

## РОЗДІЛ 2. СВІТОВЕ ГОСПОДАРСТВО І МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ

### ФОРМУВАННЯ КОНКУРЕНТНИХ ПЕРЕВАГ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ: СВІТОВИЙ ДОСВІД

### FORMATION OF COMPETITIVE ADVANTAGES OF THE TRANSPORT SECTOR: WORLD EXPERIENCE

УДК 338.47

DOI: <https://doi.org/10.32843/infrastruct49-3>

**Галькевич М.В.**

к.е.н., старший викладач  
Кілійський транспортний  
фаховий коледж  
Державного університету  
інфраструктури та технологій

**Halkevych Maryna**

Kiliya Transport Professional College  
State University  
of Infrastructure and Technologies

У статті визначено роль транспортної галузі в розвитку національної економіки країн світу. Встановлено, що жорстка конкуренція на ринку перевезень, інтеграція України до європейської та світової транспортних систем потребують нових підходів до забезпечення конкурентоспроможності транспортної галузі. Досліджено сучасні тенденції розвитку транспортного комплексу провідних країн світу. Проаналізовано рівень розвитку транспортної інфраструктури як складника індексу глобальної конкурентоспроможності. На основі індексу ефективності логістики оцінено ступінь розвитку транспортної логістики в різних країнах та їхнє місце в глобальній транспортній мережі. На основі дослідження практичних аспектів формування конкурентних переваг, які запроваджено світовими лідерами транспортної галузі, визначено пріоритети розвитку та відповідні стратегічні завдання в цій сфері, які становлять інтерес для подальшої адаптації та імплементації в Україні.

**Ключові слова:** транспорт, транспортна галузь, конкурентоспроможність, конкурентні переваги, міжнародний досвід, інфраструктура, розвиток.

В статті определена роль транспортной отрасли в развитии национальной эконо-

мики стран мира. Установлено, что жесткая конкуренция на рынке перевозок, интеграция Украины в европейскую и мировую транспортные системы требуют новых подходов к обеспечению конкурентоспособности транспортной отрасли. Исследованы современные тенденции развития транспортного комплекса ведущих стран мира. Проанализирован уровень развития транспортной инфраструктуры как составляющей индекса глобальной конкурентоспособности. На основе индекса эффективности логистики осуществлена оценка уровня развития транспортной логистики в разных странах и их место в глобальной транспортной сети. На основе исследования практических аспектов формирования конкурентных преимуществ, используемых мировыми лидерами транспортной отрасли, определены приоритеты развития и соответствующие стратегические задачи в этой сфере, представляющие интерес для дальнейшей адаптации и имплементации в Украине.

**Ключевые слова:** транспорт, транспортная отрасль, конкурентоспособность, конкурентные преимущества, международный опыт, инфраструктура, развитие.

*The role of the transport sector in the development of the national economy is identified in the article. It is established that the strict competition in the transportation market and integration of Ukraine into the European and world transport systems require new approaches to ensuring the competitiveness of the transport industry. Modern tendencies of development of the transport complex of the world leading countries are researched. The level of development of transport infrastructure as a component of the global competitiveness index is analyzed. Such indicators as transport connections, quality of the road infrastructure, the level of development of railways, the efficiency of air transport and seaports are taken into account. According to these indicators, the top three countries included Singapore, the Netherlands and Hong Kong. Based on the logistics efficiency index, the degree of development of transport logistics in different countries and their place in the global transport network are estimated. Based on the analysis of the countries' rating according to the indicator, it is established that Germany was the leader country in 2014–2018. According to the results of 2018, the second place, rising one step, was taken by Sweden, the third – by Belgium. Based on the study of practical aspects of the formation of competitive advantages, which are introduced by the world leaders in the transport industry, development priorities and relevant strategic objectives in this field were identified. They are of interest for further adaptation and implementation in Ukraine. They are the following: the use of intermodal and multimodal transportation; development of logistics infrastructure based on the introduction of the state and private partnership mechanism; introduction of modern quality management systems using the software approach; introduction of the high-speed traffic in the railway transport; development of transport and logistics centers; application of the strategic approach to development of the transport industry; stimulation of investments and their direction to the development of transport infrastructure; introduction of innovative technologies of cargo transportation; use of modern information technologies.*

**Key words:** transport, transport sector, competitiveness, competitive advantages, international experience, infrastructure, development.

**Постановка проблеми.** Сучасний транспортний комплекс виступає одним із чинників розвитку національної економіки, впливаючи на діяльність багатьох галузей, рівень зайнятості населення, показники валового внутрішнього продукту тощо. Крім того, транспорт виступає активним учасником інтеграційних процесів, які притаманні світовій економіці.

Особливості географічного положення України, проходження через її територію транзитних вантажо-

потоків створюють додаткові конкурентні переваги для розвитку галузі. Але існують значні проблеми, які гальмують ефективну діяльність транспортного комплексу та знижують його конкурентоспроможність. Серед основних із них слід виокремити: високий ступінь зносу основних фондів; проблеми у сфері організації та управління перевезеннями; недофінансування та брак коштів у підприємств; низький рівень сервісного обслуговування; невисо-

кий рівень запровадження інформаційних технологій та інноваційних рішень тощо.

Жорстка конкуренція на ринку перевезень, інтеграція країни до європейської та світової транспортних систем актуалізують проблему підвищення конкурентоспроможності вітчизняної транспортної галузі та потребують нових підходів до її розвитку, які здатні врахувати сучасні світові практики реформування транспортного сектору.

Слід зазначити, що світовий ринок транспортних послуг постійно розвивається, формуються нові вимоги до конкурентоспроможності, підвищуючи критерії якості та безпечності.

Тому актуалізується потреба у дослідженні практичних аспектів формування конкурентних переваг, які запроваджуються світовими лідерами транспортної галузі.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблемам визначення конкурентоспроможності галузей економіки присвячено наукові праці М. Портера [1], Дж. Сакса [2], дослідження таких міжнародних організацій, як Всесвітній економічний форум [3], Світовий банк [4] та інші.

Питанням розвитку транспортного комплексу, в тому числі на міжнародних ринках, приділено увагу в роботах таких учених, як: П. Алдертон [5], Н. Бондар [6], П. Верховен [7], О. Курлянд [8], П. Де Ланген [9], М. Постан [8], Є. Сич М. [10] та інші.

Однак у сучасних умовах, для яких є характерним поширення глобалізаційних та інтеграційних процесів, дослідження міжнародного досвіду формування конкурентних переваг транспортної галузі, потребують більш глибокого наукового вивчення. Це сприятиме формуванню векторів розвитку вітчизняного транспортного комплексу та підвищенню його конкурентоспроможності.

**Постановка завдання.** Метою статті є дослідження практичних аспектів формування конкурентних переваг, які запроваджуються світовими лідерами транспортної галузі та є прийнятними для вітчизняних реалій (за умов адаптації) під час реформування цієї сфери.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Формування та підтримка на необхідному рівні конкурентних переваг транспортної галузі є динамічним процесом, який спрямований на підвищення її конкурентоспроможності.

Одним з основних показників конкурентоспроможності країни загалом та окремих її сфер є Індекс глобальної конкурентоспроможності (The Global Competitiveness Index), який щорічно складається Всесвітнім економічним форумом (WEF) та може бути використаний країнами для аналізу економічних проблем та розроблення відповідних стратегій розвитку. Однією зі складових частин цього індексу є рівень розвитку інфраструктури, в тому числі транспортної.

Аналіз розвитку інфраструктури у світі дав змогу виокремити певні міжрегіональні відмінності

та диспропорції (табл. 1). Так, найвищу оцінку отримали країни Європи та Північної Америки (70,9 на основі дослідження 39 країн). Друге місце посідають країни Східної Азії та Тихоокеанського регіону (74,8 на основі дослідження 17 країн). На останньому – країни Африки, які відстають зі значним відривом.

Таблиця 1

**Оцінка розвитку інфраструктури у світі як складника індексу глобальної конкурентоспроможності (за даними 2019 р.)**

Місце у рейтингу	Регіони	Бали від 0–100
1	Європа та Північна Америка	79,7
2	Східна Азія та Тихоокеанський регіон	74,8
3	Близький Схід та Північна Африка	70,5
4	Євразія	67,7
5	Латинська Америка та Кариби	61,3
6	Південна Азія	59,2
7	Африка (на південь від Сахари)	45,0

Джерело: побудовано за даними [3]

Аналіз транспортної інфраструктури як складника індексу глобальної конкурентоспроможності дав змогу визначити перші десять країн за рівнем її розвитку (табл. 2). При цьому враховано такі показники, як транспортне сполучення, якість дорожньої інфраструктури, рівень розвитку залізниць, ефективність послуг повітряного транспорту та морських портів тощо. Очолює цей рейтинг з оцінкою 91,7 балів Сінгапур, який визнано світовим лідером за якістю дорожньої інфраструктури та забезпеченням ефективності послуг повітряного транспорту. Друге місце посіли Нідерланди (89,2), на третьому – Гонконг (89,0).

Таблиця 2

**Рейтинг конкурентоспроможності транспортної інфраструктури (перші 10 країн за даними 2019 р.)**

Місце у рейтингу	Країна	Бали від 0–100	Динаміка в порівнянні з 2018 р.
1	Сінгапур	91,7	Зниження
2	Нідерланди	89,2	Підвищення
3	Гонконг	89,0	Зниження
4	Японія	87,8	Підвищення
5	Республіка Корея	87,6	Зниження
6	Швейцарія	87,5	Зниження
7	Німеччина	84,3	Зниження
8	США	84,1	Підвищення
9	Іспанія	83,6	Підвищення
10	Франція	82,6	Підвищення

Джерело: побудовано за даними [3]

Слід зазначити, що рівень розвитку транспортної логістики будь-якої країни та її місце в глобальній транспортній мережі об'єктивно визначає Індекс ефективності логістики (Logistics Performance Index – LPI), який із періодичністю раз на два роки оприлюднює Світовий банк.

Цей показник є комплексним та складається з таких субіндексів, як: митниця (ефективність процесу оформлення органами прикордонного контролю; розвиток митної інфраструктури); якість торгової та транспортної інфраструктури (порти, залізниці, автомобільні дороги, інформаційні технології); міжнародні перевезення (простота організації відправлень за конкурентоспроможною ціною); компетентність і якість логістичних послуг (транспортні оператори, митні брокери); можливість відстеження вантажів; своєчасність відправлення до пункту призначення.

Аналіз рейтингу країн світу за індексом ефективності логістики в динаміці дав змогу конста-

тувати, що лідером на протязі 2014–2018 рр. є Німеччина (табл. 3). За результатами 2018 р. друге місце, піднявшись на одну сходинку, посіла Швеція, третє – Бельгія. До першої десятки країн світу за показником LPI увійшли Австрія, Японія, Нідерланди, Сінгапур, Данія, Великобританія, Фінляндія.

Більш детальне дослідження дало змогу констатувати, що світовий лідер за цим індексом – Німеччина – дійсно має найкращі показники субіндексів (табл. 4). Але вона поступається за рівнем організації міжнародних перевезень (Бельгії, Швеції та Австрії) та своєчасності поставок (Бельгії та Данії), що формує відповідні конкурентні переваги та потребує врахування під час розроблення стратегічних векторів розвитку транспортної галузі цих країн.

Слід звернути увагу, що однією з ініціатив Єврокомісії стала прийнята у 2016 році «Європейська стратегія мобільності з низьким рівнем викидів»

Таблиця 3

**Рейтинг країн світу за індексом ефективності логістики у 2014–2018 рр. (перші десять країн)**

2014			2016			2018		
Місце	Країна	LPI	Місце	Країна	LPI	Місце	Країна	LPI
1	Німеччина	4,12	1	Німеччина	4,23	1	Німеччина	4,20
2	Нідерланди	4,05	2	Люксембург	4,22	2	Швеція	4,05
3	Бельгія	4,04	3	Швеція	4,20	3	Бельгія	4,04
4	Великобританія	4,01	4	Нідерланди	4,19	4	Австрія	4,03
5	Сінгапур	4,00	5	Сінгапур	4,14	5	Японія	4,03
6	Швеція	3,96	6	Бельгія	4,11	6	Нідерланди	4,02
7	Норвегія	3,96	7	Австрія	4,10	7	Сінгапур	4,00
8	Люксембург	3,95	8	Великобританія	4,07	8	Данія	4,00
9	США	3,92	9	Гонконг	4,07	9	Великобританія	3,99
10	Японія	3,91	10	США	3,99	10	Фінляндія	3,97

Джерело: побудовано за даними [4]

Таблиця 4

**Показники субіндексів LPI (перші десять країн світу за даними 2018 р.)**

Країна	Загальний індекс	Субіндекси LPI					
		Митниця	Інфраструктура	Міжнародні перевезення	Компетентність і якість логістичних послуг	Можливість відстеження вантажів	Своєчасність поставок
Німеччина	4,20	4,09	4,37	3,86	4,31	4,24	4,39
Швеція	4,05	4,05	4,24	3,92	3,98	3,88	4,28
Бельгія	4,04	3,66	3,98	3,99	4,13	4,05	4,41
Австрія	4,03	3,71	4,18	3,88	4,08	4,09	4,25
Японія	4,03	3,99	4,25	3,59	4,09	4,05	4,25
Нідерланди	4,02	3,92	4,21	3,68	4,09	4,02	4,25
Сінгапур	4,00	3,89	4,06	3,58	4,10	4,08	4,32
Данія	4,00	3,92	3,96	3,53	4,01	4,18	4,41
Великобританія	3,99	3,77	4,03	3,67	4,05	4,11	4,33
Фінляндія	3,97	3,82	4,00	3,56	3,89	4,32	4,28

Джерело: побудовано за даними [4]

(The European Strategy for Low-Emission Mobility), яка передбачає підвищення конкурентних переваг транспортної галузі за такими напрямками, як: цифровізація мобільності; справедливе та ефективне ціноутворення; сприяння мультимодальності; альтернативна енергетика; розгортання інфраструктури альтернативних видів палива; сумісність та стандартизація електромобільності; вдосконалення тестування транспортних засобів [11].

Дослідження найкращих світових практик формування конкурентних переваг транспортної галузі дало змогу виокремити такі пріоритети розвитку та відповідні стратегічні завдання в цій сфері, як:

- розвиток інтермодальних та мультимодальних перевезень з метою забезпечення своєчасності, безпечності, екологічності транспортного процесу. Так, у цьому контексті слід зазначити, що Європейський Союз (ЄС) змістив акценти з окремих проєктів у бік створення стратегічної мережі мультимодальних коридорів, які повинні поєднувати Схід і Захід, Північ та Південь, сприяти ефективному функціонуванню внутрішнього ринку перевезень, підвищенню якості транспортних послуг (як для громадян, так і для господарюючих суб'єктів), координації дій, спрямованих на ефективну роботу транспортної системи ЄС. Запровадження такого підходу до реалізації транспортної політики заплановано до 2030 року. Але вже сьогодні в його рамках створено дев'ять мультимодальних коридорів [12];

- розвиток логістичної інфраструктури на основі запровадження механізму державно-приватного партнерства. Така взаємодія реалізується на основі різних форм: від контрактів на управління діючими об'єктами до передачі приватним підприємствам повного циклу будівництва та експлуатації нового об'єкта, вона поширена в країнах ЄС, Центральної і Латинської Америки, Азії. Серед успішних проєктів дослідники [13, с. 42] відзначають Tunnel Rail Link (Великобританія); лінію Oresund (Данія – Швеція); високошвидкісну магістраль HSL Zuid (Нідерланди), Євротунель під протокою Ла-Манш, Сіднейський портовий тунель, національні аеропорти в Гамбурзі та Варшаві та інші;

- запровадження сучасних систем управління якістю із застосуванням програмного підходу, який передбачає розроблення та реалізацію програм підвищення якості роботи транспортних підприємств та вдосконалення транспортно-логістичних технологій, що дозволило перейти від цінової конкуренції до більш ефективної конкуренції якості та сервісу (Італія, Франція, Німеччина, Сінгапур). Ці програми є комплексними і містять заходи, спрямовані на підвищення професійного рівня персоналу, ефективність взаємодії між співробітниками, реорганізацію бізнес-процесів;

- запровадження високошвидкісного руху на залізничному транспорті, що сприяє розвитку

міжнародних та міжміських подорожей, зменшує час, підвищує комфорт, екологічність та безпеку. При цьому дослідники [14, с. 472] зауважують, що цей процес реалізується поетапно. Спочатку здійснюється реконструкція існуючих залізничних магістралей під швидкісний рух (при цьому максимальна швидкість руху пасажирських потягів не перевищує 160–200 км/год). І лише потім створюються високошвидкісні спеціалізовані залізничні магістралі, які передбачають можливість руху пасажирських поїздів зі швидкістю 200–350 км /год;

- розвиток транспортно-логістичних центрів, створення міжнародних мультимодальних логістичних центрів за участю держави у процесах планування, інвестування та контролю за їхньою діяльністю (Франція, Італія, Німеччина, Нідерланди, Сінгапур, Китай). Серед особливостей таких центрів – диверсифікація видів транспорту, розширення комплексу основних і супутніх послуг, активна діяльність на міжнародних ринках. При цьому більшість транспортно-логістичних центрів організовуються у виробничо-транспортно-споживчих вузлах спільно з мультимодальними термінальними комплексами;

- застосування стратегічного підходу до розвитку транспортної галузі, який передбачає розроблення відповідних концептуальних засад та формування і реалізацію національної транспортної стратегії, яка коригується відповідно до політичних та соціально-економічних реформ (країни ЄС, Нова Зеландія, Китай та інші). Безумовно, механізми формування та реалізації такого підходу в країнах світу мають свою специфіку, але дозволяють сформувати основні стратегічні пріоритети та виступають підґрунтям для розроблення відповідних програм розвитку галузі, в тому числі і за окремими видами транспорту;

- стимулювання інвестицій та спрямування їх на розвиток транспортної інфраструктури, що сприятиме виходу транспортних компаній на нові ринки, збільшенню обсягів реалізації послуг та створенню нових робочих місць. Так, наприклад, фінансування інфраструктурних інвестиційних проєктів країн-членів ЄС здійснюється на основі Спільної транспортної політики переважно на змішаній основі (із залученням власних коштів транспортних підприємств, бюджетних видатків та приватних інвестицій) (Австрія, Велика Британія, Іспанія, Італія, Німеччина та Польща);

- запровадження інноваційних технологій перевезення вантажів; використання сучасних інформаційних технологій (відповідного програмного забезпечення, систем супутникового зв'язку та навігаційних систем), що дає змогу досягти конкурентних переваг шляхом формування ефективної системи комунікацій між учасниками процесу транспортування. Так, наприклад, використання технології блокчейн в режимі реального часу дозволяє

виявити вільні вантажні місця, поліпшує стикування між різними ділянками маршруту в глобальній транспортній мережі і полегшує спільне використання провізної здатності з метою вирішення проблеми надлишкової пропозиції тоннажу, що загалом сприяє оптимізації логістичних операцій (порт Мельбурн, Австралія; порт Циндао, Китай, термінал «Альтенвердер» (Гамбург, Німеччина).

**Висновки з проведеного дослідження.** Інтеграція України до європейської та світової транспортних систем потребують нових підходів до забезпечення конкурентоспроможності транспортної галузі.

Дослідження міжнародного досвіду формування конкурентних переваг транспортної галузі дало змогу виокремити пріоритети розвитку та відповідні стратегічні завдання в цій сфері, які становлять інтерес для подальшої адаптації та імplementації в Україні. Серед основних з них – використання інтермодальних та мультимодальних перевезень; розвиток логістичної інфраструктури на основі запровадження механізму державно-приватного партнерства; запровадження сучасних систем управління якістю із застосуванням програмного підходу; запровадження високошвидкісного руху на залізничному транспорті; розвиток транспортно-логістичних центрів; застосування стратегічного підходу до розвитку транспортної галузі; стимулювання інвестицій та спрямування їх на розвиток транспортної інфраструктури; запровадження інноваційних технологій перевезення вантажів; використання сучасних інформаційних технологій.

Однак їх практична реалізація передбачає розроблення механізмів реалізації та відповідної державної підтримки, що становить перспективи подальших досліджень.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Porter M. *Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance*. NY : Free Press, 1985. 557 p.
2. Sachs J. *Globalization and Patterns of Economic development*. Weltwirtschaftliches, 2000. 350 p.
3. *The Global Competitiveness Report 2019*. URL: <https://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2019> (дата звернення 17.10.2020).
4. The World Bank. *LPI Report*. URL: <https://lpi.worldbank.org/> (дата звернення 19.10.2020).
5. Alderton P. *Lloyd's Practical Shipping Guide. Port Management and Operations*. London : Informa, 2008. 429 p.
6. Бондар Н.М. *Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державо-приватного партнерства: монографія*. Київ : НТУ, 2014. 336.
7. Verhoeven P. A review of port authority functions: Towards a renaissance? *Maritime Policy & Management*. 2010. 37(3). Pp. 247–270.
8. Курлянд А.М., Постан М.Я., Савельева И.В. Анализ современных тенденций развития портов

в системе смешанных перевозок. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті : Зб. наук. праць ОНМУ*. 2013. Вип. 4(45). С. 7–23.

9. De Langen P.W., van der Lugt L.M. Institutional reforms of port authorities in the Netherlands; the establishment of port development companies. *Research in Transportation Business & Management*. March 2017. Volume 22. Pp. 108–113.

10. Сич Є.М., Парубець О.М. *Організаційно-економічні проблеми взаємодії транспортних мереж суміжних країн : монографія*. Київ : Логос, 2012. 218 с.

11. Transport in the European Union – Current Trends and Issues, March 2019. URL: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-transport-in-the-eu-current-trends-andissues.pdf> (дата звернення: 17.10.2020).

12. Enterprise Europe Network. Corridors. URL: [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors_en) (дата звернення 19.10.2020).

13. Лагодієнко В.В., Корнієцький О.В. Логістика по-японськи: підвищення ефективності діяльності підприємств. *Культура народів Причорномор'я*. 2014. № 275. С. 207–210.

14. Полтавська О.С. Світовий досвід розвитку залізничного транспорту та перспективи його розвитку в Україні. *Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку*. 2014. № 797. С. 470–476.

15. Полякова О.М., Шраменко О.В. Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні і світі. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2017. № 58. С. 126–134.

#### REFERENCES:

1. Porter M. (1985). *Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance*. NY: Free Press.
2. Sachs J. (2000). *Globalization and Patterns of Economic development*. Weltwirtschaftliches.
3. World Economic Forum (2019). *The Global Competitiveness Report 2019*. Available at: <https://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2019> (accessed 17 October 2020).
4. The World Bank (2019). *LPI Report*. Available at: <https://lpi.worldbank.org/>. (accessed 19 October 2020).
5. Alderton P. (2008). *Lloyd's Practical Shipping Guide. Port Management and Operations*. London: Informa.
6. Bondar N.M. (2014). Rozvytok transportnoi infrastruktury Ukrainy na zasadakh derzhavo-pryvatnoho partnerstva [Development of transport infrastructure of Ukraine on the basis of public-private partnership]. Kyiv: NTU. (in Ukrainian)
7. Verhoeven P. (2010). A review of port authority functions: Towards a renaissance? *Maritime Policy & Management*, no. 37(3), pp. 247–270.
8. Kurlyand, A.M., Postan, M.Ya. & Savelyeva, I.V. (2013). Analiz sovremennykh tendentsiy razvitiya portov v sisteme smeshannykh perevozk [Analysis of modern trends in the development of ports in the multimodal transport system]. *Rozvitok metodiv upravlinnya ta gospodaryuvannya na transporti: Zb. nauk. prats ONMu*, vol. 4(45), pp.7–23. (in Russian)
9. De Langen P.W. & van der Lugt L.M. (2017). Institutional reforms of port authorities in the Netherlands; the

establishment of port development companies. *Research in Transportation Business & Management*, vol. 22, pp. 108–113.

10. Sych Ye.M., Parubets O.M. (2012) Orhanizatsiino-ekonomichni problemy vzaiemodii transportnykh merezh sumizhnykh krain [Organizational and economic problems of interaction of transport networks of neighboring countries]. Kyiv: Logos. (in Ukrainian)

11. *Transport in the European Union – Current Trends and Issues, March 2019*. Available at: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-transport-in-the-eu-current-trends-andissues.pdf> (accessed 17 October 2020).

12. Enterprise Europe Network. Corridors. Available at: [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-guidelines/corridors\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-guidelines/corridors_en) (accessed 19 October 2020).

13. Lahodiienko V.V. & Korniietskyi O.V. (2014). Lohistyka po-yaponsky: pidvyshchennia efektyvnosti

diialnosti pidpriemstv [Logistics in Japanese: increasing the efficiency of enterprises]. *Kultura narodiv Prychornomoria*, no. 275, pp. 207–210.

14. Poltavska O.S. (2014). Svitovyi dosvid rozvytku zaliznychnoho transportu ta perspektyvy yoho rozvytku v Ukraini [World experience of railway transport development and prospects of its development in Ukraine]. *Visnyk Natsionalnoho universytetu "Lvivska politehnika". Menedzhment ta pidpriemnytstvo v Ukraini: etapy stanovlennia i problemy rozvytku*, no. 797, pp. 470–476. (in Ukrainian)

15. Poliakova O.M. & Shramenko O.V. (2017). Suchasni tendentsii rozvytku transportno-lohystychnoi infrastruktury v Ukraini i sviti [Current trends in the development of transport and logistics infrastructure in Ukraine and the world]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, no. 58, 126–134. (in Ukrainian)