

потребителю, но и большое число экспедиторских, информационных операций, услуг по грузопереработке, страхованию, охране и т.д. Поэтому логистическую инфраструктуру международных транспортных коридоров можно определить как ключевую логистическую функцию, связанную с перемещением продукции транспортным средством (или средствами) по определенной технологии в цепи поставок, и состоящую из логистических операций и функций, включая экспедирование, грузопереработку, упаковку, передачу прав собственности на груз, страхование рисков, таможенными процедурами и т.д.

Перечень услуг расширяется как в объемном, так и в качественном плане. Многие транспортно-экспедиторские фирмы, располагающие крупными грузовыми терминалами, осуществляют долговременное складское хранение готовой продукции производителей, в ряде случаев они выкупают продукцию, выполняя функции крупных оптовых торговых посредников. Интегрируя логистические операции и функции, связанные с транспортировкой, складированием, хранением, грузопереработкой, консолидацией и продажей продукции, транспортно-экспедиторские фирмы по существу преобразуются в логистические фирмы, обеспечивая устойчивые рынки услуг, долговременную прибыль, а также снижая логистические затраты производителей готовой продукции и улучшая качество логистического сервиса.

Ведущая роль в развитие логистической инфраструктуры международных транспортных коридоров связана с обеспечением межгосударственных экономических, культурных и иных связей, с целесообразностью создания международной транспортной инфраструктуры, имеющей согласованные технические параметры и обеспечивающей применение совместимых технологий перевозок, как основы интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему. Именно международные отношения обуславливают дальнейшее развитие логистической инфраструктуры к системам транспортировки, что приводит к созданию международных транспортных коридоров на наиболее значимых направлениях движения потоков грузов и пассажиров.

УДК 658.7:656.2

РОЗВИТОК НАЦІОНАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ В УМОВАХ УЧАСТІ УКРАЇНИ У ВІДТВОРЕННІ ШОВКОВОГО ШЛЯХУ

Толстова А.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

В умовах змін світової архітектури, яка формується під впливом глобалізаційних процесів, зокрема зняття існуючих бар'єрів для входження на національні ринки, призвели до формування міждержавних і транснаціональних виробничих об'єднань, забезпечили підвищення рівня мобільності капіталу на тлі лібералізації міжнародної торгівлі, що у свою чергу, сприяло розширенню ринків збуту та поглибленню міжнародного поділу праці, трансформації світової системи транспортного обслуговування, обумовивши необхідність пошуку нових підходів до формування та розвитку глобальної транспортної системи, нових технологій і раціональних шляхів освоєння перевезень пасажирів і вантажів.

Україна маючи вигідне геополітичне положення, розташування на перетині товаропотоків напрямів «Північ-Південь», «Європа-Азія», має можливість сформувати на території країни стратегічно важливі для Євразійського материка міжнародні транспортні коридори, розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів, сформувати потужну транспортно-логістичну систему інтегровану до світової, що сприятиме переходу на нові технології перевезень, створення швидкісних магістралей та ефективного використання транзитного потенціалу країни. Цього можливо досягти за рахунок залучення України до проектів економічного поясу Шовкового шляху, які з метою подальшого розвитку Китаю, забезпечення потужного транспортно-логістичного мосту між країнами Азії та Європи передбачає виділення китайських грошей іншим країнам, які беруть участь у проектах, під придбання китайського високотехнологічного обладнання, забезпечення швидкісного товароруку між Європою та Азією шляхом створення потужних високошвидкісних залізничних магістралей.

У зв'язку з нарощуванням вантажообігу між країнами Азії та Європи, участь України в проектах Шовкового поясу, будівництві «Магістралі - Євразії», основу якої складають високошвидкісні міжнародні транспортні коридори дозволить замкнути транспортну систему євразійського континенту, збільшити обсяги товаро - і пасажирообороту через країну, створити потужну транспортно-логістичну

систему, відкрити державі доступ отримання додаткових коштів за використання, по суті, практично невичерпного ресурсу - свого географічного положення, що дозволить підвищити ефективність функціонування як транспортного комплексу, його інтеграції до світової системи, так і всієї національної економіки. Співпраця по реалізації проектів Шовкового Поясу територією України повинна будуватися на принципах:

- дотримання принципів і цілей Статуту ООН, що базується на взаємній повазі суверенітету і територіальної цілісності, взаємному ненападі, взаємному невтручанні у внутрішні справи, рівність і взаємні вигоди, мирному співіснуванню;

- відкритість до співпраці - передбачає відкритість доступу до результатів спільного будівництва, участі у становленні Шовкового Шляху;

- дотримання принципів порозуміння та толерантності - повага вибору шляху і моделі розвитку кожної держави, активізація міжцивілізаційного діалогу, прагнення до спільності при збереженні відмінностей, запозичення корисного один у одного, мирне співіснування і загальне процвітання;

- підтримка функціонування ринку - дотримання ринкових законів і загальноприйнятих міжнародних правил, сприяння прояву в повній мірі вирішальної ролі ринку в розподілі ресурсів, а також провідної ролі підприємств різних категорій;

- дотримання принципу взаємної вигоди і спільного виграшу, шляхом вираховування інтересів кожної зі сторін, пошук точки дотику інтересів для співпраці.

Дотримання зазначених принципів співробітництва дозволять залучити інвестиційні ресурси для розбудови швидкісних магістралей територією України, в т.ч. і магістралі «Лісабон-Шанхай», інтегрувати національну транспортно-логістичну систему до світової, залучити додаткові транзитні вантажопотоки, які приведуть до збільшення доходу транспортної галузі, дозволять модернізувати внутрішню транспортну систему. Що стосується промислового сектора економіки України, то залучення країни до розвитку транспортного коридору напрямки Європа-Азія, включення її в макрологістическі інфраструктуру відкриє доступ національних виробників до високотехнологічних, новітнім комплектуючих, напівфабрикатів, матеріалів з країн Європи та Азії, а подальше їх використання в процесі виробництва сприятиме створенню нової високоякісної конкурентоспроможної продукції національних підприємств, що дозволить відновити промисловий комплекс країни.

УДК 658.7

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ ЗА УМОВ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Устенко М. О., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В умовах все більшого посилення глобальної конкуренції однією з найбільш основних тенденцій сучасного етапу розвитку економічних відносин є зміщення пріоритетів від ринку виробника до ринку покупця. Саме тому здатність ефективно поєднати виробництво, систему планування з індивідуальними купівельними перевагами стає вирішальним чинником в конкурентній боротьбі на теперішньому етапі і, напевно буде найбільшим чинником конкурентоспроможності у майбутньому.

Сучасний глобалізований світ характеризується високим динамізмом. Одним з його проявів є швидкі зміни переваг покупців, їх запитів щодо якості доставки продукції. Тому особливої ваги набуває логістична оптимізація виробництва, що передбачає зменшення термінів і об'ємів постачань, скорочення резервних запасів часу і матеріалів.

Глобалізація надає додаткові можливості логістичної оптимізації розміщення виробництва. Кордони окремих країн стають все більш відкритими. Тому з'явилася можливість розміщувати виробництва в країнах з дешевшою робочою силою і меншими ставками податків. Розвиток міжнародної торгівлі відкрив доступ до дешевших ресурсів – сировини, комплектуючих, що дозволяє оптимізувати матеріальні та фінансові потоки виробників у логістичному сенсі.

Порівняно новою тенденцією використання логістичного чинника локалізації виробництва в західноєвропейських країнах є формування загальноєвропейської системи руху матеріальних потоків, що передбачає наявність декількох опорних європейських центрів логістики та регіональних логістичних транспортно-розподільних центрів, що взаємодіють з ними. Таке рішення покликане прискорити просування товароматеріальних потоків та забезпечити безперервність процесу руху товару.

Згідно з досвідом розвинутих країн використання логістичних систем дає змогу зменшити загальні логістичні витрати майже на 12-35%, транспортні витрати на 7- 20%, витрати на навантажувально-розвантажувальні роботи та збереження матеріального потоку на 15-30%, а також прискорити швидкість обігу матеріальних ресурсів на 20-40% та скоротити їх запаси на 50-200%. Усе це свідчить про те, що одним із важливих факторів економічного зростання є