

Король І. О.аспірант кафедри світового господарства
і міжнародних економічних відносин,
Одеський національний університет імені І. І. Мечникова
ORCID: <https://orcid.org/0009-0000-0779-1325>**Ivan Korol**

Odesa I. I. Mechnikov National University

Пічугіна Ю. В.кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри світового господарства
і міжнародних економічних відносин,
Одеський національний університет імені І. І. Мечникова
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7862-8274>**Yuliia Pichuhina**

Odesa I. I. Mechnikov National University

ЕВОЛЮЦІЯ НАУКОВИХ ПІДХОДІВ ДО ВИЗНАЧЕННЯ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ У СИСТЕМІ СВІТОВОГО ГОСПОДАРСТВА

EVOLUTION OF SCIENTIFIC APPROACHES TO DEFINING THE TRANSPORT SERVICES MARKET WITHIN THE GLOBAL ECONOMY SYSTEM

Анотація. У статті проведено комплексне наукове дослідження генезису та трансформації ринку транспортних послуг у системі сучасного світового господарства. Актуальність теми обґрунтовано зростанням частки послуг у світовому ВВП, цифровою трансформацією галузі та необхідністю стратегічної інтеграції України до європейського транспортного простору в умовах повоєнного відновлення. В результаті аналізу виокремлено чотири принципові етапи еволюції наукових поглядів на роль транспорту. Перший етап (XVIII – початок XX ст.) характеризується трактуванням транспорту як «продовження виробництва» у дусі класичної політичної економії. Другий етап (середина XX ст.) пов'язаний із формуванням логістичної парадигми та переходом від поняття «перевезення» до концепції «управління потоками». Третій етап (кінець XX - початок XXI ст.) відображає інтеграцію транспорту в глобальні ланцюги доданої вартості, де контейнерна революція та мультимодальність стали рушіями стандартизації послуги. Четвертий, сучасний етап (з 2010-х рр.) характеризується конвергенцією цифровізації та декарбонізації, виникненням концепції Mobility as a Service та остаточним становленням транспортних послуг як самостійного ринку з платформеною конкуренцією. У роботі детально проаналізовано сутнісні характеристики транспортної послуги як специфічного товару, що поєднує ознаки економічного блага, процесу та результату, не маючи при цьому речової форми. Систематизовано три концептуальні підходи до визначення ринку транспортних послуг: системно-економічний, правово-економічний та логістично-інфраструктурний. Виявлено спільне обмеження всіх підходів – недостатню адаптованість до умов цифрової трансформації. На основі критичного синтезу запропоновано авторське визначення. Принциповими відмінностями запропонованого визначення є: включення технологічного виміру; розширення категорії «перевезення» до «просторової мобільності», що охоплює мультимодальні рішення та інформаційне супроводження; фіксація транскордонного характеру ринку через одночасне врахування національного та міжнародного інституційного середовища; позиціонування транспортного ринку як системоутворюючого елемента глобальних ланцюгів вартості. Результати дослідження можуть слугувати концептуальною основою для аналізу регуляторних механізмів, бізнес-середовища та стратегій позиціонування країн на світовому ринку транспортних послуг.

Ключові слова: ринок транспортних послуг, морський транспорт, міжнародна торгівля, бізнес-середовище, цифровізація, просторова мобільність, глобальні ланцюги вартості, транспортна інфраструктура, контейнеризація, інноваційно-інвестиційний розвиток.

Abstract. The article provides a comprehensive scientific study of the genesis and transformation of the transport services market within the system of the modern global economy. The relevance of the topic is justified by the growing share of services in the global GDP, the digital transformation of the industry, and the necessity for Ukraine's strategic integration into the European transport space in the context of post-war recovery. As a result of the analysis, four fundamental stages in the evolution of scientific perspectives on the role of transport have been identified. The first stage (18th – early 20th century) is characterized by the interpretation of transport as an "extension of production" in the spirit of classical political economy. The second stage (mid-20th century) is associated with the formation of the logistics paradigm and the transition from the concept of "transportation" to the concept of "flow management." The third stage (late 20th – early 21st century) reflects the integration of transport into global value chains, where the container revolution and multimodality became the drivers of service standardization. The fourth, modern stage (since the 2010s) is characterized by the convergence of digitalization and decarbonization, the emergence of the Mobility as a Service concept, and the final establishment of transport services as an independent market with platform competition. The paper provides a detailed analysis of the essential characteristics of the transport service as a specific commodity that combines the features of an economic good, a process, and a result, while lacking

a physical form. Three conceptual approaches to defining the transport services market have been systematized: systemic-economic, legal-economic, and logistics-infrastructure. A common limitation of all approaches was identified – insufficient adaptation to the conditions of digital transformation. Based on a critical synthesis, an author's definition is proposed. The fundamental distinctions of the proposed definition are: the inclusion of a technological dimension; the expansion of the "transportation" category to "spatial mobility," which covers multimodal solutions and information support; the fixation of the transboundary nature of the market through the simultaneous consideration of the national and international institutional environment; and the positioning of the transport market as a system-forming element of global value chains. The results of the study can serve as a conceptual basis for analyzing regulatory mechanisms, the business environment, and strategies for positioning countries in the global transport services market.

Keywords: *Transport services market, maritime transport, international trade, business environment, digitalization, spatial mobility, global value chains, transport infrastructure, containerization, innovation and investment development.*

Постановка проблеми. Транспортний сектор є одним із системоутворюючих елементів світового господарства. Без його ефективного функціонування неможливі ані міжнародна торгівля, ані рух капіталу, ані міграція робочої сили. Разом з тим науковий дискурс навколо поняття «ринку транспортних послуг» залишається незавершеним: різноманітність визначень, методологічних підходів та концептуальних рамок свідчить про те, що категорія не отримала ані загальноприйнятого трактування, ані усталеної структурно-функціональної моделі.

Актуальність теми визначається кількома чинниками. По-перше, частка послуг у структурі світового ВВП перевищує 65%, і транспорт є одним із найбільших їх сегментів [1]. По-друге, цифрова трансформація радикально змінює природу транспортної послуги: виникнення концепцій Mobility as a Service (MaaS), автономного транспорту та цифрових логістичних коридорів вимагає переосмислення наявних категоріальних рамок. По-третє, в умовах воєнних викликів та повоєнної відбудови розуміння ринку транспортних послуг набуває безпосереднього практичного значення для формування стратегій інтеграції України до європейського транспортного простору.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання теорії і практики функціонування ринку транспортних послуг досліджували такі вчені, як М. Макаренко [2], А. Гржеляковський [3], О. Липинська [4], Еддінгтон [5], К. Неш [6], які обґрунтували зв'язок між якістю транспортної інфраструктури, продуктивністю економіки та довгостроковою конкурентоспроможністю держав. Сучасний етап розвитку транспортного ринку дедалі більше пов'язується з цифровізацією, сервісною інтеграцією та платформеними моделями мобільності. Ці процеси висвітлено у працях, присвячених концепції Mobility as a Service (MaaS) [7–10]. Водночас новітні геоелектронні трансформації зумовили розширення наукового інтересу до глобальних логістичних ризиків і морської компоненти транспортного ринку [11; 12]. Проте комплексного критичного узагальнення еволюції ринку транспортних послуг із позицій сучасної цифрової та геоелектронної парадигми в науковій літературі поки недостатньо.

Метою статті є систематизація та критична оцінка наукових підходів до визначення ринку транспортних послуг у системі світового господарства, виявлення їх обмежень та формулювання авторського визначення, яке відповідає б умовам цифрової глобалізації.

Методологія. Методологічну основу дослідження становить системний підхід, відповідно до якого ринок транспортних послуг розглядається як відкрита система, що функціонує у взаємодії з іншими елементами

світового господарства. Системний підхід дозволяє уникнути редукціонізму окремих концепцій та врахувати багатовимірність досліджуваного явища. Метод історико-логічного аналізу забезпечує послідовне дослідження генезису наукових поглядів, що дає змогу виявити не лише зміну концепцій, а й логіку їх обумовленості – технологічними укладами, інституційними змінами та трансформаціями глобальної економіки. Компаративний аналіз використовується для зіставлення різних концептуальних підходів до визначення ринку транспортних послуг. Індуктивний метод застосовується при переході від аналізу поглядів окремих науковців до формулювання узагальненого авторського визначення.

Виклад основного матеріалу дослідження. Еволюція наукових поглядів на роль транспорту пройшла шлях від механістичного уявлення про переміщення вантажів до концепції інтегрованих цифрових екосистем. Доцільно виокремити чотири принципово відмінних етапи цієї еволюції.

Перший етап (XVIII – початок XX ст.) – транспорт як «продовження виробництва». Класична політична економія в особі А. Сміта, Д. Рікардо та К. Маркса розглядала транспорт як підпорядковану функцію – засіб фізичного переміщення товарів від виробника до споживача. К. Маркс безпосередньо характеризував транспорт як «продовження процесу виробництва у сфері обігу» [13], підкреслюючи, що транспортна послуга додає вартість товарів виключно через зміну його місцезнаходження [14]. Методологічна обмеженість цього підходу полягає в тому, що транспорт розглядається як витратна функція, а не як самостійна економічна діяльність із власним ринком та конкурентним середовищем. Водночас саме цей етап закладає фундамент для подальшого теоретичного розмежування матеріального виробництва та сфери послуг.

Другий етап (середина XX ст.) – від «перевезення» до «управління потоками».

Повоєнне відновлення економік та масштабна індустріалізація зумовили необхідність системної оптимізації постачань. Формування теорії логістики та системного аналізу переосмислило роль транспорту: він перестає бути просто засобом для переміщення вантажів і стає однією з ланок єдиного ланцюга створення вартості. Концепція "just-in-time", розроблена в рамках японської виробничої системи, поставила вимоги не лише щодо швидкості, а й щодо точності та передбачуваності транспортної послуги [15]. Впровадження ERP-систем та перших форм автоматизованого управління флотом (FMS) позначили початок технологізації транспортного менеджменту [16]. Слабкість підходу цього етапу – збереження «виробничоцентричної»

логіки: транспорт є обслуговуючою підсистемою, а не самостійним суб'єктом ринку.

Третій етап (кінець XX – початок XXI ст.) – транспорт у глобальних ланцюгах доданої вартості. Глобалізація виробництва трансформувала ринок транспортних послуг у стратегічний елемент глобальних ланцюгів доданої вартості (GVC). Контейнерна революція, яку дослідники порівнюють за своїм економічним впливом із винаходом парового двигуна, стандартизувала транспортну послугу і зробила її масштабованою. Виникнення концепцій інтермодальності та мультимодальних перевезень відображає нову реальність в якій транспортний коридор - це не просто маршрут, а керований потік з єдиним оператором, єдиним документообігом та єдиною відповідальністю. Транснаціональні корпорації починають розглядати транспортно-логістичний менеджмент як конкурентну перевагу, а не як витратну статтю [17;18]. Обмеження підходу складаються в тому, що недостатня увага до інституційного виміру ринку, особливо щодо ролі держави, регуляторних режимів та асиметрії між країнами.

Четвертий етап (з 2010-х рр. – дотепер) – цифрова екосистема та сталий розвиток. Сучасний етап характеризується конвергенцією двох мегатрендів – цифровізації та декарбонізації. Штучний інтелект, IoT та Big Data перетворюють транспортну послугу в єдину «розумну» систему де маршрут, завантаженість, ціноутворення та технічне обслуговування оптимізуються в режимі реального часу. Концепція Mobility as a Service (MaaS) принципово змінює ринкову логіку: споживач купує не «квиток на поїзд» або «замовлення таксі», а «мобільність» як результат – переміщення від точки А до точки Б з оптимальним поєднанням видів транспорту через єдину цифрову платформу. Це потребує формування нової моделі інноваційно-інвестиційного розвитку, де капіталовкладення спрямовуються не лише у фізичну інфраструктуру, а й у створення інтелектуальних транспортних систем. Саме інвестиційна привабливість технологічних рішень стає драйвером переходу від традиційних перевезень до платформних екосистем. Паралельно ESG-трансформація спонукає операторів до використання альтернативних видів палива та переходу на моделі циркулярної логістики [7–10].

На цьому етапі відбулося остаточне формування транспортних послуг як самостійного ринку з власними законами попиту, пропозиції та ціноутворення, що функціонує в умовах платформенної конкуренції.

Перш ніж систематизувати підходи до визначення ринку транспортних послуг, необхідно уточнити природу самого об'єкта обміну. У науковій літературі «послуга» трактується через кілька концептуальних призм: як економічне благо, як дія, що приносить користь споживачу, та як нерозривний процес виробництва-споживання [19]. Транспортна послуга відповідає всім цим характеристикам одночасно.

М. Дмитриченко та П. Левковець [20] дають розгорнуте трактування транспортної послуги, включаючи до її складу не лише безпосереднє перевезення, але й вантажно-розвантажувальні роботи, складське зберігання, підготовку рухомого складу та оренду транспортних засобів. Це свідчить про системний характер послуги та її нездатність бути зведеною до одного акту переміщення.

З економічної точки зору транспортна послуга має три сутнісні характеристики, що відрізняють її від звичайних товарів. По-перше, вона позбавлена речової форми і є невіддільною від процесу її надання – її неможливо виробити «про запас» або зберігти. По-друге, незважаючи на нематеріальність, вона має цілком визначену вартість, що додається до вартості товару через просторове переміщення та безпосередньо впливає на конкурентоспроможність продукції на ринку. По-третє, вона характеризується симбіозом діяльності та результату [21].

Аналіз наукової літератури дозволяє виокремити три ключові підходи до визначення ринку транспортних послуг, кожен з яких акцентує різні виміри цього складного явища.

Системно-економічний підхід. Найбільш поширене визначення в межах цього підходу запропоноване М. Макаренком [22], ринок транспортних послуг – це система економічних, технологічних та інших зв'язків між транспортом і його споживачами та між видами транспорту й транспортними підприємствами. Цей підхід визначає системну природу ринку та необхідності враховувати взаємодію множини агентів. Однак суттєвим обмеженням є акцент на «зв'язках» за відсутності чіткого визначення механізму їх виникнення. Залишається незрозумілим, чи є ринок простором угод, системою відносин, чи організаційною структурою. Крім того, у визначенні відсутній інституційний вимір – нормативно-правова база, яка задає правила гри для всіх учасників.

Правово-економічний підхід пропонує розглядати ринок транспортних послуг як правovo-економічну конструкцію – систему відносин між фізичними та юридичними особами щодо організації та купівлі-продажу транспортних послуг на основі дії об'єктивних економічних законів та правових норм. Безперечна перевага такого підходу полягає у його комплексності: об'єднання в єдиній категорії економічних та правових регуляторів відображає реальну природу ринку, де контракти, ліцензії та тарифне регулювання є невід'ємними елементами. Однак підхід залишає поза увагою технологічний вимір ринку та ігнорує специфіку цифрових платформ, де транзакції здійснюються без традиційних договірних форм [18; 21].

У межах логістично-інфраструктурного підходу ринок транспортних послуг розглядається як функціональний елемент ринкової інфраструктури – системи взаємодіючих агентів сфери обігу, що забезпечують торговельно-економічні зв'язки між виробництвом та споживанням [23]. Логістичний підхід наголошує на необхідності збалансування попиту та пропозиції на перевезення з урахуванням як кількісних, так і якісних параметрів послуги. Перевагою такого підходу є функціональна чіткість та орієнтація на прикладні завдання оптимізації. Слабкою стороною це – редукція ринку до обслуговуючої функції щодо товарних ринків, що не відображає зростаючої самостійності та стратегічного значення транспортного сектору.

У контексті міжнародного виміру ринку транспортних послуг важливою є позиція Р. Еддінгтона [5], який розглядає транспортний ринок як «двигун продуктивності» – механізм зниження транзакційних витрат в масштабах усієї економіки. К. Неш [6] доповнює цю

логіку, наголошуючи на ролі балансу між державним регулюванням та приватною ініціативою для забезпечення соціальної доступності послуг. Обидва підходи підкреслюють системну роль транспортного ринку у формуванні конкурентоспроможності національних економік.

Підсумовуючи порівняльний аналіз, слід зауважити, що кожен із трьох підходів фіксує певний аспект досліджуваного явища, водночас жоден із них не відображає реалій цифрової трансформації.

Критичний аналіз існуючих підходів дозволяє окреслити вимоги до сучасного визначення ринку транспортних послуг. Воно має відображати (1) системний характер взаємодії агентів; (2) інституційні рамки, що задають правила гри; (3) функціональне призначення в системі світового господарства; (4) цифрову трансформацію, яка змінює природу самої послуги та конкурентного середовища.

На основі синтезу проаналізованих підходів та з урахуванням сучасних реалій пропонується таке визначення.

Ринок транспортних послуг – це відкрита високотехнологічна соціально-економічна система взаємодії суб'єктів господарювання в межах національного та міжнародного інституційного середовища, що забезпечує формування та реалізацію послуг із просторової мобільності товарів і осіб як необхідної умови функціонування глобальних ланцюгів вартості.

Запропоноване визначення має кілька принципових відмінностей від наявних. По-перше, характеристика «високотехнологічна» відображає цифрову трансформацію галузі (MaaS, AI-маршрутизацію та інші технологічні зрушення). По-друге, термін «просторова мобільність» є ширшим за традиційні «перевезення» чи «переміщення», оскільки охоплює мультимодальні

рішення, інтегровані логістичні сервіси та інформаційне супроводження руху товарів і осіб. По-третє, включення як національного, так і міжнародного інституційного середовища фіксує транскордонний характер сучасного транспортного ринку, а прив'язка до глобальних ланцюгів вартості позиціонує його не як автономну галузь, а як системоутворюючий елемент світового господарства.

Висновки. Еволюція наукових поглядів на роль транспорту пройшла чотири принципові етапи від «продовження виробництва» у класичній економіці до цифрової екосистеми, де транспортна послуга трансформується у «мобільність за запитом». Кожен етап обумовлений зміною технологічного укладу та логіки організації міжнародної торгівлі.

Систематизація наявних підходів виявила три концептуальні рамки визначення ринку транспортних послуг: системно-економічний, правово-економічний та логістично-інфраструктурний. Жоден із підходів не є самодостатнім. Доведено, що сучасна трансформація транспортного сектору вимагає розробки стратегій інноваційно-інвестиційного розвитку, які б враховували як технологічну готовність ринку до впровадження AI-рішень, так і фінансові механізми підтримки «зеленого» переходу в межах глобальних ланцюгів вартості.

Запропоноване авторське визначення ринку транспортних послуг як відкритої соціально-економічної системи, що інтегрує матеріальні, інформаційні та інституційні потоки, поєднує переваги трьох підходів та відображає реалії цифрової глобалізації. Воно може слугувати концептуальною основою для подальшого дослідження бізнес-середовища, регуляторних механізмів та стратегій позиціонування окремих країн на світовому ринку транспортних послуг.

Бібліографічний список:

1. WTO. (2023). *World Trade Statistical Review 2023*. World Trade Organization. URL: <https://www.wto.org/statistics>
2. Макаренко М. В. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України: монографія. Київ: КУЕТТ, 2003. 478 с.
3. Grzelakowski A. S. Transport conditions of the global economy. *Research Journal of the University of Gdańsk. Transport Economics and Logistics*. 2018. Vol. 80. P. 75–84. DOI: <https://doi.org/10.26881/etil.2018.80.08>
4. Lypynska O. A., Bukoros T. V., Syta Ye. M. Functioning and development of the market of transport services of Ukraine: scientific approaches and tools. *Economics: Time Realities*. 2020. No 6 (52). P. 54–61. DOI: <https://doi.org/10.15276/ETR.06.2020.6>; <https://doi.org/10.5281/zenodo.4581071>
5. Eddington R. *The Eddington Transport Study: Transport's Role in Sustaining the UK's Productivity and Competitiveness*. UK Government, 2006. URL: http://news.bbc.co.uk/2/shared/bsp/hi/pdfs/01_12_06eddingtongvol1.pdf
6. Nash C. A. Rail Infrastructure Charges in Europe. *Journal of Transport Economics and Policy*. 2013. URL: <https://www.researchgate.net/publication/227627108>
7. Kamargianni M., Li W., Matyas M., Schäfer A. A Critical Review of New Mobility Services for Urban Transport. *Transportation Research Procedia*. 2016. Vol. 14. P. 3294–3303. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.277>
8. Hensher D. A. Future bus transport contracts under a mobility as a service (MaaS) regime in the digital age. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 2017. Vol. 98. P. 86–96. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.02.006>
9. Smith G., Sochor J., Karlsson I. C. M. Mobility as a Service: Implications for future mainstream and niche market strategies. *Research in Transportation Economics*. 2019. Vol. 69. P. 573–579. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2018.12.003>
10. Wei Sh. Exploring adaptation of transportation policy to revolution challenges: evolution of transportation services and the concept of next-generation solutions. *The Open Transportation Journal*. 2025. DOI: <https://doi.org/10.2174/0126671212348537250113115850>
11. Алексеевська Г., Якубовський С., Пичугіна Ю. Зростання вартості перевезень морським транспортом як драйвер глобальних інфляційних процесів. *Галицький економічний вісник*. Т. 94. Вип. 3. С. 16–28. URL: <https://galicianvisnyk.tntu.edu.ua/pdf/94/1439.pdf>
12. Ломачинська І. А., Якубовський С. О., Алексеевська Г. С. Трансформація світової морської торгівлі: регіональні зрушення та стратегічна роль суднобудування. *Вісник ОНУ імені І. І. Мечникова*. 2025. Т. 30. Вип. 3 (105). С. 10–23. DOI: <https://doi.org/10.32782/2304-0920/3-105-8>

13. Marx K. *Capital. Volume II: The Process of Circulation of Capital*. URL: <https://www.marxists.org/archive/marx/works/1885-c2/ch06.htm>
14. Styliadis T., Chlomoudis C. Analyzing the evolution of concentration within containerized transport chains through a circuitist approach. *Asian Journal of Shipping and Logistics*. 2021. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2021.09.002>
15. Choi T. Y., Netland T. H., Sanders N., Sodhi M. S., Wagner S. M. Just-in-time for supply chains in turbulent times. *Production and Operations Management*. 2023. URL: <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1111/poms.13979>
16. Lambert D. M., Cooper M. C. Issues in Supply Chain Management. *Industrial Marketing Management*. 2000. Vol. 29, No 1. P. 65–83. URL: <https://drdougslambert.com/wp-content/uploads/2020/05/Lambert-and-Cooper-Issues-in-Supply-Chain-Management-IMM-2000.pdf>
17. Bernhofen D. M., El-Sahli Z., Kneller R. Estimating the Effects of the Container Revolution on World Trade. *Journal of International Economics*. 2016. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jinteco.2015.09.001>
18. World Bank. *Trading for Development in the Age of Global Value Chains*. Washington, DC: World Bank, 2020. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/32437/9781464814570.pdf>
19. Grönroos C. Service Logic Revisited: Who Creates Value? And Who Co-creates? *European Business Review*. 2008. DOI: <https://doi.org/10.1108/09555340810886585>
20. Дмитриченко М. Ф., Левковець П. Р., Ткаченко А. М., Ігнатенко О. С., Зайончик Л. Г., Статник І. М. Підручник. Київ: Інформатодор, 2007. 676 с.
21. Rodrigue J.-P., Comtois C., Slack B. *The Geography of Transport Systems*. 2017. URL: <https://transportgeography.org>
22. Макаренко М. В. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України: монографія. Київ: КУЕТТ, 2003. 478 с.
23. Поляков А. П., Терещенко О. П., Терещенко Є. О. Логістичний підхід при постачанні підприємства сировиною та транспортуванні продукції споживачам. *Вісник машинобудування та транспорту*. URL: <https://vmt.vntu.edu.ua/index.php/vmt/article/view/14>

References:

1. WTO (2023). *World Trade Statistical Review 2023*. World Trade Organization. Available at: <https://www.wto.org/statistics>
2. Makarenko, M. V. (2003). *Osnovy upravlinnia ekonomichnymy protsesamy na zaliznychnomu transporti Ukrainy* [Fundamentals of management of economic processes in railway transport of Ukraine]. Kyiv: KUETT.
3. Grzelakowski, A. S. (2018). Transport conditions of the global economy. *Research Journal of the University of Gdańsk. Transport Economics and Logistics*, vol. 80, pp. 75–84. DOI: <https://doi.org/10.26881/etil.2018.80.08>
4. Lypynska, O. A., Bukoros, T. V., Syta, Ye. M. (2020). Functioning and development of the market of transport services of Ukraine: scientific approaches and tools. *Economics: Time Realities*, no. 6 (52), pp. 54–61. DOI: <https://doi.org/10.15276/ETR.06.2020.6>; <https://doi.org/10.5281/zenodo.4581071>
5. Eddington, R. (2006). *The Eddington Transport Study: Transport's Role in Sustaining the UK's Productivity and Competitiveness*. UK Government. Available at: http://news.bbc.co.uk/2/shared/bsp/hi/pdfs/01_12_06eddingtongvol1.pdf
6. Nash, C. A. (2013). Rail infrastructure charges in Europe. *Journal of Transport Economics and Policy*. Available at: <https://www.researchgate.net/publication/227627108>
7. Kamargianni, M., Li, W., Matyas, M., Schäfer, A. (2016). A critical review of new mobility services for urban transport. *Transportation Research Procedia*, vol. 14, pp. 3294–3303. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.277>
8. Hensher, D. A. (2017). Future bus transport contracts under a mobility as a service (MaaS) regime in the digital age. *Transportation Research Part A*, vol. 98, pp. 86–96. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.02.006>
9. Smith, G., Sochor, J., Karlsson, I. C. M. (2019). Mobility as a Service: Implications for future mainstream and niche market strategies. *Research in Transportation Economics*, vol. 69, pp. 573–579. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2018.12.003>
10. Wei, Sh. (2025). Exploring adaptation of transportation policy to revolution challenges: evolution of transportation services and next-generation solutions. *The Open Transportation Journal*. DOI: <https://doi.org/10.2174/0126671212348537250113115850>
11. Alekseievskaya, H., Yakubovskiy, S., Pichuhina, Yu. (2024). Zrostannia vartosti perevezhen mors'kym transportom yak draiver hlobalnykh inflatsiynykh protsesiv [Rising cost of maritime transport as a driver of global inflation]. *Halytskyi ekonomichnyi visnyk*, vol. 94 (3), pp. 16–28.
12. Lomachynska, I. A., Yakubovskiy, S. O., Alekseievskaya, H. S. (2025). Transformatsiia svitovoi mors'koi torhivli [Transformation of global maritime trade]. *Visnyk ONU imeni I. I. Mechnykova*, vol. 30 (3(105)), pp. 10–23. DOI: <https://doi.org/10.32782/2304-0920/3-105-8>
13. Marx, K. (1885). *Capital. Volume II: The Process of Circulation of Capital*. Available at: <https://www.marxists.org/archive/marx/works/1885-c2/ch06.htm>
14. Styliadis, T., Chlomoudis, C. (2021). Analyzing the evolution of concentration within containerized transport chains. *Asian Journal of Shipping and Logistics*. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2021.09.002>
15. Choi, T. Y. et al. (2023). Just-in-time for supply chains in turbulent times. *Production and Operations Management*. Available at: <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1111/poms.13979>
16. Lambert, D. M., Cooper, M. C. (2000). Issues in supply chain management. *Industrial Marketing Management*, vol. 29 (1), pp. 65–83. Available at: <https://drdougslambert.com/wp-content/uploads/2020/05/Lambert-and-Cooper-Issues-in-Supply-Chain-Management-IMM-2000.pdf>
17. Bernhofen, D. M., El-Sahli, Z., Kneller, R. (2016). Estimating the effects of the container revolution on world trade. *Journal of International Economics*. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jinteco.2015.09.001>
18. World Bank (2020). *Trading for Development in the Age of Global Value Chains*. Washington, DC: World Bank. Available at: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/32437/9781464814570.pdf>
19. Grönroos, C. (2008). Service logic revisited: Who creates value? *European Business Review*. DOI: <https://doi.org/10.1108/09555340810886585>
20. Dmytrychenko, M. F. et al. (2007). *Pidruchnyk* [Textbook]. Kyiv: Informatodор.
21. Rodrigue, J.-P., Comtois, C., Slack, B. (2017). *The Geography of Transport Systems*. Available at: <https://transportgeography.org>

22. Makarenko, M. V. (2003). *Osnovy upravlinnia ekonomichnymy protsesamy na zaliznychnomu transporti Ukrainy* [Fundamentals of management of economic processes in railway transport of Ukraine]. Kyiv: KUETT.

23. Poliakov, A. P., Tereshchenko, O. P., & Tereshchenko, Ye. O. (2024). Lohistychnyi pidkhid pry postachanni pidpriemstva syrovynoiu ta transportuvanni produktsii spozhyvacham [Logistics approach in supplying enterprises with raw materials and transporting products to consumers]. *Visnyk mashynobuduvannia ta transportu*. Available at: <https://vmt.vntu.edu.ua/index.php/vmt/article/view/14>

Стаття отримана: 13.04.2026
Стаття прийнята: 27.05.2026
Стаття опублікована: 26.06.2026