

перевозок и правового режима безопасности во всех ее аспектах.

Транспортная среда в глобальном масштабе сохраняет некоторые свои национальные и региональные особенности, выступает объектом и одновременно инструментом политического влияния. Часто именно политический фактор осложняет сотрудничество государств в железнодорожной и иных сферах. Вместе с тем развитая транспортная инфраструктура способна обеспечить нормальное функционирование государства, его безопасность, ликвидировать экономическую отсталость отдельных регионов, развивать сотрудничество с другими государствами.

Наиболее актуально для Украины, ее железнодорожной отрасли — сотрудничество с ближайшими соседями: европейским регионом, странами на постсоветском пространстве, с азиатскими государствами. Гармонизация железнодорожного права может проводиться как с конкретными государствами, так и в рамках международных организаций.

Существует ряд проблем в сфере железнодорожного транспорта, затрудняющих сотрудничество на международном уровне и требующих оперативного разрешения. Среди них такие, как: снижение привлекательности украинских железных дорог для грузоперевозчика из-за негибкой тарифной политики, в том числе в рамках международных транспортных коридоров; недостаточно эффективная система управления перевозками, выражающаяся в отсутствии единой информационной и навигационной системы, обмена данными при транзитных перевозках; усложненность таможенных и пограничных процедур, в результате чего возрастают временные дополнительные материальные затраты грузоотправителей; неурегулированность некоторых вопросов транспортной безопасности, в том числе слабая координация и эффективность деятельности международных организаций и органов государства в области обеспечения транспортной безопасности, отсутствие соответствующей единой нормативно-правовой базы СНГ; отсутствие единой системы технического регулирования на пространстве колеи 1520.

Гармонизация транспортного права не является панацеей от всех трудностей международных перевозок. Гармонизация украинского железнодорожного законодательства с директивами Европейского союза в области транспорта должна учитывать интересы партнеров и при этом украинские представители обязаны в первую очередь ориентироваться на национальные интересы как государственные, так и интересы бизнеса, перевозчиков, населения. Недопустимо копирование и одностороннее заимствование европейских директив в области железнодорожного транспорта, но вместе с тем не стоит игнорировать

положительный опыт Европы в построении транспортных систем и системы технического регулирования.

**УДК 658.7**

### РОЗВИТОК ЛОГІСТИКИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ ЕКОНОМІКИ

*Обруч Г.В., аспірант (УкрДАЗТ)*

Однією з головних рис сучасного розвитку світового господарства є активне поширення процесів глобалізації, які здійснюють суттєвий вплив як на функціонування міжнародної економіки, так і національних господарств.

Процес глобалізації представляє собою зростаючу взаємозалежність країн всього світу в результаті утворення світового ринку товарів і послуг, фінансів; становленні глобального інформаційного простору, стрімкого розвитку технологій; виході бізнесу за національні кордони через формування ТНК та розвитку глобальних логістичних систем.

Глобалізація здійснює домінуючий вплив на розвиток будь-якої держави. З одного боку, вона сприяє підвищенню ефективності функціонування національних економік, а з іншого – посилює нерівномірність, асинхронність та диспропорційність розвитку.

Сучасні процеси розвитку економічних зв'язків і формування глобальних ринків вимагають глобалізації логістики. Ці процеси здійснюються одночасно, доповнюючи один одного. Глобальна логістика відображає таку тенденцію у світовій економіці, яка характеризується рухом підприємницької діяльності від її спеціалізації в окремих країнах і регіонах до мультиорганізованого світового ринкового господарства.

Глобальна логістика – стратегія і тактика створення зазвичай сталих макрологістичних систем, що пов'язують бізнес-структури різних регіонів і країн світу на основі поділу праці, партнерства та кооперування у формі угод, договорів, загальних планів, які підтримуються на міждержавному рівні.

Завдання глобальної логістики:

- оптимізація функціонального циклу глобальної логістики (скорочення його тривалості за рахунок прискорення міжнародних перевезень, зменшення кількості посередницьких структур);
- розвиток логістичної інфраструктури в зовнішньоекономічному просторі;
- розвиток інформаційного забезпечення глобальних логістичних процесів;
- створення глобальних логістично-виробничо-маркетингових систем.

Існують серйозні бар'єри на шляху глобальної логістики, які обумовлені різними причинами, у тому числі політичними системами та політичною ситуацією в країні, різним економічним і соціальним рівнем розвитку країн. Найбільш істотні протидіючі сили: особливості ринків і конкуренції; фінансові бар'єри; канали розподілу.

В той же час розвиток логістики в Україні знаходиться на досить низькому рівні. Це пов'язано з вузьким розумінням цього поняття. Адже логістика це процес управління не тільки матеріальними, а й фінансовими, інформаційними та іншими потоками з метою оптимального використання ресурсів для ефективної діяльності підприємства.

**УДК 658.7:656.2**

### ЛОГІСТИЧНІ СИСТЕМИ НА ТРАНСПОРТІ

*Панченко Н.Г., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Важливою перевагою логістичного управління є підвищення рівня транспортного обслуговування, якого досягають не тільки і не скільки завдяки роботі транспортних підрозділів, стільки завдяки злагодженому виконанню комплексу робіт з постачання, збуту та перевезення продукції. На відміну від старих методів ізолюваного управління вантажними перевезеннями та складським господарством, на підприємствах фірм та корпорацій здійснюється перехід до об'єднаного, або скоординованого, управління вантажопотоками. Головною організаційно-економічною перевагою такого управління є забезпечення комплексного обліку усіх витрат на завезення та вивезення вантажів, а не тільки тарифів на перевезення. За експортними оцінками, застосування методів логістики дає змогу зменшити запаси на 30-50% і час руху продукції на 25-45%. При відвантажуванні товарів на склади, дилерам та споживачам фірма може вибрати один з п'яти видів транспорту, залізничний, автомобільний, водний, трубопровідний та повітряний. Кожен вид транспорту має свої переваги й недоліки і в тих чи інших випадках найвигіднішу сферу застосування.

На залізничному транспорті розвиток транспортної підсистеми логістики повинен ґрунтуватись на поєднанні економічних інтересів відправника, залізниці та одержувача через створення комплексних транспортно-технологічних систем, технологічних маршрутів, за яких рухомий состав від клієнтури та залізниць використовується кооперовано. Подібні системи ефективні для металургів та шахтарів, що відправляють

залізницею до 40% усіх вантажів. Вони працюють на кінцевий, споживчий результат. За витратами залізниця є найрентабельнішим видом транспорту для перевезень вагонних партій вантажів навалом (вугілля, руди, піску, сільськогосподарської та лісової продукції) на далекі відстані. Останнім часом у деяких західних країнах створюються логістичні організації у вигляді спеціальних центрів чи інших структур.

Регіональні логістичні утворення на залізницях здійснюють аналіз вантажопотоків та розподіл їх у мережі. За даними аналізу роблять пропозиції щодо організації оптимальних вантажопотоків як залізничним, так і іншими видами транспорту, способів розподілу перевезень між різними видами транспорту, комплектування груп товарів, порядку укладання договорів на перевезення. Мета таких пропозицій – підвищити рівень роботи транспорту (дотримання термінів доставки вантажів, підвищення надійності та регулярності перевезень, збереження товарів).

Автомобільний транспорт дедалі більше починає конкурувати із залізницями при перевезеннях вантажів на далекі відстані, але при цьому змінюються запропоновані транспортними компаніями послуги. Так, у США автомобільний транспорт дедалі більше використовується для перевезень комплектуючих виробів та готової продукції на відстань до 1600 км. Основним чинником ефективної роботи автомобілів поряд із залізничним транспортом на таких великих відстанях є нові види послуг, пов'язані із збиранням та розподілом вантажів. Сутність їх полягає у відмові від існуючих численних ланок у системі комплектування вантажів та у створенні пунктів централізованого зберігання і транспортних терміналів на основних маршрутах руху. У результаті скорочення обсягів товарних запасів та тривалості циклу обробки замовлень завдяки комп'ютеризації послуги стали дешевшими, а їх якість підвищилася. Розширення участі автомобільного транспорту в освоєнні вантажопотоків логістичного ланцюга не тільки сприятиме розвитку автоматизації обробки вантажів і транспортних засобів, а й призведе до загострення проблеми недовикористаних пропускових та провізних можливостей, а також прискорить застосування маркетингу на транспорті.

Вибираючи засіб доставки конкретного товару, відправники зважають на шість чинників. Якщо відправника цікавить швидкість доставки товару, то він вибирає повітряний або автомобільний транспорт. Якщо йому треба мінімізувати витрати, то він вибирає водний або трубопровідний транспорт. Автомобільний транспорт має багато переваг порівняно з іншими видами транспорту, чим і пояснюється зростання частки його використання.

До вирішення проблеми доставки вантажів