

к ним; 4) желание многих железнодорожных администраций поправить собственное финансовое положение за счет более высоких тарифов и введения ограничений на перевозки определенных категорий грузов (по более дешевым тарифам) привело к существенному падению объемов перевозок, что в итоге снизило финансирование в развитие инфраструктуры международных транспортных коридоров.

В целях преодоления негативных последствий, вызванных перечисленными ранее причинами, стало более активно применяться корпоративная логистика перевозок грузов. При этом железнодорожные компании не стали заикливаться на развитии традиционных технологий перевозок. Во многих странах, через территории которых проходят международные транспортные коридоры, активно стали использовать контейнеры для перевозки нетрадиционных грузов (строительных материалов, наливных грузов, сжиженного газа). Контейнеризация перевозок массовых грузов позволяет использовать универсальный подвижной состав на железнодорожном и других видах транспорта. При этом немаловажным является снижение в 1,3-1,6 раза потерь грузов. Следует также отметить, что стала развиваться логистика взаимодействия видов транспорта, которое раньше даже не рассматривалось. Для перевозки грузов между континентами стали использоваться транспортно-логистические схемы с применением авиации и железнодорожного транспорта, особенно при перевозках скоропортящихся грузов и грузов гуманитарного характера для нужд ООН.

Вторым направлением использования корпоративной логистики в международных транспортных коридорах стало использование дополнительных направлений, идущих параллельно этим коридорам. Так при выделении во втором международном транспортном коридоре пассажирского хода от Нижнего Новгорода до Бреста с пропуском скоростных поездов встал вопрос о выделении ответвления транспортного коридора № 2 от Нижнего Новгорода через Брянск-Гомель в Брест и в Калининград. Это позволит наряду с усилением железнодорожной инфраструктуры основного международного транспортного коридора выполнять развитие дополнительного направления, которое позволит ускорить продвижение грузов в 1,5-2 раза. Это связано с уменьшением влияния ускоренных пассажирских поездов международного сообщения (в страны ЕС) на скорости движения грузовых поездов. При этом снижается количество сложных железнодорожных узлов, в которых имеет место значительный простой транзитных вагонов (до 36-40 ч).

Использование дополнительных направлений преимущественно для движения грузовых поездов позволяет применять удлиненные тяговые

локомотивные плечи (от Брянска до Калининграда и Бреста). Это позволяет создавать между железнодорожными корпорациями совместные высокоэффективные предприятия тягового обеспечения перевозок. Локомотивы могут использоваться на плече протяженностью 1800-2100 км при выполнении международных перевозок с участием 2-3 государств (России, Беларуси и Литвы). В таком случае по-новому строится логистика погранично-таможенного сервиса, которая обеспечивает пропуск поездов через границы с затратами времени 40-50 мин., вместо 42-48 ч.

Ожидается соответствующая результативность: 1) происходит ускорение продвижения грузовых вагонов, что снижает в целом на перевозку вагонную составляющую. Владельцы вагонов получают более высокую выручку не от фрахта вагонов, а от их использования в перевозочном процессе; 2) корпоративные интересы организаций железнодорожного транспорта в международных транспортных коридорах достигают большего значения, чем в национальных границах; 3) появляется возможность получения более высокой финансовой отдачи от финансовых затрат в развитие логистики грузовых перевозок и в национальные инфраструктуры железнодорожного транспорта; 4) в эффективную работу включаются железнодорожные направления национальной сети, ранее не используемые в международных транспортных коридорах.

УДК 341:656.2(477)

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ГАРМОНИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПРАВА УКРАИНЫ

*Найденова М.В., к.э.н., доцент,
Паламарчук И.В., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)*

В современном мире глобализация экономики, развитие товарообменов между государствами, необходимость формирования международных транспортных коридоров приводит к тому, что все больше возрастает роль транспорта. В условиях интенсивного развития международного сотрудничества в транспортной сфере гармонизации права как основному международно-правовому методу сближения различных правовых систем принадлежит центральная роль. Ей отводится особое место в решении транспортных проблем, возникающих между государствами, создании международной транспортной инфраструктуры, имеющей единые технические параметры и обеспечивающей применение единой технологии

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.