

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

Кваліфікаційна робота магістра

**на тему: ОСОБЛИВОСТІ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ
МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ
ФРАНЦУЗЬКОЇ РЕСПУБЛІКИ**

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



Троневська В.В.

Керівник к.е.н., доц.. Майборода О.Є.



Рецензент:

Харків – 2023

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
 Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна
 Факультет міжнародних економічних відносин та туристичного бізнесу
 Кафедра міжнародних економічних відносин імені Артура Голікова
 Рівень вищої освіти другий (магістерський)
 Спеціальність 292 «Міжнародні економічні відносини»
 Освітня програма – «Міжнародні економічні відносини»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри міжнародних
 економічних відносин
 імені Артура Голікова
 Надія КАЗАКОВА

«___» _____ 2023 року

З А В Д А Н Н Я НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТУ Троневської Віти Валеріївни

(прізвище, ім'я, по батькові студента)

1. Тема роботи «Особливості та перспективи розвитку міжнародної логістичної інфраструктури Французької Республіки»

керівник роботи к.е.н., доц. Майборода О.Є.,

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

затверджені наказом по університету від «02» 02.2023 року № 4002-5/236

2. Строк подання студентом роботи 04.11.2023

3. Перелік питань, які потрібно розробити:


розглянути теоретичні основи міжнародної логістичної діяльності як наукової категорії; дослідити особливості інфраструктури у міжнародному логістичному розвитку; охарактеризувати методи дослідження особливостей розвитку міжнародної логістичної діяльності; проаналізувати головні тенденції розвитку міжнародної логістичної діяльності Франції; дослідити іноземні інвестиції у розвитку логістичної діяльності Франції; виявити особливості реалізації логістичної діяльності Франції; визначити майбутніх напрямів розвитку інфраструктури Франції; виявити перспективи розвитку та напрями покращення інфраструктури української логістики.

4. План роботи:

№ з/п	Назви етапів роботи
1.	Розділ 1. Теоретико-методичні основи розвитку міжнародної логістичної діяльності
2.	Розділ 2. Аналіз сучасного стану та розвитку логістичної діяльності Франції
3.	Розділ 3. Перспективи розвитку міжнародної логістичної інфраструктури

5. Дата видачі завдання 01.12.2022

Студент  В.В.Троневська
(підпис)

Керівник роботи  О. Є. Майборода
(підпис)

ЗМІСТ

ВСТУП	5
РОЗДІЛ 1. Теоретико - методичні основи розвитку міжнародної логістичної діяльності	8
1.1. Теоретичні основи міжнародної логістичної діяльності як наукової категорії	8
1.2. Особливості інфраструктури у міжнародному логістичному розвитку	13
1.3. Методи дослідження особливостей розвитку міжнародної логістичної діяльності	21
Висновки до першого розділу	27
РОЗДІЛ 2. Аналіз сучасного стану та розвитку логістичної діяльності Французької Республіки	28
2.1. Аналіз головних тенденції розвитку міжнародної логістичної діяльності Французької Республіки	28
2.2. Іноземні інвестиції у розвитку логістичної інфраструктури Французької Республіки	39
2.3. Особливості реалізації логістичної діяльності Французької Республіки	45
Висновки до другого розділу	52
РОЗДІЛ 3. Перспективи розвитку міжнародної логістичної інфраструктури	54
3.1. Стратегічні напрямки розвитку інфраструктури Французької Республіки	54
3.2. Перспективи розвитку та напрями покращення інфраструктури української логістики	62
Висновки до третього розділу	67
Висновки	68
Список використаних джерел	71
Додатки	78

ВСТУП

Актуальність теми. Галузь логістики, відома як артерія міжнародної економіки, є базовою галуззю та важливою опорою для сприяння розвитку економіки. Логістична галузь є сполучною ланкою і мостом між виробництвом і споживанням, а також між однією країною та іншою. Розвиток логістичної галузі має важливий вплив на подолання бар'єрів між країнами, зв'язок суспільного виробництва та споживання мешканців.

Успішний розвиток логістичної міжнародної діяльності залежить від багатьох факторів, одним з яких є розвиток та стан інфраструктури. Автомобільний, залізничний, повітряний і водний транспорт поширені та важливі в Європі. Європа була місцем розташування перших у світі залізниць і автомагістралей, а зараз є місцем розташування деяких із найбільш жвавих портів і аеропортів світу.

Переоцінити важливість розвитку інфраструктури в логістичній діяльності цих країн не можливо. Отже, у роботі приділена увага логістичній інфраструктурі Французької Республіки, як країні яка за своїм історичним розвитком та логістичними об'єктами є прикладом для інших.

Ступінь вивчення проблеми. Незважаючи на значну кількість публікацій, що присвячені проблематиці розвитку логістичного напрямку, питання розвитку інфраструктури в логістичній діяльності залишається досить актуальним. Серед вітчизняних та зарубіжних вчених слід виділити роботи наступних вчених, які зробили значний вклад у розвиток цього напрямку: Крикавський Є. В., Кононов І. І., Горошко К. О., Аляб'єва О. М., Трушкіна, Н. О., Авраменко О. В., Григорак М.Ю., Ханова О. В., Майборода О. Є., Дж. Боверсон, Д. Дж. Клосс, М. Б. Купер, А. Макарію, Ф. Декстер.

Метою кваліфікаційної роботи є виявлення особливостей інфраструктури у міжнародній логістичній діяльності Французької Республіки.

Досягнення поставленої мети передбачає вирішення наступних **завдань**:

1. розглянути теоретичні основи міжнародної логістичної діяльності як наукової категорії;
2. дослідити особливості інфраструктури у міжнародному логістичному розвитку;
3. охарактеризувати методи дослідження особливостей розвитку міжнародної логістичної діяльності;
4. проаналізувати головні тенденції розвитку міжнародної логістичної діяльності Французької Республіки;
5. дослідити іноземні інвестиції у розвитку логістичної інфраструктури Французької Республіки;
6. виявити особливості реалізації логістичної діяльності Французької Республіки;
7. визначити стратегічні напрямки розвитку інфраструктури Французької Республіки;
8. виявити перспективи розвитку та напрями покращення інфраструктури української логістики.

Об'єктом дослідження є інфраструктура у міжнародній логістичній діяльності.

Предмет дослідження є розвиток міжнародної логістичної інфраструктури Французької Республіки.

Методи дослідження. При написанні випускної кваліфікаційної роботи були використані методи аналізу, синтезу та узагальнення для представлення головних напрямів логістичного розвитку та класифікацій логістичної інфраструктури, метод аналогії та метод порівняння для представлення головних видів інфраструктури, методи статистичного аналізу

та обробки даних та представлення головних результатів дослідження, математичні методи для розрахунків та аналізу головних тенденцій.

Інформаційною базою дослідження є законодавчі і нормативно – правові документи з питань логістичних перевезень; Документовані та публічно оголошувані відомості про вітчизняні та зарубіжні досягнення науки, техніки, виробництва у сфері розвитку інфраструктури країн ЄС, наукові статті, матеріали наукових конференцій, монографії; Інтернет-ресурси.

Апробація результатів дослідження. Результати дослідження було апробовано у науковому журналі "Інтелект ХХІ" №3/2023. – С. 41-45 [58].

Робота складається зі вступу, 3 розділів, висновків; містить 82 сторінки тексту, 12 рисунків, 13 таблиць, 4 додатки. Список джерел містить 60 найменувань літератури.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

1.1. Теоретичні основи міжнародної логістичної діяльності як наукової категорії

Міжнародна логістика відіграє важливу роль у виробництві, обробці та розподілі товарів, незалежно від сектора, в якому працює компанія. Якщо суб'єкт господарської діяльності керує інтернет-магазином, втрата переваг глобальної логістики, міжнародних транспортних і логістичних центрів, ймовірно, коштуватиме господарю більше, ніж можна собі уявити.

Міжнародна логістика передбачає виробництво та управління продуктами або обробку замовлень і відправлення цих товарів клієнту, який перебуває за межами країни, де відбувається етап виробництва або трансформації.

Щоб здійснювати міжнародну логістику, компанія повинна мати міжнародну аудиторію та штаб-квартиру в одній країні — або виконувати різні етапи ланцюга постачання в кількох країнах [1].

Іншими словами, для міжнародної логістики компанії може знадобитися міжнародні склади, міжнародні логістичні центри або міжнародне транспортування для доставки товарів клієнтам за межі її кордонів.

Більшість науковців розглядають визначення міжнародної логістики через розгляд трьох головних напрямів, серед яких менеджмент міжнародних ланцюгів постачання, комплексний розгляд поняття реалізації логістики на міжнародному рівні, оптимізація та управління логістичними потоками [2].

Детальний огляд теоретичних підходів до визначення «міжнародна логістика» представлено у таблиці 1.1.

Таблиця 1.1.

Визначення терміну «міжнародна логістика»

№ п/п	Автор	Визначення
1	Ганін, В. І., Борох С. В. [1]	Міжнародна логістика розглядається через наступні головні групи: стратегічне управління міжнародним ланцюгом, основа глобальної логістичної діяльності, головні методи управління потоками, головні чинники впливу розвитку світової економіки глобального рівні, особове мистецтво управління потоками, процесами та функціями управління
2	Остапенко Т. Г. [2]	Міжнародна логістика розглядається як наука про управління матеріальними, транспортними, фінансовими, трудовими та сервісними потоками при реалізації головних логістичних цілей
3	Кононов І. І. [3]	Міжнародна логістика розглядається як процес вирішення та задоволення складних логістичних операцій на міжнародному ринку
4	Остапенко А. С., Повод Т. М. [4]	Міжнародна логістика розглядається як найважливіший напрям реалізації головних функцій суб'єкта господарської діяльності на міжнародному рівні
22	Тюріна Н. М. [22]	Міжнародна логістика розглядається як процес планування і управління потоком товарів і продуктів у ланцюгу постачання компанії від придбання сировини до купівлі клієнтом готової продукції, де частина процесу включає перетин принаймні одного міжнародного кордону

Джерело [1, 2, 3, 4, 22]

Розглядаючи діяльність міжнародної логістики, більшість науковців наголошують на позитивних факторах для бізнесу з різних причин [5, 6, 10]:

1. Фактор - конкурентоспроможні ціни.

Перенесення етапів ланцюга постачання в інші країни може бути фінансовою перевагою, знижуючи виробничі витрати та зосереджуючись на досвіді закупівель і міжнародних перевезеннях.

Загалом, перенесення виробництва у більш прибуткове середовище є звичайною практикою в галузі. Це дозволяє компаніям інвестувати свої ресурси в більш значущі та ефективні бізнес-аспекти, які впливають на взаємодію з клієнтами (цифрові точки взаємодії з клієнтами).

2. Фактор - міжнародні ринкові можливості.

Співпрацюючи з міжнародними логістичними центрами та використовуючи глобальні транспортні послуги, глобальна логістика означає більше ринкових можливостей. Незважаючи на певні відмінності в звичках споживачів від країни до країни, більшість підприємств електронної комерції можуть продавати свої продукти по всьому світу з невеликими змінами в продуктах або без змін взагалі.

В епоху, коли міжнародні перевезення є доступними та зручними, рішення не об'єднувати інші ринки є підходом «покласти всі яйця в один кошик», який може поставити бізнес під загрозу [5]. Натомість, фахівці наголошують - використовуйте інші ринки як резервний план для свого бізнесу та диверсифікуйте ризики. Може навіть статися так, що ці додаткові аудиторії виявляться навіть більш прибутковими, ніж початкові покупці.

3. Фактор - зниження викидів CO₂.

Просте переміщення деяких підрозділів суб'єкта господарювання може зробити бізнес електронної комерції більш стійким лише в обмеженій мірі. Якщо зробите свою глобальну логістику ефективнішою та знизите витрати на роботу з міжнародними складами, міжнародні логістичні компанії та

глобальне транспортування також вплинуть на рівні CO₂, пов'язані з бізнесом.

Скоротивши процес доставки та використовуючи місцевих кур'єрів, підприємець зможе зменшити вплив бізнесу на навколишнє середовище. Зі зростанням екологічної обізнаності споживачів сьогодні турбота про планету приносить користь вашому бізнесу з точки зору брендингу та витрат.

4. Фактор - міжнародна репутація.

Розвиваючи бізнес електронної комерції, який працює в міжнародному масштабі, глобальну логістику можна використовувати як маркетингову стратегію для покращення та підвищення репутації онлайн-магазину на багатьох ринках за низьких витрат.

Просте знання того, що компанія продає свою продукцію на різних ринках, є соціальним доказом того, що бізнес є успішним і має репутацію. Отже, цей фактор підкреслює можливість використовувати міжнародну логістику як спосіб підвищити значення свого бренду в усьому світі [9].

5. Фактор - економії від масштабу

Робота в глобальному масштабі означає, що обсяг виробництва, швидше за все, зростає. Результатом цього збільшення є більша норма прибутку та більше можливостей для переговорів про тарифи на доставку з міжнародними транспортними компаніями та іншими постачальниками, як, наприклад пакувальні компанії. В загальному розумінні, оптимізація міжнародної логістики веде до більш ефективних процесів і більшого доходу завдяки перевагам економії на масштабі.

Слід виділити, в економічній літературі, більшість науковців розглядає логістику як три головні типи логістики [8, 10]:

- вхідна логістика;
- вихідна логістика;
- зворотна логістика.

Вхідна логістика піклується про всі процеси, необхідні для надходження сировини або напівфабрикатів на підприємство [8, 10].

Також, вхідна логістика може включати роботу з постачальниками, інвентаризацію та транспортування таких матеріалів. Закупівля є головним завданням у вхідній логістиці. Ця частина може бути особливо складною, коли матеріали надходять із різних країн і постачальників, як відбувалося під час нещодавньої пандемії та кризи поставок [10].

Вихідна логістика стосується всіх процесів, які здійснюються для доставки готової продукції клієнтам. Міжнародні компанії електронної комерції усвідомлюють важливість процесів відправлення та доставки для онлайн-покупця. Ось чому все більше інтернет-магазинів пропонують доставку «останньої милі» як конкурентну перевагу.

Вихідна логістика та стратегія розподілу, канали та кур'єри, обрані бізнесом електронної комерції, будуть вирішальними факторами для формування лояльності та утримання клієнтів [9].

Зворотна логістика розглядається як процес переміщення продуктів від покупця назад до місця походження, щоб відновити продукт, який з певної причини не виправдав очікувань покупця. Можливо, ці продукти потрібно відремонтувати або викинути, але, швидше за все, з продуктом немає нічого поганого. Натомість, проблема може полягати в маркетинговій стратегії або очікуваннях покупця. Це показує, що більшу частину часу процес зворотної логістики в бізнесі електронної комерції буде спрямований просто на доставку продуктів від пункту призначення до місця походження для повторного продажу.

Отже, підводячи підсумки розгляду підходів до визначення терміну «міжнародна логістика» виділимо головне – це процес який забезпечую доставку товару від виробника до кінцевого споживача, і цей процес як правило обов'язково включає, як мінімум перетин хоча б одного кордону. До забезпечення такого міжнародного процесу логістичних функцій також

відносяться дії супроводу, до яких як правило відносяться міжнародне транспортне страхування як вантажу так і транспортного складу, митне оформлення документації перетину відповідних пунктів, і, як правило, супровід транзитних логістичних компаній з якими працює виробник.

1.2. Особливості інфраструктури у міжнародному логістичному розвитку

Зараз логістика є ключовою концепцією в аналізі трансформацій глобального капіталізму та центральною точкою зору для розуміння мінливих відносин влади в глобальних виробничих мережах. З матеріальної точки зору розвиток логістичної діяльності та потоків тягне за собою будівництво тисяч складів і терміналів, які є важливими вузлами в обігу товарів. Ці численні логістичні сайти, в основному, розуміються як фізична інфраструктура, яка робить можливими поточні процеси глобалізації. Поява «глобальної фабрики без стін», відволікання капіталу в забудоване середовище і, таким чином, розширення географічних кордонів процесу накопичення. На відміну від цих підходів, які ідентифікують логістику як щось нове, результат «логістичної революції», де дослідження логістичних працівників підкреслюють безперервність між логістичною діяльністю та виробничим світом [11].

Інфраструктура є важливою частиною логістичних систем, і її відсутність сильно впливає на економічне зростання. Незважаючи на те, що їх взаємозалежність була визнана, розуміння їх наслідків і причинно-наслідкових зв'язків все ще знаходиться в зародковому стані. Країни Східної Європи зазнали трансформації від планової економіки до ринкової, і більшість із них тепер є частиною ЄС. Багато з цих нових країн-членів мають нерівномірно розвинену інфраструктуру. У країнах Балтії приблизно 1/3 населення проживає поблизу столиці, а головні дороги пролягають у

напрямку схід-захід, а не з півночі на південь. Глобальна економічна криза поставила перед розвитком транспортної інфраструктури багатьох із цих країн проблеми, спричинивши рішення про відстрочку або скасування багатьох інвестицій, пов'язаних з інфраструктурою, і зменшення обсягу надходження таких. Щоб забезпечити економічне зростання в майбутньому, важливо визнати вплив цих рішень. Також, більшість економістів наголошують на тому, що стан економіки будь-якої країни можна зобразити, описавши її транспортну інфраструктуру [13].

У країнах Балтії можна очікувати міцного зв'язку між інвестуванням у транспортну інфраструктуру та зростанням ВВП, країни з перехідною економікою характеризуються недостатньо розвинутою транспортною інфраструктурою, різними робочими стандартами постачальників, відсутністю підтримки інформаційних і комунікаційних систем і різноманітними наявними людськими ресурсами. А також, вплив інфраструктури вважається різною в регіонах, що розвиваються, і відповідно, розвинених регіонах [15].

На думку Григорак М. Ю., та Костюченко Л. В. [12, с. 105], логістична інфраструктура містить комплекс складських, транспортних, маніпуляційних, пакувальних, інформаційних та фінансових елементів інфраструктур підприємства, що в сукупності підтримують матеріальний потік відповідно принципу «від дверей до дверей», забезпечуючи ефективне логістичне забезпечення з мінімальними витратами відповідаючи запитам та вимогам споживачів.

Аналіз такого трактування, дає можливість зробити висновок, що компоненти логістичної інфраструктури впливають лише на функції матеріальних потоків підприємств. Однак, за відсутності фінансових ресурсів пріоритетними є методи оцінки вигідності географічного розташування учасників ланцюгів поставок, розташування складських об'єктів, обрання різних видів транспортерів, залучення інформаційних технологій, що дають

змогу продемонструвати ефективні напрямки їх формування та доцільного використання на основі нагального побудування оптимальних схем та пріоритетів руху фінансових потоків.

Розглядаючи інші теорії дослідників вітчизняної літератури [13, с. 24], логістична інфраструктура — є системою засобів для вимірювання просторово-часових перетворень логістичних потоків, таких як матеріальні, інформаційні, фінансові, людські. Інфраструктура розглядається також, як комплекс підприємств, що функціонують на різних організаційно-правових формах, які за рахунок створення потужності належних логістичних послуг, дають поштовх організаційно-економічних передумов прогресу цих потоків. Роль логістичної інфраструктури розкривається в даному визначенні як забезпечення керування не лише матеріальними процесами, а й фінансовими та інформаційними.

Важливість логістичної інфраструктури для ефективного управління, що охоплює більш широкий спектр логістичних послуг визначили Казанська О. О. та Геращенко А. С. [14, с.157]. Відповідно до їх думки, логістична інфраструктура — це комплекс технічних та організаційно-економічних складових, що характеризуються допомогою для всіх видів економічних потоків (матеріальних, фінансових, інформаційних, трудових, енергопотоків, зворотніх та інших) при здійсненні найбільш ефективного циклічного руху від постачальників ресурсів до кінцевих споживачів.

Інший фахівець - Клименко В. В. [15, с. 7], логістичну інфраструктуру, охарактеризував, як комплекс певних видів діяльності, що допомагають здійснювати і обслуговувати процес руху матеріально-економічних потоків. Ця перспектива відображає функціональні цілі логістичної інфраструктури щодо скоординованого контролю економічних і матеріальних потоків.

Концепція логістичної інфраструктури включає транспортну та комунікаційну інфраструктуру. Інформаційно-комунікаційні технології є критично важливим компонентом сучасної логістичної системи.

Комп'ютеризовані системи обробки потоків товарів надають більше можливостей для міжмодальних транспортних мереж по всьому світу охоплюючи клієнтів. Вони також створюють стимули для конкуренції, що знижує витрати на транспортування. Низька якість портів, аеропортів, доріг, залізниць, складських приміщень, здається, стримує ефективність логістики в країнах, що розвиваються. Функціональна логістична система має важливе значення для забезпечення торгівлі. Економічна відкритість регіону зазвичай вимірюється як частка загального обсягу торгівлі відносно валового внутрішнього продукту [16].

Інфраструктура є одним із ключових факторів при оцінці функціональності будь-якої логістичної системи. Модель оцінки, яка заснована на глибокому розумінні ситуації логістичної системи в географічній зоні, використовується як основа вимірювання для чотирьох пов'язаних з логістикою вимірів [17].

Отже, регіональна або макрологістична система складається з чотирьох елементів:

- людські ресурси та можливості;
- державні та приватні постачальники логістичних і транспортних послуг;
- провінційні та національні установи, політики та правила;
- транспортно-комунікаційна інфраструктура [17].

Ці аспекти, пов'язані з логістикою (рис.1.1), між собою взаємопов'язані, щоб визначити загальну спроможність макрологістичної системи в межах досліджуваної географічної області з точки зору можливостей системи та продуктивності.

Зазвичай трактуючи поняття логістичної інфраструктури, фахівці визначають її, як набір інфраструктур, що забезпечує логістичну діяльність.



Рис. 1.1. Макрологістична система. Джерело [14, с.157].

Після детального аналізу розвитку та функціонування логістичної інфраструктури як елемента ринкової системи на сучасній міжнародній арені, було складено табл. 1.2., яка демонструє головні складові логістичної інфраструктури [5, 9, 12].

Сьогодні логістика має новітні інструменти, які успішно використовуються у світовій торгівлі, в тому числі і бізнесі, для підвищення якості корпоративного управління. Це один із ключових факторів, що впливає на забезпечення його конкурентоспроможного розвитку. Створення сучасної логістичної інфраструктури, яка буде відповідати міжнародним стандартам з відповідними характеристиками на кожному із рівнів – мікроекономічному, національному та міжнародному, є вирішальним для реалізації її потенціалу.

Література з питань логістики та транспорту традиційно стверджує прямий зв'язок між регіональним економічним зростанням і збільшенням вантажних перевезень. Оскільки логістика та транспортування є наслідками торгівлі, зв'язок між вантажним транспортом та економічним зростанням, здається, існує також у глобальному масштабі, як це можна помітити зі статистики Міжнародного Валютного Фонду, що вимірює світовий ВВП і торгівлю [52].

Таблиця 1.2

Складові логістичної інфраструктури

Складова	Ознака
Складська	Включає склади: підприємств-виробників, дистриб'юторів продукції, торгових та логістичних посередників (тобто загального користування), торгових точок, підсортувально-розподільні; логістичні та розподільні центри; крос-докінг-термінали та вантажно-розвантажувальні тощо
Транспортна	Включає рухомий склад автомобільного, повітряного, залізничного, водного транспорту, транспортні шляхи (автомобільні та залізничні), гаражі, автостоянки, аеропорти, залізничні станції, депо, гаражі, річкові та морські порти, причальні споруди, вантажні перевалочні термінали, контейнерні майданчики, ремонтні, майстерні диспетчерські центри тощо
Інформаційна	Включає комп'ютерні структури та мережеві комунікаційні глобального та локального рівня (інтернет, системи зв'язку, передачі інформації, GPS, ГЛОНАСС (глобальна навігаційна супутникова система)), бази даних та системи їх контролю, спеціальне програмне забезпечення, штрихове та радіочастотне кодування, обладнання та технічні засоби (комп'ютери, сервіс, периферійні пристрої), операційні платформи і т.д.
Зовнішньо-економічна	Включає торговельні представництва держав, митниці, центри міжнародної торгівлі та інші організації
Пакувальна	Об'єднує за ознаками об'єктів яких є їх спеціалізація на упаковці виготовленої продукції, об'єднання переважної частини уживаних ресурсів в одному виготовленому продукті
Торговельно-посередницька	Включає торгові біржі та будинки, асоціації оптової торгівлі, посередницькі фірми та інші
Фінансово-кредитна	Включає кредитні установи, інвестиційні компанії та фонди, лізингові компанії, страхові компанії та інші
Економічно-правова	Включає арбітражні суди, адвокатські контори, консультаційні центри з питань права та інші

Джерело: складено автором за матеріалами: [5, 9, 12]

Доступність є одним із важливих факторів регіональної конкурентоспроможності, і на неї впливають географічні відстані, а також фізичні рамки, такі як покриття інфраструктури та її якість. Деякі економісти досліджували, як інфраструктура, зокрема транспортна інфраструктура,

впливає на доступність та промислове розташування, отже, на зростання та розвиток регіонів [21, 22, 23].

Вони дійшли висновку, що «покращена доступність дійсно надає певні потенційні переваги, і це може бути неспроможність підприємств адаптуватися до вдосконалень і повною мірою скористатися перевагами покращень доступності, що є основним обмеженням для конвергенції периферійних регіонів» [22]. Основоположним чинником економічного розвитку регіону також вважається доступність міжрегіональної транспортної інфраструктури. Це пов'язано з припущенням, що регіони, транспортна інфраструктура яких відстає, не зможуть залучити фірми для розміщення там свого бізнесу, тоді як у той же час віддалене місце, до якого можна дістатися завдяки розвиненій транспортній інфраструктурі, залучатиме підприємства та головні офіси в кілька великих центрів, що спричиняє концентрацію підприємств, що, у свою чергу, збільшує конкурентоспроможність регіону. Теоретично визначення доступності та емпіричні дані свідчать про те, що існує зв'язок між доступністю регіону та його конкурентоспроможністю, а отже, і економічним зростанням [23].

Серед дослідників немає однастайності щодо загального набору інфраструктурних змінних. Довжина доріг і залізничних колій зазвичай використовується як показник кількості транспортної інфраструктури. Щільність автомагістралей або залізниць на квадратний кілометр або жителя іноді використовується для порівняння охоплення транспортних мереж у різних країнах.

Залізничний транспорт є домінуючим видом транспорту в країнах, де щільність залізниць досить висока. Хоча більшість із них погано обслуговуються, одноколіїні залізниці працюють із мінімальною електрифікацією. Як приклад, у Фінляндії дороги є основними шляхами перевезення вантажів. Різниця в ширині колії в країнах Балтії та Фінляндії порівняно з іншими країнами ЄС розглядається як виклик для регіонального

взаємозв'язку. Одним із рішень проблеми взаємозв'язку є використання залізничного транспорту, який можна використовувати в обох системах колії [23].

Особове значення логістичної інфраструктури яке спрямоване на вирішення головних задач забезпечення ефективності управління та вирішення логістичних послуг розглянуто у роботах авторів [13, 40, 41]. Узагальнюючи можна виділити головні особливості інфраструктури в логістичній діяльності до яких відносяться:

- інтеграція різних видів транспорту;
- інформаційна інтеграція;
- ефективність та надійність;
- розташування та доступність;
- спеціалізовані послуги;
- спеціалізовані споруди.

Однак, формування міжнародної транспортної інфраструктури також призводить до необхідності подолання ряду викликів та бар'єрів, таких як фінансові витрати на будівництво та підтримку інфраструктури, врахування екологічних та соціальних аспектів, а також розподіл результатів розвитку інфраструктури між країнами та регіонами. Класифікаційні ознаки транспортно-логістичної інфраструктури можуть бути різними в залежності від різних аспектів, таких як розташування, масштаб, функції та види транспорту, які використовуються.

Забезпечення діяльності транспортної інфраструктури обумовлено плануванням та вирішенням певних викликів та складнощів, що представляють собою фінансові витрати на будівництво та підтримку обертів інфраструктури, вирішення соціальних аспектів та розподіл між країнами вирішення та підтримки інфраструктурних об'єктів, до яких відносяться:

- дорожня інфраструктура;

- залізнична інфраструктура;
- авіаційна інфраструктура;
- морська та річкова інфраструктура;
- інтермодальна інфраструктура;
- трубопровідна інфраструктура [23, 41].

Слід підкреслити, рівень розвитку логістичної інфраструктури є визначальним для будь-якої країни та особисто важливим для логістичних компаній, оскільки рівень та якість інфраструктури - це рівень та якість конкурентоспроможності логістичної компанії, який обумовлений швидкістю, якістю та задоволенням всіх інших потреб кінцевого споживача на міжнародному рівні.

1.3.Методи дослідження особливостей розвитку міжнародної логістичної діяльності

Міжнародна логістика стає все більш важливою для глобальної економіки, оскільки все більше компаній використовують її для зниження витрат і використання високоспеціалізованих можливостей у різних галузях і регіонах по всьому світу. Хоча потенційних «підводних каменів» багато, інвестування в якісні технології та процедури, а також пошук правильних міжнародних партнерів може створити більш конкурентоспроможний бізнес — бізнес, здатний шукати, наймати та захоплювати клієнтів у всьому світі.

У бізнесі міжнародна логістика – це вивчення, планування та реалізація того, як бізнес переміщує фізичні товари та матеріали від постачальника до клієнта таким чином, що передбачає перетин принаймні одного міжнародного кордону. Він також включає міжнародний рух грошей та інформації. Іншими словами, це просто бізнес-логістика, яка охоплює дві чи більше країни [28].

У сучасну епоху міжнародна логістика набула нового значення. У міру зростання економіки вони, 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. 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 зросли до такого рівня, що вартість фунта або кубічного фути для надсилання великої кількості фізичних продуктів або матеріалів часто є незначною складовою загальної ціни. Для англійської мови більше людей, для яких вона не є рідною, ніж для носіїв мови, що дозволяє використовувати стандартні засоби спілкування майже в кожному бізнес-центрі по всьому світу. Перекладачі та програмне забезпечення для перекладу доступні, коли немає спільної мови.

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 як ніколи важлива.

Існує багато підходів до вимірювання та вивчення математичними методами головних динамік розвитку логістики як на рівні країн так на рівні окремого підприємства, розглянемо більш детально деякі з них.

Ступінь асоціації вимірюється коефіцієнтом кореляції, який позначається називають коефіцієнтом кореляції Пірсона на честь його автора, і він є мірою лінійної асоціації. Якщо для вираження зв'язку потрібна крива лінія, необхідно використовувати інші та більш складні заходи кореляції [25, 26].

Коефіцієнт кореляції вимірюється за шкалою, яка змінюється від + 1 через 0 до – 1. Повна кореляція між двома змінними виражається або + 1, або -1. Коли одна змінна зростає разом зі збільшенням іншої, кореляція позитивна; коли один зменшується, а інший збільшується, він є від'ємним [38].

Коефіцієнтом парної кореляції називають відношення кореляційного моменту до добутку середніх квадратичних відхилень .

$$r = \frac{\sum_{i=1}^n (X_i - \bar{X}) \times (Y_i - \bar{Y})}{\sqrt{\sum_{i=1}^n (X_i - \bar{X})^2 \times \sum_{i=1}^n (Y_i - \bar{Y})^2}} \quad (1.1) [25]$$

де X_i , Y_i – числові значення величин, між якими встановлюється кореляційний зв'язок, \bar{X} , \bar{Y} – їх середні арифметичні значення величин. Для незалежних величин $r = 0$, для функціональних залежностей $r = \pm 1$.

Величина коефіцієнта парної кореляції відображає сили зв'язку, для оцінки яких використовується шкала Чеддока:

значення 0 - 0,3 – інтерпретація: дуже слабка

значення 0,3 - 0,5 – інтерпретація: слабка

значення 0,5 - 0,7 – інтерпретація: середня

значення 0,7 - 0,9 – інтерпретація: висока

значення 0,9 - 1 – інтерпретація: дуже висока [24, 25]

Кореляція описує силу зв'язку між двома змінними та є повністю симетричною; кореляція між А та В є такою ж, як кореляція між В та А. Однак, якщо дві змінні пов'язані, це означає, що коли одна змінюється на певну інша змінюється в середньому на певну величину.

Для аналізу успішності інвестиційної проекту у розвитку логістичної діяльності використовується [13, 41]:

обчислення чистого грошового потоку, який є основним показником Звіту про рух грошових коштів і визначається як різниця між надходженням і витрачанням коштів за певний період часу.

Додатково розраховується коефіцієнт дисконтування (Kd) за формулою:

$$Kd = \frac{1}{(1+r)^n} \quad (1.2) [13]$$

де r – ставка дисконтування, n – порядковий номер періоду, $n = 1 \dots N$.

Чистий дисконтований дохід (NPV) обчислюється за формулою:

$$NPV = IC + \frac{CF_1}{(1+r)^1} + \frac{CF_2}{(1+r)^2} + \dots + \frac{CF_n}{(1+r)^n} \quad (1.3) [13]$$

де CF – грошовий потік у поточному році, CF_1 – грошовий потік у 1 році реалізації проекту, CF_2 – грошовий потік у 2 році реалізації проекту, CF_n – грошовий потік у n році реалізації проекту, r – ставка дисконтування, n – порядковий номер періоду, $n = 1 \dots N$.

Індекс рентабельності інвестицій (ROI) застосовується для визначення рівня доходів на одну одиницю витрат, понесених на реалізацію проекту:

$$ROI = \frac{NPV}{IC} \quad (1.4) [13]$$

де NPV – чистий грошовий потік за весь період реалізації проекту; IC (Invest Capital) – інвестиції у проект.

SWOT-аналіз є основою для визначення та аналізу сильних і слабких сторін, можливостей і загроз організації. Ці слова складають акронім SWOT.

Основна мета SWOT-аналізу — підвищити обізнаність щодо факторів, які впливають на прийняття бізнес-рішень або створення бізнес-стратегії.

Для цього SWOT аналізує внутрішнє та зовнішнє середовище та фактори, які можуть вплинути на життєздатність рішення [33].

Компанії зазвичай використовують SWOT-аналіз, але його також використовують некомерційні організації та, меншою мірою, окремі особи для особистої оцінки. SWOT також використовується для оцінки ініціатив, продуктів або проектів. Як приклад, IT-директори можуть використовувати SWOT, щоб допомогти створити шаблон стратегічного бізнес-планування або провести аналіз конкурентоспроможності. Структура SWOT приписується Альберту Хамфрі, який випробував цей підхід у 1960-1970-х роках у Стенфордському дослідницькому інституті. SWOT-аналіз спочатку був розроблений для бізнесу та базувався на даних компаній зі списку Fortune 500. Він був прийнятий організаціями всіх типів як допомога в мозковому штурмі для прийняття бізнес-рішень [33].

Аналіз тенденцій, або тренд – аналіз, це техніка, яка використовується для вивчення та прогнозування руху товару на основі поточних і історичних даних. Використовують аналіз тенденцій, щоб покращити бізнес, за допомогою прогнозних результатів [31].

Тренд аналіз дає можливість використовуючи дані отриманих тенденцій приймати рішення щодо:

- фінансових показників;
- руху і зростання конкурентів;
- ефективність виробництва;
- ефективність впровадження нових технологій;
- тенденції огляду діяльності персоналу та ключові показники ефективності (KPI) [32].

Аналіз тенденцій допомагає порівняти бізнес з іншими підприємствами, щоб визначити, як має працювати бізнес, як на початковому етапі, так і на поточному етапі або в розвитку. Аналіз ринкових тенденцій є ключовим для

адаптації та зміни діяльності підприємства, збереження актуальності та випередження галузі, а також для постійного зростання [31].

Аналіз тенденцій складається з:

- дані про тенденції для оцінки змін у продуктивності бізнесу з часом;
- порівняльні дані для порівняння бізнесу з аналогічною організацією;
- ринкові тенденції для аналізу даних цілої галузі чи сектора [31].

Також, графічний аналіз – це «метод аналізу, який виконує побудову графіків, використовуючи вхідні дані з таблиць даних». Він використовується для обчислення тангенсів, інтегралів, статистики та інтерполяції. Це можна виконати, створюючи діаграми, графіки, малюнки, таблиці даних та гістограми. За допомогою цього аналізу можна виконати автоматичне підбирання кривої. Графіки або криві також можуть бути скориговані з його допомогою для необхідних параметрів [30].

Графіки є потужними інструментами оцінки даних. Вони надають швидкі візуальні підсумки основних характеристик даних. Кілька простих графіків можуть замінити складні статистичні рівняння або тести для інтерпретації даних. Гістограми та графіки нормальної ймовірності є прикладами графіків, які зазвичай використовуються для відображення даних про навколишнє середовище. Ці графіки можуть надавати інформацію про діапазони концентрацій, форми розподілу, екстремальні значення, зв'язки між різними наборами даних і тенденції (зростаючі, спадні та циклічні) [29].

Графічні методи зазвичай використовуються з кількісними статистичними оцінками. Графічні методи надають інформацію, яка інакше не може бути очевидною з кількісних статистичних оцінок, тому перед виконанням статистичних оцінок рекомендується оцінювати дані за допомогою цих методів. Графічні методи також є ключовим компонентом пошукового аналізу даних (EDA). В EDA спочатку використовуються різні графічні методи для відображення даних для якісної оцінки перед вибором відповідних статистичних тестів [29, 30].

Висновки до першого розділу

У першому розділі розглянуто теоретичні та методичні основи розвитку міжнародної логістичної діяльності.

1. Розглянуто теоретичні основи міжнародної логістичної діяльності як наукової категорії: досліджено погляди та підходи щодо трактування терміну «міжнародна логістика» які дають як міжнародні так і вітчизняні вчені. Приділена увага головним задачам міжнародної логістичної діяльності, шляхам вирішення та головним складнощам сьогодення. Окреслено головні складові логістичної діяльності на міжнародному рівні та супутні шляхи забезпечення, серед яких виділено інфраструктуру, як головний чинник.

2. Досліджено особливості інфраструктури у міжнародному логістичному розвитку. Проаналізовано підходи різних вчених до визначення поняття «інфраструктура», детально розглянуто місце інфраструктури у макрологічній системі, до якої також входять такі складові як: постачальник послуг, логістичні системи, людські ресурси та можливості та інституційні підходи. Розглянуто головні ознаки щодо складових логістичної інфраструктури, до яких відносяться складська складова, транспортна складова, інформаційна складова, зовнішньо - економічна складова, пакувальна складова, торгівельно – посередницька, фінансово - кредитна складова, економічно – правова.

3. Охарактеризували методи дослідження особливостей розвитку міжнародної логістичної діяльності. Виділено, серед сучасних математичних методів дослідження найбільш дієві які активно використовуються на сучасному економічному етапі дослідження логістичних процесів: графічний метод (дає можливість візуально відслідкувати головні тенденції), тренд – аналіз, SWOT-аналіз, асоціації, які вимірюється коефіцієнтом кореляції, що позначається назвою коефіцієнтом кореляції Пірсона.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ТА ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ФРАНЦУЗЬКОЇ РЕСПУБЛІКИ

2.1. Аналіз головних тенденцій розвитку міжнародної логістичної діяльності Французької Республіки

Соціальний та економічний розвиток країни характеризують головні соціально-економічні показники діяльності. Офіційний сайт World Economics, на думку багатьох дослідників представляє найкращий погляд на масштабні зміни, які перебудовують світову економіку. Радикальні та значні зміни, що відбуваються у світовій економіці, затьмарюються поганими даними про ВВП [34] (Додаток А, рис.1).

Аналізуючи Францію, перш за все слід підкреслити що Франція - це високорозвинена індустріально-аграрна країна, один з найбільших у світі виробників хімічної та нафтохімічної продукції, чорних і кольорових металів. Великою популярністю на світовому ринку користуються французький одяг, взуття, ювелірні вироби, парфуми і косметика, коньяки, сири.

Країна характеризується розвиненими всіма видами сучасного транспорту. До головних морських портів відносяться: порт Марсель, який є головним портом Франції на Середземному морі, порт Гавр, який розташований на правому березі річки Сени під час її впадання в протоку Ла-Манш, порт Дюнкерк – є третім за величиною у Франції та важливим торговим та туристичним вузлом, порт Руан, Нант, Сен-Назер, та порт Бордо (Додаток Б, табл. 1). Транспортна мережа має унікальну конфігурацію з єдиним центром — Парижем. Франція посідає восьме місце у світі за довжиною автошляхів, які складають 1 028 446 км і величиною автопарку. У Франції біля 475 аеропортів [37, 51].

Найважливіша автострада — Лілль-Париж-Ліон-Марсель.

Головні водні магістралі — Сена (яка через Уазу і Північний канал пов'язана з Північним районом, а через Марну і канал Марна-Рейн — з Лотарингією та Ельзасом) і каналізована р. Мозель (шлях для експорту лотаринзької руди і металу, а також імпорту вугілля і коксу), на ці шляхи припадає понад 4/5 перевезень [37, 51].

Офіційна оцінка ВВП Франції наприкінці 2022 року становила 3,124 трильйона доларів США за купівельною спроможністю. World Economics розробила базу даних, що представляє ВВП за паритетом купівельної спроможності з доданими оцінками розміру неформальної економіки та поправками на застарілі дані ВВП за базовий рік. World Economics оцінює ВВП Франції в 3,533 трильйона доларів, що на 13% перевищує офіційні оцінки. Попередні дані за 2023 рік, які представлено у таблиці 2.1, базуються на оцінках темпів зростання МВФ, застосованих до даних ВВП World Economics, демонструють що Франція відноситься за рейтингової групи «А», що є характеристикою високої стабільності [34].

Відповідно розподілу населення Франції у 2023 році за віковими групами, яке було опубліковано дослідницьким відділом Statista 2023 р [35], показує розподіл населення Франції на 1 січня 2023 року за віковими групами, люди віком до 15 років становили понад 17% загального населення Франції, тоді як майже 10% населення були віком 75 років і старше (рис. 2.1).

Для порівняння, кількість членів населення у віці старше 65 років зросла ще помітніше, досягнувши 13,94 мільйона у 2022 році. Кількість людей, які проживають у Франції, постійно зростає з 1982 року, перевищивши 68 мільйонів у 2022 році, таким чином зросла на сім відсотків за цей час.

Таблиця 2.1

ВВП за паритетом купівельної спроможності деяких країн Європи
(відповідно дослідженню World Economics, млрд дол (billions int \$))

Країна	2022	2023 (попередні)	Word Economics рейтинг (A - E)
Німеччина	5,01054	4,99551	A
Франція	3,53291	3,56117	A
Велика Британія	3,47851	3,49242	A
Італія	3,17964	3,21462	A
Іспанія	2,30129	2,35882	A
Польща	1,69515	1,71549	B
Нідерланди	1,14121	1,15034	A
Румунія	76334	78166	B
Бельгія	73688	71203	A
Швейцарія	67885	68428	A
Швеція	65175	64849	A
Ірландія	64892	68526	A
Австрія	54658	55532	A
Україна	53853	52238	C
Чеська Республіка	50187	49936	A
Португалія	44656	45103	A

Джерело [34]

Відповідно офіційної статистики, серед країн Європи, Франція займає одну з перших позицій щодо чисельності населення Європи в 2021 році (66,98 мільйона жителів). Німеччина мала найбільше населення із загальним числом 82,52 мільйона жителів. Далі йдуть Франція та Сполучене Королівство (Великобританія) з 66,99 мільйонами та 65,81 мільйонами жителів відповідно (Додаток А, рис.2).

Підкреслимо, що перед тим, як продукти виставлятимуться на полицю супермаркету чи відправлятимуть із поштового відділення, їх необхідно транспортувати з місця походження до місця призначення. Залежно від ваги, об'єму, типу вантажу та місця призначення вантаж може переміщуватися наземним, повітряним або водним шляхом.

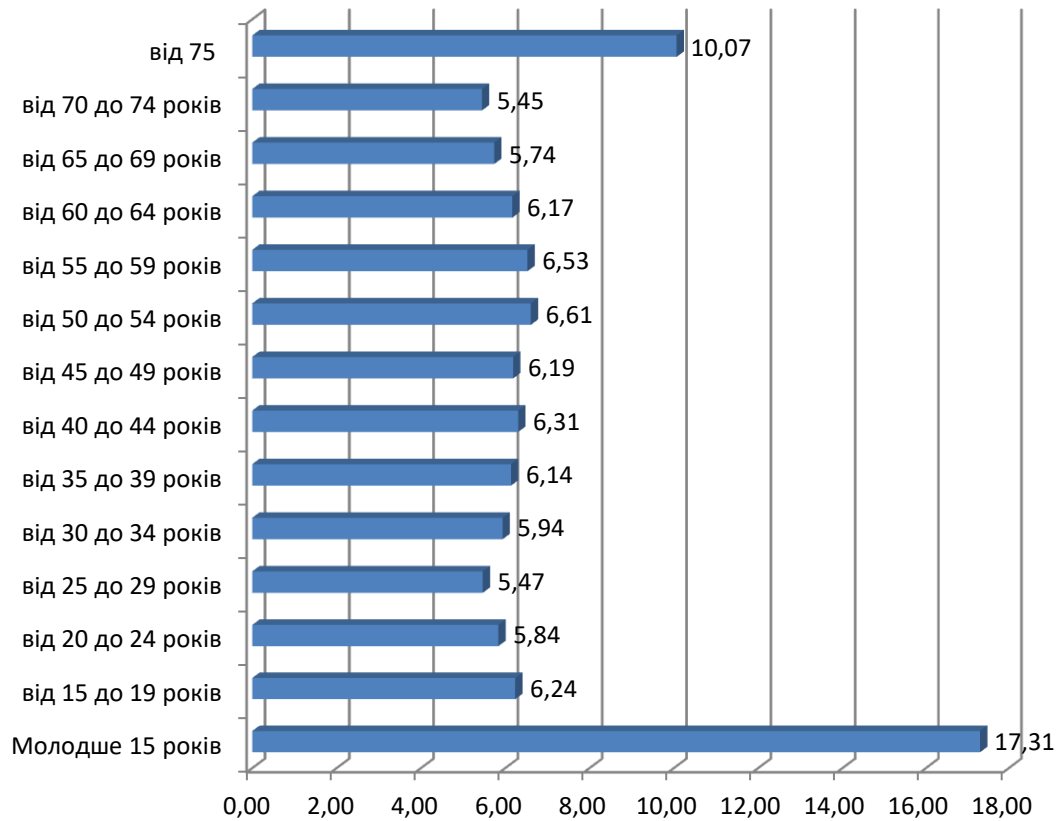


Рис. 2.1. Розподілу населення Франції за віковими групами (на 01.01.2023 рік). Джерело [35]

Галузь логістики є невід’ємною частиною світової економіки, майже всі галузі покладаються на певну форму логістичного процесу. З початку промислової революції попит компаній на транспортування промислової продукції зріс, що є життєво важливим стимулом для сучасного економічного зростання. Ключовими гравцями в цій галузі сьогодні є DHL, UPS і FedEx. Крім того, такі інтернет-магазини, як Amazon, постійно намагаються вийти на ринок логістики та розширити свої ланцюжки поставок [35].

Показник рівня інфляція є таким що значно впливає на економіку, оскільки його значення може вплинути на стабільність фінансових ринків, впливаючи на купівельну спроможність споживачів і прибутковість бізнесу в цілому (рис.2.2).

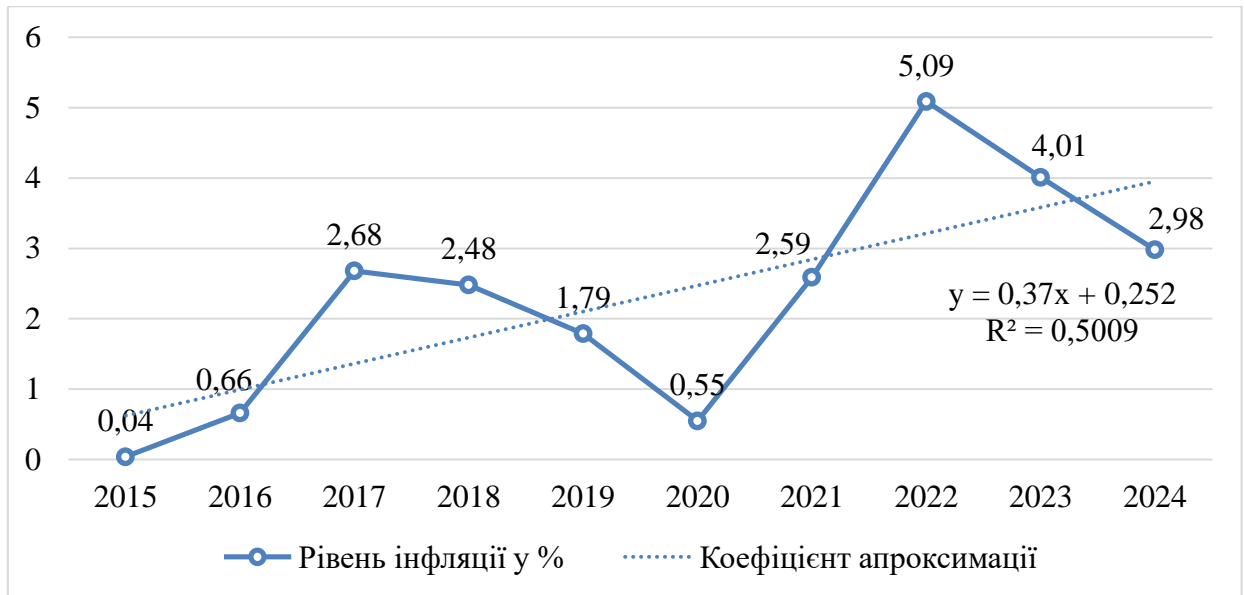


Рис. 2.2. Рівень інфляції Франції з 2015 по 2025 роки. Джерело: побудовано автором за матеріалами [36]

Рівень інфляції у Франції (рис. 2.2) досяг максимуму в 5,09 відсотка в жовтні 2022 року. З аналітичними даними зростаючі витрати на продукти харчування та енергоносії спричинили значну частину цього зростання. У 2023 році уряд Франції очікує, що річний рівень інфляції впаде до 4,01 відсотка, а до 2025 року до 1,8. Слід підкреслити, що за коефіцієнтом апроксимації рівень інфляції має позитивну тенденцію зростання в середньому на 0,5 %.

З 2020 року галузь логістики стикається з перебоями через пандемію COVID-19. Розвиток поведінки споживачів і легкість доступу до логістики «останньої милі» розширюють простір для нових логістичних рішень.

Опираючись на статистичні дані щодо торгівлі (вартість експорту в усьому світі 1950-2021) у 2021 році вартість світової торгівлі товарами, експортованими по всьому світу, становила приблизно 22,3 трильйона доларів США в поточних цінах. Для порівняння, у 2000 році ця цифра становила близько 6,45 трильйонів доларів США. Зростання вартості товарів, що експортуються по всьому світу, відображає розвиток міжнародної торгівлі, глобалізацію та технологічний прогрес (рис.2.3).

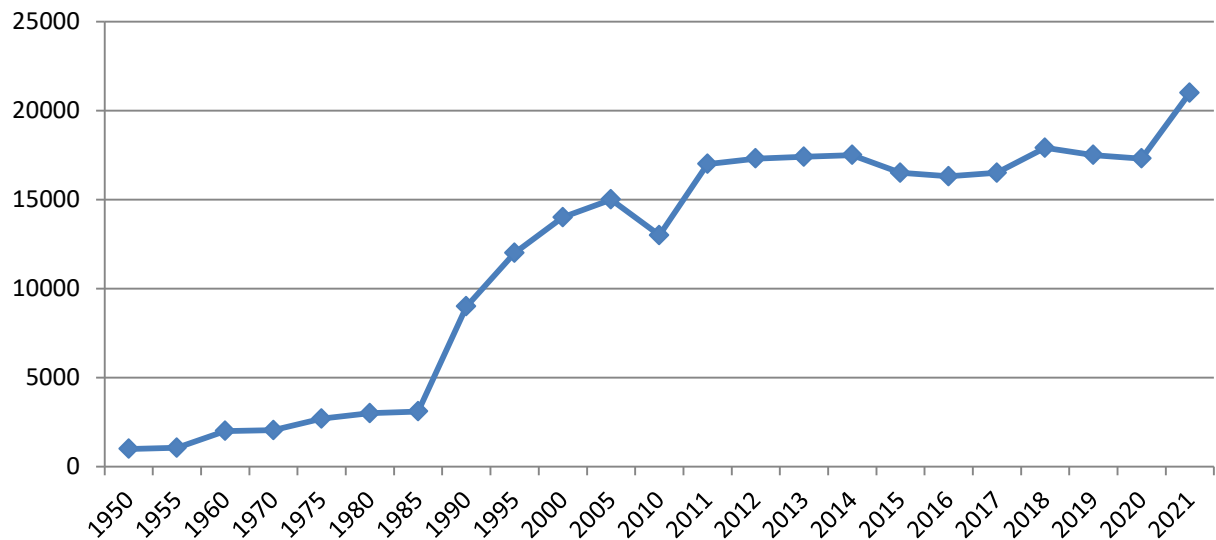


Рис.2.3. Динаміка вартості світового експорту торгівлі товарами з 1950 по 2021 рік (у мільярдах доларів США) [35]

Глобальна торгівля це обмін капіталом, товарами та послугами між різними країнами та територіями. Експорт торговельних товарів стосується товарів, які продаються на міжнародному рівні та які вирощені, вироблені або виготовлені в іншій країні. Хто є провідними імпортерами та експортерами торговельних товарів, саме цим питанням займаються міжнародні аналітики [19, 35, 51].

Підкреслимо, у 2020 році Китай був найбільшим джерелом товарів, що експортувалися в усьому світі, із загальним експортом товарів на суму приблизно 2,6 трильйона доларів США. Того року Китай припадав майже 15 відсотків усіх торговельних товарів, експортованих у всьому світі. Також, Сполучені Штати були другим за величиною експортером товарів. Сполучені Штати були провідним імпортером товарів у світі станом на 2020 рік. Того року на світову супердержаву припадало 13,5 відсотка світового імпорту товарів.

Щодо Франції, ця провідна торговельна держава, за останні роки перетворилася на одну з провідних країн-експортерів у світі, вартість

експорту якої становить понад п'яту частину ВВП. Франція також є великим імпортером, особливо машин, хімікатів і хімічних продуктів, тропічної сільськогосподарської продукції та традиційних промислових товарів, таких як одяг і текстиль. Високий рівень імпорту призвів до торговельного дефіциту протягом більшої частини періоду між початком 1970-х і початком 1990-х років. Проте з 1992 року у Франції спостерігалось позитивне сальдо торгівлі в поєднанні з позитивним сальдо від нетоварних операцій, особливо туризму. Сукупний імпорт до Франції у 2022 році склав 819 млрд доларів (Додаток В). У вартісному вираженні збільшення поставок товарів до Франції порівняно з 2021 роком становило 14,6%. Імпорт товарів зріс на 104 млрд доларів, у 2021 до Франції було завезено товарів на суму 714 млрд доларів. (рис.2.4) [20, 51].

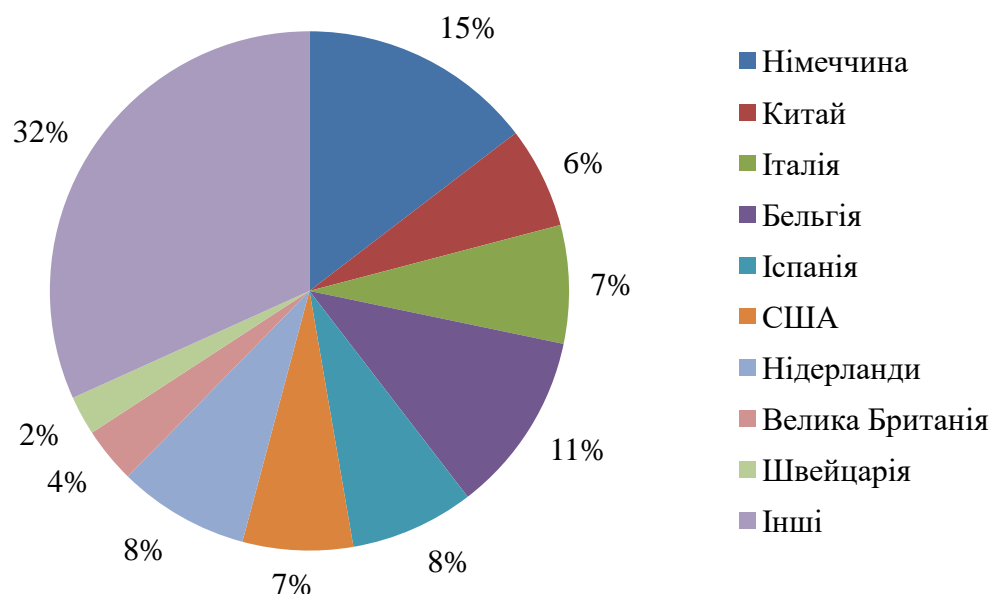


Рис.2.4. Основне джерело імпорту Франції (2022 рік). Джерело: складено автором за матеріалом [20, 51].

Опираючись на данні рисунку 2.5. до головних країн щодо імпорту належать Німеччина (14,6%, 119 млрд US\$), Бельгія (11,3%, 92 млрд US\$),

Італія (7,36%, 60 млрд US\$), США (6,87%, 56 млрд US\$), Китай (6,31%, 51 млрд US\$), Нідерланди (8,17%, 67 млрд US\$), Іспанія (7,72%, 63 млрд US\$), Великобританія (3,48%, 28 млрд US\$), Швейцарія (2,44%, 20 млрд US\$), Польща (2,13%, 17,4 млрд US\$), Італія (\$61,6 млрд), Бельгія (\$59,9 млрд), Іспанія (\$59 млрд) і Нідерланди (\$57,1 млрд) [20, 51].

Більшість зовнішньої торгівлі базується на обміні товарами. Що стосується сільськогосподарських товарів, то Франція стає все більш важливим нетто-експортером необроблених сільськогосподарських продуктів (таких як зерно), а також агропромислових продуктів, таких як продукти харчування та напої, включаючи вина, консервовані фрукти та овочі, а також молочні продукти.

Сукупний експорт із Франція у 2022 році становив 618 млрд доларів. У вартісному вираженні збільшення поставок товарів із Франція порівняно з 2021 роком становило 5,66% (рис.2.5)

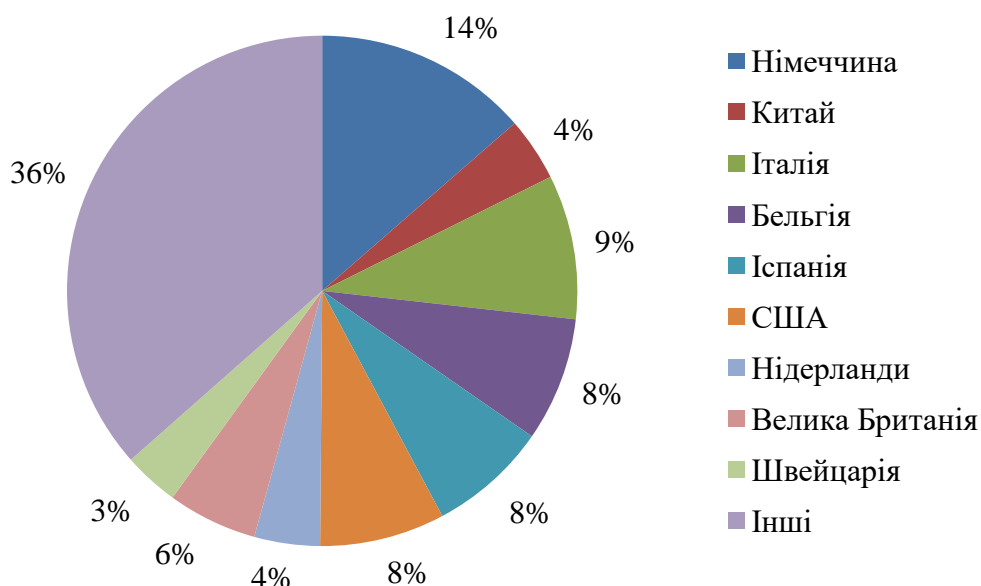


Рис.2.5. Основні напрямки експорту Франції (2021 рік). Джерело [20, 51].

Опираючись на данні рисунку 2.6. головними напрямками експорту товарів із Франція у 2022 році були Німеччина (13,6%, 84 млрд US\$), Італія (9,15%, 56 млрд US\$), США (7,93%, 49 млрд US\$), Бельгія (7,87%, 48 млрд US\$), Іспанія (7,55%, 46 млрд US\$), Великобританія (5,69%, 35 млрд US\$), Нідерланди (4,16%, 25 млрд US\$), Китай (4,03%, 24 млрд US\$), Швейцарія (3,51%, 21 млрд US\$), Польща (2,35%, 14,5 млрд US\$)

Експортні та імпорتنі операції забезпечуються логістичним супроводом. За глобальним логістичним рейтингом Logistics performance index (Додаток Г) Франція у 2023 році займає стабільне становище (табл. 2.2).

Таблиця 2.2

Індексом ефективності логістики LPI за 2023 рік

Країна	Рейтинг з 167 країн	Індекс LPI	Діяльність митниці	Розвиток інфраструктури	Міжнародні відправлення	Якість логістичних послуг
Сінгапур	1	4,3	4,2	4,6	4	4,4
Фінляндія	2	4,2	4	4,2	4,1	4,2
Данія	3	4,1	4,1	4,1	3,9	4,1
Німеччина	4	4,1	3,9	4,3	3,8	4,2
Нідерланди	5	4,1	3,9	4,2	3,7	4,2
Швейцарія	6	4,1	4,1	4,4	3,6	4,1
Австрія	7	4	3,7	3,9	3,8	4
Бельгія	8	4	3,9	4,1	3,8	4,2
Канада	9	4	4	4,3	3,6	4,2
Гонконг, Китай	10	4	3,8	4	4	4
Швеція	11	4	4	4,2	3,4	4,2
ОАЕ	12	4	3,7	4,1	3,8	4
Франція	13	3,9	3,7	3,9	3,8	3,9
Японія	14	3,9	3,9	4,2	3,3	4
Іспанія	15	3,9	3,6	3,9	3,7	3,9
Сполучені Штати	16	3,8	3,7	3,9	3,4	3,9
Австралія	17	3,7	3,7	4,1	3,1	3,9
Китай	18	3,7	3,3	4	3,6	3,8
Велика Британія	19	3,7	3,5	3,7	3,5	3,8

Джерело: складено автором за матеріалами [38]

Глобальний логістичний рейтинг (Logistics performance index - LPI) це поєднання середньозважених показників країни за шістьма ключовими параметрами: продуктивність митниці, якість інфраструктури, простота організації відправлень, якість логістичних послуг, відстеження відправлень і своєчасність відправлень, а також практичні дані, що вимірюють ефективність логістики [38, 39].

Ці показники збираються та формуються по країнах кожні два роки World Bank, у рейтингу беруть участь до 170 країн, тому більшість спеціалістів у логістичній сфері достатньо часто звертаються за відповідними даними використовуючи їх для порівняння логістичної активності країн [38].

Розглядаючи рівень та розвиток інфраструктури який забезпечує логістичні операції слід зауважити на головних тенденціях залучення видів транспорту які здійснюють логістичні перевезення. Більш доцільно розглянути такі показники враховуючи різні географічні та демографічні умови.

Доцільно охарактеризувати та поділити їх на шість груп:

перша група - країни ЄС (Німеччина, Франція, Польща та Румунія), що мають розвинені економіки або економіки, що розвиваються із сумарним населенням понад 205 млн. та виходами до морів [42];

друга група - США та Китай країни з розвиненими економіками та сумарним населенням понад 1 745 млн. людей та різноплановою топографією місцевості [42];

третя група - Індія що є країною з економікою, що розвивається з населенням понад 1 408 млн. чоловік та унікальним географічним розташуванням [42];

четверта група - Швейцарія країна з розвинутою економікою та населенням майже 9 млн. чоловік [42], складною гірською місцевістю без виходу до моря;

п'ята група - Україна з економікою, що розвивається з населенням в понад 40 млн., що має виходи до двох морів та унікальне географічне розташування, що поєднує Європу та Азію [42];

шоста група - Японія є країною з розвинутою економікою та населенням понад 125 млн. людей, яка є острівною державою (табл.2.3).

Таблиця 2.3

Вантажні перевезення основними видами транспорту за 2022 рік (%)

Країна	Вид транспорту (%)				
	Автомобільний	Морський	Трубопровідний	Повітряний	Залізничний
США	70,1	9,3	5,9	0,4	14,3
Китай	22,4	27,9	0,1	6,1	43,5
Індія	59,35	7	1,25	1	31,4
Німеччина	55	25	4	2,2	13,8
Франція	30,4	63,8	0,7	1,1	4
Швейцарія	66,2	0,001	0,9	0,5	32,3
Україна	36,06	0,86	12,49	0,01	50,58
Польща	65,12	9,5	4,73	0,75	19,8
Румунія	39,3	39,3	0,8	0,6	20
Японія	47,6	16,6	0,1	4,1	31,6

Джерело: складено автором за даними [42]

Наведені дані у таблиці 2.3 дають можливість стверджувати що такі країни як США, Індії, Німеччині, Швейцарії, Польщі та Японії з часткою понад 50%, окрім Японії – 47,6% до головних видів транспорту відноситься автомобільний.

Транспортування вантажів залізничним транспортом є характерним для Китаю та України, де частка залізниці складає – 43,5% та 50,58% відповідно.

Лише у Франції найпопулярнішим видом транспорту при вантажних перевезеннях є морський – 63,8, у той же час головний обсяг перевезення товару та пасажирів припадає на автомобільний транспорт. В Румунії між автомобільним та морським транспортом паритет.

2.2. Іноземні інвестиції у розвитку логістичної інфраструктури Французької Республіки

Економічні та фінансові труднощі, а також криза, спричинена військовим станом в Україні, вплинули на кількість проектів прямих іноземних інвестицій в європейських країнах за підсумками 2022 року. За результатами аналітичних досліджень виявлено зростання лише на 1% у річному обчисленні порівняно з 5% зростання у 2021 році [18].

Кількість анонсованих проектів залишається на 7% нижчою, ніж у 2019 році, безпосередньо перед пандемією COVID-19, і на 10% нижче піку 2017 року. (рис.2.6).

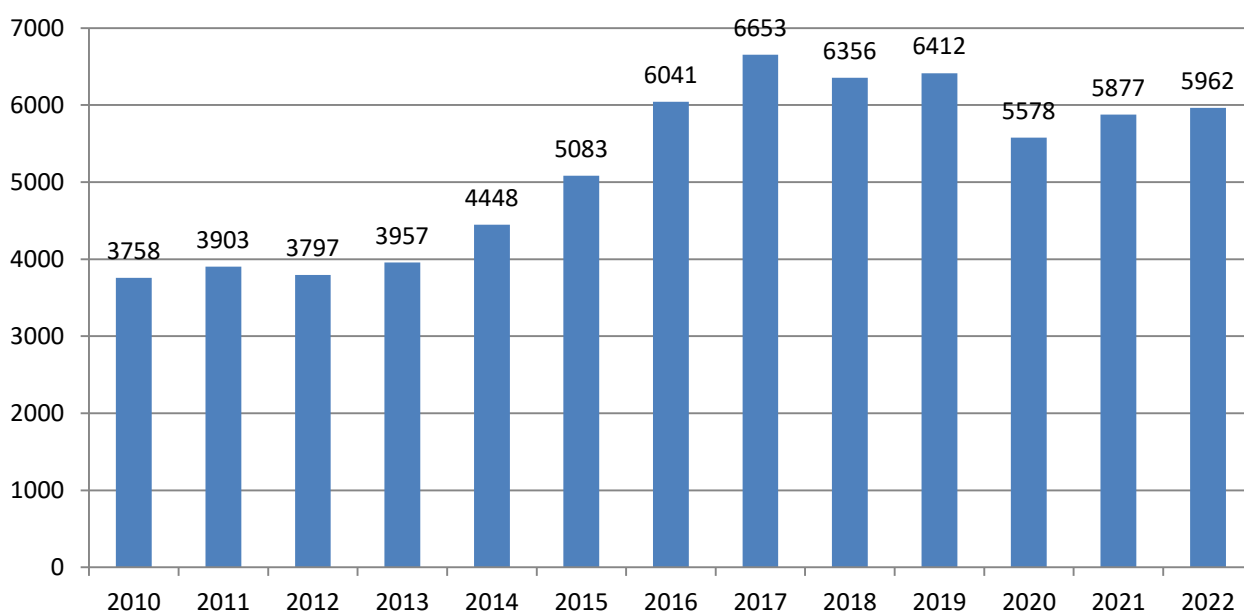


Рис. 2.6 Кількість заявлених іноземних інвестиційних проектів у Європі 2010-2022 роки. Джерело [18]

Вплив геополітичної, енергетичної та економічної криз також прямо впливає на скорочення кількості робочих місць, створених у 2022 році іноземними інвесторами, які скоротилися на 16%. Це зниження вказує на обережність інвесторів перед обличчям невизначених ринків

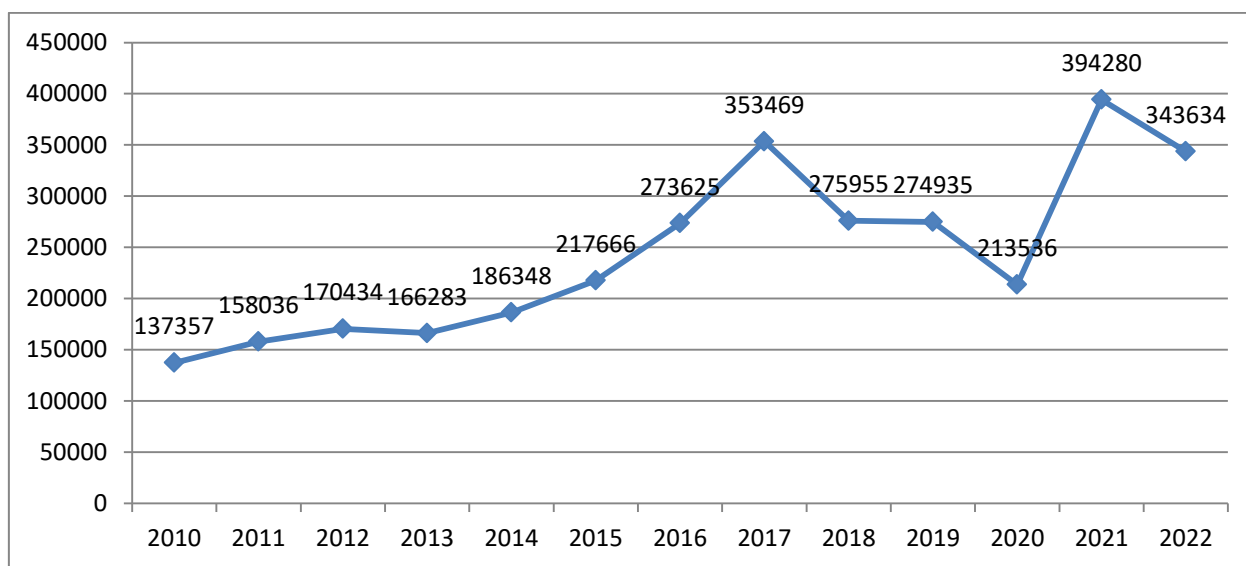


Рис. 2.7 Динаміка створення робочих місць відповідно до іноземних інвестиційних проектів у Європі 2010-2022 роки. Джерело [18]

Франція серед країн Європи займає привабливе положення щодо кількості інвестиційних проектів, це пояснюється підґрунтям певної продуктивності Франції (1259 проектів у 2022 році, це збільшення темпа на 3%) яке було закладено багато років тому серією реформ, сприятливих для бізнесу, діючим президентом Макроном, від яких зараз вона пожинає плоди (табл. 2.4).

У 2021 році у Франції було зафіксовано збільшення на 37% логістичних проектів, фінансованих іноземними інвесторами, порівняно з показниками 2019 року, про що свідчить останній аналітичний аналіз привабливості Франції, опублікований фірмою EY Barometer [17, 18].

Таблиця 2.4

Топ-10 країн з прямими іноземними інвестиціями у 2022 році

Країна	2021	2022	Темп 2021/2022	Кількість створених робочих місць 2022
Франція	1222	1259	+3%	38102
Велика Британія	993	929	-6%	46779
Німеччина	841	832	-1%	33548
Іспанія	361	324	-10%	39104
Туреччина	264	321	+22%	13677
Португалія	200	248	+24%	21944
Італія	207	243	+17%	20313
Польща	193	237	+23%	18483
Бельгія	245	234	-4%	8071
Ірландія	152	184	+21%	23371
Нідерланди	151	147	-3%	1334
Фінляндія	124	104	-16%	3755
Австрія	103	101	-2%	2913
Сербія	73	74	+1%	16018
Румунія	37	69	+86%	6460
Всього	5877	5962	+1%	343634

Джерело [17, 18]

За результатами вищезгаданого аналізу, третій рік поспіль Франція посідає перше місце в європейському рейтингу за кількістю оголошених іноземних інвестицій, «набагато випереджаючи своїх історичних конкурентів, Сполучене Королівство та Німеччину», повідомляє консалтингова компанія EY у своєму останньому аналітичному дослідженні «Привабливість Франції» [18].

Між тим, у 2021 році в Європі було відкрито 5877 нових проектів іноземних інвесторів у 44 країнах, що на 5% більше, ніж у 2020 році. Досить скромне відновлення порівняно з базовим періодом, позначеним пандемією Covid-19. Рівень іноземних інвестицій залишається на 12% нижчим за рекордний показник 2017 року, наголошується у звіті EY Barometer [16].

Франція лідирує з 1222 новими проектами або проектами розширення, що на 24% більше, ніж у 2020 році. На другому місці Сполучене Королівство з збільшенням на 2% через Brexit, який стурбував інвесторів, зокрема через його потенційний вплив на торгівлі, та й на брак робочої сили. Що стосується Німеччини, яка займає 3 місце, то вона демонструє падіння на 10%. Хоча інвестори хвалять його міцну й експортну економіку, на них впливають проблеми з наймом і труднощі для нових учасників з проникненням у місцеві ланцюжки поставок, зокрема в автомобільному, хімічному та фармацевтичному секторах.

EY Barometer відзначає на європейському рівні значний потік виробничих проектів (загалом 1769 у 2021 році, +34% порівняно з 2020 роком), а також логістичних платформ. За словами консалтингової фірми, така подвійна динаміка пояснюється запуском багатьох проектів, відкладених під час кризи охорони здоров'я, а також зміною конфігурації ланцюжків поставок на глобальному та європейському рівнях. Компанії почали пристосовуватися до найбільш критичних викликів кризи: щоб захистити себе від ризиків постачання, надати гнучкості своїм виробничим циклам, сприяти технологічному чи галузевому суверенітету.

Бажання переїхати, здається, принесло користь, зокрема, країнам Південної Європи, зокрема хороші результати спостерігаються в Італії (+83%), Португалії (+30%) або Туреччині (+27%), головним чином завдяки інвестиціям у виробничі проекти. Якщо в цій статистиці ми помічаємо якийсь натяк на рух, однак на цьому етапі ми не можемо говорити про серйозну тенденцію на користь переїздів. Є багато важливих міркувань щодо зміни конфігурації глобальних ланцюгів поставок, прискореної послідовністю серйозних криз, але стратегії локалізації далекі від того, щоб однострійно схилитися до ближнього ринку.

Також, збільшення за останні роки у Франції промислових проектів є гарною новиною для логістичного сектору, який також виграв від сталого

зростання електронної комерції під час кризи охорони здоров'я. Загалом, у 2021 році в Європі було оголошено про 655 проектів нових логістичних центрів у 34 різних країнах, 10% з яких реалізувала лише Amazon.

У Франції у 2021 році було оголошено про 119 проектів логістичної платформи порівняно з 89 у 2020 році (+34%), зокрема вигравши від зростання електронної комерції, посиленого пандемією. Ці платформи можуть бути проектами, ініційованими постачальниками послуг або вантажовідправниками. Якщо розглядати лише інвестиції операторів у секторі транспорту та логістики, кількість проектів становить 80, повертаючись майже до рівня 2019 року після падіння на 41% у 2020 році. Ці проекти не обов'язково стосуються логістичних платформ, а загалом – будь-який тип інвестицій, зроблених операторами в секторі. Таким чином, у 2021 році транспорт і логістика посіли четверте місце в Топ-10 секторів за кількістю прямих іноземних інвестицій у Франції (табл 2.5.).

Таблиця 2.5

Топ-10 секторів за кількістю іноземних інвестиційних проектів ЄС

Сектор	2019	2020	2021	Темп (2019/2021)	Темп (2020/2021)
Програмне забезпечення та ІТ-послуги	205	146	144	-29%	-1%
Виробництво та постачання транспортних засобів	86	63	110	27%	+75%
Бізнес послуги та професійні послуги	173	133	102	-41%	-23%
Транспорт та логістика	81	48	80	-1%	+67%
Меблі, дерево та скло	15	46	74	+393%	+61%
Електроніка	88	74	71	-19%	-4%
Будівництво	42	36	71	+69%	+97%
Сільське господарство	69	53	69	0%	+30%
Машини та обладнання	89	49	68	-23%	+39%
Хімічні речовини, пластмаси та каучук	69	55	66	-4%	+20%
Інші	280	282	367	+31%	+30%
Всього	1,197	985	1,222	+2%	+24%

Джерело [17, 18]

У промисловості французький баланс загалом більш неоднозначний. Хоча, у 2021 році 482 іноземні виробники обрали Францію. «З цим рекордним результатом Франція продовжує очолювати європейський рейтинг іноземних виробничих інвестицій, випереджаючи Туреччину (230 проектів), Велику Британію (145 проектів) і Німеччину (106 проектів). Інвестори обґрунтовують свій вибір, зокрема, наявністю кваліфікованої робочої сили та доступністю декарбонізованої енергії.

Але, незважаючи на цей відсоток, Франція все ще відстає за вагою промисловості у своєму ВВП. У 2019 році це співвідношення становило 13,5%, порівняно з 24,2% у Німеччині та 19,5% в Італії. Ця слабкість, очевидно, завдає шкоди торговельному балансу, з рекордним дефіцитом у 84,7 мільярда євро в 2021 році, цей дефіцит все ще збільшується на початку 2022 року. Сильніший промисловий сектор також забезпечить сприятливий ґрунт для розвитку логістичної діяльності. Для цього все ще потрібна сприятлива політична та регуляторна екосистема.

Асоціація France Logistique висвітлила кілька питань у своїй Білій книзі 2022 під назвою «Вантажні перевезення та логістика на службі високоефективної Франції» [19]. Через пропозицію № 9 цього звіту France Logistique запрошує органи державної влади «краще інтегрувати питання логістики в глобальні та інноваційні економічні підходи». Це включає, наприклад, включення партнерів з логістики до стратегічних комітетів галузей промисловості, де логістика становить значну частину витрат та/або впливу на навколишнє середовище (агрохарчова промисловість, хімічна промисловість, будівництво, утилізація відходів, гірничодобувна промисловість та металургія тощо), а й у громадських ініціативах, таких як «промислові території» для переміщення промислових секторів. France Logistique також звертає увагу на важливе питання з точки зору привабливості: забезпечення доступності землі для логістичної діяльності. Ринок зараз дуже напружений, що сприяє інфляції орендної плати. «Це

підвищення завдає шкоди в першу чергу малим і середнім підприємствам, особливо промисловим. Зрештою, через відсутність вільних земель для зберігання, встановлення складів або навіть виробничих майданчиків вже здійснюється в сусідніх країнах, і це може збільшити", - припускає France Logistique.

Франція досягла незаперечного прогресу в плані привабливості, про що свідчить її перше місце на подіумі EY Barometer, але конкуренція залишається жорсткою. Транспортно-логістичний сектор є ключовим елементом цієї привабливості, який все ще недооцінюється або недостатньо інтегрований у державну політику.

2.3. Особливості реалізації логістичної діяльності Французької Республіки

Більшість дослідників погоджуються з тим, що французький ринок вантажних перевезень та логістики фрагментований та представлено п'ятьма найбільшими компаніями (Додаток В, рис.1):

- 1.CMA CGM;
- 2.DSV A/S (De Sammensluttede Vognmænd af Air and Sea);
- 3.GEODIS;
- 4.Kuehne + Nagel;
- 5.STEF Group.

Також, серед не менш важливих компаній відносяться Balguerie Group, Bansard International, Clasquin, DB Schenker, Deutsche Post DHL Group, Dimotrans Group, FedEx, Savino Del Bene.

Отже, більш детально розглянемо кожен з провідних логістичних компаній, які також входять до ТОП – 10 логістичних компаній на світовому ринку, 2021 рік (табл.. 2.6) [49].

Таблиця 2.6

ТОП – 10 логістичних компаній на світовому ринку, 2021 рік

Основні учасники ринку (конкуренти)	Рейтинг 2020	Рейтинг 2021	Чистий дохід, млрд. €
XPO Logistics	1	2	6,157
UPS Supply Chain Solutions	2	2	4,690
DHL Supply Chain	3	3	4,315
J.B. Hunt Transport Services	4	4	3,410
Ryder Supply Chain Solutions	6	5	2,853
Expeditors International of Washington	7	6	2,636
C.H. Robinson Worldwide	5	7	2,586
Penske Logistics	8	8	2,040
NFI	10	9	1,830
Kuehne + Nagel	12	10	1,798
Всього місткість ринку			215 млрд. €

Джерело: [49]

СМА CGM — французька транспортно-логістична компанія, заснована в 1978 році Жаком Сааде. Це третя за величиною компанія з контейнерних перевезень у світі, яка представлена в 160 країнах через 400 офісів, 750 складів, 155 000 співробітників і широкий флот із 593 суден [43].

СМА CGM обслуговує 420 із 521 комерційних портів світу та керує 257 судноплавних ліній. Штаб-квартира компанії знаходиться в Марселі, Франція. Назва є аббревіатурою двох компаній-попередниць, Compagnie Maritime d'Affrètement (СМА) і Compagnie Générale Maritime (CGM), що перекладається як «Морська транспортна компанія» та «Загальна морська компанія» [43, 44]. За підсумками 2022 року транспортний парк СМА CGM включає: 593 судна, 4 500 000 контейнерних TEU, 600 000 рефрижераторних контейнерів TEU. Флот надає 200 морських послуг і заходить у понад 420 міжнародних портів у 160 країнах. Одним з інноваційних напрямів СМА CGM сьогоднішнього дня – це створення енергетичного фонду на суму 1,5 мільярда доларів США для прискорення енергетичного переходу в галузі транспортування та логістики. П'ятирічні інвестиції та цілеспрямована

команда, яка керуватиме енергетичним переходом. Мета полягає в тому, щоб прискорити декарбонізацію морських, внутрішніх і логістичних операцій у всьому світі. CMA CGM Group оголосила сьогодні, що створює енергетичний фонд, підтриманий п'ятирічним бюджетом у 1,5 мільярда доларів США, щоб прискорити енергетичний перехід і досягти нульового чистого викиду вуглецю до 2050 року. Фонд інвестуватиме в підтримку промислового виробництва нових видів палива, а також мобільних рішень із низьким рівнем викидів у бізнес-базі Групи (морські, наземні та повітряні вантажні перевезення; портові та логістичні послуги; офіси). Це допоможе підтримати глобальну інноваційну платформу, розроблену спільно з великими корпораціями, малими та середніми підприємствами, стартапами, а також академічною та науковою спільнотою [43, 44].

Родольф Сааде, Голова та Головний виконавчий директор CMA CGM Group, підкреслює: “CMA CGM Group діє для захисту навколишнього середовища протягом багатьох років. Це лежить в основі моїх переконань і нашої стратегії. Однак, незважаючи на Надзвичайну кліматичну ситуацію — наш обов’язок робити більше та прискорювати наші дії. Цей фонд дозволить нам робити значні інвестиції в інноваційні проекти для декарбонізації нашого бізнесу. Ми виділили ресурси, необхідні для прискорення нашого енергетичного переходу та переходу всієї галузі судноплавства та логістики» [43, 44].

DSV A/S (De Sammensluttede Vognmænd af Air and Sea). DSV A/S є глобальним постачальником транспорту та логістики зі штаб-квартирою в Хедехузені, Данія. Він пропонує транспортні послуги по всьому світу автомобільним, повітряним, морським і залізничним транспортом, а також кур’єрські та логістичні рішення. DSV Road є одним із провідних операторів автомобільних вантажних перевезень у Європі з дистриб’юторськими мережами в Північній Америці та Африці. Він обробляє понад 30 мільйонів відправлень, що перевозяться понад 20 000 вантажівок [46].

DSV Air & Sea має понад 2 600 000 TEU морських вантажів і 1 700 000 метричних тонн повітряних вантажів щороку. DSV Solutions надає логістичні рішення, керуючи сотнями логістичних об'єктів загальною площею 6 000 000 м² [46].

Служби дистрибуції GEODIS у Франції використовує мережу номер один у Франції для надання найкращих послуг доставки. Компанія гарантує доставку вантажів вагою до 1 тонни протягом 24 або 48 годин у будь-яку точку Франції. Також компанія надає послуги доставки невеликих посилок і цілодобової доставки. Це надійна та гнучка пропозиція з широким спектром додаткових послуг для клієнтів [47].

На початку 2023 року комітет Франції оголосив, що компанію GEODIS, провідного світового постачальника транспортних та логістичних послуг, було призначено офіційним вантажним перевізником турніру. Таким чином, GEODIS взяла на себе зобов'язання надавати індивідуальні логістичні послуги з метою мінімального впливу на навколишнє середовище.

Спираючись на свій досвід, міжнародні можливості та інфраструктуру, GEODIS відповідатиме за забезпечення ефективного управління приблизно 80 тоннами обладнання для 20 країн-учасниць. Він також задовольнить матеріально-технічні потреби тисяч волонтерів, які беруть участь у турнірі. GEODIS повністю присвятить себе безперебійній організації цієї великої міжнародної спортивної події, яка відбудеться на дев'яти стадіонах у 10 містах.

Geodis з початку 2022 року використовує новий склад площею 24 000 м² у Сен-Кантен-Фаллав'є в департаменті Ізер, щоб керувати бізнесом електронної комерції Castorama та керувати діяльністю крос-докінг, необхідною для доставки магазинів клієнта в район Ліона. З 24 000 квадратних метрів складу 8 000 використовуються для зберігання, підготовки замовлень і координації транспортних операцій для 12 000 посилок на продукти, пов'язані з електронною комерцією клієнта. Geodis безпосередньо

займається доставкою великогабаритних товарів із доданою вартістю, які потребують спеціальних ресурсів. Операції крос-докінгу, які надає Geodis з 2006 року на заводі Corbas у департаменті Рона, були передані на склад Saint-Quentin-Fallavier за новим контрактом і використовуються для забезпечення безперервних потоків до 19 магазинів Castorama в районі Ліона. Новий контракт призвів до створення нових робочих місць на новій платформі [48].

Щоб відповісти на різноманіття поставок, створених діяльністю Castorama, Geodis представив спеціальні транспортні засоби, включаючи крани для «важкого» обладнання та фургони для центрів міст, а також команди з двох осіб для спеціальних операцій доставки додому [48].

У коментарі Жан-Поль Віньяль, керуючий директор Geodis Logistics, зауважив: «Довіра Castorama підкреслює наш досвід у логістиці електронної комерції. Завдяки своїй здатності до інновацій Geodis надає клієнту глобальне рішення, адаптоване до його конкретних потреб, зокрема щодо розміру та типу товарів». П'єр Кустенобль, директор з логістики та багатоканального обслуговування Castorama, сказав: «З Geodis ми знайшли партнера, здатного підтримувати нас у довгостроковій перспективі та запропонувати глобальні та інтелектуальні рішення, що об'єднують різноманітні транспортні, логістичні та розподільні послуги» [48].

Kuehne+Nagel, у 1890 році Август Кюне і Фрідріх Нагель заснували транспортно-експедиційну компанію в Бремені, Німеччина. За останні 130 років Kuehne+Nagel перетворилася з традиційної судноплавної компанії на глобального логістичного партнера, який пропонує вузькоспеціалізовані рішення для основних галузей промисловості по всьому світу.

Сьогодні штаб-квартира Kuehne+Nagel розташована в Швейцарії, а компанія представлена по всьому світу, також має активні позиції на французькому ринку.

Окремим напрямом слід відмітити страхування інфраструктури Франції, оскільки країна входить в п'ятірку лідерів найбільших європейських

страхових ринків (Великобританія – обсяг 341, 61 млрд. євро, Франція - обсяг страхових премій 219, 43 млрд. євро, Німеччина - обсяг страхових премій 202,4 млрд. євро, Італія - обсяг страхових премій 135,13 млрд. євро та Нідерланди - обсяг страхових премій 72,33 млрд. євро) (рис 2.8.). Світовий ринок логістичного страхування оцінюється в 56,42 млрд. доларів США в 2022 році і, за прогнозами зростатиме з середньорічним темпом зростання 2,8% з 2023 по 2030 рік.

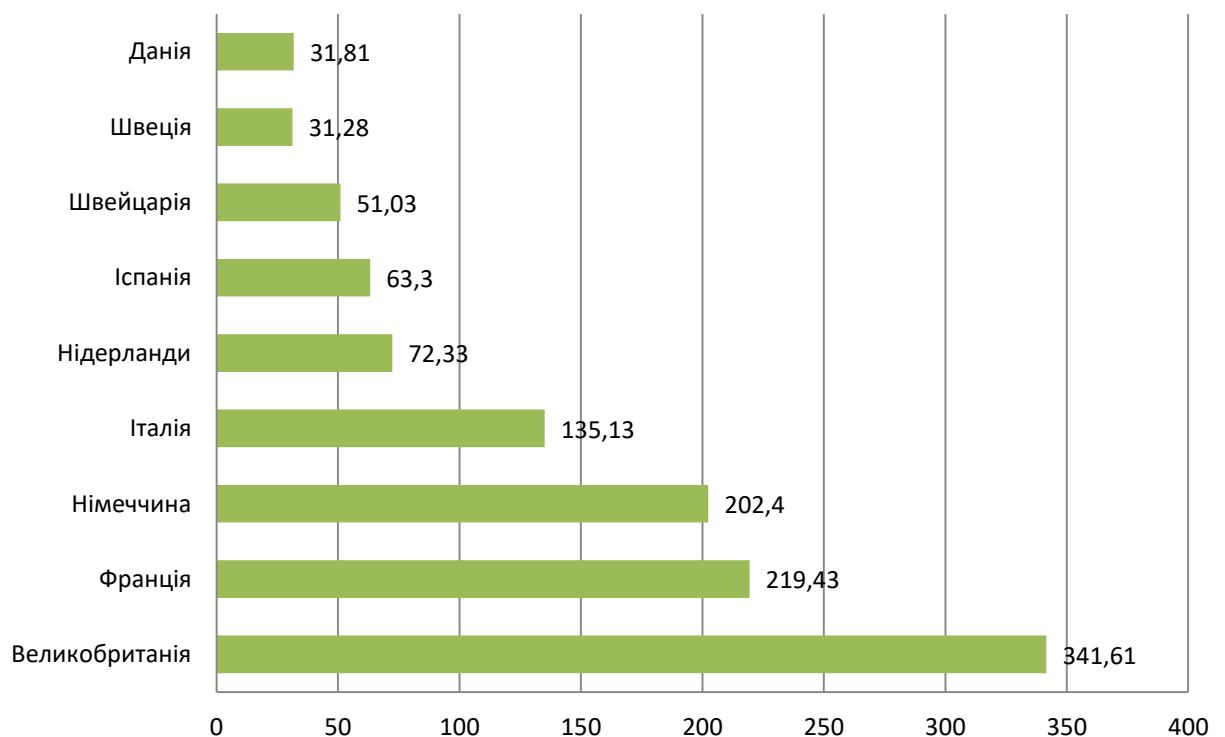


Рис. 2.8. Країни-лідери за валовими страховими преміями на європейському страховому ринку в 2022 р. (млрд. євро). Джерело: складено автором за матеріалами [50]

Історично транспортно-логістична інфраструктура (ТЛІ) Франції формувалася в рамках проекту з удосконалення транспортної системи Парижу шляхом концентрації логістичних послуг на периферії. Для французької моделі розвитку ТЛІ характерним є те, що її планування, розвиток та управління здійснюється виключно приватними інвесторами, які

повністю забезпечують створення функціонування даних об'єктів інфраструктури. Стабільність розвитку інфраструктури Франції, а саме від 3,08 до 4,0 з 5 максимальних за рейтинговим значенням LPI, напряду пов'язане з позитивним показниками здійснення налагодженого транспортування (з 3,87 до 4,02) за відповідним рейтингом (рис.2.9, рис.2.10).

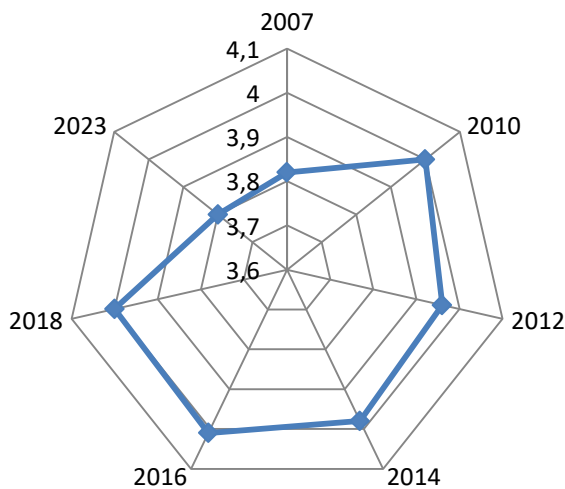


Рис.2.9. Динаміка розвитку інфраструктури Франції (LPI).
Джерело: складено автором [38]

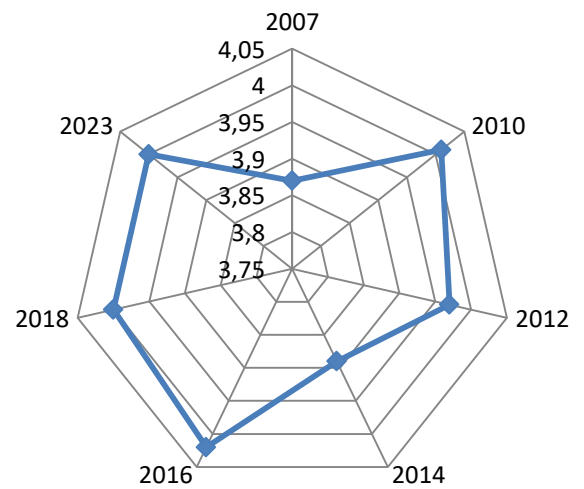


Рис.2.10. Динаміка здійснення транспортування Франції (LPI).
Джерело: складено автором [38]

На сьогоднішній день найбільшими інвесторами ринку логістичної інфраструктури Франції є компанія «Garonor SA», що належить американській інвестиційній компанії «ProLogis», та компанія «Sogaris SA», яка знаходиться в розпорядженні держави та муніципалітетів. Найбільшим недоліком даної моделі розвитку ТЛІ є відсутність скоординованого централізованого планування проектів розвитку міжнародних логістичних центрів, оскільки держава приймає участь в їх реалізації лише шляхом надання дозволів на їх будівництво, керуючись цілями місцевого і регіонального планування.

Висновки до другого розділу

У другому розділі проаналізовано сучасний стан та розвиток логістичної діяльності Французької Республіки.

1. Проаналізовано головні тенденції розвитку міжнародної логістичної діяльності Франції. Розглянуто Францію відповідно головним тенденціям соціально – економічних показників у порівнянні з іншими країнами Європейського Союзу та інших розвинутих країн світу. А саме, показника ВВП за паритетом купівельної спроможності деяких країн Європи, індексу інфляції, експортно-імпортних операцій країни та головних партнерів розвитку на світовому рівні. Окремо виділено країну у загальному рейтингу щодо індексу ефективності логістики LPI, за яким Франція на протязі багатьох років займає стабільну сходинку у першій двадцятки рейтингу з 150 – 170 країн які досліджуються. За результатами дослідження вантажних перевезень серед країн ЄС за такими видами транспорту як автомобільний, морський, трубопровідний, повітряний та залізничний, Франція демонструє активне залучення водних видів транспорту для обслуговування вантажу, що пояснюється географічним положенням країни та автомобільним транспортом для обслуговування пасажирів та товару.

2. Досліджено іноземні інвестиції у розвитку логістичної діяльності Франції. Розглянуто загальні тенденції інвестиційної активності країн світу та головних напрямів реалізації інвестиційних проектів, за результати яких Франція входить у Топ-10 країн з прямими іноземними інвестиціями у 2022 році. Офіційний Топ-10 секторів за кількістю іноземних інвестиційних проектів ЄС демонструє позитивну динаміку розвитку саме транспорту та логістики що підкреслює актуальність розвитку цього напрямку в ЄС та Франції зокрема. За результатами підкреслено важливість розвитку напрямку інвестиційної діяльності в соціально-економічному напрямі Франції та розвитку логістики зокрема. Окремо виділено – що головні позитивні

тенденції успішної інвестиційної діяльності це позитивні наслідки вдалих політичних рішень діючого президента країни (Емманюель Жан-Мишель Фредерік Макрон).

3. Виявлено особливості реалізації логістичної діяльності Франції. Детально досліджено п'ять найбільших логістичних компаній які надають логістичні послуги на території Франції: CMA CGM, DSV A/S (De Sammensluttede Vognmænd af Air and Sea), GEODIS, Kuehne + Nagel та STEF Group. Приділена увага історичному розвитку компаній, географічному розташуванню, особливостям логістичних послуг які надаються та головним майбутнім проектам направленим на розвиток логістики Франції. Виділено участь державного сектору у реалізації інвестиційних проектів та майбутні перспективи. Також, виділено місце Франції у всесвітніх рейтингах щодо залучення прямих іноземних інвестицій та головні напрямки реалізації інвестиційних проектів. Проведений аналіз показує та підтверджує провідне місце та особове значення інвестиційної діяльності у розвитку логістичного напрямку країни та головні динамічні процеси щодо головних тенденцій інфраструктури країни.

РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

3.1. Стратегічні напрямки розвитку інфраструктури Французької Республіки

Більшість наукових досліджень представляє французький ринок вантажних перевезень і логістики як сегментований за галуззю кінцевого споживача (сільське господарство, рибальство та лісове господарство, будівництво, виробництво, нафта і газ, видобуток корисних копалин і кар'єрів, оптова та роздрібна торгівля, інше) та за функціями логістики (кур'єрська служба, експрес-посилка, вантажні перевезення, експедирування, вантажні перевезення, складування та зберігання).

Розмір ринку вантажних перевезень і логістики у Франції оцінюється в 153,49 мільярда доларів США в 2023 році, і очікується, що він досягне 195,71 мільярда доларів США до 2029 року, зростаючи на 4,13% CAGR протягом прогнозованого періоду, а саме у періоді з 2023 року до 2029 року (рис.3.1).

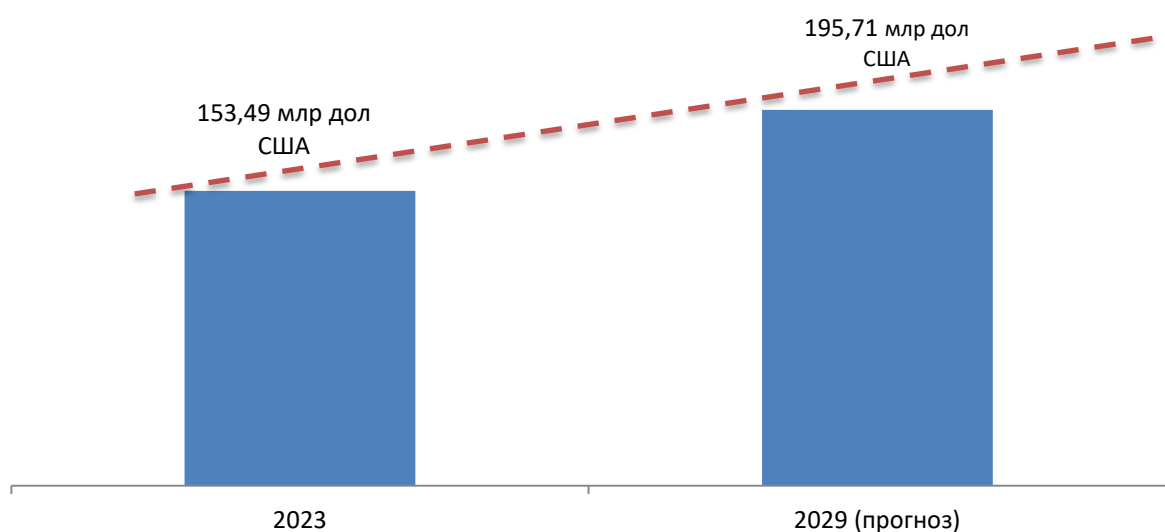


Рис. 3.1. Прогнозні дані щодо ринку вантажних перевезень Франції.
Джерело [45]

Серед усіх видів транспорту трубопровідний транспорт є найбільш швидкозростаючим учасником французького ринку вантажних перевезень і логістики. Трубопровідний транспорт є найбільш швидкозростаючим видом транспорту в галузі. Очікується, що до 2023 року транспортуватиметься 4% (55,4 млрд тонно-км) від усього обсягу промисловості.

Внутрішній – це найбільший тип призначення для французького ринку вантажних перевезень і логістики. Вітчизняний ринок СЕР мав найвищу ринкову частку у 2022 році, дохід якого досяг 10,03 мільярда доларів США. Вітчизняний ринок пережив бум завдяки зростанню ринку електронної комерції.

Зауважимо, оптова та роздрібна торгівля є найбільшою галуззю кінцевого споживача на французькому ринку вантажних перевезень та логістики. Очікується, що частка оптової та роздрібною торгівлі до кінця 2023 року досягне 41,2% через зростання попиту на логістику, спричинене ринком електронної комерції в країні.

Найбільшим контролем температури на ринку вантажних перевезень і логістики Франції є безтемпературний контроль. Цей сегмент без терморегулятора мав найбільшу частку в галузі завдяки високому внеску у ВВП обробної промисловості з часткою 33,5% та інших секторів. Швидкість зростання сегмента з контролем температури вказує на те, що це найшвидше зростаючий сегмент із контролем температури. Сегмент термоконтролю мав найшвидші темпи зростання через зростання фармацевтичного ринку та заморожених або розфасованих продуктів харчування через пандемію COVID-19 у 2020 році. Протягом досліджуваного періоду який було розглянуто у випускній кваліфікаційній роботі інвестиції Французької Республіки в логістичному секторі спостерігалися хвилеподібно.

У Франції всі види транспорту використовуються як для перевезення вантажів, так і для пасажирів. Обсяг вантажів, що перевозяться внутрішніми видами транспорту, зростає з 2015 року. Частка ВВП, витрачена на всю

інфраструктуру внутрішнього транспорту в країні, не зазнала істотних змін у 2020 році порівняно з попереднім роком і залишилася на рівні близько 0,88%. Проте 2020 рік ознаменувався збільшенням частки ВВП. У тому ж році загальні кошти, інвестовані в інфраструктуру залізничного транспорту, зменшилися на 628,61 млн доларів США (-4,52%) з 2019 року. Загалом у 2020 році інвестовані кошти саме в цей вид транспорту впали до 13,26 млрд доларів США.

Загальна довжина доріг сягнула 1105523 кілометрів у 2021 році проти 1103365 кілометрів у 2016 році. Крім того, Франція інвестувала 5,12 мільярда доларів США в утримання та будівництво автомагістралей до 2022 року в рамках великої транспортної стратегії. Було оголошено, що ця інвестиція збільшить щорічний фонд модернізації національних доріг країни на 25% до 1 мільярда доларів США в найближчі роки. З огляду на посилення уваги уряду до збільшення довжини доріг у Франції, очікується, що ринок вантажних перевезень зростатиме протягом прогнозованого періоду. Гроші на автомагістралі знаходяться в межах 15,85 мільярдів доларів США, які уряд зобов'язався інвестувати в сектор загального транспорту, який, як очікується, підтримає зростання обсягу неконтейнерних вантажних перевезень до 475,70 мільярдів тонно-км у 2028 році.

Станом на березень 2023 року транспортно-логістичний сектор налічував майже 397 тис. активних компаній. Починаючи з 2012 року, у сфері автомобільного транспорту було створено бізнес у геометричній прогресії, у 2021 році було створено майже 106 500 нових організацій, порівняно з менш ніж 10 000 у 2012 році. Це зростання було пов'язане з вибухом електронної комерції в окрузі протягом багатьох років. За оцінками, у 2022 році дохід у секторі транспортування та зберігання досягне 266,50 мільярдів доларів США.

Франція має найкращу логістику для транскордонної торгівлі; вона має другу за розміром залізничну мережу в Європі, з 30 000 км (18 650 миль)

колій і 1 мільйон кілометрів (620 000 миль) доріг. Європа має найбільшу мережу доріг для підтримки цього.

У травні 2022 уряд Франції оголосив про плани збільшити щорічний національний фонд модернізації доріг на 25% до 1 мільярда євро (1,06 мільярда доларів США). Дороги переглядатимуться кожні п'ять років, починаючи з 2022 року, з використанням нової системи підрахунку балів, щоб визначити, які потребують найбільшого ремонту та модернізації. Пріоритетом будуть дороги, які обслуговують міста середнього розміру. Проведений аналіз в попередніх розділах роботи дає можливість виділити слабкі та сильні сторони логістичної галузі Франції, та виділити чинники щодо внутрішніх можливостей та загроз. Результати приведено у вигляді SWOT-аналізу транспортно-логістичної системи Франції (табл.3.1). Зовнішні і внутрішні можливості та загрози представлено через пропорційну оцінку вагомості (максимум 100% кожна група чинників).

Результати SWOT- аналізу транспортно-логістичної системи Франції з відповідною вагомістю чинників підкреслює щодо зовнішніх можливостей – чинник розвитку галузі шляхом залучення інвестицій (50%), інші чинники представлено зростанням обсягів реалізації транспортно-логістичних послуг (15%), потенційно високим попитом на послуги (15%), державною підтримкою та стимулюванням розвитку інфраструктури логістичної галузі (20%). Зовнішні загрози характеризуються коливання світових цін на паливо (35%), інфляційні процеси та зростання витрат на реалізацію послуги (20%), посилення позицій конкурентів (25%).

Чинники щодо внутрішніх можливостей транспортно-логістичної системи Франції представлено чинниками щодо інноваційних змін в логістичній структурі підприємства через державні інвестиції (30%), вдосконалення внутрішніх каналів комунікацій (25%), вдосконалення та підвищення ефективності процесу контролю за логістичною діяльністю (25%), розвиток персоналу який обслуговує логістичну інфраструктуру

(20%). Чинники внутрішніх загроз представлено: зменшення кількості кваліфікованого персоналу (35%), неефективна організація транспортно-логістичного процесу (15%), низька функціональна взаємодія підрозділів транспортно - логістичного обслуговування (30%), низька фінансова забезпеченість (20%).

Таблиця 3.1

SWOT-аналіз транспортно-логістичної системи Франції

Зовнішні можливості		Зовнішні загрози	
Чинники	Вагомість	Чинники	Вагомість
Розвиток галузі шляхом залучення інвестицій	50%	Неефективний вплив державних структур	20%
Зростання обсягів реалізації транспортно-логістичних послуг	15%	Інфляційні процеси та зростання витрат на реалізацію послуги	20%
Потенційно високий попит на послуги	15%	Посилення позицій конкурентів	25%
Державна підтримка та стимулювання розвитку інфраструктури логістичної галузі	20%	Коливання світових цін на паливо	35%
Всього	100%	Всього	100%
Внутрішні можливості		Внутрішні загрози	
Чинники	Вагомість	Чинники	Вагомість
Вдосконалення внутрішніх каналів комунікацій	25%	Зменшення кількості кваліфікованого персоналу	35%
Вдосконалення та підвищення ефективності процесу контролю за логістичною діяльністю	25%	Неефективна організація транспортно-логістичного процесу	15%
Розвиток персоналу який обслуговує логістичну інфраструктуру	20%	Низька функціональна взаємодія підрозділів транспортно - логістичного обслуговування	30%
Інноваційні зміни в логістичній структурі підприємства через державні інвестиції	30%	Низька фінансова забезпеченість	20%
Всього	100%	Всього	100%

Джерело: побудовано автором за матеріалами [45, 46]

Результати SWOT-аналізу транспортно-логістичної системи Франції ще раз підкреслюють важливість залучення інвестицій у розвиток логістичної діяльності в загалі та логістичної інфраструктури зокрема.

Більш детально розглянемо інвестиційні плани поліпшення логістичної інфраструктури обслуговування служби дистрибуції GEODIS у Франції (детальний аналіз компанії було представлено у розділі 2 кваліфікаційної роботи) [53]. Компанія GEODIS у продовж 2023 року активно проводить роботу щодо придбання мережі терміналів на північному сході США. Термінали належать Southern Companies і має сім терміналів, що обслуговують порти Майамі, Еверглейдс, Х'юстон, Джексонвілл, Тампа, Саванна та Чарльстон на Атлантичному узбережжі США. У той же час за головним інвестиційним планом розвитку GEODIS, до найближчої перспективи відноситься необхідність залучення інвестицій на будівництво невеликого логістичного терміналу, який значно покращить інфраструктуру підприємства на території порту Нант, який розташоване на березі Атлантичного океану, у гирлі річки Луара [53]. Інвестиційне рішення було викликано витратами оренди логістичного терміналу у попередніх роках [54].

Для розрахунку приймаємо закладені витрати на реалізацію проекту щодо будівництва логістичного терміналу: капітальні витрати 24000 тис.дол. США, дохід 2020 тис.дол. США, амортизаційні відрахування 120 тис. дол.США, дисконтна ставка 4%, поточні витрати на утримання складу 239,5 тис. дол. США, період реалізації 6 років (табл..3.2).

Таблиця 3.2.

Результати розрахунку витрат на реалізацію проекту щодо будівництва логістичного терміналу

Період	1	2	3	4	5	6
Капітальні витрати	2400	0	0	0	0	0
Поточні витрати		239,5	239,5	239,5	239,5	239,5
Всього	2400	239,5	239,5	239,5	239,5	239,5

Джерело: побудовано автором

Маючи вхідні дані щодо реалізації інвестиційного проекту та результати розрахунку витрат на реалізацію проекту будівництва логістичного терміналу в таблиці 3.3. представлено доходи по шести рокам проекту (табл.3.3.).

Таблиця 3.3.

Доходи від реалізації проекту будівництва логістичного терміналу по роках, тис.дол.США

Період	1	2	3	4	5	6
Доходи		2020	2020	2020	2020	2020
Амортизація		120	120	120	120	120
Всього		2140	2140	2140	2140	2140

Джерело: побудовано автором

Опираючись на наведені дані у таблиці 3.2. щодо витрат та даних у таблиці 3.3. щодо доходів проведено обчислення потоків грошових коштів (CF) (табл.3.4).

Таблиця 3.4.

Обчислення грошового потоку від реалізації проекту по будівництву логістичного терміналу по рокам, тис. дол.США

Період	1	2	3	4	5	6
Доходи		2140	2140	2140	2140	2140
Витрати	2400	239,5	239,5	239,5	239,5	239,5
Всього	-2400	1900,5	1900,5	1900,5	1900,5	1900,5

Джерело: побудовано автором

На основі розрахунків вище визначимо коефіцієнт дисконтування та чистий дисконтований дохід за відповідними періодами, результати представлено у таблиці 3.5.

Таблиця 3.5.

Розрахунок чистого дисконтованого доходу проекту по будівництву логістичного терміналу, тис.дол.США

Період	CF	Kd	DCF	NPV
1	-2400	1,000	-2400,00	-2400,00
2	2140	0,962	2057,69	-342,31
3	2140	0,925	1978,55	1636,24
4	2140	0,889	1902,45	3538,69
5	2140	0,855	1829,28	5367,98
6	2140	0,822	1758,92	7126,90
Всього			9526,90	

Джерело: побудовано автором

Враховуючи представлені результати розрахунку, слід виділити що чистий дисконтований дохід (NPV) має позитивне значення (7126,90 тис.дол. США), індекс рентабельності (ROI) розглянутого проекту складає 297% - проект економічно вигідний і має бути прийнятий до реалізації.

Проведений аналіз підкреслює можливість реалізації інвестиційного проекту у напрямку розвитку інфраструктури та важливість розвитку інвестиційного напрямку.

Опираючись на інформацію щодо аналізу головних тенденцій розвитку інфраструктури країни, його особливостей та існуючих складностей, переваг та недоліків цього напрямку Французької Республіки, детальний розгляд та розрахунки інвестиційного проекту підприємства на території порту Нант, який розташоване на березі Атлантичного океану, у гирлі річки Луара виділено головні перспективні напрямку розвитку логістичної інфраструктури Французької Республіки:

- реалізація інвестиційного проекту щодо утримання та будівництва автомагістралей в рамках великої транспортної стратегії Франції;
- організація та забезпечення французькою логістичною компанією GEODIS головних завдань щодо будівництва та обслуговування необхідної інфраструктури присвяченої великої міжнародної спортивної події (Олімпійські ігри 2024 року);
- реалізація глобального напрямку CMA CGM Group через інвестиційний фонд в підтримку промислового виробництва нових видів палива, а також мобільних рішень із низьким рівнем викидів.

Успішна реалізація та підтримка цих та інших заходів направлено на успішну логістичну політику вдосконалення інфраструктурних об'єктів та створення нових щодо розвитку логістичної діяльності Французької Республіки.

3.2. Перспективи розвитку та напрями покращення інфраструктури української логістики

Україна — велика країна з розвиненою мультимодальною транспортною інфраструктурою, що включає мережу доріг, залізниць, аеропортів і морських портів, а також трубопроводи. Крім того, країна має значну інфраструктуру для виробництва та розподілу електроенергії, а також для транспортування газу. Триваюча збройна агресія з боку Російської Федерації справила значний вплив на українську інфраструктуру, що призвело до руйнування доріг, залізничних колій, електростанцій та житлових будинків. Протягом наступних кількох років інфраструктурний сектор потребуватиме значного фінансування, визначення пріоритетів та координації між українським урядом і міжнародними акторами на основі принципів мультимодальності, гнучкості, зв'язку та сталої міської мобільності. Енергетична та житлова інфраструктура має спиратися на відновлювані джерела енергії, розподілену генерацію та енергоефективне житло. Крім того, внутрішня інфраструктурна політика повинна поєднуватися з інфраструктурними ініціативами ЄС.

Величина виклику полягає у тому що Росія продовжує руйнувати інфраструктуру України, включаючи дороги, мости, морські порти та залізниці. За оцінками Київської школи економіки (KSE), станом на 13 червня 2022 року збитки інфраструктури становили 95,5 мільярдів доларів. На жаль, військові дії Росії ще більше збільшать масштаби збитків. На 13 червня 2022 пошкоджено приблизно 40 відсотків житла та 33 відсотки інфраструктури, включаючи 305 мостів, 19 аеропортів, 57 залізничних станцій і 24 000 кілометрів (15 000 миль) доріг. За даними KSE, загальна (пряма та непряма) вартість війни для української економіки, включаючи її вплив на ВВП, витрати на оборону та соціальне забезпечення та скорочення інвестицій, коливається від 564 до 600 мільярдів доларів.

Наприклад, лише українська туристична галузь у 2022 році втратила через війну майже \$7 млрд.

Згідно з нещодавною швидкою оцінкою збитків і потреб, проведеною Світовим банком, урядом України та Європейською комісією, станом на 1 червня 2022 року безпосередні збитки від війни становлять 97 мільярдів доларів США, тоді як непрямі збитки становлять 252 мільярди доларів США, тобто загальна сума витрати на відновлення та реконструкцію становлять 349 мільярдів доларів. Житло та транспорт є секторами з найбільшими потребами в розмірі 69 мільярдів доларів США та 74 мільярди доларів відповідно, або понад 40 відсотків від загальної суми.

Морські порти є критично важливими, враховуючи, що більше половини загального експорту України та 90 відсотків її експорту зерна транспортується морськими коридорами. Порти є основним маршрутом для агропромислового експорту та імпорту нафти, а також експорту металів, хімікатів та добрив.

Довоєнна Україна мала 13 портів, які працювали в Азовсько-Чорноморському басейні та дельті Дунаю (Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ).

Наразі Україна втратила контроль над чотирма портами: Маріупольським і Бердянським на Азовському морі та Скадовськом і Херсонським на Чорному морі.

Найбільші порти (Миколаїв, Ольвія, Одеса, Чорноморськ і Південний) залишаються під контролем України, але заблоковані Росією. Також Росія перекрила частину Дніпра в Херсонській і Запорізькій областях. Водночас масове розміщення мін по всій території України та на морських шляхах ускладнює транспортне сполучення та перешкоджає відновленню інфраструктури. У результаті Україна щодня втрачає приблизно 170 мільйонів доларів на експорті.

Як донори можуть підтримати транспортну та логістичну інфраструктуру України це те питання над яким працюють вже сьогодні і його актуальність буде завтра.

Дослідники цього напрямку наголошують, що уряд України повинен очолити зусилля з відновлення та модернізації та реалізувати план реконструкції.

Для сектору транспорту та логістики Міністерство інфраструктури України має бути провідним агентством, яке координує та виконує зусилля, оскільки воно контролює весь інвестиційний та регуляторний простір для цього сектору.

Міністерство фінансів, також відіграватиме важливу роль, забезпечуючи координацію реформ, пов'язаних з митницею, з інвестиціями в інфраструктуру.

Однак, враховуючи масштаби збитків і крихкий післявоєнний стан української економіки, міжнародне співтовариство, зокрема двосторонні донори, Європейський Союз, багатосторонні банки розвитку (МБР) і двосторонні фінансові установи розвитку (DFI), зокрема мають відіграти важливу роль і повинні бути готові підтримати це відновлення, щойно умови на землі вимагатимуть дій. Тому вкрай важливо використати решту 2023 року для координації донорської сторони реконструкції.

У секторі транспортної та логістичної інфраструктури є кілька сфер, яким донори повинні віддати пріоритет.

По-перше, донори повинні чітко визначити свої ролі, оцінити свої сильні сторони та розподілити роботу з точки зору підтримуваних проєктів, щоб вони використовували свої сильні сторони, а не збігалися. Наприклад, Європейський інвестиційний банк (ЄІБ) не фінансує нові, нові аеропорти, тоді як Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР) і Міжнародна фінансова корпорація (IFC) роблять це.

Японське агентство міжнародного співробітництва (JICA) має значний досвід фінансування доріг і залізниць, а інструменти підготовки проектів Агентства торгівлі та розвитку США (USTDA) можуть підтримувати техніко-економічні обґрунтування транспортної інфраструктури.

По-друге, донори можуть підтримати український уряд, допомагаючи йому скласти потужний пакет здійснених, пріоритетних інфраструктурних проектів. Не всі проекти, закладені в Національному плані відновлення України, зможуть залучити фінансування.

Ці проекти мають бути добре підготовлені, відповідати високим стандартам і демонструвати економічні, соціальні та екологічні переваги.

По-третє, донори можуть допомогти українському уряду із закупівлею підрядників та перевіркою інвесторів, запобігаючи зловмисному впливу та — шляхом перевірки та попереднього відбору компаній і підрядників — гарантуючи, що в процесі реконструкції не з'явиться новий клас олігархів.

По-четверте, важливо створити незалежну систему моніторингу та оцінки (M&O), щоб кошти відстежувалися належним чином і проекти справді досягали поставлених цілей.

По-п'яте, Україні необхідно здійснити певні реформи управління в усій економіці, включно з боротьбою з корупцією та переглядом митного управління, щоб приватні інвестори були спокушені інвестувати туди, а донори можуть допомогти в цьому процесі.

По-шосте, окрім фінансування, приватному сектору потрібні інструменти страхування та зменшення ризиків як для негайного відновлення, так і для майбутніх довгострокових інвестицій і торгівлі.

Це сфера, де двосторонні донори та фінансові установи можуть бути креативними та відігравати провідну роль у залученні різних джерел капіталу в Україну.

Також, під час війни Україна почала розвивати логістику через свій західний кордон з Європейським Союзом, щоб забезпечити свій експорт (понад 60% експорту країни йде до ЄС).

Відкрито нові пункти пропуску на кордоні з Румунією та Польщею, двома країнами, які активно підтримали Україну. Уряд України розширює та модернізує свої автомобільні та залізничні мережі, щоб відновити та покращити сполучення з сусідніми країнами ЄС.

Іншим важливим напрямком логістики є Дунайський кластер, де порти Ізмаїл, Усть-Дунайськ і Рені потроїли вантажообіг, а їх модернізація та розвиток є ключовими для підвищення транзитного потенціалу.

Зараз в Україні залізничний транспорт є основним видом перевезення пасажирів і вантажів, а також відіграє ключову роль в оборонному та економічному забезпеченні. У червні Європейський інвестиційний банк та Укрзалізниця підписали грантову угоду ЄС на 6,7 млн євро для нагальних потреб залізничного транспорту в Україні.

Світовий банк оголосив, що надасть Україні грант у розмірі 50 мільйонів доларів США на підтримку гуманітарної допомоги та відновлення, а також збільшення пропускної спроможності імпорتنих та експортних коридорів, а в травні 2023 року банк підписав угоду про надання гранту в розмірі 25 мільйонів доларів США на реконструкцію залізничної інфраструктури. Також, щодо фінансування проектів, однією з найбільш актуальних дій для України є Connecting Europe Facility (CEF) завдяки підписаній угоді з Європейською комісією в червні. Тепер Україна може подавати свої проекти до 30 січня 2024 року в рамках найбільшого конкурсу пропозицій CEF на 2021-2027 роки, опублікованого 26 вересня 2023 року ЄК. Україна може застосувати свої пропозиції в рамках ініціативи Solidarity Lanes та на основі переглянутих карт TEN-T, яка була розширена чотирма європейськими транспортними коридорами, що включають Маріупольський та Одеський порти, а також інфраструктуру Республіки Молдова.

Висновки до третього розділу

У третьому розділі проаналізовано перспективи розвитку міжнародної логістичної інфраструктури Франції.

1. Визначено майбутні напрями розвитку інфраструктури Франції. За результатами проведеного аналізу - розмір ринку вантажних перевезень і логістики оцінюється в 153,49 мільярда дол. США в 2023 році, і очікується 195,71 мілр дол. США у 2029 року. У вигляді SWOT-аналізу представлено транспортно-логістична системи Франції. Головні результати щодо зовнішніх і внутрішніх можливостей та загроз. До зовнішніх можливостей віднесено чинник розвитку галузі шляхом залучення інвестицій, зростанням обсягів реалізації логістичних послуг, потенційно високим попитом на послуги та інші. Зовнішні загрози: коливання світових цін на паливо, інфляційні процеси та інші. Внутрішні можливості: інноваційні зміни в логістичній структурі підприємства через державні інвестиції, вдосконаленням ефективності процесу контролю за логістичною діяльністю та інші. До чинників внутрішніх загроз відносяться: неефективна організація транспортно-логістичного процесу, низька фінансова забезпеченість та інше.

2. Виявлено перспективи розвитку та напрями покращення інфраструктури української логістики. Виділено масштабні збитки всіх сфер соціально-економічного розвитку України та логістичної інфраструктури в наслідок повномасштабного вторгнення на територію країни. Окреслено напрями розвитку щодо підтримки та розвитку інфраструктурних об'єктів України, серед яких: донори повинні чітко визначити свої ролі, оцінити свої сильні сторони та розподілити роботу з точки зору підтримуваних проєктів, донори можуть підтримати український уряд, допомагаючи йому скласти потужний пакет здійснених, пріоритетних інфраструктурних проєктів, можуть допомогти українському уряду із закупівлею підрядників та перевіркою інвесторів, створити незалежну систему моніторингу та оцінки та інше.

ВИСНОВКИ

У результаті проведеного дослідження особливостей та перспектив розвитку міжнародної логістичної інфраструктури Французької Республіки можна зробити наступні висновки:

1. Розглянуто теоретичні основи міжнародної логістичної діяльності як наукової категорії. Проведено детальний аналіз теоретичних підходів до трактування терміну «міжнародна логістика» та виділено що більшість авторів дотримується визначення що міжнародна логістика розглядається як наука про управління головними потоками для реалізації логістичних цілей підприємства та країни. Розглянуто фактори які найбільш позитивно впливають на розвиток міжнародного бізнесу через реалізацію трьох головних типів логістики, таких як вхідна логістика, вихідна логістика та зворотня логістика з відповідними функціями.

2. Досліджено особливості інфраструктури у міжнародному логістичному розвитку. Розглянуто визначення як зарубіжних так і вітчизняних науковців до трактування терміну «інфраструктура» в логістичному розвитку, яка розглядається як система засобів для вимірювання просторово-часових перетворень логістичних потоків, таких як матеріальні, інформаційні, фінансові та людські; проаналізовано головні складові макрологічної системи, до якої входять постачальники послуг, логістичні системи, інституційні підходи, людські ресурси та можливості, інфраструктура. Приділена увага головним ознакам складових логістичної інфраструктури, серед яких складська, транспортна, інформаційна, зовнішньо - економічна, пакувальна, торговельно-посередницька, фінансово-кредитна, економіко-правова складові.

3. Охарактеризовано методи дослідження особливостей розвитку міжнародної логістичної діяльності. Розглянуто головні підходи щодо здійснення аналізу міжнародної логістичної діяльності, серед яких виділено:

коефіцієнт кореляції, обчислення чистого грошового потоку, коефіцієнт дисконтування, чистий дисконтований дохід, Індекс рентабельності інвестицій, SWOT-аналіз, тренд – аналіз, графічний аналіз.

4. Проаналізовано головні тенденції розвитку міжнародної логістичної діяльності Французької Республіки. Детально розглянуто та проаналізовано соціально-економічний розвиток країни через головні показники розвитку, серед яких валовий внутрішній продукт (ВВП за паритетом купівельної спроможності деяких країн Європи), розподілу населення Франції за віковими групами, динаміка показника рівня інфляції, динаміка вартості світового експорту торгівлі товарами (1950-2021 рр), основні джерела імпорту та основні напрямки експорту Французької Республіки, рейтинг за індексом ефективності логістики Logistics performance index, вантажні перевезення основними видами транспорту (автомобільним, морським, трубопровідним, повітряним, залізничним). Результат аналізу дають можливість стверджувати про стійке економічне положення країни та її внутрішній потенціал у міжнародному логістичному напрямі.

5. Досліджено іноземні інвестиції у розвитку логістичної інфраструктури Французької Республіки. Проаналізовано кількість заявлених іноземних інвестиційних проектів у Європі за період 2010-2022 роки, створення робочих місць відповідно до іноземних інвестиційних проектів у Європі, Топ-10 країн з прямими іноземними інвестиціями у 2022 році та виділено місце Франції, Топ-10 секторів за кількістю іноземних інвестиційних проектів ЄС, серед яких розглянуто програмне забезпечення та ІТ-послуги, виробництво та постачання транспортних засобів, бізнес послуги та професійні послуги, транспорт та логістика, меблі, дерево та скло, електроніка, будівництво, сільське господарство, машини та обладнання, хімічні речовини, пластмаси та каучук та інші.

6. Виявлено особливості реалізації логістичної діяльності Французької Республіки. Проаналізована діяльність найбільших суб'єктів господарської

діяльності які здійснюють міжнародну логістичну діяльність на території Французької Республіки, серед яких до найбільших компаній належать CMA CGM, DSV A/S (De Sammensluttede Vognmænd af Air and Sea), GEODIS, Kuehne + Nagel, STEF Group. Також, серед не менш важливих компаній можна виділити Balguerie Group, Bansard International, Clasquin, DB Schenker, Deutsche Post DHL Group, Dimotrans Group, FedEx. Виділено країни-лідери за валовими страховими преміями на європейському страховому ринку.

7.Визначено стратегічні напрямки розвитку інфраструктури Французької Республіки. Розглянуто головні прогнози щодо розмір ринку вантажних перевезень і логістики у Франції, побудовано SWOT-аналіз транспортно-логістичної системи Франції. Приділена увагу інвестиційним планам поліпшення логістичної інфраструктури обслуговування служби дистрибуції GEODIS у Франції, а саме інвестиційний проект який значно покращить інфраструктуру підприємства на території порту Нант, який розташоване на березі Атлантичного океану, у гирлі річки Луара. Розраховано витрат на реалізацію проекту щодо будівництва логістичного терміналу, доходи від реалізації проекту будівництва логістичного терміналу по шости роках, обчислено грошові потоки від реалізації проекту по будівництву логістичного терміналу, розраховано чистий дисконтований дохід та виділено головні перспективні напрямку розвитку логістичної інфраструктури Французької Республіки.

8.Виявлено перспективи розвитку та напрями покращення інфраструктури української логістики. Розглянуто головні переваги розвитку української інфраструктури на сьогоднішній та після воєнний періоди. Приділена увага сектору транспортної та логістичної інфраструктури та виділено головні сфер, яким донори повинні віддати пріоритет, серед яких: підтримка українського уряду, допомагаючи йому скласти потужний пакет пріоритетних інфраструктурних проектів, допомога українському уряду із закупівлею підрядників та перевіркою інвесторів та інші.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Ганін В. І., Борох С. В. Стратегічні аспекти управління зовнішньоекономічною діяльністю підприємства. *Економічний аналіз*. 2018. № 28(3). С. 162-169
2. Остапенко Т. Г. Нанорівень розвитку менеджменту зовнішньоекономічної діяльності підприємств. *Управління розвитком*. 2016. №3(185). С. 48-54.
3. Кононов І. І. Сутність зовнішньоекономічної діяльності як об'єкта облікового моделювання. *Бізнес Інформ*. 2022. №5. С.79-86.
4. Остапенко, А. С., Повод, Т. М. Управління ефективністю та митними ризиками в логістичних процесах зовнішньоекономічної діяльності. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2020. №1(24). С.221-228.
5. Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy. The International Bank for Reconstruction and Development. *The World Bank*. URL: <http://siteresources.worldbank.org/Resources/lpi-report.pdf> (дата звернення: 20.02.2023).
6. Горошко К. О., Аляб'єва О. М. Світовий досвід розвитку логістичних підприємств. *Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії*. 2017. Вип. 3. С. 72–74.
7. Трушкіна Н. О. Логістична система: до питання термінології. *Věda a perspektivy*. 2020. №3(10). С. 84-96.
8. Avramenko O. International logistics: Ukraine's place in the world market of transport and logistics services. *Efektivna ekonomika*, 2021. Vol. 9. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=9256> (дата звернення: 16.03.2023).
9. Авраменко О. В. Напрями розвитку логістичного менеджменту в Україні. *Бізнес Інформ*. 2017. № 9. С. 262–267.

10. Лобовко В. Аналіз ринку логістичних послуг України. Тренди, складності та можливості URL: <https://trademaster.ua/articles/312595> (дата звернення: 26.04.2023).
11. Статистичне управління Європейського союзу. Eurostat. URL: <http://eurostat.com/services/product/ua-eu-prod.php> (дата звернення: 16.06.2023).
12. Григорак М. Ю., Костюченко Л. В. Методика оцінки використання потенціалу логістичної інфраструктури. Економічні науки. Серія "Економіка та менеджмент". *Збірник наукових праць. Луцький національний технічний університет*. 2010. №7 (26), Частина 4. С. 103-108.
13. Економіка логістичних систем: монографія / М. Васелевський, І. Білик, О. Дейнега та ін.; за ред. Є. Крикавського, С. Кубіва. Львів: Львівська політехніка, 2008. 596 с.
14. Казанська О. О., Геращенко А. С. Інформаційне забезпечення розвитку логістичної інфраструктури національної економіки. *Економічні науки. Серія "Економіка та менеджмент": Збірник наукових праць. Луцький національний технічний університет*. 2010. №.7 (26), Ч. 4. С. 156-171.
15. Maiboroda O., Bezuhla L., Gukaliuk A., Shymanska V., Momont T., Ilchenko T. Assessment of Perspective Development of Transport and Logistics Systems at Macro and Micro Level under the Conditions of Industry 4.0 Integration. *International journal of computer science and network security*, 2021. VOL. 21 No. 3. pp. 235 - 244 URL:http://paper.ijcsns.org/07_book/202103/20210332.pdf (дата звернення 12.10.2023)
16. Офіційні данні EY Barometer. URL: <https://market-insights.upply.com/en/logistics-foreign-investors-attracted-to-france> (дата звернення 02.11.2023)
17. EY European Investment Monitor. 2022. URL: <https://assets.ey.com/content/dam/ey-sites> (дата звернення 12.09.2023)

18. EY European Investment Monitor. 2023. URL: https://assets.ey.com/content/dam/ey-sites/ey-com/en_ro/news/2023/5/ey-european-attractiveness-survey-2023.pdf (дата звернення 19.09.2023)
19. WHITE PAPER - SUPPLY CHAIN X RPA 2022. URL: <https://www.francesupplychain.org/en/livre-blanc-supply-chain-x-rpa-2022/> (дата звернення 29.09.2023)
20. Economic forecast for France. URL: https://economy-finance.ec.europa.eu/economic-surveillance-eu-economies/france/economic-forecast-france_en (дата звернення 08.10.2023)
21. Anderson A. The Four Logistical Revolutions. *Papers of the Regional Science Association*. 1986. Vol. 59. P. 1-12.
22. Тюріна Н. М., Гой І. В. Логістика: навч. посіб. К.: Центр учбової літератури, 2015. 392 с.
23. Теоретико-методологічні основи економічної експертизи як форми фінансового контролю: монографія / зав. ред. І. Перемозова. Івано-Франківськ: Тіповіт, 2013. 304 с.
24. Hrablik Chovanová, Exact methods in managerial decision. In *Business and Management 2012: The 7th International Scientific Conference*. Vilnius : Vilnius Gediminas Technical University, 2012, pp. 1111-1116. URL: https://www.researchgate.net/publication/349337231_F_Operational_Research_Methods_in_Logistics (дата звернення 02.08.2023)
25. Correlation and regression. URL: <https://www.bmj.com/about-bmj/resources-readers/publications/statistics-square-one/11-correlation-and-regression> (дата звернення 22.07.2023)
26. Macario A, Dexter F, Traub RD. Hospital profitability per hour of operating room time can vary among surgeons. *Anesth Analg*. 2001. №93(3). P.669–75.
27. Van Veen-Berkx E, Bitter J, Elkhuizen SG, Buhre WF, Kalkman CJ, Gooszen HG, et al. The influence of anesthesia-controlled time on operating room

scheduling in Dutch university medical centres. *Can J Anesth* . 2014. №61(6). P.524–32.

28. What Is International Logistics? Components, Process, Channels and Examples. URL: <https://www.netsuite.com/portal/resource/articles/inventory-management/international-logistics.shtml> (дата звернення 21.07.2023)

29. Graphical analysis. URL: <https://the-definition.com/term/graphical-analysis> (дата звернення 06.02.2023)

30. Graphical Methods. URL: <https://projects.itrcweb.org/gsmc-1/Content/GW%20Stats/5%20Methods%20in%20indiv%20Topics/5%201%20Grp%20Methods.htm> (дата звернення 05.05.2023)

31. Understanding Trend Analysis and Trend Trading Strategies. URL: <https://www.investopedia.com/terms/t/trendanalysis.asp> (дата звернення 12.07.2023)

32. Trend Analysis: Types, Benefits, and Examples. URL: <https://coresignal.com/blog/trend-analysis> (дата звернення 16.04.2023)

33. What is a SWOT analysis. URL: <https://www.businessnewsdaily.com/4245-swot-analysis.html> (дата звернення 19.04.2023)

34. France's Gross Domestic Product (GDP). URL: <https://www.worldeconomics.com/Country-Size/France.aspx> (дата звернення 09.05.2023)

35. Statista. URL: <https://www.statista.com/statistics/464032/distribution-population-age-group-france/> (дата звернення 26.01.2023)

36. World Bank Group Inflation, consumer prices (annual %). URL: <https://data.worldbank.org/indicator/FP.CPI.TOTL.ZG?end=2022&locations=FR&start=2015> (дата звернення 02.03.2023)

37. France, Geography and Travel. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%86%D1%96%D1%8F> (дата звернення 10.04.2023)

38. Connecting to Compete 2023 Trade Logistics in an Uncertain Global Economy // The Logistics Performance Index and Its Indicators. URL: https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/202304/LPI_2023_report_with_layout.pdf (дата звернення 16.04.2023).
39. Logistics Performance Index. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Logistics_Performance_Index#:~:text=It%20is%20the%20combination%20of,practical%20data%20measuring%20logistics%20efficiency. (дата звернення 11.02.2023)
40. D. Bowersox, D. J. Closs, M. B. Cooper. Supply chain logistics management. *McGraw-Hill/Irwin*. 2007. 410 p.
41. Крикавський Є. Логістика для економістів : підручник. 2-ге вид., випр. і доп. Львів : Видавництво Львівської політехніки, 2014. 476 с.
42. World Bank Group. International Development, Poverty, & Sustainability. World Bank. URL: <https://www.worldbank.org/en/home> (дата звернення: 14.09.2023).
43. CMA CGM. URL: <https://www.cma-cgm.com/> (дата звернення 26.04.2023)
44. CMA CGM creates a USD 1.5 billion Fund for Energies to accelerate the energy transition in shipping and logistics. URL: <https://cmacgm-group.com/en/news-media/cma-cgm-a-fund-for-energies> (дата звернення 03.03.2023)
45. France freight and logistics market size & share analysis - growth trends & forecasts up to 2029. URL: <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/france-freight-and-logistics-market> (дата звернення 01.04.2023)
46. DSV A/S history, company profile (overview) and corporate video. URL: <https://www.companieshistory.com/dsv/> (дата звернення 13.02.2023)

47. Distribution Services in France. URL: <https://geodis.com/us/activity/express-and-parcels-delivery/distribution-transport-solutions/distribution-services-france> (дата звернення 09.02.2023)
48. Geodis wins e-commerce logistics contract with Castorama in France. URL: <https://logisticsmatter.com/geodis-wins-e-commerce-logistics-contract-with-castorama-in-france/> (дата звернення 03.05.2023)
49. Рейтинг ТОП-50 логістичних компаній світу. URL: <https://www.ttnews.com/top50/logistics/2021> (дата звернення 16.04.2023)
50. Країни-лідери за загальним обсягом страхових премій на європейському страховому ринку в 2022. URL: <https://www.statista.com/topics/3382/insurance-market-in-europe/#topic-Overview> (дата звернення 10.10.2023).
51. Франці. URL: <https://export.gov.ua/country/115-frantsiia> (дата звернення 18.02.2023)
52. Internation money fond. URL: <https://www.imf.org/en/Home> (дата звернення 11.06.2023)
53. GEODIS. Distribution & Express - Agence de Paris Europe (Bonneuil en France). URL: <https://geodis.com/us/agency/geodis-distribution-express-agence-de-paris-europe-bonneuil-en-france> (дата звернення 21.07.2023)
54. Центр транспортних стратегій (GEODIS Логістичний оператор французької SNCF, придбав оператора наземних перевезень та терміналів з США). URL: https://cfts.org.ua/news/2023/05/25/geodis_logistichniy_operator_frantsuzko_snfc_ogolosiv_pro_pridbannya_operatora_nazemnikh_perevezen_ta_terminaliv_z_ssh_a_75073 (дата звернення 28.04.2023)
55. GEODIS becomes shipping agent in France for Zéphyr & Borée. URL: <https://logistics-manager.com/through-its-subsidiary-sealogis-geodis-becomes-shipping-agent-for-france-for-the-shipping-company-zephyr-boree/> (дата звернення 19.07.2023)

56. Modernizing Ukraine's Transport and Logistics Infrastructure. URL: <https://www.csis.org/analysis/modernizing-ukraines-transport-and-logistics-infrastructure> (дата звернення 25.05.2023)
57. Кваліфікаційна робота магістра : методичні рекомендації до виконання (для здобувачів другого (магістерського) рівня вищої освіти спеціальності «Міжнародні економічні відносини») / уклад. Л. І. Григорова Беренда, О. А. Довгаль, Н. А. Казакова, С. А. Касьян, Н. В. Непрядкіна, О. В. Ханова. Харків : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2021. 44 с.
58. Maiboroda O., Tronevska V. Features of ecological technologies in the development of agrolistics. *Науковий журнал "Інтелект XXI"*. 2023. №3. С. 41-45. URL: <https://doi.org/10.32782/2415-8801/2023-3.6> http://www.intellect21.nuft.org.ua/journal/2023/2023_3/8.pdf (дата звернення 01.11.2023)
59. TOP Logistics Companies in France. URL: <https://clutch.co/fr/logistics/supply-chain-management> (дата звернення 06.07.2023)
60. ROHLIG:Logistics Companies in France. URL: <https://www.rohlig.com/offices/europe/france> (дата звернення 26.04.2023)

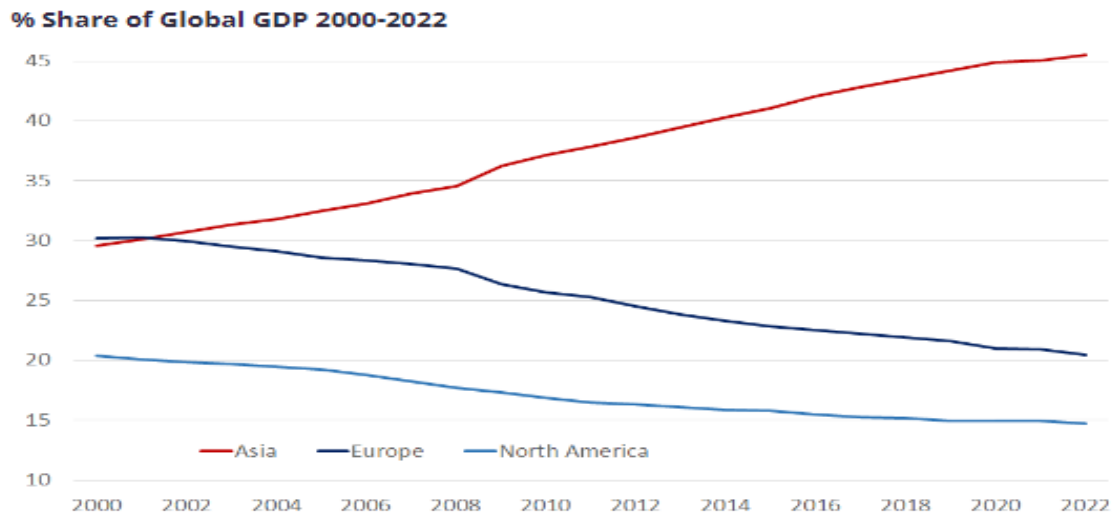


Рис.1. Частка світового ВВП, 2000-2023 (%). Джерело: [35]

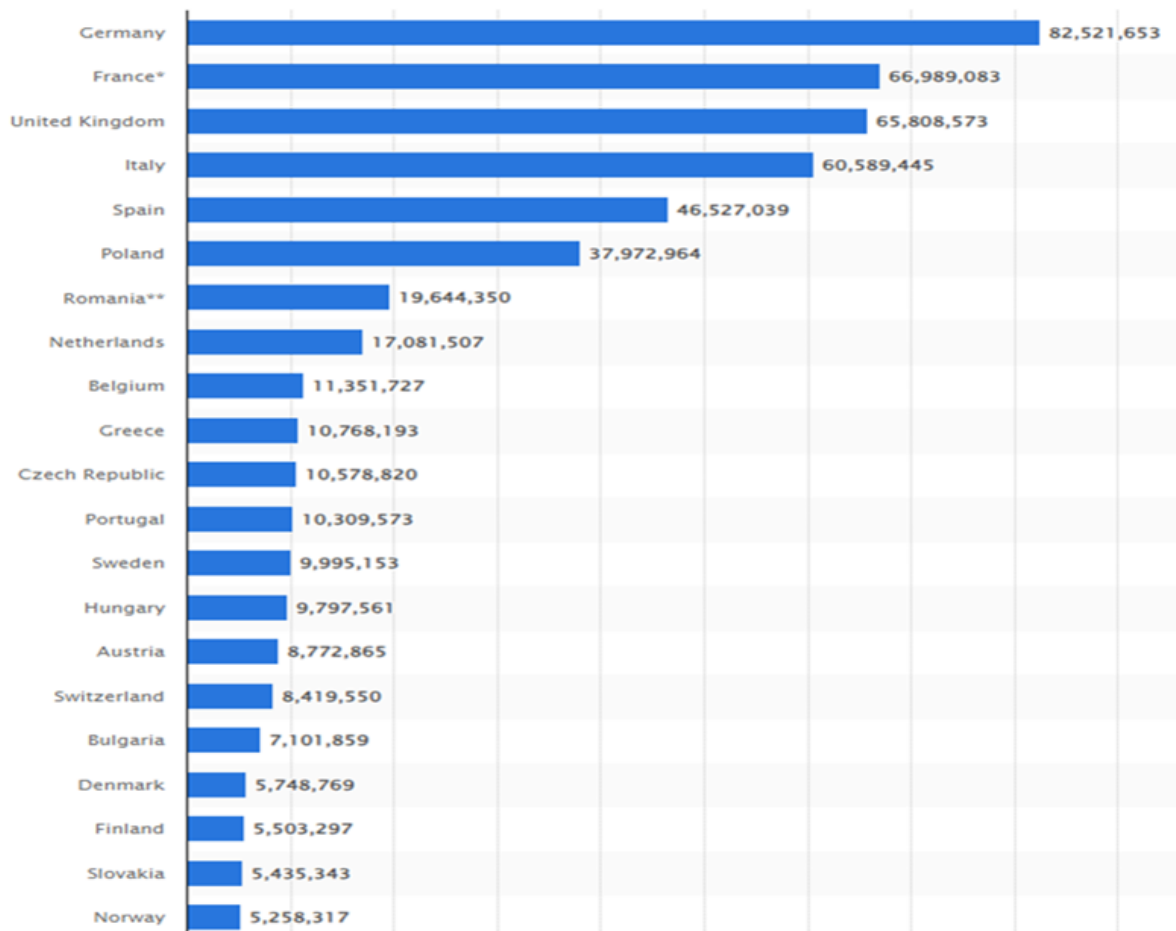


Рис.2. Населення країн Європи у 2021 році. Джерело: [35]

Додаток Б
Таблиця 1

Головні морські порти Франції

Назва	Коротка характеристика
Порт Марсель	Головний порт Франції на Середземному морі. Розташований у Ліонській затоці, складається з основного порту, глибоководного району до зали. Фос, нафтоналивної гавані Лавера, районів Каронта та Порт-Сен-Луї-дю-Рон. Довжина причального фронту основного порту близько 20 км, у затоці Фос -6 км, глибина причалів до 15 м. Основу вантажообігу порту Марсель становлять такі морські вантажі як нафта і нафтопродукти. В порт ввозяться такі вантажі: зерно та продовольство, кам'яне вугілля, каучук, текстильна сировина; вивозяться - чорні метали та промислове обладнання.
Порт Гавр	Розташований на правому березі річки Сени під час її впадання в протоку Ла-Манш. Потужна дамба в порту захищає доки та причали від морських шквалів та бур. Порт Гавр включає аванпорт, шлюзи та докові басейни. Порт вважається першим з перевезення пасажирів та другим з перевезення вантажів у Франції. Через Гавр проходить більшість зовнішньоторговельного обороту Франції, з якої максимальна частка вантажів припадає на країни Америки, Західної Африки, Великобританії.
Порт Дюнкерка	Є третім за величиною у Франції та важливим торговим та туристичним вузлом. Як вантажний порт, він обслуговує численні галузі промисловості, більшість з яких мають свої заводи в прилеглих районах. Порт займає понад 17 км. берегової лінії, а також має дві точки входу для суден.
Порт Руан	Великий морський порт Руана є державною установою, чий державний нагляд здійснює Головне управління з інфраструктур, транспорту та моря з Міністерства екології, сталого розвитку та енергетики. Він управляє портовими спорудами у своєму районі, який простягається від Руана до Онфлера та гирла Сени, і відповідає за регулювання судноплавства в нижній течії Сени. Руан відвідують невеликі судна лише люксових та експедиційних компаній. Вони можуть стати біля одного з двох причалів за 25 хвилин пішки від центру міста. Пасажирам надається платний трансфер.
Порт Нант	Нант – місто-порт у Франції, розташоване на березі Атлантичного океану, у гирлі річки Луара. Порт складається з трьох гаваней та причалів. Через порт Нант до сусідніх країн Європи та Азії експортують продукцію машинобудування, хімічні препарати, нафтопродукти. Сумарний вантажообіг Нанта протягом року становить понад 2,5 млн. тонн вантажів. Порт здатний приймати судна невеликою місткістю до 4 000 TEUs, тому адміністрація порту в найближчому майбутньому планує збільшити довжину причального фронту на 350 м, що дозволить приймати судна місткістю до 8 000 TEUs.
Порт Сен-Назер	Сумарний оборот морських вантажоперевезень порту Сен-Назер становить 24,6 млн. т. Судноремонтні підприємства забезпечують ремонт кораблів усіх класів. Сен-Назер - морський порт Франції на березі Біскайської затоки в гирлі річки Луара. Порт Сен-Назер доступний для великих кораблів та суден. Глибина на рейді при малій воді до 13 м, біля причалів 8-11 м.
Порт Бордо	Бордо - найбільше портове місто Франції, щорічно приймає близько 1600 судів. Порт у Бордо має велике стратегічне значення - щороку він обслуговує близько 9 мільйонів тонн вантажів, найважливішими з яких є вуглеводні. Сюди привозять компоненти літаків А380, звідки їх доставляють до Тулузи для складання авіалайнерів.

Джерело: складено автором за матеріалами [37, 51]

Динаміка експорту та імпорту Франції з торговельними партнерами по
всьому світу млн. дол. США, 2018-2022 рр

Товари та товарні групи/ рік	2018	2019	2020	2021	2022
Імпорт (зміна вартості р/р)	7,54	-2,45	-9,39	22,66	14,62
Імпорт (млн. дол.США)	659374,52	643208,11	582775,31	714842,31	819397,54
Експорт (зміна вартості р/р)	8,62	-2,14	-12,18	19,76	5,66
Експорт (млн. дол.США)	568635,88	556364,11	488562,45	585148,03	618298,75

Джерело: [20, 51]



Рис.1. Компанії що здійснюють логістичні послуги на території Французької Республіки.

Logistics Performance Index

Country	2010		2012		2014		2016		2018		2023	
	LPI score	LPI rank	LPI score	LPI rank	LPI score	LPI rank	LPI score	LPI rank	LPI score	LPI rank	LPI score	LPI rank
Singapore	4,09	2	4,13	1	4,00	5	4,14	5	4,00	7	4,30	1
Finland	3,89	12	4,05	3	3,62	24	3,92	15	3,97	10	4,20	2
Germany	4,11	1	4,03	4	4,12	1	4,23	1	4,20	1	4,10	3
Netherlands	4,07	4	4,02	5	4,05	2	4,19	4	4,02	6	4,10	3
Denmark	3,85	16	4,02	6	3,78	17	3,82	17	3,99	8	4,10	3
Switzerland	3,97	6	3,80	16	3,84	14	3,99	11	3,90	13	4,10	3
Sweden	4,08	3	3,85	13	3,96	6	4,20	3	4,05	2	4,00	7
Belgium	3,94	9	3,98	7	4,04	3	4,11	6	4,04	3	4,00	7
Austria	3,76	19	3,89	11	3,65	22	4,10	7	4,03	4	4,00	7
United Arab Emirates	3,63	24	3,78	17	3,54	27	3,94	13	3,96	11	4,00	7
Hong Kong SAR, China	3,88	13	4,12	2	3,83	15	4,07	9	3,92	12	4,00	7
Canada	3,87	14	3,85	14	3,86	12	3,93	14	3,73	20	4,00	7
Japan	3,97	7	3,93	8	3,91	10	3,97	12	4,03	5	3,90	13
France	3,84	17	3,85	12	3,85	13	3,90	16	3,84	16	3,90	13
Spain	3,63	25	3,70	20	3,72	18	3,73	23	3,83	17	3,90	13
Taiwan, China	-	-	3,71	19	3,72	19	3,70	25	3,60	27	3,90	13
United States	3,86	15	3,93	9	3,92	9	3,99	10	3,89	14	3,80	17
Korea, Rep.	3,64	23	3,70	21	3,67	21	3,72	24	3,61	25	3,80	17
United Kingdom	3,95	8	3,90	10	4,01	4	4,07	8	3,99	9	3,70	19
Australia	3,84	18	3,73	18	3,81	16	3,79	19	3,75	18	3,70	19
Italy	3,64	22	3,67	24	3,69	20	3,76	21	3,74	19	3,70	19
Norway	3,93	10	3,68	22	3,96	7	3,73	22	3,70	21	3,70	19
China	3,49	27	3,52	26	3,53	28	3,66	27	3,61	26	3,70	19
South Africa	3,46	28	3,67	23	3,43	34	3,78	20	3,38	33	3,70	19
Greece	2,96	54	2,83	69	3,20	44	3,24	47	3,20	42	3,70	19
New Zealand	3,65	21	3,42	31	3,64	23	3,39	37	3,88	15	3,60	26
Luxembourg	3,98	5	3,82	15	3,95	8	4,22	2	3,63	24	3,60	26
Poland	3,44	30	3,43	30	3,49	31	3,43	33	3,54	28	3,60	26
Ireland	3,89	11	3,52	25	3,87	11	3,79	18	3,51	29	3,60	26
Estonia	3,16	43	2,86	65	3,35	39	3,36	38	3,31	36	3,60	26
Israel	3,41	31	-	-	3,26	41	3,66	28	3,31	37	3,60	26
Iceland	3,20	42	3,39	32	3,39	37	3,35	39	3,23	40	3,60	26
Malaysia	3,44	29	3,49	29	3,59	25	3,43	32	3,22	41	3,60	26
Qatar	2,95	55	3,32	33	3,52	29	3,60	30	3,47	30	3,50	34
Thailand	3,29	35	3,18	38	3,43	35	3,26	45	3,41	32	3,50	34
Bahrain	3,37	32	3,05	48	3,08	52	3,31	44	2,93	59	3,50	34
Latvia	3,25	37	2,78	76	3,40	36	3,33	43	2,81	70	3,50	34
Portugal	3,34	34	3,50	28	3,56	26	3,41	36	3,64	23	3,40	38
India	3,12	47	3,08	46	3,08	54	3,42	35	3,18	44	3,40	38
Lithuania	3,13	45	2,95	58	3,18	46	3,63	29	3,02	54	3,40	38

Saudi Arabia	3,22	40	3,18	37	3,15	49	3,16	52	3,01	55	3,40	38
Czech Republic	3,51	26	3,14	44	3,49	32	3,67	26	3,68	22	3,30	43
Slovenia	2,87	57	3,29	34	3,38	38	3,18	50	3,31	35	3,30	43
Vietnam	2,96	53	3,00	53	3,15	48	2,98	64	3,27	39	3,30	43
Oman	2,84	60	2,89	62	3,00	59	3,23	48	3,20	43	3,30	43
Croatia	2,77	74	3,16	42	3,05	55	3,16	51	3,10	49	3,30	43
Slovak Republic	3,24	38	3,03	51	3,25	43	3,34	41	3,03	53	3,30	43
Philippines	3,14	44	3,02	52	3,00	57	2,86	71	2,90	60	3,30	43
Malta	2,82	64	3,16	43	3,11	51	3,07	56	2,81	69	3,30	43
Hungary	2,99	52	3,17	40	3,46	33	3,43	31	3,42	31	3,20	51
Cyprus	3,13	46	3,24	35	3,00	58	3,00	59	3,15	45	3,20	51
Romania	2,84	59	3,00	54	3,26	40	2,99	60	3,12	48	3,20	51
Bulgaria	2,83	63	3,21	36	3,16	47	2,81	72	3,03	52	3,20	51
Brazil	3,20	41	3,13	45	2,94	65	3,09	55	2,99	56	3,20	51
Kuwait	3,28	36	2,83	70	3,01	56	3,15	53	2,86	63	3,20	51
Panama	3,02	51	2,93	61	3,19	45	3,34	40	3,28	38	3,10	57
Egypt, Arab Rep.	2,61	92	2,98	57	2,97	62	3,18	49	2,82	67	3,10	57
Chile	3,09	49	3,17	39	3,26	42	3,25	46	3,32	34	3,00	61
Indonesia	2,76	75	2,94	59	3,08	53	2,98	63	3,15	46	3,00	61
Bosnia and Herzegovina	2,66	87	2,99	55	2,75	81	2,60	97	2,81	72	3,00	61
Peru	2,80	67	2,94	60	2,84	71	2,89	69	2,69	83	3,00	61
Uruguay	2,75	77	2,98	56	2,68	91	2,97	65	2,69	85	3,00	61
Mexico	3,05	50	3,06	47	3,13	50	3,11	54	3,05	51	2,90	66
Colombia	2,77	72	2,87	64	2,64	97	2,61	94	2,94	58	2,90	66
Costa Rica	2,91	56	2,75	82	2,70	87	2,65	89	2,79	73	2,90	66
Benin	2,79	69	2,85	67	2,56	109	2,43	115	2,75	76	2,90	66
Honduras	2,78	70	2,53	105	2,61	103	2,46	112	2,60	93	2,90	66
Rwanda	2,04	151	2,27	139	2,76	80	2,99	62	2,97	57	2,80	73
Argentina	3,10	48	3,05	49	2,99	60	2,96	66	2,89	61	2,80	73
Serbia	2,69	83	2,80	75	2,96	63	2,76	76	2,84	65	2,80	73
Montenegro	2,43	121	2,45	120	2,88	67	2,38	123	2,75	77	2,80	73
Sri Lanka	2,29	137	2,75	81	2,70	89	-	-	2,60	94	2,80	73
Solomon Islands	2,31	135	2,41	126	2,59	106	2,42	116	2,57	104	2,80	73
Ukraine	2,57	102	2,85	66	2,98	61	2,74	80	2,83	66	2,70	79
Kazakhstan	2,83	62	2,69	86	2,70	88	2,75	77	2,81	71	2,70	79