

в мультимодальних транспортних технологіях в одній певній мірі обумовлюється розширенням участя в обробці вантажопотоків міжнародного транспортного коридору Север – Юг. Установлення нормальних відносин з транспортними, експедиторськими і торговими організаціями СНГ, Турції, Закавказзя, країн Близькосхідного і Центрально-Азіатського регіонів, Прибалтики забезпечить ріст контейнерних перевезень на спеціалізованих маршрутах.

З посиленням ролі інтеграційних процесів в морській транспортній індустрії система управління розвитком морського транспортного комплексу країни повинна включати:

- організаційно-економічну підготовку макроекономічних цілей і завдань їх досягнення;
- неперервну оцінку ситуації і прогнозування параметрів ефективного стану національної системи торгових портів;
- механізм державної підтримки ініціативної реалізації ефективних напрямків інтеграції в транспортному обслуговуванні міжнародних зв'язей;
- організаційно-правове забезпечення функціональної діяльності в системі конкурентного стивідорного ринку.

Із-за помилок в виборі стратегічних орієнтирів Україна втрачає можливість стійкого присутства в регіонах навіть явних національних пріоритетів. Незважаючи на жорстку залежність від зовнішніх джерел енергоносіїв і необхідності реалізації принципу диверсифікації, українські компанії не змогли брати участь в розробці азербайджанських родовищ нафти і наступної її транспортування.

Повномасштабна ціль була звужена до стратегії транспортування каспійської нафти через територію України, використовуючи потенційно вигідне географічне положення. Однак при цьому було упущено з виду, що головним є стан ринку нафтопродуктів за параметрами попиту і пропозиції в межах рівноважних цін. Тому активна пропаганда вигідності маршруту Баку – Супса – Южний – Броди – Гданьськ не зустріла необхідного схвалення енергетичному форумі. Єдиний інтерес американської сторони в реалізації цього проекту заключався в диверсифікації джерел постачання нафти і послабленні впливу Росії в регіоні Кавказу. Тому не сталося збільшення вантажопотоків, які б виправдали витрати на реалізацію проекту Одеса – Броди і обумовили б створення національного танкерного флоту.

Розміщення виробничих сил з чисто економічної проблеми планово-централізованої економіки перетворюється в

соціально-економічну проблему ефективності експорту капіталу. Тому фактори розміщення підприємств морського транспорту стають одним з аспектів державної транспортної політики. Рейтинги країн за критеріями пріоритетності інвестиційної привабливості і потенційної концентрації вантажопотоків визначаються:

- параметрами реалізації концепції соціально-орієнтованої ринкової економічної системи;
- соціальною стійкістю суспільства;
- кваліфікацією робочої сили;
- конкурентністю ціни праці;
- техніко-економічним рівнем торгових портів;
- рівнем продуктивності основних капіталів.

Зміщення в структурі виробничого потенціалу портів привело до звуження сфери їх екстенсивного зростання. Цей процес посилюється під впливом нових умов виробництва робочої сили. Виділяються також особливості концентрації транспортних потужностей і принципи ресурсозберігаючих рішень.

При обґрунтуванні параметрів розвитку морського транспорту необхідно використовувати модель з змінними темпами зростання основних результатів. Такий підхід випливає з орієнтації інвестора на певний термін отримання максимальної віддачі на вкладений капітал. Тому в розрахунках по обґрунтуванню стійкості і доходності функціонування капіталу морських транспортних підсистем повинні розглядатися потоки чистої прибутку відносно вартості активів.

УДК 658.3

РОЗВИТОК ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Саяпін О.С., к.т.н., професор (УкрДУЗТ)

Сучасна глобалізація сприймається світовим співтовариством як природний, закономірний і неминучий історичний процес, що є досить неоднозначним і суперечливим у своїх проявах. В широкому сенсі глобалізацію розглядають як зростання глобального виміру економічних і фінансових операцій, а у вузькому – як збільшення відносної швидкості зростання міжнародної торгівлі товарами, послугами і фінансовими активами у порівнянні з темпами

росту внутрішньої торгівлі ними.

Безперешкодне переміщення ресурсів і товарів неможливо здійснити без транспортного комплексу. З глобалізацією виробництва і розподілу товарів невідривно пов'язані процеси створення систем міжнародних транспортних коридорів. Проте, темпи розвитку логістики в Україні є нижчими порівняно зі світовими темпами розвитку цієї галузі, що зумовлює її відставання від світових процесів, недовикористання потенціалу, втрату конкурентоспроможних позицій.

На жаль, основними рисами, що характеризують на сьогоднішній день стан транспортного комплексу країни, залишаються падіння обсягів вантажних перевезень, зношений рухомий склад та об'єкти транспортної інфраструктури, відсутність ефективних технологій організації процесу транспортного обслуговування та низький рівень якості транспортних послуг. Все це призводить до втрати транзитних вантажів і терміново вимагає розвитку як самих шляхів сполучення, так і розбудови транспортно-складських систем, обумовлюючи необхідність ведення транспортного бізнесу згідно з міжнародними стандартами, що передбачають високий рівень сервісу та якості транспортних послуг за рахунок ефективного функціонування логістичної інфраструктури.

В наступний час ринок світовий транспортно-логістичних послуг проходить через процес фундаментальних змін, що роблять кардинальний вплив на роль і масштаби діяльності його учасників, і структуру їхніх взаємин, а також ведуть до впровадження нових стратегій у діяльності логістичних операторів. Серед основних тенденцій відзначаються укрупнення в галузі через злиття і поглинання компаній; зростання ролі інформаційних технологій у системі логістики; відхід від спеціалізованих послуг і концентрація на наданні комплексних логістичних рішень. В умовах глобалізаційних змін виникає потреба в створенні інтеграційних структур, які будуть координувати інтереси всіх учасників транспортно-логістичного процесу і забезпечувати якісну доставку вантажів "від дверей до дверей" на основі логістичного підходу, тим самим підвищуючи конкурентоспроможність залізничного транспорту.

Враховання впливу глобалізаційних процесів на розвиток логістичної інфраструктури вимагає використання системного підходу до формування логістичних систем, що, в свою чергу, передбачає розгляд всіх її елементів як взаємозв'язаних і таких, що взаємодіють для досягнення загальної мети функціонування системи, при цьому здійснюється оптимізація функціонування не окремих елементів, а логістичної системи в цілому. Методологічною основою формування і розвитку термінально-логістичної інфраструктури з позиції системного підходу є

функціонування мережі логістичних центрів у відповідності з вимогами ринку, а також визначення їх ключових компетенцій.

Основними рушійними факторами глобалізації ринку транспортних послуг в умовах сучасного руху товарів є економічний ріст, перспективи розвитку світових ринків, регіоналізація, глобальна конкуренція, експансія технологій, дерегулювання транспорту, розвиток логістичної інфраструктури.

При створенні логістичної системи в міжнародному масштабі виникають наступні проблеми: регулювання і спрощення митних і технічних процедур при переході матеріальних потоків через кордони; уніфікація вимог, правил, тарифів і стандартів до технології і технічних засобів; акцентування уваги на якісні показники при забезпеченні збереження та отриманні високого економічного ефекту; орієнтація на вільні ринкові відносини в сфері економіки і при формуванні ринку логістичних операцій.

При побудові міжнародних логістичних систем вирішуються питання створення вільного ринку перевезень без обмежень його місткості і навантаження; застосування «плаваючих» тарифів, рекомендованих загальними регулюючими органами; розробка правил, що захищають загальний ринок логістичних операцій; лібералізація транспортних і митних процедур при переході вантажів через кордони; узгодження провізної здатності магістрального транспорту та продуктивності залізничних і складських пристроїв; здійснення в міжнародному масштабі правил, форм і стандартів, обов'язкових для членів спільноти. Успіху в умовах глобалізації, використовуючи переваги інтеграції, можна домогтися за допомогою вибору оптимальних стратегій.

УДК 656. 073.235

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ КОНТРЕЙЛЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗА ЧИННИКАМИ ГЛОБАЛЬНОЇ ЛОГІСТИКИ

Світлична А.В., аспірант (УкрДУЗТ)

Одним з головних напрямків транспортної політики Європейського Союзу в останні роки став розвиток системи комбінованих (контрейлерних) перевезень вантажів, що передбачає на основі логістичних принципів роботу суцільних транспортних ланцюгів як єдиного «перевізнього конвеєра».

Контрейлерні перевезення – один з основних видів інтермодальних вантажоперевезень на сьогоднішній день. Такий вид перевезень сприяє