

морському транспорті також утворені альянси морських перевізників (Grand Alliance, YCC, New World, UASC) з метою залучення вантажів і організацію роботи з портовими терміналами і сухопутними операторами.

В кінці 90-х років 20 століття в США, Європі і Японії з'явилася і почала бурхливо розвиватися концепція управління ланцюгами поставок або SCM (Supply Chain Management). Сьогодні ця концепція розвиває концепцію інтегрованої логістики, що розглядає всі процеси і всіх учасників ланцюга поставок в сукупності. Саме інтегрований підхід до оптимізації діяльності всіх учасників ланцюга поставок відповідно до загальної кінцевої метою - якісне задоволення споживача, на відміну від оптимізації локальних функцій кожного учасника ланцюга, стає вирішальним фактором забезпечення конкурентоспроможності.

Однією з характерних рис сучасності є бурхливий розвиток інформаційних технологій. Ефективність функціонування транспортно-логістичної системи будь-якого підприємства визначається головним чином інформаційної системою, яка існує на підприємствах всього ланцюга поставок. Серед інформаційних концепцій і технологій, що роблять найбільший вплив на логістику в міжнародному бізнесі, можна назвати електронний документообіг (Electronic Data Interchange-EDI), який замінює звичайні паперові документи, електронний переказ грошових коштів (Electronic Funds Transfer-EFT), кодування товарів і упаковок товарів (штрихове і радіочастотне), супутникове стеження за транспортними засобами (GPS / ГЛОНАСС)

Однією з найважливіших тенденцій на ринку логістики стає аутсорсинг послуг, який отримав в зарубіжній практиці назву «контрактна логістика». Залучення послуг ззовні дає максимальну гнучкість, оскільки дозволяє отримати майже негайний доступ до нових ринків і запропонувати клієнтам індивідуальне обслуговування.

Таким чином, аналіз основних тенденцій розвитку логістики у світі свідчить, що для даного сегменту світового господарства характерні зростання обсягу транспортно-логістичного ринку; процеси поглинання-злиття та реструктуризації компаній на ринку

логістики; глобалізація логістики. Такі швидкі темпи розвитку міжнародного транспортно-логістичного ринку спонукають українські логістичні компанії до активного розвитку та інтеграції у світові логістичні процеси. Географічне положення України, транзитний потенціал та значні ресурси надають усі можливості Україні для повноцінного розвитку країни як логістичного центру Європи.

### Список використаних джерел

1. Левковець П.Р., Маруніч В.С. Міжнародні перевезення і транспортне право: Навчальний посібник. – 3-є видання, виправлене та доповнене. – К.: Арістоей, 2005. – 292 с.
2. Електронний ресурс: <http://zbs.lutsk.ua/news/pereviznykam/mignarodna-transportna-logistyka-organizatsiya-zovnishnoekonomichnykh-perevezen/>

УДК 658.7:656.027(477)

## ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ СИСТЕМИ ВИСОКОШВИДКІСНОГО РУХУ В УКРАЇНІ

*Каграманян А.О., к.т.н., доцент (УкрДУЗТ)*

Останні 30 років у розвинених країнах Європи та Азії стрімко розвиваються системи високошвидкісного руху на залізниці. Залізничний транспорт успішно конкурує як з автомобільним, так і з авіаційним транспортом. На користь залізничного транспорту говорять надійність, доступність, а також високий рівень організації сервісу та послуг для пасажирів. Останнім часом спроби побудови високошвидкісного руху приймаються і в Україні. Але саме високошвидкісного руху в нашій країні поки що немає. Те, що ми маємо зараз, є прискореним рухом, який виконується по змішаних залізничних магістралях, по яких також здійснюється вантажний рух та рух пасажирських поїздів зі швидкістю до 160 км/год. Високошвидкісним рух вважається тоді, коли поїзд рухається зі швидкістю 200 км/год і вище. Звісно, для того щоб

забезпечити рух поїзда з такими швидкостями, необхідна повна модернізація залізничної інфраструктури, включаючи колії, засоби СЦБ, оновлення рухомого складу, повне вилучення вантажного руху по лініях, які будуть використовуватися для високошвидкісного руху. Останні тенденції розвитку інфраструктури мережі високошвидкісних магістралей розглядаються у полі забезпечення відслідковування руху потягів в режимі реального часу через засоби супутникової мережі.

Досвід господарювання зарубіжних залізниць свідчить, що популярною практикою підвищення їх конкурентоспроможності є логістична концепція управління. Особливої актуальності вона набуває в період кризи, коли вони повинні мінімізувати усі витрати, і насамперед ті, що пов'язані з рухом та зберіганням товарно-матеріальних цінностей від первинного джерела до кінцевого споживача. Проведення в Україні економічних реформ багато вчених і практиків пов'язують з ефективністю використання на всіх рівнях управління інструментів менеджменту, маркетингу, логістики. Як показав досвід реформування вітчизняної економіки, хоч ці інструменти добре зарекомендували себе в економіках розвинених країн, проте їх «просте» копіювання неефективне у вітчизняних реаліях господарювання. Разом з тим, стає все більш зрозуміло, що широкий спектр завдань, функцій і об'єктів застосування логістики розширює можливості фірми, але ускладнює об'єктивну оцінку ефективності та доцільності застосування конкретних форм логістичних систем і логістичних методів.

Для транспортної системи будь-якої держави активна участь у глобалізації ринку транспортних послуг означає: лібералізацію усіх сфер транспортної діяльності, відмову від державного регулювання, що спричинюється, отже, до зростання конкуренції; уніфікацію і універсалізацію транспортних засобів, технологій, технічних вимог, активний розвиток і модернізацію транспортної інфраструктури; зростання транспарентності ринку транспортних послуг, зростання інформаційної відкритості (зокрема фінансову інформацію), підпорядкування діяльності транспортних компаній вимогам законодавства і міжнародних угод. Глобалізація транспортних

процесів висувають нові вимоги до управління сервісними потоками в маркетинго-логістичних системах залізничного транспорту. Якісний інформаційний та сервісний супровід вантажопотоків в рамках логістичної системи залізничного транспорту, використовуючи маркетингові можливості транспортних фірм, дозволить забезпечити інтеграцію і координацію всіх учасників руху товару, створить передумови для оптимізації витрат руху товару і підвищить ефективність залізничних перевезень. Тому не можна не відзначити, що логістичну концепцію використовують й інші види транспорту.

Питання розбудови високошвидкісних залізничних магістралей в Україні є складним, однак стратегічно значимим для реалізації транзитного потенціалу завданням, що вимагає застосування специфічного підходу, заснованого на взаємозалежності та взаємообумовленості розвитку виробничого та логістичного комплексу країни. В аспекті реалізації проектів розвитку високошвидкісного руху в Україні основною формою взаємодії даних комплексів має стати виробничо-логістичний кластер як сучасна форма інтеграції підприємств, що передбачає об'єднання ресурсів, можливостей і компетенцій для досягнення єдиної стратегічної мети – забезпечення реалізації проектів розвитку високошвидкісного залізничного сполучення в країні.

Проблема створення ефективно діючої логістичної системи на залізниці є достатньо складною та багатоаспектною. Вирішення подібного завдання не може бути здійснено окремими заходами. Це повинен бути цілий комплекс заходів, здійснюваних узгоджено, у рамках єдиної моделі. Для успішного функціонування логістичних систем необхідна раціональна структура та система управління кадрами, а також наявність кваліфікованого персоналу, що володіє сучасними методами торгового посередництва, реклами та надання комерційної інформації. Усе це передбачає знання постачальників та споживачів, їх можливостей та потреб, проведення ринкових досліджень перспективного характеру.