

ефективності функціонування транспортного комплексу, забезпечення координації і взаємодії в роботі різних видів транспорту, розвитку інтермодальних перевезень вантажів по міжнародних транспортних коридорів (МТК), забезпечення реалізації транзитного потенціалу України в глобальній системі МТК вимагає застосування принципово нових підходів, в основі яких закладені принципи логістики і логістичного менеджменту, пріоритетність розвитку транспортно-логістичної інфраструктури та формування інтегрованих транспортно-логістичних систем, на регіональному, міжрегіональному і міжнародному рівнях.

Транспортно-логістична інфраструктура, що відповідає світовим стандартам, з відповідними мікроекономічними, національними і міжнародними характеристиками, є одним із суттєвих факторів ефективності кожної національної економіки.

Транспортно-логістична інфраструктура є сполучною ланкою між виробництвом і споживанням, обслуговує процес товароруху, створює умови для задоволення попиту, скорочення часу реалізації товарів, прискорення обороту капіталів, зниження витрат товароруху і цін, формування ефективного конкурентного середовища.

В Україні транспортно-логістична інфраструктура функціонує в умовах відокремленості і неузгодженості її елементів, роздробленості учасників ринку, що надають логістичні послуги недостатності державного і приватного фінансування стратегічних інфраструктурних проєктів. Поліпшення становища можливо шляхом проведення цілеспрямованої політики держави щодо залучення інвестицій в об'єкти логістичної інфраструктури.

Домінуючими, системоутворюючими елементами транспортно-логістичної інфраструктури повинні стати транспортні вузли, магістральні і місцеві шляхи сполучення, контейнерні та вантажопереробчі термінали, мультимодальні транспортно-логістичні центри.

Правильно організована транспортно-логістична система дозволяє скорочувати ланцюга поставок, оптимізувати товарні потоки, підвищувати маневреність поставок, тому актуалізується роль проєктування транспортно-логістичної інфраструктури на території України. В першу чергу, проводять різні економічні дослідження. Так на основі маркетингового аналізу моделюється кількість і типи транспортно-логістичних центрів, в подальшому визначаються їх оптимальні місця розміщення, види транспорту, що беруть участь у здійсненні перевезення.

Варто підкреслити, що логістична транспортна інфраструктура буде продовжувати розвиватися, це стратегічна потреба економіки. Є всі підстави очікувати й подальшого росту транзитних вантажопотоків. І якщо ми не створимо чітких логістичних механізмів взаємодії транспортних

систем, втрати будуть нести всі - і залізничники, і портовики, і вантажовласники, а головне - українська економіка. Рішення питань, пов'язаних з оптимізацією транспортної інфраструктури на перетині основних напрямків міжнародних транспортних коридорів, і поліпшення використання термінальних потужностей у регіонах України на основі створення логістичних центрів та логістичних корпорацій дозволять освоїти нові сегменти внутрішнього й міжнародного ринків транспортних послуг, підвищити якість транспортного обслуговування при здійсненні експортно-імпорتنих і транзитних перевезень.

УДК 334.012.82:656.2

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНИХ ГЛОБАЛІЗАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ ЗА УМОВИ ІНТЕГРАЦІЇ ДО СВІТОВОЇ ЕКОНОМІКИ

Маслова В.О., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

У умовах розвитку світової економіки та розширення міжнародного співробітництва транспортна логістика виступає невід'ємною складовою частиною логістики товароруху, орієнтованою на планування, організацію й управління товарно-матеріальними та супутніми потоками, та є практичним інструментом бізнесу комплексно координуючого порядку, який спрямовує всіх учасників транспортно-логістичного процесу на зв'язування у часі та просторі всіх матеріальних і супутніх потоків, що послідовно проходять стадії зберігання, транспортування, перевалки, складування, вантажопереробки та доставки готової продукції безпосереднім споживачам.

Тому за ринкової конкуренції та глобалізації світової економіки у якості пріоритетної сформувалася концепція інтегрованої логістики через об'єднання учасників системи вантажо- та товароруху, зниження супутніх витрат всього логістичного ланцюга від виробників до споживачів під час задоволення запитів клієнтів до якості товарів і послуг, а також максимізацію загального синергетичного ефекту.

Під впливом глобалізації світової економіки та розширення міжнародного співробітництва, розвитку транспортних сполучень, систем інформаційного та комунікаційного забезпечення сформувалися крупні транснаціональні корпорації. При цьому важливішим фактором економічного росту виступила інтеграція, здійснювана як на галузевому та регіональному, так і на міжгалузевому, міжрегіональному та міжнародному рівнях.

За умови широкого поширення інтеграційних процесів до числа пріоритетних напрямків транспортної політики, поряд з розвитком

технічних засобів транспорту, необхідністю оновлення його основних фондів на якісно новому рівні, впровадженням нових прогресивних технологій, інформатизацією перевізного процесу приєднуються такі напрямки, як: забезпечення координації діяльності різних видів транспорту; розвиток інтермодальних перевезень мережею міжнародних транспортних коридорів; комплексне вирішення регіональних транспортних проблем; інтеграція українського ринку транспортних послуг до світової транспортної системи.

У зв'язку з розширенням транспортної політики змінюється структура відносин транспорту та вантажовласників, причому більш конструктивно постає роль транспорту – він прийматиме активну участь в раціоналізації економічних зв'язків, організації й оптимізації товарних потоків через інтеграцію транспортних та індустріальних технологій.

Тому необхідно створення у всіх великих транспортних вузлах і центрах вантажоутворення логістичних транспортно-розподільчих центрів і термінальних комплексів, що матимуть криті склади та площадки з відповідним технічним обладнанням, перевантажувальну техніку, диспетчерські й інформаційні системи керування транспортними потоками.

Створювані в транспортних вузлах логістичні транспортно-розподільчі й інформаційно-аналітичні центри підпорядковуватимуться логістичним центрам більш високого ієрархічного рівня – регіональним, міжрегіональним, міжнародним, що забезпечить формування транспортно-логістичних систем різного ієрархічного рівня з їх наступною інтеграцією до світового економічного простору.

При цьому більшій увазі на сучасному етапі розвитку економіки України потребують проблеми удосконалення міжрегіональних і міжнародних транспортно-економічних зв'язків України, розвиток української частини мережі міжнародних транспортних коридорів і великих загальномережних транспортних вузлів, підвищення конкурентоспроможності українських підприємств транспорту, входження України до світової транспортної системи на базі здійснення політики міжнародної інтеграції.

Внаслідок розвитку української частини мережі міжнародних транспортних коридорів суттєво розшириться експорт українських транспортних послуг на світових ринках, перш за все, шляхом більш широкого використання транспортної інфраструктури для здійснення транзитних перевезень вантажів, що стимулюватиме підвищення попиту на української транспортної системи.

УДК 656.2

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ БЕЛОРУССКИХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

*Михальченко А.А., к.т.н., доцент,
Ходоскина О.А., магистр эк.н., ассистент (БГУТ)*

Транспортная сеть и транспортные организации Республики Беларусь, как и все постсоветские транспортные системы, развивался в большей степени за счет формирования и реализации собственных целей, не учитывая международных условий развития рынка транспортных услуг. Несмотря на то, что в 1992 г были определены важнейшие направления Критических коридоров, практически до недавнего времени все оставалось по-прежнему. Этому способствовало несколько объективных причин:

1) наследство досталось не из лучших и приходилось выполнять латание дыр – ремонтировать устройства железнодорожной инфраструктуры, обновлять подвижной состав, создавать новые технологии перевозочного процесса; 2) международные интересы определялись сугубо исходя из возможности использования подвижного состава для выполнения собственных перевозок грузов и пассажиров, что соответствовало национальным интересам государств, но практически не развивало международные перевозки; 3) национальные законодательства и финансовые системы практически оставались замкнутыми; 4) наличие узкопрофессионального эгоизма различных видов транспорта, что привело к оттоку значительной части грузовых и пассажирских перевозок на транспорт других государств.

Создание и практическое использование международных транспортных коридоров несколько изменило подход к развитию и использованию транспортной инфраструктуры и подвижного состава. Через Республику Беларусь проходят два международных транспортных коридора: № 2 «Берлин-Минск-Нижний Новгород»; № 9 «Одесса-Хельсинки» с двумя ответвлениями на Клайпеду (Литва) и Калининград (Россия). Данные коридоры стали более интенсивно использоваться, а работа в них приносит ощутимый результат всем участникам перевозочного процесса. Этому способствовало несколько практических действий в следующих областях: 1) в инфраструктурной – разработана долгосрочная международная стратегия развития железнодорожной, автомобильной и морской (портовой) инфраструктур, которая предусматривает существенное инвестирование в них каждым государством и привлечение иностранного капитала; разработаны международные инвестиционные проекты в транспортную инфраструктуру; разработаны новые логистические схемы перевозки