

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 постачання, 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

формування інтегрованих транспортно-логістичних систем, що охоплюють окремі країни та регіони

Таким чином Україні доцільно врахувати, що створення національної логістичної системи та її ефективна інтеграція в міжнародну логістичну систему стане могутнім чинником розвитку національного виробництва, як за рахунок внутрішніх джерел так і іноземних інвестицій, підвищить міжнародну конкурентоспроможність окремих виробників та економіки в цілому, дозволить зайняти більш вигідне місце в міжнародному розподілі праці.

УДК 338.47:656.2.1-83

### НЕОБХОДИМОСТЬ И УСЛОВИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК В УКРАИНЕ

*Федорко И.П., заступник генерального  
директора (Укрзалізниця)*

Географическое положение Украины, развитая транспортная сеть, наличие незамерзающих портов должны способствовать тому, чтобы объемы транзитных грузопотоков через ее территорию увеличивались. Для Украины развитие транзитных перевозок означает существенное увеличение поступлений в бюджет, является одним из реальных источников финансирования транспорта.

В настоящее время значительное количество транзитных грузов, которые проходили по Украине, пошли в обход через Беларусь на Прибалтику, Новороссийский морской порт. В этих условиях необходимо ускоренное развитие транспортной инфраструктуры, создание соответственно международным стандартам национальной сети международных транспортных коридоров, ее интегрирование в транспортные системы Европы и Азии, Балтийского и Черноморского регионов.

Основные причины, которые сдерживают развитие транзита грузов в Украине, кроются в неустроенности системы контроля грузов на границе, в оплате высокой стоимости услуг, которые предоставляются таможенными брокерами, контрольными службами и транспортными терминалами, в многочисленных бюрократических преградах при оформлении транзитных перевозок, низкой скорости доставки грузов, неблагоприятной криминальной обстановке, недостатке комплексного, в том числе информационного обслуживания на пути транзита, в отсутствии комплекса правовых актов, которые регулируют транзитные перевозки и их

экспедиционное обслуживание.

В последние годы на всех видах транспорта подвижной состав практически не обновлялся, уровень его износа составляет 80—90 %, уже сегодня ощущается острый дефицит полувагонов, цистерн, окатышевозов. Не хватает современных морских судов, автомобилей международного сообщения, контейнеров и подвижного состава для интермодальных перевозок.

Для увеличения объемов транзитных перевозок необходимо повышение качества обслуживания грузовладельцев, улучшение состояния подвижного состава и транспортной инфраструктуры.

Условием развития транзита является проведение гибкой тарифно-ценовой и налоговой политики, что предполагает решение следующих задач:

- осуществление мероприятий по тарифному стимулированию развития транзита (внедрение единого сбора, сквозных тарифов, тарифных уступок и т.п.);

- исследование, разработка критериев и осуществление интегрированной оценки доходов и затрат при международном транзите грузов территорией Украины на основе общей для всех участников транзита маркетинговой стратегии ценообразования;

- снижение стоимости услуг, сопутствующих транзитной перевозке;

- подготовка и представление в установленном порядке предложений относительно льготного налогообложения операций по предоставлению услуг, связанных с перевозкой (перемещением) грузов и пассажиров транзитом через территорию Украины;

- подготовка нормативно-правовых актов относительно тарифов (включая сквозные) по направлениям прохождения транспортных коридоров;

- разработка методики формирования сквозных тарифов на перевозку транзитных грузов;

- осуществление мероприятий по тарифному стимулированию развития транзитных контейнерных перевозок;

- усовершенствование организации охраны и сопровождения подакцизных товаров, которые перемещаются транзитом через таможенную территорию Украины, разработка и внедрение экономически обоснованных тарифов на сопровождение этих товаров со скидкой на 20-30 %;

- создание системы мониторинга тарифов и цен относительно предоставления услуг по перевозкам и переработке транзитных грузов на железных дорогах и в портах иностранных государств, которые конкурируют с украинскими. Осуществление гибкой тарифной политики с