжнародного бізнесу, де важливу роль відіграють суб'єкти міжнародної економіки, що підтримують і поглиблюють інтернаціоналізацію процесів в глобальному середовищі – транснаціональні або транснаціональні корпорації (ТНК). Транснаціональні корпорації в результаті розвитку науково-технічної революції є одними з найважливіших і найбільш домінуючим явищем сучасної глобальної економіки.

Необхідно підкреслити два ключових аспекти транснаціональних корпорацій: перший наголошує на ТНК як сучасна промислова компанія, яка відіграє домінуючу роль в економіці та представляє велику адміністративну мережу і місце, де приймаються рішення. На міжнародному рівні проблема транснаціональних компаній така ж, як і випуск великих національних фірм у певній країні. Другий аспект стосується того факту, що навіть якщо ці компанії, які розвивають міжнародну діяльність, за своєю природою є національною компанією.

Конференція Організації Об'єднаних Націй з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД) надає у своєму Investment Report таке визначення: «Транснаціональні корпорації — це юридичні особи або особи без права особи, що складається з материнських компаній та їх іноземних філій. Материнська компанія визначається як підприємство, яке контролює активи інших організацій у країнах, відмінних від материнської країни, як правило, володіючи а частка капіталу. Іноземна філія - це юридична особа або особа без статусу юридичної особи, в якій інвестор як резидент інша економіка має частку, що дозволяє мати довгострокову зацікавленість в управлінні цією компанією».

United Parcel Service Inc, Deutsche Post AG, FedEx Corp, A.P. Moller - Maersk AS і Deutsche Bahn AG увійшли до 5 найкращих логістичних компаній світу у 2022 році за доходам (рис.2.3.).

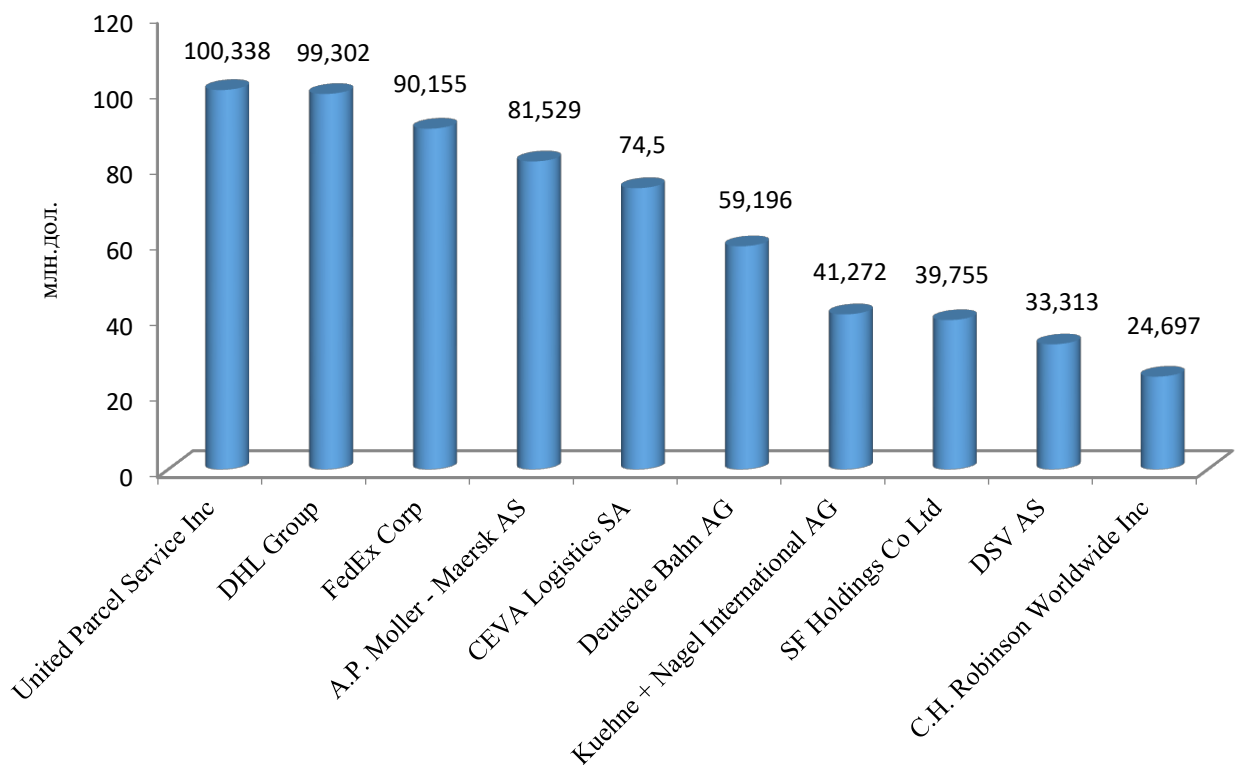


Рисунок 2.3 – TOP-10 логістичних компаній світу у 2022 році за рівнем доходу

Джерело: [46]

Сукупний дохід 10 найкращих логістичних компаній склав 644,057 мільйони доларів США, причому найбільший дохід отримав United Parcel Service Inc (100,338 млн.дол), за нею йдуть Deutsche Post AG (99,302 мільйони доларів) і FedEx Corp (90,155 млн.дол), а С.Н. Найнижче – Robinson Worldwide Inc (24,697 млн.дол) [46]. З точки зору географічного поділу, 4 з 10 логістичних компаній у світі розташовані в Європі, тоді як 3 розташовані в Азії, а решта 3 розташовані в Північній Америці. Загалом у 2022 році в них працювало 2 135 246 осіб.

United Parcel Service Inc, що базується в Сполучених Штатах Америки, є однією з провідних логістичних компаній світу у 2022 році за доходами. Це постачальник послуг доставки посилок. Надає послуги транспортування, дистрибуції та контрактної логістики. Компанія пропонує послуги наземного та повітряного транспортування пакетів у той самий день, наступного дня, варіанти доставки за два та три дні: а також наземні послуги для мешканців США. Дохід компанії склав 97 287 мільйонів доларів із середнім зростанням доходу на 14,96% завдяки зростанню електронної комерції в Європі та значному зовнішньому попиту з Азії. Компанія управляє регіональними авіахабами в різних штатах США, Кельні, Німеччина; Шанхай і Шеньчжень, Китай; Гонконг; Онтаріо, Канада; і Карибського басейну, і працювало 534 000 людей [64].

Німецька Deutsche Post AG – ще одна провідна логістична компанія, яка надає поштові та логістичні послуги. Він пропонує логістичні послуги під брендом DHL та поштові послуги під брендом Deutsche Post. Компанія надає послуги внутрішньої та міжнародної пошти та посилок; аутсорсинг і системні рішення; міжнародний експрес; авіап перевезення, морські перевезення та сухопутні перевезення вантажів; договірна логістика; електронна комерція; і послуги з управління ланцюгами поставок. Дохід компанії склав 96 662 мільйони доларів із середнім зростанням доходу на 22,53%. Компанія надає послуги посилок у Європі, Америці, Азіатсько-Тихоокеанському регіоні та на Близькому Сході/Африці, і налічує 583 816 людей [68].

FedEx Corp - ця американська компанія є однією з найбільших у світі у сфері логістики та доставки. FedEx пропонує широкий спектр послуг, включаючи доставку вантажів, експрес-доставку, логістичні послуги для бізнесу та інші. Ці компанії є важливими учасниками глобального ринку логістики і відомі своєю надійністю та ефективністю у виконанні логістичних послуг. Однак вони також стикаються з великою конкуренцією та різними викликами в своїй діяльності (табл. 2.1).

Таблиця 2.1 – Порівняльна характеристика логістичних компаній

| ТНК/критерії          | Успіхи  | Стратегії   | Виклики  |
|-----------------------|---|---|--|
| FedEx Corp            | Вважається одним з лідерів у сфері експресдоставки та відомий своєю надійністю та швидкістю.            | Спеціалізується на експресдоставці та інноваційних логістичних рішеннях. Використовує технології для покращення точності та швидкості доставки. | Зростаюча конкуренція на ринку та потреба у постійних інноваціях, щоб залишатися конкурентоздатним       |
| Deutsche Post AG      | Є однією з найбільших міжнародних логістичних компаній, яка успішно працює в багатьох країнах світу.    | Фокусується на глобальних логістичних рішеннях, особливо для бізнес-клієнтів. Має широку мережу філій та складів по всьому світу.               | Геополітичні ризики та складність координації логістичних операцій у різних країнах.                     |
| United Parcel Service | Має сильну репутацію у сфері логістики та відомий своєю інноваційною діяльністю та високою ефективністю | Пропонує комплексні логістичні рішення, включаючи складське обслуговування, транспортування та технологічні інновації                           | Зростаючі вимоги до екологічної стійкості та необхідність адаптації до змін у технологічному середовищі. |

*Джерело: складено автором за матеріалами [46, 47, 48, 49]*

Слід зауважити, діяльність ТНК у країнах, що розвиваються, передбачає не лише переміщення іноземного капіталу в економіку країни-господаря, але також, наприклад, передачу технологій та управлінських знань або експлуатацію робочої сили чи корупцію, що є позитивними та негативними наслідками діяльності ТНК. Основним обмеженням для оцінки діяльності ТНК у світовій економіці є доступність і якість даних. Окрім важливості, яку вони мають для економічного розвитку, наприклад, створення нових робочих місць, вони також несуть відповідальність перед країною, де вони розвивають свою бізнес-діяльність, а також перед діловою та соціальною спільнотою в цій країні. Важливо, щоб вони поважали деякі фундаментальні принципи, які наведено в таблиці 2.2.

Таблиця 2.2 – Десять принципів Глобального договору ООН

| Принцип               | Зміст принципу   |
|-----------------------|--|
| Права людини          | Бізнес повинен підтримувати та поважати міжнародний захист прав людини.                                      |
| Права людини          | Переконайтеся, що вони не є співучасниками порушень прав людини  |
| Трудові права         | Бізнес повинен підтримувати свободу асоціації та ефективно визнання права на ведення колективних переговорів |
| Трудові права         | Ліквідація всіх форм примусової та обов'язкової праці  |
| Трудові права         | Ефективне скасування дитячої праці   |
| Трудові права         | Усунення дискримінації у сфері праці та професій   |
| Навколишнє середовище | Бізнес повинен підтримувати обережний підхід до екологічних проблем  |
| Навколишнє середовище | Проводити ініціативи для сприяння більшій екологічній відповідальності.                                      |
| Навколишнє середовище | Заохочуйте розвиток і поширення екологічно чистих технологій   |
| Боротьба з корупцією  | Бізнес має боротися з усіма формами корупції, включаючи вимагання та хабарництво                             |

Джерело: [57]

Роль і значення транснаціональних корпорацій у світовій економіці стає дедалі важливішим для розвитку багатьох національних економік. Їхня економічна потужність дуже велика, часто навіть більша, ніж країни, де вони працюють. З цієї причини кожна країна прагне залучити інвестиції від цих корпорацій, але, з іншого боку, необхідно бути обережним, щоб регулювати їхню діяльність законами та іншими правовими актами. Залучення цих прямих іноземних інвестицій стає ключем до економічного розвитку, особливо для малих країн. Транснаціональні корпорації мають великий вплив на світові економічні тенденції. Ми вважаємо транснаціональні корпорації суб'єктами права в міжнародному праві, оскільки вони все частіше здійснюють багатомільйонні операції. Розвиток транснаціональних корпорацій вплинув на регулювання міждержавних відносин, сприяючи економічному розвитку та інтенсифікації глобальних економічних відносин. Корпорації повинні поважати правові акти країни, де вони ведуть свою економічну діяльність. У деяких випадках міжнародні конвенції вимагають дотримання більшої кількості правил, ніж закони конкретних країн. Ця ситуація особливо присутня у сфері захисту прав людини, захисту навколишнього середовища тощо. У цих випадках вважають, що транснаціональні корпорації повинні більше зосереджуватися на міжнародних конвенціях, а не на законах країн третього світу.

### **2.3. Напрями подальшого розвитку інвестиційної діяльності підприємств в логістиці**

Протягом 2023 року глобальні промислові та логістичні ринки стикалися з перешкодами, включаючи високі відсоткові ставки, інфляційний тиск і підвищену невизначеність власників. Але, прогнози розміру глобальної логістичної галузі з 2018 по 2023 роки з прогнозами до 2028 року наглядно показують позитивну тенденцію розвитку майбутніх періодів (рис.2.4).

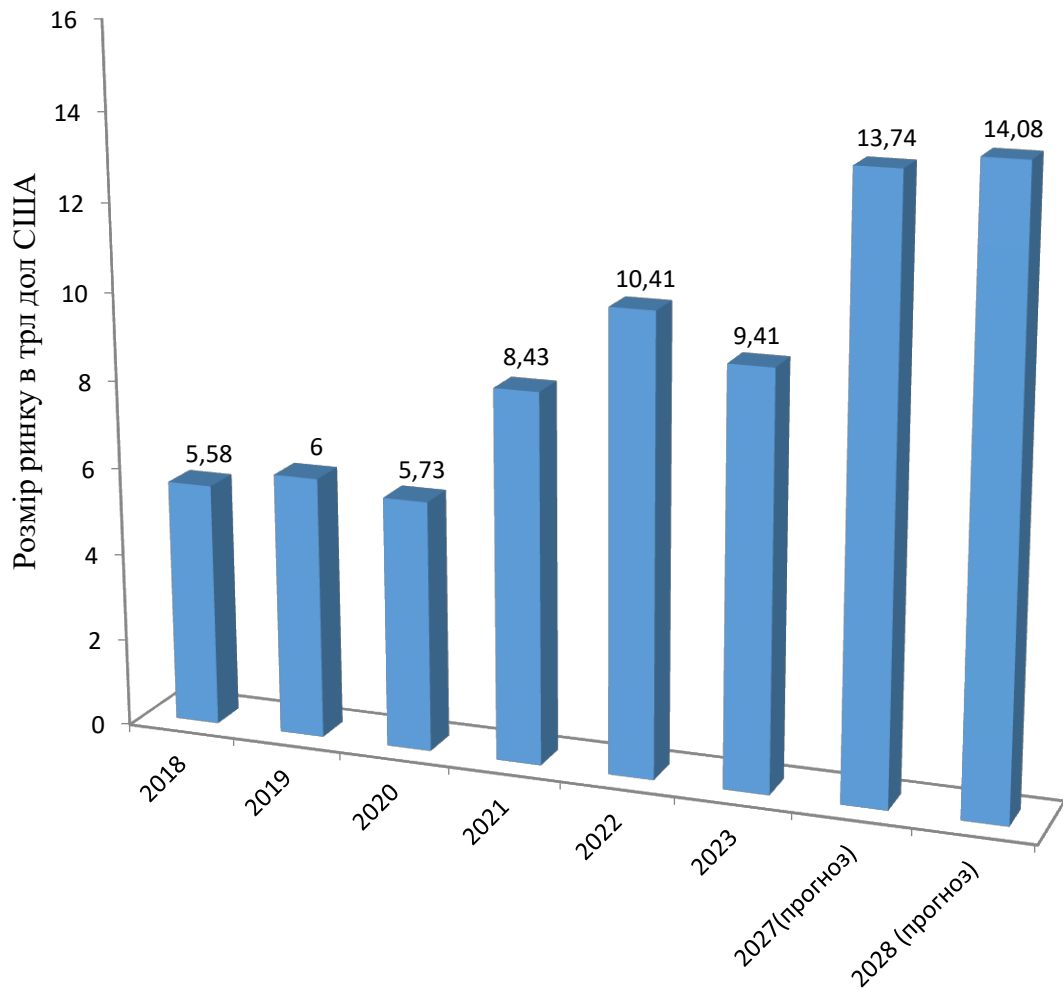


Рисунок 2.4 – Розмір глобальної логістичної галузі з 2018 по 2023 роки з прогнозами до 2028 року

*Джерело: [46]*

Розглянемо більш детально майбутні головні напрями інвестиційної діяльності компаній які досліджувалися у роботі. Deutsche Post DHL взяла на себе зобов'язання інвестувати 600 мільйонів євро цього року в декарбонізацію своєї діяльності в Німеччині, причому електронну мобільність і зелену інфраструктуру очолюють програмою витрат [70].

Логістична група також оголосила, що в рамках своєї Дорожньої карти сталого розвитку вона придбає більше 400 вантажівок, що працюють на (біо)газі, в період з 2022 по 2024 рік, щоб зменшити викиди від лінійних

перевезень вантажівками між діючими об'єктами. Ця новина з'явилася на прес-конференції в Берліні, де підрозділ DP DHL Post & Parcel Germany представив свій 20000-й електричний транспортний засіб доставки та представив широку інформацію про свою діяльність у сфері сталого розвитку, включаючи нові послуги для ділових і приватних клієнтів.

Тобіас Майер, генеральний директор Post & Parcel Germany, заявив: «Протягом останніх 12 місяців ми стали ще більш дружніми до клімату в усіх наших логістичних послугах – від портфоліо продуктів до доставки, від наших будівель до останньої. Наразі ми маємо найбільший електронний автопарк у секторі логістики. Поставки в понад 50% наших районів доставки тепер без викидів вуглецю, і наші загальні викиди значно нижчі, ніж у конкурентів. Якщо дозволять умови, стійкі, нейтральні до вуглецю поштові та посилкові послуги можуть стати реальністю в усій Німеччині протягом наступних кількох років».

Щоб продемонструвати, що жовтий бренд стає екологічнішим, Deutsche Post сьогодні додала 20000-й електромобіль до свого парку доставки, який також включає близько 12 600 електромобілів. Цього року група передбачила в бюджеті 300 мільйонів євро для додаткових інвестицій в електромобілі.

«Жоден інший постачальник логістичних послуг не інвестує в електронну мобільність так багато, як Deutsche Post і DHL Parcel Germany», — стверджує група [70].

До 2025 року комерційний електронний автопарк має зрости до 38 000 автомобілів. Асортимент транспортних засобів у парку також розширюється для охоплення додаткових сфер застосування.

Лише у 2022 році 1300 нових автомобілів StreetScooter Gigabox з вантажопідйомністю 12 кубічних метрів будуть розгорнуті на дорогах Німеччини. На відміну від інших моделей серії StreetScooter, Gigabox має правий привід, що означає, що кур'єри в'їжджають і виходять із борту автомобіля, підвищуючи безпеку водія та дорожнього руху. Електронний транспортний засіб також має місце для зберігання з поліціями для приблизно 160 посилок.

До кінця 2024 року зарядна інфраструктура на робочих майданчиках компанії буде розширена з поточних 24 200 до 28 000 зарядних станцій.

Нові вантажівки виробляють набагато менше викидів і набагато тихіші, ніж вантажівки з дизельними двигунами. Викиди вуглецю, а також азоту, твердих частинок і частинок значно зменшуються.

Deutsche Post DHL також інвестує таку ж велику суму (близько 300 мільйонів євро) у будівництво та реконструкцію безпечних для клімату операційних майданчиків, включаючи безвуглецеві склади доставки. Минулого року Deutsche Post DHL оголосила про свій план побудувати 280 пунктів доставки з нейтральним викидом вуглецю по всій Німеччині до 2025 року. З них 36 були введені в експлуатацію в 2021 році. Мета полягає в тому, щоб до кінця цього року запрацювало 100 пунктів [70].

З цих складів кур'єри доставляють пошту та посилки додому у своїх районах доставки – здебільшого за допомогою електронних транспортних засобів, що робить доставку з нейтральним викидом вуглецю. Ці нові бази доставки, побудовані компанією, будуть оснащені фотоелектричними системами, тепловими насосами в поєднанні з підігрівом підлоги та автоматизацією будівель. На деяких сайтах системи зберігання акумуляторів доповнюватимуть модель енергоефективності, тоді як інші сайти модернізують накопичувачі акумуляторів, використовуючи акумулятори знятих з експлуатації електромобілів StreetScooter.

Окрім цих складів доставки, у 2021 році відбулася низка будівельних проектів. Вони стосувалися існуючих будівель Post & Parcel Germany, а також нових будівель, обладнаних екологічними рішеннями, такими як фотоелектричні системи, зелені дахи та зелені фасади.

United Parcel Service. Технологічна компанія UPS інвестує 1 мільярд доларів на рік в інтелектуальну логістику. Завдяки інвестиціям у технологію в розмірі 1 мільярда доларів на рік UPS розширює можливості своєї інтелектуальної логістичної мережі за допомогою більш ефективних маршрутів доставки, які економлять гроші та зменшують викиди, одночасно

вдосконалюючи такі передові інструменти, як 3-D друк, дрони та робототехніка. «Ми справді вважаємо себе технологічною компанією», — сказав Девід Ебні, голова правління та головний виконавчий директор мегафірми глобального ланцюга поставок, яка може похвалитися флотом із понад 600 літаків і понад 100 000 транспортних засобів доставки, а також мережею інформаційних технологій, яка може підтримувати більше 20 квадрильйонів байт даних. «У нас багато літаків; у нас багато вантажівок», — сказав Ебні на зустрічі 30 червня в штаб-квартирі UPS у передмісті Атланти, Сенді-Спрінгс, штат Джорджія. «Але ми справді технологічна компанія» [67].

Окрім того, що для компанії, яка в 2015 році отримала 58,4 мільярда доларів доходу, річні витрати на технології в 1 мільярд доларів не вважаються витратами. «Ми чітко розглядаємо це як інвестицію, а не як витрату», — сказав Марк Уоллес, старший віце-президент UPS з глобального проектування та сталого розвитку, який, як і Ебні, покладався на картографічні карти, щоб знайти шлях на початку своєї кар'єри в UPS. Не менше 40 науковців та інженерів брали участь у розробці та постачанні технології компанії ORION, яка поєднує в собі деталі на рівні пакету та налаштовані онлайн-карти – те, що Уоллес назвав «Marquest на стероїдах» – із широкою телематикою автопарку та вдосконаленими алгоритмами для надання водії з найефективнішими маршрутами для близько 16 мільйонів щоденних доставок тільки в Сполучених Штатах. UPS навіть наймає метеорологів для надання інформації про маршрути та планування потенційних і майбутніх погодних явищ. За словами Уоллеса, ORION щорічно забезпечує скорочення витрат на 300-400 мільйонів доларів США, зменшення витраченого палива на 10 мільйонів галонів, викидів парникових газів на 100 мільйонів тонн і, за повного впровадження, на 100 мільйонів миль менше пробігу. До останнього моменту Уоллес швидко зауважив: «Найзеленіша миля — це миля, яку ми не пройшли» [59].

FedEx Corp. «За останні 50 років ми побудували мережі, які створили диференційований і неперевершений портфель послуг», — сказав Радж Субраманіам, президент і генеральний директор корпорації FedEx. «Ця

організаційна еволюція відображає те, як ми представляємо себе на ринку — зосереджуючись на гнучкості, ефективності та інтелекті. Як одна команда FedEx, ми маємо хороші можливості для виконання нашої місії – допомогти клієнтам конкурувати та перемагати з найрозумнішою у світі логістичною мережею» [47].

Компанія також оголосила, що її грошовий довгостроковий план стимулювання (LTI) на 2024 фінансовий рік – 2026 фінансовий рік включатиме показник ефективності рентабельності інвестованого капіталу (ROIC), який замінить показник ефективності капітальних витрат як відсоток від прибутку, який використовувався останнім часом. Плани LTI. Ця зміна спрямована на подальше узгодження винагороди керівництва з акціонерною вартістю, причому ROIC є ключовим показником, за допомогою якого можна виміряти довгостроковий успіх FedEx.

Головна роль логістики полягає в тому, щоб доставити товари туди, де вони повинні бути, щоб задовольнити споживчий попит. Це вимагає складної серії процесів управління ланцюгом постачання, які необхідно скоординувати для забезпечення ефективності та своєчасної доставки.

Більшість спеціалістів наголошують на тому, що у сучасному діловому світі логістика як ніколи важлива. Інвестиції в логістику все далі стають чудовим фінансовим кроком для майбутнього компанії. Серед найважливіших причин виділяють наступні:

Логістичний бізнес є життєво важливим для успіху багатьох галузей, включаючи електронну комерцію, їжу та напої, охорону здоров'я та виробництво. Успішна логістична операція гарантує ефективне переміщення товарів і матеріалів із точки А в точку Б. Логістика — це складна галузь, яка постійно змінюється, тому брати участь у ній захоплююче. Відповідно до звіту Grand View Research, очікується, що між 2019 і 2025 роками глобальний ринок логістики зростатиме зі зведеним річним темпом зростання (CAGR) на 7,5%. Це зростання зумовлено зростаючим попитом на електронну комерцію та потребою для ефективного управління ланцюгом поставок [69].

Крім того, провідні фахівці логістичної галузі, рекомендують, щоб рішення з управління активами допомагали відстежувати та керувати рухом товарів і матеріалів у ланцюжку постачання. Ці рішення користуються великим попитом, оскільки допомагають логістичним компаніям підвищити ефективність та ефективність роботи. Загалом логістика — це динамічна та захоплююча галузь із багатьма можливостями для зростання. Сектор постійно розвивається, оскільки нові технології та бізнес-моделі розробляються для задоволення потреб клієнтів. Як наслідок, інвестування в логістику може відкрити багато захоплюючих можливостей для зростання.

Глобальна галузь логістики коштує 4 трильйони доларів США, і очікується, що до 2050 року вона зросте до 15 трильйонів доларів США. Це зростання зумовлено розвитком електронної комерції та дедалі більшою глобалізацією торгівлі. Інвестиції в логістику є чудовим фінансовим кроком, оскільки попит на ці послуги буде тільки зростати. Логістичні компанії можуть забезпечити інвесторам високу віддачу від інвестицій і стабільний і зростаючий потік доходу.

Є багато причин, чому логістичні компанії зазвичай дуже прибуткові. Однією з головних причин є те, що вони пропонують послуги, необхідні для бізнесу та споживачів. Без логістичних компаній підприємствам було б важко вивести свою продукцію на ринок, а споживачам було б важко отримати потрібні їм товари. Ще одна причина, чому логістичні компанії настільки прибуткові, полягає в тому, що вони часто мають ексклюзивні контракти з великими корпораціями. Це дає їм стабільний потік бізнесу та допомагає ізолювати їх від конкуренції.

Нарешті, логістичні компанії, як правило, розташовані в районах з великою інфраструктурою. Це полегшує для них створення магазину та швидкий старт. Усі ці фактори разом роблять інвестиції в логістику чудовим фінансовим кроком.

Логістика — це інвестиція з відносно низьким ризиком. Існує кілька причин, чому логістика є інвестицією з відносно низьким ризиком. По-перше,

галузь загалом стійка до рецесії. Компанії все ще потребують переміщення товарів навіть у важких економічних умовах. По-друге, попит на логістичні послуги є завжди. Незважаючи на те, що електронна комерція розвивається, компанії все ще покладаються на звичайні магазини, і їм потрібно доставляти свої товари туди. По-третє, бар'єри для входу в логістичну галузь відносно низькі. Будь-хто, хто має вантажівку та базове обладнання, може розпочати логістичний бізнес. І, нарешті, маржа в галузі логістики зазвичай дуже висока. Оскільки логістичні компанії часто мають постійні витрати, вони можуть заробляти багато грошей, коли бізнес процвітає, і все одно отримувати прибуток, коли бізнес йде повільніше [64].

Інвестиції в логістику можуть надати низку податкових переваг залежно від юрисдикції, в якій зроблені інвестиції. Наприклад, багато юрисдикцій пропонують пільговий режим для інвестицій в інфраструктурні проекти, такі як платні дороги, мости та аеропорти. Крім того, уряди багатьох країн пропонують податкові пільги для інвестицій у підприємства, які забезпечують працевлаштування в неблагополучних регіонах.

Інвестиції в логістику можуть допомогти диверсифікувати інвестиційний портфель. Більшість портфельів мають велику вагу щодо акцій та акцій, які можуть бути нестабільними та схильними до раптових потрясінь. Навпаки, інвестиції в логістику, як правило, є більш стабільними та пропонують стабільніший прибуток. Це робить їх ідеальним способом збалансувати портфель і зменшити загальний ризик. Звичайно, жодна інвестиція не є повністю вільною від ризику. Але розподіляючи свої гроші між різними класами активів, інвестор може мінімізувати вплив будь-якого сектора, який переживає важкі періоди [69].

Інвестиції в логістику також пропонують потенціал для значного зростання. Очікується, що світовий ринок логістичних послуг до 2023 року досягне 15,5 трильйонів доларів, згідно з нещодавнім звітом Allied Market Research. Це означає річний темп зростання в 7,4%, що значно перевищує середній показник для інших секторів. Є багато способів отримати доступ до

сектору логістики, зокрема через ETF, пайові фонди та навіть окремі акції. Але як би інвестор не вирішив інвестувати, від знає, що диверсифікація є ключовою.

Отже, інвестиції в логістику можуть надати кілька різних переваг, включаючи вплив на зростання світової економіки, диверсифікацію та податкові переваги. Оскільки цей сектор продовжує зростати, інвестування в логістику, ймовірно, стане все більш привабливим варіантом для інвесторів.

## **Висновки до розділу 2**

У другому розділі роботи досліджено аналіз сучасного стану та перспектив інвестиційної діяльності підприємства як напряму розвитку міжнародної логістики:

Виділено головні особливості інвестиційної діяльності логістичних стартапів. Грошовий потік від інвестиційної діяльності – це розділ звіту про рух грошових коштів компанії, який відображає, скільки грошей було використано (або отримано від) здійснення інвестицій протягом певного періоду часу. Інвестиційна діяльність включає придбання довгострокових активів (таких як майно, заводи та обладнання), придбання інших підприємств та інвестиції в ринкові цінні папери (акції та облігації). Окреслено місце стартапів у розвитку соціально- економічного стану країни, проаналізована динаміка за 2010 – 2022 роки фінансування логістичних стартапів за галузями та регіонами. Розглянути приклади стартапів серед яких офіційне дослідження Freightos Group що було проведено серед 100 керівників логістичної галузі.

Досліджено транснаціональні корпорації в міжнародній інвестиційній діяльності логістичного розвитку. Виділено місце транснаціональних корпорацій в логістичному розвитку країн, підкреслено, що транснаціональні корпорації — це юридичні особи або особи без права особи, що складається з

материнських компаній та їх іноземних філій (ЮНКТАД). Виділено особливості функціонування таких ТНК як United Parcel Service Inc, Deutsche Post AG, FedEx Corp, A.P. Moller - Maersk AS і Deutsche Bahn AG увійшли до 5 найкращих логістичних компаній світу у 2022 році за доходами. Проведено порівняльний аналіз логістичних компаній FedEx Corp, Deutsche Post AG, United Parcel Service за напрямками успіху, стратегії розвитку та викликами які стоять перед компаніями.

Окреслено головні напрямки подальшого розвитку інвестиційної діяльності в логістиці. Виділено поточний стан та перспективні розміри логістичної галузі, які демонструють стабільний розвиток галузі. Окреслено головні напрямки інвестиційного розвитку Deutsche Post DHL, Post & Parcel Germany, FedEx Corp та United Parcel Service, виділено головні складнощі залучення інвестицій, розроблення інвестиційних механізмів та шляхи подолання негативного впливу економічних, політичних факторів на розвиток підприємств.

## ВИСНОВКИ

Логістика — це важлива частина управління ланцюгом поставок, яка стосується зберігання, управління, транспортування та доставки продуктів від однієї точки походження до точки завершення. Найпоширеніші логістичні бізнес-моделі включають такі послуги, як пакування та переміщення, транспортування, юридичні послуги, складування, управління запасами тощо.

Останнім часом зростання ринку логістики зашкалює, оскільки його застосування в усьому світі дозволяє підприємствам відзначати свою присутність на світовому ринку. Зі збільшенням кількості інвесторів у логістику усвідомлюють потребу в більш гнучких цифрових трансформованих ланцюгах поставок, які можуть швидко адаптуватися до зовнішніх такі фактори, як транспортні обмеження, видимість є попитом. Залучаючи інвестиції і створюючи всі умови для успішного функціонування фінансових механізмів на підприємстві, логістичні підприємства можуть забезпечити стабільність і покращити зв'язок між різними зацікавленими сторонами, щоб краще визначити проблеми та шляхи їх вирішення.

В роботі проведено дослідження міжнародної логістичної діяльності підприємства як наукової категорії. Детально розглянуто підходи вітчизняних та закордонних дослідників щодо тлумачення терміну «міжнародна логістика» ат виділено що міжнародна логістика стосується управління та координації доставки, транспортування та розподілу товарів на світових ринках. Розглянуто головні етапи історичного розвитку логістичного ланцюжка постачання, який представлено такими етапами: Ланцюг постачання до 1900 року, на початку 20-го століття, з 1930-х до 1940-х років, у 1950-х роках, з 1960-х до 1980-х років, у 1980-х та 1990-х роках та ланцюг поставок сьогодні, відповідно кожному етапу розглянуто історичні особливості.

Досліджено інвестиційну діяльність, її чинники та інвестиційні механізми. Приділено увагу класифікації інвестицій за наступними ознаками:

за об'єктами вкладання, за періодом інвестування, за характером участі в інвестуванні, за формами власності інвесторів, за регіональною ознакою. Виділено місце та особливості розвитку стартапів на сучасному етапі глобалізації та особливості фінансування стартапів через інвестиційну діяльність.

Визначено роль та значення інвестицій у розвитку міжнародної логістичної діяльності. Підкреслено головні напрямки інвестування логістичними компаніями та виділено такі напрями як системи управління ланцюгами поставок, цифрова документація, авторизація складу, аналіз даних для управління запасів та інші. Проаналізовано логістичні стартапи які представлено 9 бізнес-моделями, які є найбільш зацікавленими інвесторами, а саме платформи доставки «Остання миля», ринки автомобільних вантажних перевезень, нові мережі посилок останньої милі, провайдери розвідки, складське господарство та робототехніка, виконання та підтримка електронної комерції, повітря та морський транспорт, традиційні сторонні або контрактні логістичні послуги, управління запасами та інші.

Проаналізовано особливості інвестиційної діяльності логістичних стартапів. Розглянуто динаміку фінансування логістичних стартапів з 2010 по 2022 роки яка демонструє позитивну тенденцію та проведено порівняльна характеристика фінансування логістичних стартапів у 2010 - 2022 рр Азіатсько-Тихоокеанського регіону (включаючи Китай), Європа та Північна Америка. Проаналізовані конкретні приклади по країнам з висновками щодо головних неадіквів та сильних сторін функціонування.

Здійснено аналіз транснаціональних корпорацій в міжнародній інвестиційній діяльності логістичного розвитку. Визначено місце транснаціональних корпорацій у стабільному розвитку країн, виділено TOP-10 логістичних компаній світу у 2022 році за рівнем доходу, серед яких United Parcel Service Inc, Deutsche Post AG, FedEx Corp, A.P. Moller - Maersk AS і Deutsche Bahn AG. Проведено порівняльну характеристику логістичних компаній FedEx Corp, Deutsche Post AG та United Parcel Service а саме виділено

головні напрямки успіху, стратегії розвитку та виклики. Приведено десять принципів Глобального договору ООН та розглянуто їх зміст.

В роботі запропоновано рекомендації щодо напрямів подальшого розвитку інвестиційної діяльності підприємств в логістиці, розглянуто головні прогнози до 2028 року які є позитивними. Підкреслено важливість інвестиційної діяльності та роботи щодо розвитку та формування інвестиційних механізмів у міжнародній логістиці.

Отже, міжнародна логістика це бурхлива галузь, яка, як очікується, розвиватиметься ще більше в найближчі роки. Логістика охоплює різні послуги, включаючи транспортування, складування, експедирування вантажів і управління ланцюгом поставок. Це передбачає переміщення товарів з одного місця в інше ефективно та економічно вигідно. Проведений аналіз у кваліфікаційній роботі підкреслює що міжнародні логістика є невід'ємною частиною будь-якого бізнесу. Міжнародні компанії потребують ефективних логістичних рішень та активної інвестиційної діяльності, щоб залишатися конкурентоспроможними та максимізувати прибуток.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Stock, J.R., Lambert. D.M., 2001. Strategic Logistics Management, 4th Edition, McGraw-Hill International, Singapore.
2. Jacyna, M., 2013. Cargo flow distribution on the transportation network of the national logistic system. International Journal of Logistics Systems and Management, 15(2), pp. 197-218.
3. Крикавський Є.В. Логістичні системи: [навч.посібник] / Крикавський Є.В., Чернописька Н.В. – Львів: Вид-во Нац. ун-ту «Львівська політехніка», 2009. – 264 с.
4. Гаджинский А.М. Логистика: Учеб. для высших и средних спец. учеб. заведений.-М.:Информ.-внедренческий центр „Маркетинг”, 2000. – 375с.
5. Trade openness and economic growth: a cross-country empirical investigation. Journal of Development Economics, 72 (2003), pp. 57-89  
URL: <https://www.scopus.com/record/display.uri?eid=2-s2.0-0043128578&origin=inward&txGid=b89ca3b00c24002860013ffb3d5baaf8>  
(Last accessed: 07.04.2024).
6. ANDERSON, J. E. and MARCOUILLER, D. (2002). “Insecurity and the pattern of trade: an empirical investigation”, Review of Economics and Statistics, Vol. 84, No. 2, pp. 342-52.
7. ANDO, M. and KIMURA, F. (2013). “Production linkage of Asia and Europe via Central and Eastern Europe”, Journal of Economic Integration. Vol. 28, pp. 204-240
8. The history and evolution of the global supply chain. URL: <https://www.blumeglobal.com/learning/history-of-supply-chain/> (Last accessed 19.03.2024)
9. Моковецька О. Міжнародна логістика: сучасні тенденції розвитку / О. Моковецька // Міжнародна логістика, 2013. №4. С. 267-274.

10. Титенко Л. В. Аналітичне забезпечення оцінки ефективності логістичного менеджменту підприємства / Л. В. Титенко, С. В. Богдан, О. Ю. Муравський // Інфраструктура ринку, 2018. № 25. С. 867–872.
11. Семенов К. Л. Логістичне забезпечення протидії дестабілізаційним ефектам у виробничо-торговельних ланцюгах промислових підприємств / К.Л. Семенов // Вісник Хмельницького національного університету, 2017. №17. С.133-137.
12. Massachusetts Institute of Technology. URL: <https://web.mit.edu/> (Last accessed 12.03.2024)
13. Abbasi, M., Nilsson, F. (2016), “Developing environmentally sustainable logistics”, *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, Vol. 46, pp.273-283, DOI: 10.1016/j.trd.2016.04.004 (9) (PDF) *Mastering logistics investment management*. URL: [https://www.researchgate.net/publication/316275989\\_Mastering\\_logistics\\_investment\\_management](https://www.researchgate.net/publication/316275989_Mastering_logistics_investment_management) (Last accessed 15.02.2024)
14. Group, R.H.C. (2014), “Rock Hill Capital Announces Investment in Rail Service & Logistics”, *Business Wire*. URL: <http://www.rockhillcap.com/News/Rock-Hill-News/Rock-Hill-Capital-Announces-Investment-in-Rail-Service-Logistics/>, referred on 29/11/2015 (9) (PDF) *Mastering logistics investment management*. URL: [https://www.researchgate.net/publication/316275989\\_Mastering\\_logistics\\_investment\\_management](https://www.researchgate.net/publication/316275989_Mastering_logistics_investment_management) (Last accessed 18.03.2024)
15. Hammant, J. (1995), “Information technology trends in logistics”, *Logistics Information Management*, Vol. 8 No6, pp.32-37.
16. Kastner, I., Matthies, E. (2016), “Investments in renewable energies by German households: A matter of economics, social influences and ecological concern?”, *Energy Research & Social Science*, Vol. 17, July, pp.1-9. (9) (PDF) *Mastering logistics investment management*. URL:

- [https://www.researchgate.net/publication/316275989\\_Mastering\\_logistics\\_investment\\_management](https://www.researchgate.net/publication/316275989_Mastering_logistics_investment_management) (Last accessed 09.03.2024)
17. Munoz, J.C., Batarce, M., Hidalgo, D. (2014), “Transantiago, five years after its launch”, *Research in Transportation Economics*, Vol. 48, December, pp.184-193  
(9) (PDF) *Mastering logistics investment management*. URL: [https://www.researchgate.net/publication/316275989\\_Mastering\\_logistics\\_investment\\_management](https://www.researchgate.net/publication/316275989_Mastering_logistics_investment_management) (Last accessed 10.03.2024)
  18. Why Are Investing Activities Important? URL: <https://www.freshbooks.com/hub/accounting/investing-activities> (Last accessed 05.03.2024)
  19. ВСЕ ПРО ІНВЕСТИЦІЙНУ ДІЯЛЬНІСТЬ, КРЕДИТИ ТА ФІНАНСИ URL: <http://xn----dtbjmwegiok9b3mho.xn--j1amh/%D0%B2%D0%B8%D0%B4%D0%B8-%D1%96%D0%BD%D0%B2%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%86%D1%96%D0%B9/> (Last accessed 01.04.2024)
  20. Економічна енциклопедія: У трьох томах. Т.1 / Редкол.: С.В. Мочерний (відп. ред.) та ін. — К.: Видавничий центр "Академія", 2000. — 864 с.
  21. Майорова І.В. Інвестиційна діяльність: навч посіб. для студ. вищ. навч. зак. — 3-тє вид. Перероб та доп. — К.: Центр навчальної літератури, 2004. — 376 с
  22. Закону України «Про інвестиційну діяльність» від 18.09.1991 р. № 1560 – XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1560-12#Text> (Last accessed 17.03.2024)
  23. Аналіз і розробка інвестиційних проєктів: Навчальний посібник/ І.І. Цигилик, С.О. Кропельницька та ін. – К.: ЦНЛ, 2005. – 160 с.
  24. Пересада А.А. та ін. Інвестування: Навч.-метод. посібник для самостійного вивчення дисципліни. – К.: КНЕУ, 2001. – 251 с.
  25. Федоренко В.Г. Інвестиційний менеджмент. – К.: МАУП, 1999. – 184с.

26. Ходаківська В.П. Ринок фінансових послуг. Навчальний посібник. — К.: ЦУЛ, 2002.
27. Мацука В.М. Інвестиційна діяльність України в глобальному середовищі. Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Економіка і управління. Київ. 2020. С. 22–23.
28. Казакова Н.А., Доброскок А.К. Міжнародні інвестиції України. Проблеми та перспективи їх утворення. Вісник ХНУ імені В. Н. Каразіна. 2020. С. 135–136.
29. Загребельна К. Особливості попиту на ринку нерухомості в умовах економічної нестабільності. Модернізація управління національною економікою: зб. матеріалів IV Міжнар. наук.-практ. конф., 25–26 листоп. 2016 р. Київ: КНЕУ, 2016. С. 315–317.
30. Будюк Ю.Г. Стратегія реалізації державної політики по залученню іноземних інвестицій в економіку України / Ю. Г. Будюк; Укр. акад. наук, Від-ня економіки і упр. — К.: Фенікс, 2009. — 111 с.
31. Покатаєва К.П. Інвестиційна діяльність підприємств у глобальному середовищі: методичний інструментарій управління/ К. П. Покатаєва; М-во освіти і науки України, Харк. нац. автомоб.-дор. ун-т. — Х.: ХНАДУ, 2009. — 167 с.
32. Татаренко Н. О. Теорії інвестицій : навч. посіб. / Н. О. Татаренко, А. М. Поручник. — К. : КНЕУ, 2000. — 160 с.
33. Гайдучький А. Мотиваційні чинники міжнародних інвестиційних процесів / А. Гайдучький // Фінанси України. — 2004. — №12. — С. 50-57.
34. SupllyChainBrain. URL: <https://www.supplychainbrain.com/> (Last accessed 14.05.2024)
35. Over 60% of Logistics Companies Are Investing in Supply Chain Management Systems. SupllyChainBrain. URL: <https://www.supplychainbrain.com/articles/37729-over-60-of-logistics->

- [companies-are-investing-in-supply-chain-management-systems](#) (Last accessed 13.05.2024)
36. UNLOCKING: The Future DIGITAL EMBRACING IN TRANSFORMATION LOGISTICS. URL: [https://img03.en25.com/Web/FCBusinessIntelligenceLtd/%7B9852cd3e-4102-4843-bf66-ee5e4c625125%7D\\_5892-18JUL23-Whitepaper\\_Cargowise\\_V1.pdf](https://img03.en25.com/Web/FCBusinessIntelligenceLtd/%7B9852cd3e-4102-4843-bf66-ee5e4c625125%7D_5892-18JUL23-Whitepaper_Cargowise_V1.pdf) (Last accessed 03.05.2024)
37. 2022 IATA Global Shipper Survey. URL: [https://www.iata.org/contentassets/4d3961c878894c8a8725278607d8ad52/global\\_shipper\\_survey\\_outcome\\_report.pdf](https://www.iata.org/contentassets/4d3961c878894c8a8725278607d8ad52/global_shipper_survey_outcome_report.pdf) (Last accessed 06.03.2024)
38. Flexport. URL: <https://www.flexport.com/> (Last accessed 16.04.2024)
39. Forto. URL: <https://forto.com/en/> (Last accessed 19.03.2024)
40. Freightos Group. URL: <https://www.freightos.com/> (Last accessed 10.05.2024)
41. Startup funding in logistics: Focused investment in a growing industry. URL: <https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-infrastructure/our-insights/startup-funding-in-logistics-focused-investment-in-a-growing-industry#/> (Last accessed 12.05.2024)
42. Start-up funding in logistics: Adjusting to a new reality. URL: <https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-infrastructure/our-insights/start-up-funding-in-logistics-adjusting-to-a-new-reality> (Last accessed 10.03.2024)
43. National rail policy white paper: briefing | PMG. Parliamentary Monitoring Group. URL: <https://pmg.org.za/committee-meeting/35791/> (Last accessed 10.04.2024)
44. Bowersox D. J. Supply chain logistics management. 2nd ed. Boston, Mass: навчальний посібник. McGraw-Hill/Irwin, 2007.
45. Shapiro, R. D., Heskett, J. L. Logistics strategy: cases and concepts. St. Paul, Minn: West Pub. Co., 1985. 602 p.

46. GLOBAL DATA. URL: <https://www.globaldata.com/companies/top-companies-by-sector/transportation-infrastructure-and-logistics/global-logistics-companies-by-revenue/> (Last accessed 10.03.2024)
47. FedEx Corp. URL: <https://www.fedex.com/en-us/about.html> (Last accessed 20.03.2024)
48. United Parcel Service. URL: <https://www.ups.com/us/en/error.page> (Last accessed 21.03.2024)
49. Deutsche Post AG. URL: <https://www.deutschepost.de/de.html> (Last accessed 20.04.2024)
50. Кулик А.В. Теорія економічного аналізу : навч. посіб. К : ДП Видавничий дім «Персонал», 2018. 452 с.
51. Л. Є. Довгань, Ю. В. Каракай, Л. П. Артеменко «Стратегічне управління» : навч. посіб. К. : Центр учбової літератури, 2011. 440 с.
52. Прадід І.І. Правове регулювання франчайзингу в Україні. Закарпатські правові читання : матеріали VII Міжнародної науково-практичної конференції. Ужгород : Вид-во УжНУ "Говерла", 2015. С. 54–57.
53. Стеблецька Ю. І. SWOT-аналіз - метод попередження фінансових небезпек. *Науковий вісник НЛТУ України*. 2013. №23.3. С. 275-280.
54. Л. С. Безугла, Н. І. Юрченко, Т. В. Ільченко, І. М. Пальчик, Д. В. Воловик Логістика : навч. посіб. ДДАЕУ. : Пороги, 2021. 252 с.
55. Заборська Н. К., Жуковська Л. Е. Основи логістики : навч. посіб. Одеса: ОНАЗ ім. О.С. Попова, 2011. 216 с.
56. О. М. Ястремська. Логістика: навч. посіб. Х. : ХНЕУ ім. С. Кузнеця, 2015. 272 с.
57. The Ten Principles of the UN Global Compact. URL: <https://unglobalcompact.org/what-is-gc/mission/principles> (Last accessed 13.04.2024)

58. Statista. Logistics. URL: <https://www.statista.com/statistics/943517/logistics-industry-global-cagr/> (Last accessed 20.03.2024)
59. Technology company' UPS investing \$1 billion a year in intelligent logistics. URL: <https://www.ajot.com/premium/ajot-technology-company-ups-investing-1-billion-a-year-in-intelligent-logis> (Last accessed 10.05.2024)
60. Yamaguchi, T.; Shibasaki, R.; Samizo, H.; Ushirooka, H. Impact on Myanmar's Logistics Flow of the East–West and Southern Corridor Development of the Greater Mekong Subregion—A Global Logistics Intermodal Network Simulation. *Sustainability* 2021, *13*, 668, doi:10.3390/su13020668
61. Tran, T.; Goto, H.; Matsuda, T. The Impact of China's Tightening Environmental Regulations on International Waste Trade and Logistics. *Sustainability* 2021, *13*, 987, doi:10.3390/su13020987
62. Liang, Z.; Shibasaki, R.; Hoshino, Y. Do Foldable Containers Enhance Efficient Empty Container Repositioning under Demand Fluctuation?—Case of the Pacific Region. *Sustainability* 2021, *13*, 4730, doi:10.3390/su13094730
63. Riaventin, V, N.; Cahyo, S, D.; Singgih, I, K. A Model for Developing Existing Ports Considering Economic Impact and Network Connectivity. *Sustainability* 2021, *13*, 3705, doi:10.3390/su13073705
64. Hanaoka, S.; Matsuda, T.; Saito, W.; Kawasaki, T.; Hiraide, T. Identifying Factors for Selecting Land over Maritime in Inter-Regional Cross-Border Transport. *Sustainability* 2021, *13*, 1471, doi:10.3390/su13031471
65. UNCTAD's World Investment Report 2023. URL: <https://unctad.org/publication/world-investment-report-2023> (Last accessed 12.05.2024)

66. Investment & Financial Reports. URL: <https://www.calpers.ca.gov/page/investments/about-investment-office/investment-financial-reports> (Last accessed 18.04.2024)
67. Майборода О. Є., Панова А. А., Маковець Т. С. Головні переваги інвестування в логістичні технології// «Актуальні проблеми світового господарства і міжнародних економічних відносин». Матеріали XIX науково-практичної конференції молодих вчених 19 квітня 2024 року. Харків: ХНУ імені В.Н. Каразіна, 2024. С.196. URL: <https://international-relations-tourism.karazin.ua/themes/irtb/resources/52712fbc0d36d2a9d78bc5dba39aa374.pdf> (Last accessed 11.04.2024)
68. Кваліфікаційна робота : методичні рекомендації до виконання для студентів спеціальності 292 Міжнародні економічні відносини освітньої програми «Міжнародний бізнес» першого (бакалаврського) рівня вищої освіти / уклад. С. І. Архієреєв, І. О. Дерід, Н. Д. Кондратенко, І. В. Тимошенко, І. В. Шкодїна. – 2-ге вид., доповн. – Харків : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2022. – 44 с.
69. Grand View Research. URL: <https://www.grandviewresearch.com/> (Last accessed 15.05.2024)
70. DHL. URL: <https://www.dhl.com/us-en/home.html> (Last accessed 12.05.2024)
71. “U.S. Retail Logistics Market Size, Share & Trends Analysis Report By Type, By Solution (Commerce Enablement, Supply Chain Solutions, Transportation Management), By Mode Of Transport, And Segment Forecasts, 2022 - 2030,” Grand View Research, accessed November 21, 2022
72. “Supply Chain Services,” International Trade Administration, accessed November 21, 2022
73. Pino, Dominic, “Private Supply-Chain Investment Soars,” February 8, 2022

## **ДОДАТКИ**

### **«ФОРМУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНИХ МЕХАНІЗМІВ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИКИ»**

## ДОДАТОК А

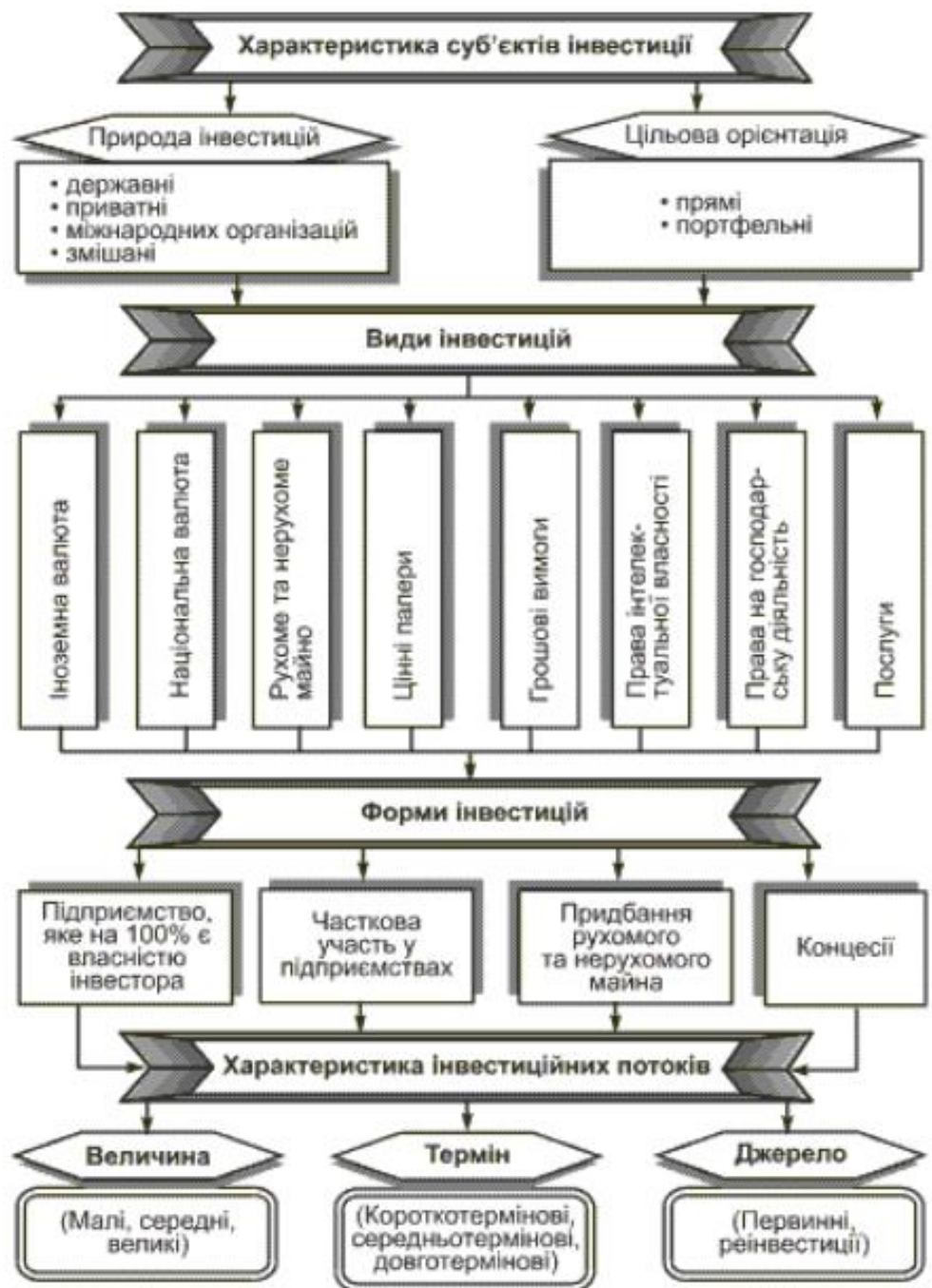


Рисунок А.1 – Систематизація міжнародних інвестицій  
Джерело: [25]

## ДОДАТОК Б

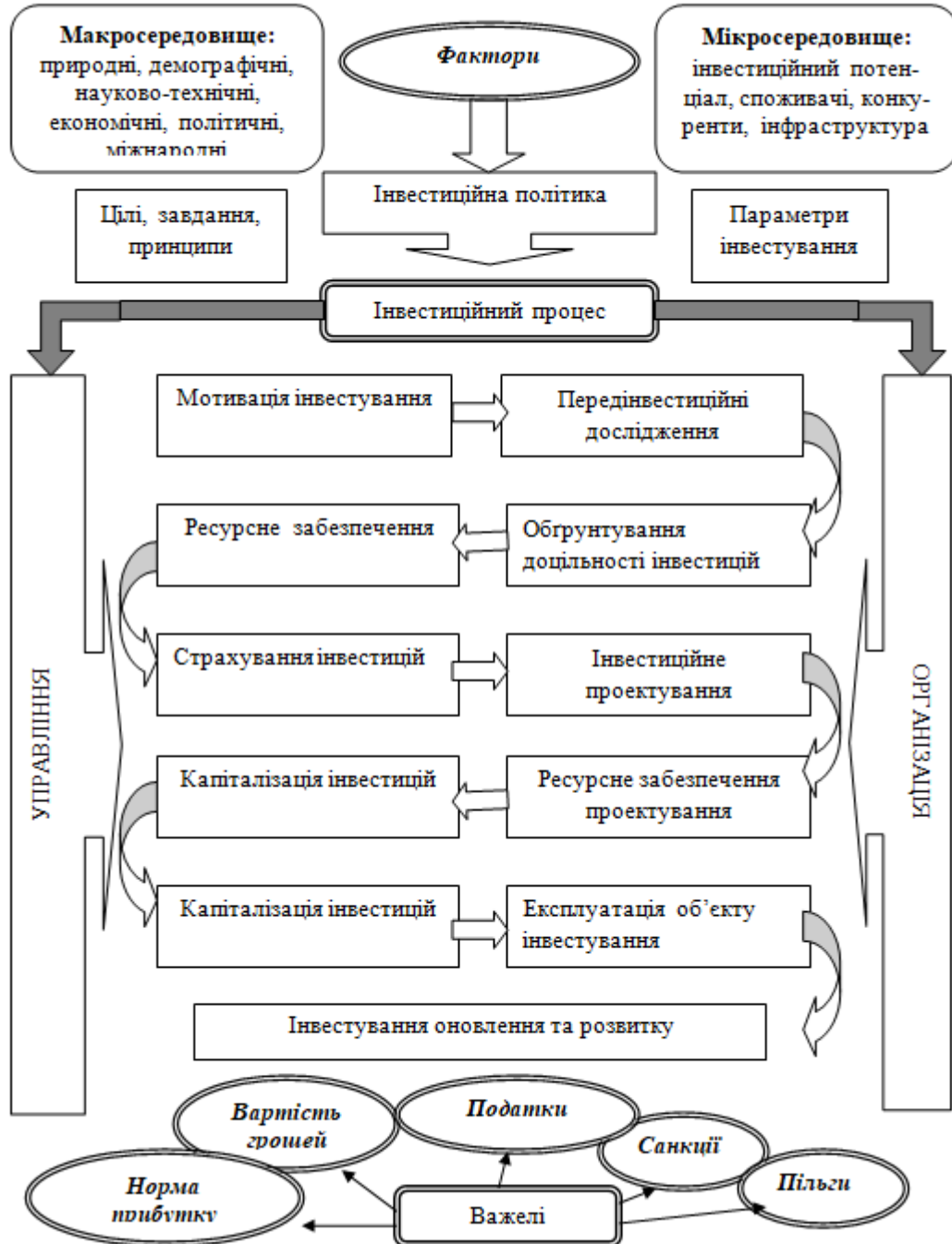


Рисунок Б. 2 – Складові та фактори впливу на інвестиційний механізм підприємства

Джерело: [25]

## ДОДАТОК В

| Logistics Performance Index |           |           |           |           |           |           |
|-----------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|                             | 2010      | 2012      | 2014      | 2016      | 2018      | 2023      |
| Country                     | LPI score | LPI score | LPI score | LPI score | LPI score | LPI score |
| Germany                     | 4,11      | 4,03      | 4,12      | 4,23      | 4,20      | 4,10      |
| Luxembourg                  | 3,98      | 3,82      | 3,95      | 4,22      | 3,63      | 3,60      |
| Sweden                      | 4,08      | 3,85      | 3,96      | 4,20      | 4,05      | 4,00      |
| Netherlands                 | 4,07      | 4,02      | 4,05      | 4,19      | 4,02      | 4,10      |
| Singapore                   | 4,09      | 4,13      | 4,00      | 4,14      | 4,00      | 4,30      |
| Belgium                     | 3,94      | 3,98      | 4,04      | 4,11      | 4,04      | 4,00      |
| Austria                     | 3,76      | 3,89      | 3,65      | 4,10      | 4,03      | 4,00      |
| United Kingdom              | 3,95      | 3,90      | 4,01      | 4,07      | 3,99      | 3,70      |
| Hong Kong SAR, China        | 3,88      | 4,12      | 3,83      | 4,07      | 3,92      | 4,00      |
| United States               | 3,86      | 3,93      | 3,92      | 3,99      | 3,89      | 3,80      |
| Switzerland                 | 3,97      | 3,80      | 3,84      | 3,99      | 3,90      | 4,10      |
| Japan                       | 3,97      | 3,93      | 3,91      | 3,97      | 4,03      | 3,90      |
| United Arab Emirates        | 3,63      | 3,78      | 3,54      | 3,94      | 3,96      | 4,00      |
| Canada                      | 3,87      | 3,85      | 3,86      | 3,93      | 3,73      | 4,00      |
| Finland                     | 3,89      | 4,05      | 3,62      | 3,92      | 3,97      | 4,20      |
| France                      | 3,84      | 3,85      | 3,85      | 3,90      | 3,84      | 3,90      |
| Denmark                     | 3,85      | 4,02      | 3,78      | 3,82      | 3,99      | 4,10      |
| Ireland                     | 3,89      | 3,52      | 3,87      | 3,79      | 3,51      | 3,60      |
| Australia                   | 3,84      | 3,73      | 3,81      | 3,79      | 3,75      | 3,70      |
| South Africa                | 3,46      | 3,67      | 3,43      | 3,78      | 3,38      | 3,70      |
| Italy                       | 3,64      | 3,67      | 3,69      | 3,76      | 3,74      | 3,70      |
| Norway                      | 3,93      | 3,68      | 3,96      | 3,73      | 3,70      | 3,70      |
| Spain                       | 3,63      | 3,70      | 3,72      | 3,73      | 3,83      | 3,90      |
| Korea, Rep.                 | 3,64      | 3,70      | 3,67      | 3,72      | 3,61      | 3,80      |
| Taiwan, China               | -         | 3,71      | 3,72      | 3,70      | 3,60      | 3,90      |
| Czech Republic              | 3,51      | 3,14      | 3,49      | 3,67      | 3,68      | 3,30      |
| China                       | 3,49      | 3,52      | 3,53      | 3,66      | 3,61      | 3,70      |
| Israel                      | 3,41      | -         | 3,26      | 3,66      | 3,31      | 3,60      |
| Lithuania                   | 3,13      | 2,95      | 3,18      | 3,63      | 3,02      | 3,40      |
| Qatar                       | 2,95      | 3,32      | 3,52      | 3,60      | 3,47      | 3,50      |
| Hungary                     | 2,99      | 3,17      | 3,46      | 3,43      | 3,42      | 3,20      |
| Malaysia                    | 3,44      | 3,49      | 3,59      | 3,43      | 3,22      | 3,60      |
| Poland                      | 3,44      | 3,43      | 3,49      | 3,43      | 3,54      | 3,60      |
| Turkey                      | 3,22      | 3,51      | 3,50      | 3,42      | 3,15      | -         |
| India                       | 3,12      | 3,08      | 3,08      | 3,42      | 3,18      | 3,40      |
| Portugal                    | 3,34      | 3,50      | 3,56      | 3,41      | 3,64      | 3,40      |
| New Zealand                 | 3,65      | 3,42      | 3,64      | 3,39      | 3,88      | 3,60      |
| Estonia                     | 3,16      | 2,86      | 3,35      | 3,36      | 3,31      | 3,60      |
| Iceland                     | 3,20      | 3,39      | 3,39      | 3,35      | 3,23      | 3,60      |
| Panama                      | 3,02      | 2,93      | 3,19      | 3,34      | 3,28      | 3,10      |
| Slovak Republic             | 3,24      | 3,03      | 3,25      | 3,34      | 3,03      | 3,30      |
| Kenya                       | 2,59      | 2,43      | 2,81      | 3,33      | 2,81      | -         |
| Latvia                      | 3,25      | 2,78      | 3,40      | 3,33      | 2,81      | 3,50      |

|                    |      |      |      |      |      |      |
|--------------------|------|------|------|------|------|------|
| Bahrain            | 3,37 | 3,05 | 3,08 | 3,31 | 2,93 | 3,50 |
| Thailand           | 3,29 | 3,18 | 3,43 | 3,26 | 3,41 | 3,50 |
| Chile              | 3,09 | 3,17 | 3,26 | 3,25 | 3,32 | 3,00 |
| Greece             | 2,96 | 2,83 | 3,20 | 3,24 | 3,20 | 3,70 |
| Oman               | 2,84 | 2,89 | 3,00 | 3,23 | 3,20 | 3,30 |
| Egypt, Arab Rep.   | 2,61 | 2,98 | 2,97 | 3,18 | 2,82 | 3,10 |
| Slovenia           | 2,87 | 3,29 | 3,38 | 3,18 | 3,31 | 3,30 |
| Croatia            | 2,77 | 3,16 | 3,05 | 3,16 | 3,10 | 3,30 |
| Saudi Arabia       | 3,22 | 3,18 | 3,15 | 3,16 | 3,01 | 3,40 |
| Kuwait             | 3,28 | 2,83 | 3,01 | 3,15 | 2,86 | 3,20 |
| Mexico             | 3,05 | 3,06 | 3,13 | 3,11 | 3,05 | 2,90 |
| Brazil             | 3,20 | 3,13 | 2,94 | 3,09 | 2,99 | 3,20 |
| Malta              | 2,82 | 3,16 | 3,11 | 3,07 | 2,81 | 3,30 |
| Uganda             | 2,82 | -    | -    | 3,04 | 2,58 | -    |
| Cyprus             | 3,13 | 3,24 | 3,00 | 3,00 | 3,15 | 3,20 |
| Romania            | 2,84 | 3,00 | 3,26 | 2,99 | 3,12 | 3,20 |
| Rwanda             | 2,04 | 2,27 | 2,76 | 2,99 | 2,97 | 2,80 |
| Indonesia          | 2,76 | 2,94 | 3,08 | 2,98 | 3,15 | 3,00 |
| Vietnam            | 2,96 | 3,00 | 3,15 | 2,98 | 3,27 | 3,30 |
| Uruguay            | 2,75 | 2,98 | 2,68 | 2,97 | 2,69 | 3,00 |
| Argentina          | 3,10 | 3,05 | 2,99 | 2,96 | 2,89 | 2,80 |
| Jordan             | 2,74 | 2,56 | 2,87 | 2,96 | 2,69 | -    |
| Pakistan           | 2,53 | 2,83 | 2,83 | 2,92 | 2,42 | -    |
| Peru               | 2,80 | 2,94 | 2,84 | 2,89 | 2,69 | 3,00 |
| Brunei Darussalam  | -    | -    | -    | 2,87 | 2,71 | -    |
| Philippines        | 3,14 | 3,02 | 3,00 | 2,86 | 2,90 | 3,30 |
| Bulgaria           | 2,83 | 3,21 | 3,16 | 2,81 | 3,03 | 3,20 |
| Cambodia           | 2,37 | 2,56 | 2,74 | 2,80 | 2,58 | 2,40 |
| Ecuador            | 2,77 | 2,76 | 2,71 | 2,78 | 2,88 | -    |
| Algeria            | 2,36 | 2,41 | 2,65 | 2,77 | 2,45 | 2,50 |
| Serbia             | 2,69 | 2,80 | 2,96 | 2,76 | 2,84 | 2,80 |
| Kazakhstan         | 2,83 | 2,69 | 2,70 | 2,75 | 2,81 | 2,70 |
| Bahamas, The       | 2,75 | 2,75 | 2,91 | 2,75 | 2,53 | 2,70 |
| Ukraine            | 2,57 | 2,85 | 2,98 | 2,74 | 2,83 | 2,70 |
| Burkina Faso       | 2,23 | 2,32 | 2,64 | 2,73 | 2,62 | 2,30 |
| Lebanon            | 3,34 | 2,58 | 2,73 | 2,72 | 2,72 | -    |
| El Salvador        | 2,67 | 2,60 | 2,96 | 2,71 | 2,58 | 2,70 |
| Guyana             | 2,27 | 2,33 | 2,46 | 2,67 | 2,36 | 2,40 |
| Morocco            | -    | 3,03 | -    | 2,67 | 2,54 | -    |
| Bangladesh         | 2,74 | -    | 2,56 | 2,66 | 2,58 | 2,60 |
| Ghana              | 2,47 | 2,51 | 2,63 | 2,66 | 2,57 | 2,50 |
| Costa Rica         | 2,91 | 2,75 | 2,70 | 2,65 | 2,79 | 2,90 |
| Nigeria            | 2,59 | 2,45 | 2,81 | 2,63 | 2,53 | 2,60 |
| Dominican Republic | 2,82 | 2,70 | 2,86 | 2,63 | 2,66 | 2,60 |
| Togo               | 2,60 | 2,58 | 2,32 | 2,62 | 2,45 | 2,50 |
| Moldova            | 2,57 | 2,33 | 2,65 | 2,61 | 2,46 | 2,50 |
| Colombia           | 2,77 | 2,87 | 2,64 | 2,61 | 2,94 | 2,90 |
| Côte d'Ivoire      | 2,53 | 2,73 | 2,76 | 2,60 | 3,08 | -    |

|                        |      |      |      |      |      |      |
|------------------------|------|------|------|------|------|------|
| Iran, Islamic Rep.     | 2,57 | 2,49 | -    | 2,60 | 2,85 | 2,30 |
| Bosnia and Herzegovina | 2,66 | 2,99 | 2,75 | 2,60 | 2,81 | 3,00 |
| Comoros                | 2,45 | 2,14 | 2,40 | 2,58 | 2,56 | -    |
| Russian Federation     | 2,61 | 2,58 | 2,69 | 2,57 | 2,76 | 2,60 |
| Niger                  | 2,54 | 2,69 | 2,39 | 2,56 | 2,07 | -    |
| Paraguay               | 2,75 | 2,48 | 2,78 | 2,56 | 2,78 | 2,70 |
| Sudan                  | 2,21 | 2,10 | 2,16 | 2,53 | 2,43 | 2,40 |
| Maldives               | 2,40 | 2,55 | 2,75 | 2,51 | 2,67 | -    |
| Papua New Guinea       | 2,41 | 2,38 | 2,43 | 2,51 | 2,17 | 2,70 |
| Macedonia, FYR         | 2,77 | 2,56 | 2,50 | 2,51 | 2,70 | -    |
| Burundi                | -    | 1,61 | 2,57 | 2,51 | 2,06 | -    |
| Mongolia               | 2,25 | 2,25 | 2,36 | 2,51 | 2,37 | 2,50 |
| Mali                   | 2,27 | -    | 2,50 | 2,50 | 2,59 | 2,60 |
| Tunisia                | 2,84 | 3,17 | 2,55 | 2,50 | 2,57 | -    |
| Guatemala              | 2,63 | 2,80 | 2,80 | 2,48 | 2,41 | 2,60 |
| Honduras               | 2,78 | 2,53 | 2,61 | 2,46 | 2,60 | 2,90 |
| Myanmar                | 2,33 | 2,37 | 2,25 | 2,46 | 2,30 | -    |
| Zambia                 | 2,28 | -    | 2,46 | 2,43 | 2,53 | -    |
| Benin                  | 2,79 | 2,85 | 2,56 | 2,43 | 2,75 | 2,90 |
| Solomon Islands        | 2,31 | 2,41 | 2,59 | 2,42 | 2,57 | 2,80 |
| Albania                | 2,46 | 2,77 | -    | 2,41 | 2,66 | 2,50 |
| Uzbekistan             | 2,79 | 2,46 | 2,39 | 2,40 | 2,58 | 2,60 |
| Jamaica                | 2,53 | 2,42 | 2,84 | 2,40 | 2,52 | 2,50 |
| Belarus                | -    | 2,61 | 2,64 | 2,40 | 2,57 | 2,70 |
| Trinidad and Tobago    | -    | -    | -    | 2,40 | 2,42 | 2,50 |
| Venezuela, RB          | 2,68 | 2,49 | 2,81 | 2,39 | 2,23 | 2,30 |
| Montenegro             | 2,43 | 2,45 | 2,88 | 2,38 | 2,75 | 2,80 |
| Nepal                  | 2,20 | 2,04 | 2,59 | 2,38 | 2,51 | -    |
| Congo, Rep.            | 2,48 | 2,08 | 2,08 | 2,38 | 2,49 | 2,60 |
| Congo, Dem. Rep.       | 2,68 | 2,21 | 1,88 | 2,38 | 2,43 | 2,50 |
| Guinea-Bissau          | 2,10 | 2,60 | 2,43 | 2,37 | 2,39 | 2,60 |
| Guinea                 | 2,60 | 2,48 | 2,46 | 2,36 | 2,20 | 2,50 |
| Georgia                | 2,61 | 2,77 | 2,51 | 2,35 | 2,44 | 2,70 |
| Cuba                   | 2,07 | 2,20 | 2,18 | 2,35 | 2,20 | 2,20 |
| Senegal                | 2,86 | 2,49 | 2,62 | 2,33 | 2,25 | -    |
| São Tomé and Príncipe  | -    | -    | -    | 2,33 | 2,65 | -    |
| Djibouti               | 2,39 | 1,80 | 2,15 | 2,32 | 2,63 | 2,70 |
| Bhutan                 | 2,38 | 2,52 | 2,29 | 2,32 | 2,17 | 2,50 |
| Fiji                   | 2,24 | 2,42 | 2,55 | 2,32 | 2,35 | 2,30 |
| Libya                  | 2,33 | 2,28 | 2,50 | 2,26 | 2,11 | 1,90 |
| Bolivia                | 2,51 | 2,61 | 2,48 | 2,25 | 2,36 | 2,40 |
| Angola                 | 2,25 | 2,28 | 2,54 | 2,24 | 2,05 | 2,10 |
| Turkmenistan           | 2,49 | -    | 2,30 | 2,21 | 2,41 | -    |
| Armenia                | 2,52 | 2,56 | 2,67 | 2,21 | 2,61 | 2,50 |
| Liberia                | 2,38 | 2,45 | 2,62 | 2,20 | 2,23 | 2,40 |
| Gabon                  | 2,41 | 2,34 | 2,20 | 2,19 | 2,16 | 2,40 |
| Eritrea                | 1,70 | 2,11 | 2,08 | 2,17 | 2,09 | -    |
| Chad                   | 2,49 | 2,03 | 2,53 | 2,16 | 2,42 | -    |

|                          |      |      |      |      |      |      |
|--------------------------|------|------|------|------|------|------|
| Kyrgyz Republic          | 2,62 | 2,35 | 2,21 | 2,16 | 2,55 | 2,30 |
| Madagascar               | 2,66 | 2,72 | 2,38 | 2,15 | 2,39 | 2,30 |
| Cameroon                 | 2,55 | 2,53 | 2,30 | 2,15 | 2,60 | 2,10 |
| Iraq                     | 2,11 | 2,16 | 2,30 | 2,15 | 2,18 | 2,40 |
| Afghanistan              | 2,24 | 2,30 | 2,07 | 2,14 | 1,95 | 1,90 |
| Zimbabwe                 | -    | 2,55 | 2,34 | 2,08 | 2,12 | 2,50 |
| Lao PDR                  | 2,46 | 2,50 | 2,39 | 2,07 | 2,70 | 2,40 |
| Tajikistan               | 2,35 | 2,28 | 2,53 | 2,06 | 2,34 | 2,50 |
| Lesotho                  | -    | 2,24 | 2,37 | 2,03 | 2,28 | -    |
| Sierra Leone             | 1,97 | 2,08 | -    | 2,03 | 2,08 | -    |
| Equatorial Guinea        | -    | -    | 2,35 | 1,88 | 2,32 | -    |
| Mauritius                | 2,72 | 2,82 | 2,51 | 1,87 | 2,73 | 2,50 |
| Somalia                  | 1,34 | -    | 1,77 | 1,75 | 2,21 | 2,00 |
| Haiti                    | 2,59 | 2,03 | 2,27 | 1,72 | 2,11 | 2,10 |
| Syrian Arab Republic     | 2,74 | 2,60 | 2,09 | 1,60 | 2,30 | 2,30 |
| Sri Lanka                | 2,29 | 2,75 | 2,70 | -    | 2,60 | 2,80 |
| Central African Republic | -    | 2,57 | 2,36 | -    | 2,15 | 2,50 |
| Gambia, The              | 2,49 | 2,46 | 2,25 | -    | 2,40 | 2,30 |
| Mauritania               | -    | 2,40 | 2,23 | -    | 2,33 | 2,30 |
| Yemen, Rep.              | 2,58 | 2,89 | 2,18 | -    | 2,27 | 2,20 |
| Malawi                   | -    | 2,81 | 2,81 | -    | 2,59 | -    |