

УДК 338.47

## Транспортна система України як елемент глобальної транспортної системи

**Остапенко Т.Г.**

кандидат економічних наук, доцент,  
Національний авіаційний університет

**Гращенко І.С.**

кандидат економічних наук, доцент,  
Національний авіаційний університет

**Прищепя Н.П.**

кандидат економічних наук, доцент,  
Національний авіаційний університет

Статтю присвячено формуванню та забезпеченню національної транспортної системи в межах глобальної транспортної системи. Визначено, що основними компонентами транспортної системи є процес, елементи, суб'єкти, рівні, механізм регулювання та управління, а також напрями вдосконалення цілісної національної транспортної системи. Необхідність визначення підходів до тлумачення складових національної транспортної системи викликана можливістю інтеграції економіки України до європейського та міжнародного економічного простору.

**Ключові слова:** транспортна система України, глобальна транспортна система, елементи, суб'єкти та рівні національної транспортної системи.

Остапенко Т.Г., Гращенко І.С., Прищепя Н.П. ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА УКРАИНЫ КАК ЭЛЕМЕНТ ГЛОБАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Статья посвящена формированию и обеспечению национальной транспортной системы в рамках глобальной транспортной системы. Определено, что основными компонентами транспортной системы являются процесс, элементы, субъекты, уровни, механизм регулирования и управления, а также направления усовершенствования целостной транспортной системы. Необходимость определения подходов к трактовке составляющих национальной транспортной системы вызвана возможностью интеграции экономики Украины в европейское и международное экономическое пространство.

**Ключевые слова:** транспортная система Украины, глобальная транспортная система, элементы, субъекты и уровни национальной транспортной системы.

Ostapenko T.H., Hrashchenko I.S., Pryshchepa N.P. UKRAINE'S TRANSPORT SYSTEM AS AN ELEMENT OF A GLOBAL TRANSPORT SYSTEM

The article is devoted to the formation and provision of a national transport system within the global transport system. It is determined that the main components of the transport system are the process, elements, subjects, levels, mechanism of regulation and management, and directions for improving the integral national transport system. The need to define approaches to the interpretation of the components of the national transport system is due to the possibility of integration of the Ukrainian economy into the European and international economic space.

**Keywords:** transport system of Ukraine, global transport system, elements, subjects and levels of the national transport system.

**Постановка проблеми у загальному вигляді.** Розвиток світової економіки значною мірою залежить від стану міжнародних торговельних та інших зв'язків, але це визначає центральну роль транспорту, який забезпечує безперервне пересування вантажів, пасажирів і пошти. Темпи розвитку транспорту у ХХ ст. були настільки високими, що досягнуті зміни можуть бути порівняні за масштабами з прогресом за всю попередню історію транспорту. У ХХ ст. виникли, почали функціону-

вати та стали провідними компонентами всієї світової економіки нові транспортні галузі. Йдеться про автомобільний, авіаційний та трубопровідний транспорт.

На початку ХХ ст. був відкритий Панамський канал, який поєднав Атлантику з Тихим океаном та стимулював зростання трансокеанських вантажопотоків, зменшивши тривалість багатьох судоходних маршрутів. Наприкінці ХХ ст. (у 1994 році) було завершено спорудження тунелю під Ла-Маншем, а за

перше ж десятиліття пасажиропотік між континентальною Європою та Великобританією сягнув 6 млн. осіб на рік [3].

Значної трансформації зазнав основний традиційний вид транспорту, а саме морський, на який припадає найбільша частина вантажообігу, а особливо в міжнародних перевезеннях. Радикальний прогрес змінює всі технічні характеристики, зокрема типи суден, їх розміри, вантажопідйомність, швидкість, безпечність експлуатації [3].

Завдяки якісним та кількісним змінам морська торгівля (яка за тоннажем сягнула 4/5 всієї міжнародної торгівлі) збільшилась до середини ХХ ст. в 5 разів, а до 2000 року – ще у 10 разів. Іншими словами, загальний обсяг вантажів, які перевозилися в міжнародній морській торгівлі, за століття збільшився в 50 разів. З урахуванням інших видів транспорту, включаючи «молоді», що виникли у ХХ ст., темпи зростання були ще більшими.

В минулому столітті траси морських суден перетворилися на мережу постійних морських комунікацій, поступово формуючи спільно з іншими видами транспорту (залізничним, автомобільним, річковим, трубопровідним) загальносвітову транспортну систему.

Ця система складається з національних транспортних систем, що існують у різних країнах світу, а також допомагає утворювати тісні інтеграційні зв'язки.

Зауважимо, що на суходолі залізничний транспорт витіснив гужевий, який зник (після тисячоліть існування) у розвинутих країнах, хоча зберігається в найбільш відсталих та віддалених регіонах. Проте самі залізничі швидко після своїх перших успіхів почали відчувати найсильнішу конкуренцію з боку автомобільного транспорту. Щоправда, за цей час території європейських країн та США вкрилися густою мережею залізниць, а ціла низка «великих залізничних магістралей», зокрема України, сягнули відстані тисячі кілометрів, але розвиток цього виду транспорту до початку ХХІ ст. все ж таки явно гальмується. Очевидно, що залізничний транспорт концентрується на вантажоперевезеннях на дальні відстані, тоді як вантажопотоки на короткі та частково на середні відстані складають сферу роботи автомобільного транспорту.

Міжконтинентальні перевезення пасажирів та пошти забезпечує авіаційний транспорт, який все активніше розвивається на теренах всіх материків. Вводяться в дію «лоу-кості», які здійснюють перевезення на недалюні відстані за сприятливими цінами. Активно також

розвивається трубопровідний транспорт, який розгалужено представлений в Україні.

Тому доцільним є обґрунтування транспортної системи України як складового елемента глобальної транспортної системи світу.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Українські вчені присвятили увагу питанням формування та розвитку транспортної системи. Так, Ю.Л. Мохова [4] дослідила складові транспортно-логістичного комплексу як сегменту для стабільного функціонування економіки країни та визначила ключові завдання у сфері транспорту та її регулювання. Н.Л. Панасенко, В.Б. Іваник [5] розробили алгоритм комплексного інтегрального оцінювання розвитку транспортної системи в Україні та здійснили вибір базових статистичних показників для дослідження сучасного стану транспортної системи України. Т.Г. Логотова, М.М. Полторацький [2] розглянули та розтлумачили понятійні категорії «транспорт» та «єдина транспортна система України». Н.В. Логвінова [1] дослідила шляхи розвитку транспортної системи України.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** У процесі трансформації національної економіки України та адаптації її відповідно до міжнародних вимог в процесі інтеграції до ЄС розвиток та реорганізація транспортної системи України є вкрай важливим та актуальним сьогодні.

Формування цілей статті (постановка завдання). Отже, метою статті є розгляд всього спектру питань розробки комплексної концепції розвитку транспортної системи в умовах українських системних кризових явищ.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Зауважимо, що економічна категорія «національна транспортна система» потребує визначення, зокрема для розуміння взаємовпливу з інтеграційними процесами. Слід зауважити, що національна транспортна система є складовою світової (глобальної) транспортної системи. Остання є базовим аспектом для розвитку національних транспортних систем.

Сукупність внутрішньо узгоджених, взаємопов'язаних, соціально однорідних транспортних засобів, за допомогою яких забезпечується організуючий та стабілізуючий вплив на виконання основних завдань в перевезеннях, відображає структуру та складає єдину цілісну транспортну систему.

Типи транспортних систем світу такі.

1) Північноамериканський тип, що характеризується високим рівнем розвиненості всіх видів транспорту. Це транспортні системи Північної Америки (США, Канади), для яких

характерні наявність усіх видів транспорту та промисловості з його обслуговування (виробництво транспортних засобів, обладнання), висока якість доріг та інженерних комунікацій, добре розвинена інфраструктура.

2) Європейський тип, що характеризується найбільш розгалуженою транспортною мережею, високим розвитком всіх видів транспорту, де пасажирські перевезення здійснюються переважно залізничним транспортом, а вантажні перевезення – автомобільним транспортом. Це транспортні системи країн Європейського Союзу, що не входять до нього, країн Західної Європи, Японії. За основними параметрами діяльності, якості обслуговування вони практично не поступаються транспортним системам США та Канади, але в деяких країнах відсутні окремі види транспорту (морського чи річкового), підприємства з виробництва транспортних засобів тощо. Роль транспорту в економічному житті та світогосподарських зв'язках цих країн також дуже велика. Високий рівень більшості видів транспорту (наприклад, Японія не має трубопровідних та річкових перевезень; Австралія, Нова Зеландія, Південна Африка майже не мають річкового транспорту).

3) Євразійський тип, що характеризується низькою якістю та недостатнім розвитком автошляхів. Це транспортні системи країн з перехідною економікою (східноєвропейські, СНД, Балтія), «нових індустріальних країн». На сучасний період адаптації їх економік до нових умов співпраці із Західною Європою та іншими регіонами світу транспортні системи частково готові. Східноєвропейські країни роблять спроби інтегрувати свої транспортні системи із західноєвропейськими. Але країни Євросоюзу висувають певні вимоги щодо експлуатації автомобільного та залізничного транспорту. Процес інтеграції усіх країн ЦСЄ, СНД, Балтії та інших у європейський економічний простір передбачає якісну модернізацію усіх об'єктів транспортної інфраструктури зазначених країн, а також деяких інших. Транспортні системи країн Азії, Африки, Латинської Америки нині перебудовуються з метою адаптації до умов функціонування світової транспортної системи. Питома вага транспорту в економіці цих країн ще є відносно невеликою, але його розвиток здійснюється швидкими темпами, створюється сучасна інфраструктура, а роль національних транспортних систем постійно зростає. Переважає один вид транспорту (зокрема, залізничні перевезення є домінуючими в Індії, Арген-

тині, Марокко, автомобільні – в Афганістані, Саудівській Аравії, Ефіопії, річкові – у Судані, Конго, Парагваї).

4) Азіатський тип, що характеризується розгалуженістю залізничної та автотранспортної мережі, у приморських районах розвинутим є каботажне судноплавство. Це транспортні системи країн, що виражаються у специфічній конфігурації транспортних мереж (приспособлених для виконання завдань з вивезення з країн сировини, палива), відсутності (або недостатній кількості) магістралей національного та міждержавного значення для розвитку всередині регіональних та міжнародних економічних зв'язків.

Світова транспортна система постійно розвивається. Відповідно до вимог часу та законів економічного розвитку в ній відбуваються адекватні якісні та кількісні зміни. Це знаходить відображення в поліпшенні технічного оснащення транспортних операцій, зміні географії найважливіших транспортних вантажо- та пасажиропотоків, структурних співвідношеннях ролі та значення різних видів транспорту у світовому господарстві.

Велике значення для розвитку транспортних систем східноєвропейських країн, зокрема України, має їх сучасне геополітичне та транспортно-географічне положення. Через територію цих країн проходять найважливіші транспортні комунікації, що забезпечують транзит вантажопотоків між Північною Європою та Західною Азією (включаючи Близький і Середній Схід), Росією та Західною Європою, Центральною Азією та Європою. Серед безлічі країн світу Україна виділяється особливо вигідним транспортно-географічним положенням. Це обумовлено низькою факторів.

По-перше, географічне розташування України характеризується високим значенням індексу розташування в системі топологічних відстаней між країнами Європи.

По-друге, місце розташування України «на перехресті» залізничних, автомобільних, трубопровідних і повітряних трас, що з'єднують східні регіони Росії, Казахстан, країни Середньої Азії та Закавказзя з країнами Центральної та Південної Європи, а також північні та центральні райони Росії, Фінляндію, Польщу, країни Балтії з країнами Чорноморського басейну, є зручним і перспективним з точки зору міжнародних транспортно-економічних зв'язків. Будучи морською державою, Україна має вихід (через турецькі протоки) до світового океану та може розвивати мережу торгово-економічних комунікацій з багатьма краї-

нами світу, включаючи США, Великобританію, Канаду, Австралію.

Вищевикладене вказує на значний транспортно-географічний потенціал України як транзитної держави, що зв'язує різні регіони Євразійського економічного простору та підкреслює особливу важливість для неї розвитку міжнародних транспортних систем.

Суб'єктами світової транспортної системи є міжнародні транспортні організації, міжнародні інтеграційні транспортні об'єднання, держави, внутрішні регіони, транспортні галузі, підприємства-перевізники, окремі індивіди як продуценти та споживачі транспортних послуг.

Міжнародні транспортні організації сформовані та здійснюють регулюючі функції стосовно розвитку міжнародних транспортних перевезень. До провідних міжнародних транспортних організацій відносять такі.

– FIATA (Міжнародна асоціація вантажних експедиторів) представляє галузь вантажних перевізників, є неурядовою організацією із 40 000 учасників (транспортних та логістичних фірм). Має 8–10 мільйонів працівників у 150 країн світу. FIATA розробила документи та їх електронні примірники для використання транспортними компаніями в усьому світі, такі як свідоцтво про одержання відправником; складська квитанція FIATA; договірний змішаний транспортний коносамент FIATA; шляхова накладна FIATA з мультимодального перевезення; декларація вантажовідправника з перевезення небезпечних вантажів; міжнародне вагове свідоцтво; інструкції FIATA для експедиторів.

– IATA (Міжнародна асоціація повітряного транспорту) – це неурядова організація, що презентує галузь авіаперевезень, її членами є 240 авіакомпаній, які покривають 84% всього повітряного руху. IATA розробляє стандартні підходи до вантажних перевезень, зокрема інструкції з регулювання перевезень небезпечних товарів; з регулювання перевезень живих тварин; з регулювання перевезень швидкопсувних вантажів. IATA розробила електронні стандарти комунікації щодо перевезення вантажів повітряним транспортом.

– ICS (Міжнародна палата поставок та Міжнародна федерація поставок) – це основна міжнародна торговельна асоціація та організація, що охоплює всі галузі морських перевезень і забезпечує 80% світового торгового флоту. Ці організації представляють такі торговельні галузі, як морська безпека, суднобудівельні стандарти, відповідальність вантажовідправників, політика поставок та вільна торгівля.

– IRU (Світова організація автодорожнього транспорту), яка представляє інтереси автовантажоперевізників з перевезень вантажів та пасажирів.

– UIC (Міжнародний союз залізниць) – це неурядова організація, що представляє інтереси залізничної галузі. UIC публікує стандарти для залізничного сектору, для потягів, залізничного обладнання та залізничних станцій. UIC відповідає за випуск залізничних накладних (CIM). UIC розробила стандарти для обміну інформацією між залізничними компаніями та залізничними операторами інфраструктури, що має назву TSI (Міжоператорська технічна специфікація).

– SMDG – це група користувачів морськими та контейнерними терміналами, авторизованими портами, що розробляє стандарти для морських контейнерних перевезень, для обміну інформацією між вантажними підприємствами та індивідуальним рухом морських контейнерів з різних портів.

Міжнародними інтеграційними угрупованнями, в яких здійснюється транспортна діяльність є перш за все Європейський Союз та НАФТА. Політику Європейського Союзу в транспортній галузі можна охарактеризувати тенденціями в галузі перевезень, причинами, що перешкоджають розвитку транспортної галузі, а також передовим досвідом у сфері регулювання транспортної галузі та інфраструктури.

До тенденцій розвитку транспортної галузі в Європі відносять такі. Обсяг транспортних потоків та перевезень в регіоні ЄЕК ООН загалом збільшився несуттєво, водночас динамка цих змін в різних видах транспорту, а також в різних субрегіонах і країнах була вельми неоднорідною; кількість автомобілів на дорогах країн Центральної та Східної Європи зросла більш ніж удвічі, в цих країнах зберігається тенденція до придбання індивідуального автотранспорту; в Європі загалом сектор міжнародних перевезень розвивається активніше, ніж сектор внутрішніх перевезень, що засвідчує продовження довгострокової тенденції, що спостерігається в регіоні ЄЕК ООН; в країнах Центральної та Східної Європи сектор міжнародних залізничних перевезень характеризувався тими ж показниками, що сектор внутрішніх перевезень.

Причини, що перешкоджають розвитку транспортної галузі в країнах Європи, були пов'язані насамперед із загальними економічними тенденціями в країнах-членах та з положенням, яке зберігалось в транспорт-

ному секторі в країнах ЄЕК ООН та Центральної та Східної Європи. До таких причин відносять якість транспортної інфраструктури в країнах Центральної та Східної Європи (тут слід зауважити, що за ступенем того, як економіка цих країн набувала все більше інтеграційних ознак з економікою Союзу, транспортна інфраструктура, якій протягом десятиліть не приділялося особливої уваги і яка не одержувала достатнього обсягу інвестицій, була вимушена забезпечувати транспортні потоки більшої інтенсивності); більш повільні темпи структурних перетворень у транспортному секторі, зокрема на залізничному транспорті, де відділення інфраструктури від діяльності з експлуатації не тільки вимагало великих витрат ресурсів та часу, але й впливало на зайнятість та ситуацію в соціальній сфері в результаті зменшення розмірів та реструктуризації транспортних підприємств. В країнах Європейського Союзу основні причини, що перешкоджали подальшому розвитку транспортної галузі, могли бути пов'язані з переважністю автомобільних доріг та екологічними наслідками збільшення обсягів перевезень, зокрема в секторі міського транспорту.

Передовий досвід у сфері регулювання транспортної галузі та інфраструктури передбачає виконання таких дій. Нормотворча діяльність в країнах-членах ЄЕК ООН спрямована на розробку заходів щодо забезпечення подальшого розвитку конкуренції на ринку транспортних послуг шляхом підвищення конкурентоспроможності залізниць та використання інших екологічно чистих видів транспорту, її мета полягала в тому, щоби підвищити безпеку дорожнього руху та знизити завантаженість у міських районах; іншими напрямками регламентуючої діяльності можуть бути стимулювання залізничних та комбінованих перевезень з метою підвищення ефективності, надійності та конкурентоспроможності залізниць; після подій 11 вересня 2001 року та низки великих залізничних та автомобільних аварій питання забезпечення безпеки у транспортному секторі швидко набуло характеру однієї з пріоритетних законодавчих проблем; у всіх країнах Європи відбувався процес розгляду та вжиття великомасштабних регламентуючих заходів зі стимулювання капіталовкладень в інфраструктуру, такі заходи спрямовані на підвищення пропускної спроможності наявної інфраструктури; важливим напрямом нормотворчої діяльності практично в усіх країнах стало вжиття заходів, покли-

каних підвищити ефективність регулювання транспортного ринку, коли уряди все більше приділяють уваги необхідності збалансування інтересів суспільства з інтересами користувачів та операторів транспорту.

В рамках договору НАФТА (США, Канада, Мексика) одночасно з поетапною ліквідацією обмежень на торгівлю товарами були зняті взаємні обмеження щодо випуску автомобільних перевізників на ринки трьох країн, а також з іноземних інвестицій в транспортні підприємства, що виконують міжнародні перевезення. Результатом стало різке зростання обсягів торговельних і транспортних операцій. За перші п'ять років дії угоди обсяги автомобільних вантажних перевезень між трьома країнами зросли майже вдвічі. Нині для забезпечення зростаючих споживачів транспортних перевезень на північноамериканському континенті створюються міжнародні транспортні коридори меридіонального напрямку. При цьому реалізується концепція поетапного переходу від гармонізації параметрів інфраструктури коридорів до створення умов для всебічного полегшення переміщення транспортних засобів та просування товарів і далі до скоординованого раціонального переміщення продуктивних сил в галузі створюваних коридорів.

Наступним суб'єктом світової транспортної системи є держава. Це центральна ланка в розвитку світової системи транспортних відносин. На цьому рівні формується національна транспортна система. Ця система складається з транспортних галузей різного характеру, суб'єктів та рівнів.

Відомо, що держава виникла в результаті суспільного поділу праці та появи приватної власності. Ознаками держави як суб'єкта національної транспортної системи є:

- наявність особливої системи органів та установ, які здійснюють функції державної влади, зокрема влади за транспортною галуззю;

- транспортне право, що фіксує певну систему норм, які санкціонуються державою та державними регулюючими установами за транспортною системою;

- певна територія, на яку поширюється юрисдикція цієї держави, та територія, що охоплена транспортною інфраструктурою.

Поділ праці в транспортній галузі є значним підґрунтям для визначення транспортної спеціалізації. Так, країни, що не мають виходу до морських транспортних шляхів, розвивають наземний транспорт, а саме залізничний

та автомобільний. Ті країни, що мають природно-географічні обмеження (гірські території та низини), розвивають, крім наземного транспорту, авіаційний транспорт. Такі країни, як Україна, зі вдалим географічним положенням розвивають усі транспортні галузі.

Крім того, приватна власність є чинником, який дає змогу державі впливати через органи влади на транспортувальників та різних перевізників, серед яких виділяються природні монополії (Укрзалізниця), монополістичні структури, такі як МАУ та наземна інфраструктура авіаційного транспорту (аеропорти), величезна кількість приватних перевізників у галузі автомобільного транспорту.

Зауважимо, що держава в галузі транспорту відповідає за транспортну політику та за формування нормативно-правової основи національної транспортної системи. Цей аспект діяльності розглянемо щодо механізмів управління транспортними мережами.

Іншим суб'єктом національної транспортної системи є галузі. Відомо, що галузь є сукупністю виробників подібного продукту. Так, до транспортних галузей слід віднести залізничний транспорт, автомобільний, трубопровідний, морський та авіаційний. Ці галузі

співпадають з елементами транспортної системи, про що йшлося вище.

Наступним суб'єктом транспортної системи є підприємства, які здійснюють перевезення пасажирів, вантажів та пошти.

Суб'єкти світової транспортної системи формують рівні цієї системи (табл. 1).

Рівнями транспортної системи є глобальний, міжнародний регіональний, міждержавний, міжрегіональний, міжгалузевий, міжфірмовий, рівень зв'язків «людина – людина». Так, глобальний рівень транспортної системи відповідає за координацію діяльності всіх суб'єктів на всесвітньому рівні, коли йдеться про діяльність міжнародних транспортних організацій, про співпрацю між інтеграційними формуваннями, окремими державами, галузями, регіонами, підприємствами (здебільшого транснаціональними корпораціями) та окремими індивідуумами, які здійснюють безпосередні транспортні перевезення.

Міжнародний регіональний рівень транспортної системи передбачає співпрацю транспортувальників та замовників транспортних послуг на міжконтинентальній сфері. Так, коли співпрацюють перевізники та замовники, які знаходяться на різних континентах, їх

Таблиця 1

**Характеристика ієрархічних рівнів транспортної системи України як складової Глобальної транспортної системи**

Ієрархічний рівень транспортної системи	Транспортна структура	Стадія розвитку структури	Вид сполучення
Мега (міжпланетарний рівень)	Космічний	Експериментальне сполучення з дослідницькими цілями	Сполучення Землі з найближчими до Сонячної системи планетами
Мета (міжконтинентальний рівень, внутрішньо континентальний рівень; міждержавний рівень)	Планетарій	Програмно-цільова і проекти	Міжнародне сполучення
Макро (національний рівень)	Державний	Пасивне формування	Транспорт окремих країн і міжнародних об'єднань (груп країн)
Мезо (міжрегіональний рівень; регіональний рівень; міжгалузевий рівень)	Регіональний	Активне формування	Транспорт економічних районів, міських агломерацій та великих міст, міжміське сполучення
Суб (районний рівень; місцевий рівень)	Субрегіональний	Внутрішні технологічні зміни	Транспорт окремих населених пунктів і низових ланок мережі шляхів сполучення
Мікро (між фірмовий рівень)	Місцевий	Активне використання, внутрішні технологічні зміни	Транспорт окремих юридичних осіб
Нано («людина – людина»)	Індивідуальний	Власне використання	Транспорт окремих фізичних осіб

Джерело: складено авторами

співпраця може мати міжнародний регіональний характер.

Міждержавний рівень транспортування визначається співпрацею окремих держав у галузі укладання між ними відповідних договорів та впровадження їх у реальне життя. Держава має суттєву нормативну функцію, яка реалізується у підписанні двосторонніх та багатосторонніх транспортних домовленостей. Ці домовленості виконуються безпосередніми перевізниками різних видів та розмірів.

Відносини транспортувальників з різних галузей передбачають співпрацю між представниками різних галузей транспортної системи та складають інтермодальні перевезення. Такі перевезення є складним утворенням та вимагають координації фахівців різних профілів та видів транспорту.

Міжфірмовий рівень транспортної системи передбачає співпрацю між окремими підприємствами і в межах країни, і в міжнародному середовищі. Це співпраця між замовниками транспортних послуг та безпосередніми перевізниками. Цей рівень відносин є найбільш поширеним та базовим у формуванні світової та національної транспортних систем.

Відносини «людина – людина» є нанорівнем світової та національної транспортних систем. Вони характеризуються міжособистісними зв'язками ієрархічного значення, коли підлеглий підпорядковується начальнику; горизонтального значення, коли співпрацюють замовник та здійснювач послуг транспортування; лінійного значення, коли представники однієї транспортної галузі об'єднують у спілку перевізників.

Рівні відносин транспортної системи передбачають, що вони базуються на виконанні конкретних дій щодо надання якісних послуг перевезення. Ці дії укладаються в процес транспортування.

Світова транспортна система є складним утворенням, яке складається з компонентів, що характеризуються тісними взаємозв'язками та системоутворюючими закономірностями взаємовпливу. Світова транспортна система складається з елементів, суб'єктів, рівнів, процесу та механізму регулювання (рис. 1).

Наступним суб'єктом національної транспортної системи є наночинник, тобто людина. Наноекономіка є економікою людини, за визначенням Кеннета Ерроу [6], а основною функцією людини як наночинника є економічна поведінка, яка забезпечує формування ефективних економічних дій на всіх рівнях системи міжнародних економіч-

них відносин, та її складової, а саме світової транспортної системи.

Так, відповідно до розуміння розширеного процесу економічного відтворення, національна транспортна система починається з розроблення та винайдення технологічних рішень, які перетворюються та впроваджуються у процесі надання транспортних послуг. Надання транспортних послуг пов'язане з транспортною інфраструктурою та споживанням з боку споживачів. Цей процес назвемо «процес формування відносин транспортної системи», який має певним чином керуватися та регулюватися на рівні держави, окремих підприємств та окремих індивідуумів.

Процес транспортної системи передбачає такі етапи, як підготовчий, основний та забезпечувальний. Ці етапи залежать від формування, здійснення та забезпечення угод про транспортування вантажів та пасажирів.

Процес управління та регулювання передбачає регулювання на рівні держави та управління на рівні інших суб'єктів транспортної системи. І цей процес регулювання та управління передбачає існування двох складових, а саме організаційно-економічної та техніко-технологічної.

До напрямів розвитку транспортної системи за умови їх постійного моніторингу слід віднести такі, як створення транспортно-логістичних кластерів, оптимізація підготовки кадрів для транспортної системи, розвиток інфраструктури, налагодження та модернізація виробництва транспортних засобів.

**Висновки з цього дослідження.** Слід зауважити, що національна транспортна система є складовою світової транспортної системи. Вона складається з таких елементів, як залізничний, автомобільний, трубопровідний, водний та авіаційний транспорт. До суб'єктів транспортної системи відносять міжнародні транспортні організації, міжнародні інтеграційні транспортні системи, державні транспортні органи влади, транспортні галузі, транспортні підприємства, окремих індивідуумів. Рівнями транспортної системи є глобальний, міжнародний регіональний, міждержавний, міжрегіональний та міжнародної конкуренції, співпраці підприємств та нанорівень. Всі елементи, суб'єкти та рівні підпорядковуються процесу формування відносин транспортної системи, тобто виконання транспортного контракту. Також виділяються методи регулювання транспортною системою, а саме регулювання на рівні держави та управління та рівні підприємств.



Рис. 1. Структура глобальної транспортної системи

Визначення структури національної транспортної системи стає відправним пунктом розвитку та впровадження транспортних стратегій та розуміння складових для можливості активного регулювання та контролю транспортної системи загалом

та її компонентів зокрема. Структурування транспортної системи необхідне також для побудови оптимальних міжнародних відносин з міжнародними транспортними організаціями та всіма іншими суб'єктами світової економіки.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Логвинова Н.В. Шляхи розвитку транспортної системи України. 2016. URL: <http://www.dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300>.
2. Логутова Т.Г., Полторацький М.М. Сучасний стан транспортної інфраструктури України. Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. 2015. Вип. 2 (12). Т. 2. С. 8–14.
3. Мировая экономика и международный бизнес: учебник/ кол. авт.; под общ. ред. В.В. Полякова, Р.К. Щенина. 3-е изд., стер. Москва: КНОРУС, 2006. 656 с.
4. Мохова Ю.Л. Значення транспортної галузі в системі національної економіки України. Дон ДУУ. Менеджер. 2015. № 1 (69). С. 88–96.
5. Панасенко Н.Л., Іваник В.Б. Комплексна оцінка транспортної системи та її підсистем в Україні. Економічний простір. 2014. № 84. С. 89–97.
6. Arrow K. Reflection on the essays. In: Arrow and the Foundations of the Theory of Economic Policy. Edgar Feiwel: Macmillan. 1987. P. 734.



## REFERENCES:

1. Lohvynova N.V. (2016) Shliakhy rozvytku transportnoi systemy Ukrainy [Ways of development of the transport system of Ukraine] – 2016. – Available at: <http://www.dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300>.
2. Lohutova T.H., Poltoratskyi M.M. (2015) Suchasnyi stan transportnoi infrastruktury Ukrainy [The current state of Ukraine's transport infrastructure] Teoretychni i praktychni aspekty ekonomiky ta intelektualnoi vlasnosti. Vypusk 2(12), tom 2. – pp. 8–14.
3. Poliakov V.V., Shchenyn R.K. Myrovaia ekonomyka y mezhdunarodnyi byznes (2006) [World Economy and International Business]: uchebnyk. – 3-e yzd., ster. – M.: Knorus, 2006. – 656 p.
4. Mokhova Yu.L. (2015) Znachennia transportnoi haluzi v systemi natsionalnoi ekonomiky Ukrainy [The value of the transport industry in the system of the national economy of Ukraine] Don DUU. Menedzher. – 2015. № 1 (69), pp. 88–96.
5. Panasenko N.L. (2014) Kompleksna otsinka transportnoi systemy ta yii pidsystem v Ukraini [Comprehensive evaluation of the transport system and its subsystems in Ukraine] Ekonomichnyi prostir. – 2014. – № 84. – P. 89–97.
6. Arrow K. (1987) Reflection on the essays. In: Arrow and the Foundations of the Theory of Economic Policy / Edgar Feiwel.: Macmillan. P. 734.