

## **НАЦІОНАЛЬНІ ТРАНСПОРТНІ СИСТЕМИ: ОСНОВНІ ЗАСАДИ ФУНКЦІОНУВАННЯ В СТРУКТУРІ СВІТОВОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ**

**Хайнас Роман Михайлович**

*здобувач третього (освітньо-наукового) рівня  
кафедри міжнародних економічних відносин  
ДВНЗ «Ужгородський національний університет»*

Транспорт, будучи елементом економічної системи, має властивість потужного каталізатора, який безпосередньо чи опосередковано підвищує рівень виробничої та комерційної активності у всіх сферах економіки держави, дає можливість розширити масштаби виробництва, освоїти нові території та включити в обіг нові ресурси, дозволяє пов'язати виробничі структури та товарні ринки.

Маючи властивість каталізатора, транспорт як багатоелементна система має потенційну здатність надавати позитивний синергетичний ефект. Цей ефект проявляється у тому, що транспорт викликає збільшення результату в обслуговуваних ним підприємствах і результуючий прибуток чи успіх всієї економічної системи може бути набагато більшим за арифметичну суму прибутків окремо взятих елементів цієї системи без урахування взаємних впливів транспорту та суб'єктів економічної діяльності.

В умовах глобалізації, що стала однією з найвпливовіших сил світогосподарського розвитку, важливість ролі транспорту зберігається та примножується, що зумовлено розвитком торгово-економічних відносин та станом транспортної інфраструктури. При цьому відзначається перехід від простого переміщення матеріальних потоків до інтегрованої взаємодії їх постачальників та споживачів із логістами та перевізниками.

Взаємодія в галузі транспорту має орієнтуватися на підвищення швидкості, економічності та безпеки перевезень та зниження їх впливу на екологію; спиратися на інтегровані рішення та технологічні інновації. У цьому має бути визначено можливість побудови загального транспортного простору з урахуванням поетапного секторального підходу.

З цією метою, задля забезпечення ефективного, безперебійного функціонування та налагодження якісної співпраці між різними транспортними системами:

– по-перше, розробляються двосторонні та спеціальні угоди щодо полегшення транспортного співробітництва;

– по-друге, йде формування системи єдиного тлумачення транспортного права та забезпечується підготовка фахівців у галузі міжнародного та/або європейського транспортного права;

– по-третє, розширюється співпраця між різними країнами з питань зняття наявних адміністративних бар'єрів.

Разом з тим, необхідно враховувати, що:

– процеси лібералізації регулювання світового ринку транспортних послуг розвиваються повільніше, ніж у більшості інших секторів, через високу значущість транспорту як системотворчої галузі, яка відіграє ключову роль у забезпеченні національної економічної безпеки будь якої країни;

– регулювання світового ринку транспортних послуг здійснюється у процесі складних пошуків компромісних рішень правового, торговельно-політичного та організаційно-технічного характеру, що дозволяють забезпечити національний суверенітет, безпеку та ефективність діяльності міжнародного транспорту;

– склався розподіл функцій регулювання світового ринку транспортних послуг, у якому правове і торговельно-політичне регулювання реалізується переважно шляхом двосторонніх угод, тоді як організаційно-технічне – у вигляді багатосторонніх домовленостей.

В умовах глобалізації, коли зростає взаємозалежність країн і світу внаслідок дедалі більш тісної інтеграції (зрощування) їх національних ринків товарів, послуг та капіталу, а також розвитку міжнародної торгівлі, суттєво змінюється роль та значення транспорту. Сьогодні поняття «відстань» у глобальному масштабі господарської діяльності перестало бути тим стримуючим чинником, яким воно було упродовж останніх століть.

У географічному відношенні перевезення між різними країнами і навіть континентами дедалі більше перетворюються на єдиний технологічний процес – транспортні артерії забезпечують доступність простору, а збільшення швидкостей руху транспортних засобів скорочує час переміщення пасажирів і вантажів, завдяки чому відстані як би зменшуються, а простір стискається. У світовій науковій літературі це явище називають «компресією часу та простору» (від латинського «compressio» – стиск) або «елімінацією відстаней» (від латинського «elimio» – виносити за поріг, видаляти) [1].

Нові якості та рівень складності світової транспортної системи проявляються не тільки у тривіальному нарощуванні довжини комунікації та створенні міжнародних коридорів, але насамперед:

– у зростаючому рівні її мультимодальності;

– у виникненні принципово нових її складових;

– в актуалізації логістичної галузі транспорту;

– у модернізації структури глобальної транспортної системи;

– у супроводжуючій контейнеризацію транспорту мультимодальності та появі транспортних засобів нової якості. Не випадково мультимодальна мобільність визначається дослідниками як транспортний мегатренд [2].

Тенденція постійного зростання світового товарообігу автоматично призводить до збільшення навантаження ринку транспортних послуг, незалежно від його рівня (окремого регіону, країни, міжнародного економічного об'єднання). Водночас, для успішного функціонування транспортна система повинна:

– по-перше, представляти певний єдиний технологічний та комерційно-правовий простір з наявною технологічною, правовою та комерційною сумісністю комплексного використання технічних засобів транспорту суб'єктами транспортного ринку;

– по-друге, містити, як мінімум, наступні компоненти (підсистеми):

- комплекси інфраструктурних об'єктів, що формують шляхи сполучення видів транспорту, транспортно-будівельна та ремонтна техніка та обладнання;

- комплекси систем управління транспортом;

- персонал транспорту, що здійснює транспортування та створення доданої вартості;

- транспортні засоби (рухомий склад та флот видів транспорту), техніка та обладнання транспортних (вантажних та пасажирських) терміналів;

- вантажі та пасажирів, які перебувають у процесі транспортування.

Для транспортної системи будь-якої держави активна участь у глобальній транспортній системі означає:

– лібералізацію всіх сфер транспортної діяльності, відмова від дискримінаційного регулювання, зростання конкуренції, які зрештою ведуть до зменшення величин транспортних витрат у ціні товарів світової торгівлі і, отже, усунення обмежень в розвитку зовнішньоекономічної діяльності;

– уніфікацію та універсалізацію транспортних засобів, технологій, технічних вимог, активний розвиток та модернізацію транспортної інфраструктури, приведення умов функціонування національної транспортної системи та ринку надання послуг окремої держави у відповідність до світових практик та вимог;

– зростання транспарентності ринку транспортних послуг, підвищення ступеня інформаційної відкритості та прозорості (включно з фінансовою інформацією), підпорядкування діяльності транспортних компаній, включаючи монополюючі діючі на ринку послуг, вимогам відповідних законів та міжнародних угод, ухвалених зацікавленими державами.

### **Список використаних джерел:**

1. Kotler, P., Wong, V., Saunders, J., & Armstrong, G. Principles of Marketing: European Edition. Prentice Hall Europe. 2004. 407 p.
2. Husmann, S. Multimodal future. URL: <https://www.dbcorgo.com/roil-dentschland-en/neris-and-media/customesmagazinerailways/Fokustopics/Multimodial-future-2073358> (дата звернення: 11.03.2022).