

УДК 658.3

ГЛОБАЛІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ У СВІТОВІЙ ЕКОНОМІЦІ

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

В роботі проаналізовано основні переваги і недоліки глобалізації, розкрито роль, особливості і перспективи розвитку глобальної транспортно-логістичної системи у світовій економіці.

Постановка проблеми. Глобалізація міжнародної торгівлі й транснаціоналізація великих компаній припускають безперешкодне переміщення ресурсів і товарів, що неможливо здійснити без транспортного комплексу. З глобалізацією виробництва і розподілу товарів невідривно пов'язані процеси створення систем міжнародних транспортних коридорів. Інтенсифікація розвитку стратегічних напрямків перевезень потребує оптимізації розміщення транспортних вузлів, формування єдиної логістичної мережі.

Сучасний транспортний комплекс піддається впливу суперечливих тенденцій. Будучи інфраструктурною галуззю, транспорт перебуває в залежному положенні від галузей виробництва матеріально-речовинних благ. У той же час, будучи галуззю економіки, транспорт впливає на регіональний розподіл виробничих потужностей, бере участь у процесі відтворення і виступає важливою складовою частиною системи економічних відносин.

Цілком очевидно, що забезпечення ефективного функціонування транспортно-логістичних систем має велике економічне і соціальне значення як один із факторів посилення національної конкурентоспроможності країн в умовах інтенсивного розвитку інтеграційних процесів, розходження в ступені розвитку національних господарств і різного рівня їхньої відкритості для участі у міжнародних економічних відносинах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Виділення невирішених частин загальної проблеми. Питанням функціонування транспортно-логістичних систем і проблемам ефективності логістичного обслуговування присвячені роботи таких вітчизняних і зарубіжних вчених: Д. Дж. Бауерсокс, В. Л. Дикань, А. А. Кизим, С. В. Милославська, К. І. Плужніков, В. І. Сергєєв, П. А. Ельяшевич та ін. [1-5]. Аспекти посилення інтернаціоналізації і глобалізації виробництва транспортно-логістичних систем розглядаються в наукових працях В. А. Карасьова, Г. П. Мартина, Х. Шуманна, О. Сергєєвої, Ю. Чернецького [6-9].

В той же час системний підхід до становлення і функціонування транспортно-логістичних систем в

умовах глобалізації, інтеграції транспортних ринків і розбудови міжнародних транспортних коридорів ще потребує подальшого обґрунтування і дослідження.

Постановка завдання. У зв'язку з цим метою статті є розкриття впливу глобалізаційних процесів у світовій економіці на функціонування міжнародних транспортно-логістичних систем та визначення перспектив їх розвитку.

Виклад основного матеріалу. Сучасна глобалізація сприймається світовим співтовариством як природний, закономірний і неминучий історичний процес, що є досить неоднозначним і суперечливим у своїх проявах. Фахівці МВФ визначають глобалізацію в широкому змісті як зростання глобального виміру економічних і фінансових операцій, а глобалізацію у вузькому змісті – як збільшення відносної швидкості росту міжнародної торгівлі товарами, послугами і фінансовими активами у порівнянні з темпами росту внутрішньої торгівлі ними [за даними 9].

Посилення інтернаціоналізації і глобалізації виробництва приводить у свою чергу до інтернаціоналізації і глобалізації транспортно-логістичних систем і товаропровідних мереж. Згідно даним UNCTAD за 2007 р., на транспортні послуги у світі доводилося 23,4% від загальносвітового експорту й імпорту всіх видів послуг (5,5 трлн. дол.) [10].

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.

Основними рушійними силами на ринку логістики є:

- глобалізація діяльності компаній-клієнтів;
- концентрація компаній-клієнтів на ключових компетенціях і аутсорсинг непрофільних напрямків;
- прагнення до скорочення розміру логістичного ланцюжка та оптимізації витрат на його ділянках.;
- скорочення життєвого циклу продукції, зростання ролі інновацій, прискорення розвитку інтернет-бізнесу [11].

Ці зміни ведуть до впровадження нових стратегій у діяльності логістичних операторів.

Проблеми транспортного комплексу України

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. Прикладом регіональної глобалізації транспорту є реалізація плану ЄС по розвитку транспортних мереж, вартість якого становить 220 млрд. євро. Ці гроші повинні бути освоєні до 2020 року. Відповідно до плану, передбачається побудувати нові і модернізувати існуючі транспортні магістралі на всьому європейському просторі, з'єднавши країни Західної Європи з 10 державами, що вступають до ЄС. Всі комунікаційні шляхи повинні бути об'єднані глобальною супутниковою системою навігації. Інвестування залізничних проектів на

60% буде здійснено за рахунок державних коштів і на 40% за рахунок приватних субсидій. Державні кошти надійдуть із бюджетів Євросоюзу і країн-учасниць. До 2010 р. загальні обсяги фінансування у створення транс'європейських транспортних мереж повинні скласти 38 млрд. євро [12.].

На думку деяких вчених, зокрема В. А. Карасьова [6], важливою є оцінка значимості МТК для країни не тільки з позиції комерційної вигоди, але й з позицій національної безпеки – таких її складових, як: військова, економічна, промислова, технологічна, продовольча, демографічна тощо. Крім того, при формуванні глобальних транспортно-логістичних систем, а також при оцінці їх ефективності, варто враховувати можливі позитивні і негативні наслідки глобалізації економіки (таблиця 1).

Таблиця 1

Позитивні і негативні наслідки глобалізаційних процесів

<i>Позитивні наслідки глобалізації</i>	<i>Позитивні наслідки глобалізації</i>
1) поглиблення спеціалізації й міжнародного подолу праці	1) нерівномірність розподілу переваг глобалізації як між державами, так і у розрізі окремих галузей національної економіки
2) економія на масштабах виробництва	2) породження погрози конфліктів на регіональному, національному та інтернаціональному рівнях внаслідок поляризації доходів
3) вигреш від вільної торгівлі на взаємовигідній основі, що задовольняє всі сторони	3) поглиблення неоднорідності до виникнення нової моделі світу: 80% всіх ресурсів контролює так званий «золотий мільярд», що охоплює лише п'яту частину населення планети [7]
4) посилення конкуренції, стимулювання подальшого розвитку нових технологій і поширення їх серед країн	4) можливість переходу контролю над економікою окремих країн від суверенних урядів в інші руки, у тому числі до більш сильних держав, ТНК або міжнародних організацій
5) економічні вигоди одних країн від використання передового науково-технічного, технологічного досвіду у відповідних галузях інших країн	5) можлива дестабілізація фінансової сфери, потенційна регіональна або глобальна нестабільність через взаємозалежність національних економік на світовому рівні
6) підвищення продуктивності праці в результаті раціоналізації виробництва на глобальному рівні і поширення передових технологій, а також конкурентного тиску на користь безперервного впровадження інновацій у світовому масштабі	6) зростання зовнішнього боргу, насамперед міжнародним фінансовим організаціям, що перешкоджає подальшому прогресу
7) можливість держав мобілізувати більш значний обсяг фінансових ресурсів, оскільки інвестори можуть використати більш широкий фінансовий інструментарій на ринках	7) посилення залежності менш розвинених країн від стабільності й нормального функціонування світогосподарської системи

Транспортні системи повинні сприяти розвитку міжнародної торгівлі, обслуговувати міську і периферійну інфраструктуру, задовольняючи тим самим потреби суспільства в цілому. У той же час, розвиток транспортно-логістичного сервісу спричиняє появу ряду складних проблем, пов'язаних з ліквідацією дрібних і середніх підприємств у сфері

транспортно-експедиційної діяльності, які не витримують конкуренції більших структур, зокрема, великих міжнародних транспортно-розподільних центрів.

Висновки. 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. В умовах загострення конкуренції на ринку виграє той, хто першим виявляється в сфері споживання з товаром належної якості і необхідним рівнем сервісу. Успіху в умовах глобалізації, використовуючи переваги інтеграції, можна домогтися за допомогою вибору оптимальних стратегій, що є перспективним напрямком подальшого дослідження.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бауэрсокс Дональд Дж., Клосс Дейвид Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок: Пер. с англ. – М.: ЗАО «Олимп-бизнес», 2001. – 639 с.
2. Дикань В. Л., Бойко Д. И. Формирование системы международных транспортных коридоров на основе взаимодействия всех видов транспорта Украины // Экономика транспортного комплекса: Зб. наук. пр. – Х., 2001.-Вип. 4. –С. 135-140.
3. Глобальные логистические системы: Учеб. пособие/ В. И. Сергеев, А. А. Кизим, П. А. Эльяшевич и др.; Под общ. ред. В. И. Сергеева. – СПб.: Издательский дом "Бизнес-пресса", 2001. – 240 с.
4. Милославская С. В. Экономические основы формирования опорной сети перевалочных узлов на путях сообщения России: Дис... д-ра экон. наук: 08.00.05. – М., 1997. – 375 с.

5. Плужников К. И. Транспортное экспедирование. – М.: Росс-Консульт, 1999. – 576 с.

6. Карасев В. А. Глобализация рынка транспортных услуг и транспортно-логистических систем в мировой экономике. Автореф. дис... канд. экон. наук: 08.00.14 / Дипломатическая Академия МИД РФ. – Москва – 2008. – 24 с.

7. Мартин Г.-П., Шуманн Х. Западная глобализации: атака на процветание и демократию/ Пер. с нем. — М.: Издательский дом «АЛЬПИНА», 2001, С. 52—53.

8. Сергеева О. Глобальные вопросы. Какие стратегии наиболее эффективны в условиях глобализации // <http://marketing.web-standart.net/>

9. Чернецкий Ю. Не так страшна глобализация, как ее малюют. Или Единого Мира бояться – по миру отшельником пойти...// http://www.2000.net.ua/next_issue/61458

10. UNCTAD Handbook of statistics 2008// <http://www.unctad.org/Templates/Page.asp?intItemID=1890&lang=1>

11. Маркетинговое исследование логистического рынка Украины 2007-2008 гг., демонстрационная версия // marketing@uvk.ua

12. Лунева А. А. Глобализация в железнодорожном транспорте — новый виток в решении старых проблем // Зеркало недели – 2003. - 13 — 19 декабря - № 48. – С. 7

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Компанієць В.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Шраменко О.В.*

УДК 65.018:656.025

ВИЗНАЧЕННЯ ЯКОСТІ ОБСЛУГОВУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Уткіна Ю. М., асистент (УкрДАЗТ)

У статті розглянуто питання визначення поняття „якість обслуговування залізничних перевезень”, визначено систему показників якості обслуговування залізничних перевезень та побудовано її рівня у залежності від факторів її забезпечення.

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими чи практичними завданнями. Для України розвиток транспортної системи має ключове значення. За умови реформування економіки України, широкого її включення до системи світових господарських зв'язків необхідно

буде вирішувати складні проблеми адаптації транспортного комплексу держави до роботи в умовах ринкових відносин та забезпечення зростаючих вимог до якості й ефективності транспортних послуг. З точки зору залізничного транспорту якість транспортної послуги