

МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ГЛОБАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

Хайнас Роман Михайлович

*аспірант кафедри міжнародних економічних відносин,
Державний вищий навчальний заклад
«Ужгородський національний університет»*

Темпи і масштаби глобалізаційних процесів, роль транспорту та інфраструктури в забезпеченні ефективності та безпечного розвитку світової економіки спонукають зарубіжних та українських науковців до постійної актуалізації та оновлення методології, спрямованої на комплексне і результативне дослідження глобальної транспортної системи у її нинішніх розмаїтих проявах. Помітний вплив на інновавання теоретичних концепцій аналізу світових перевезень здійснюють провідні дослідники теорії і практики маркетингу Ф. Котлер, Г. Армстронг та М. Опрешнік, які залучили до їх аналізу поняття «компресії (стискання) часу та простору» або «елімінації (видалення) відстаней». Засади транспортної політики міжнародних економічних об'єднань перебували в полі зору М. Бессонової та Г. Шамборовського, теорію і практику розвитку і функціонування транспортних коридорів досліджувала І. Познанська, мультимодальну мобільність – С. Хусманн. Теоретико-методологічні принципи досягнення консенсусу щодо міжнародного використання глобальної транспортної інфраструктури та шляхи удосконалення форм і методів діяльності провідних спеціалізованих міжнародних транспортних організацій у цьому контексті узагальнили Т. Остапенко, І. Гращенко, Н. Прищепя [1–6].

Здійснена нами систематизація модерних теоретико-методологічних напрацювань дозволяє висунути наступні узагальнення методологічних актуалій у сфері дослідження глобальної транспортної системи:

Перше. Будучи фундаментальним маркетинговим та інфраструктурним елементом світогосподарських відносин, транспорт набув властивостей потужного каталізатора глобалізаційних процесів, який безпосередньо чи опосередковано підвищує рівень виробничої та комерційної активності у всіх сферах та складових світової економіки, дає можливість розширити масштаби виробництва, освоїти нові території та включити в обіг нові ресурси, дозволяє пов'язати виробничі структури, товарні ринки та особисті контакти учасників міжнародних зв'язків, які потрібно підтримувати для ведення бізнесу, культурного і наукового спілкування.

Друге. Як багатоелементна система, транспорт має потенційну здатність створювати позитивний «синергетичний» ефект, який проявляється у збільшенні позитивного результату в обслуговуваних ним суб'єктах світогосподарських відносин. Результуючий прибуток чи успіх всієї економічної системи можуть бути набагато більшими за арифметичну суму прибутків окремо взятих елементів цієї системи без урахування взаємних впливів транспорту та суб'єктів економічної діяльності.

Третє. У географічному відношенні перевезення між різними країнами і континентами дедалі більше перетворюються на єдиний технологічний процес, у якому 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 [6, с. 90]. В умовах глобалізації в транспортних потоках відбувається перехід від простого переміщення вантажів з пункту відправлення до пункту призначення до інтегрованої мультимодальної взаємодії постачальників і споживачів із логістами та перевізниками, у якій величезну роль відіграють інформаційно-комунікаційні технології [4].

Глобальна 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 вищих технологічних укладів, Індустрії 4.0. У цьому має бути визначено можливість побудови загального транспортного простору з урахуванням поетапного секторального підходу. З цією метою розробляються двосторонні та спеціальні угоди щодо полегшення транспортного співробітництва; йде формування системи єдиного тлумачення транспортного права, забезпечується підготовка фахівців у галузі міжнародного та/або європейського транспортного права, розширюється співпраця зі зняття адміністративних бар'єрів» [7].

Водночас при науковому аналізі необхідно враховувати, що:

– процеси лібералізації регулювання світового ринку транспортних послуг розвиваються повільніше, ніж у більшості інших секторів, через високу значущість транспорту як системотворчої галузі економіки країн, 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 гармонізувати глобальні інтереси міжнародних об'єднань, транснаціональних корпорацій та національний суверенітет, безпеку та ефективність діяльності міжнародного транспорту;

– на даний час 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 [8, с. 116].

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, зниження обмеження в розвитку економічних зв'язків;

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

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

Четверте. Стратегічну роль у функціонуванні глобальної транспортної системи, здобутті вектору та позиції транспортно спрямування в ієрархії глобальної системи транспорту грає геополітична складова (або спрямована діяльність суверенних держав та міжнародних міжурядових організацій, що має на меті використання природних переваг для створення преференцій для реалізації національних інтересів або їх балансу), а просторовим виразом геополітичного чинника є положення точки транспортної мережі на межах різних геополітичних полів. Так, наприклад, важливою конкурентною перевагою у суперництві за володіння транзитним ресурсом є природничо-географічні умови. Водночас, незважаючи на те, що країна, що має в своєму розпорядженні, має значно сприятливіші «стартові» позиції в процесі інтеграції в глобальну транспортну систему, але природні умови та технічна оснащеність транспортних комунікацій, які відіграють важливу роль у їхній інституціоналізації у світовій транспортній системі не завжди виступають як вирішальні, на протилежність геополітиці.

За цих умов оцінка стану регулювання геополітичного потенціалу комунікацій, що входять до світової транспортної системи, здійснюється шляхом:

– аналізу спрямованого перерозподілу транспортних потоків, що мають суттєве геополітичне значення на користь певної країни чи об'єднань окремих країн;

– вивчення форм і методів контролю (у тому числі створення штучних перешкод) за діючими маршрутами, що мають глобальне значення, у зв'язку з досягненням політичних або економічних цілей. Контроль над глобальною транспортною інфраструктурою, який здійснюється найбільшими «гравцями» світової політики, породжує ефект «логістичного монополізму». У міжнародних масштабах формується квазімонополія, що призводить до серйозних економічних, соціальних і політичних наслідків. Логістичні підсистеми (ланцюжки) глобальної інфраструктури відкидають аутсайдерів, які опиняються в явно невідгідному (неконкурентоспроможному) становищі. І може йтися про цілісні галузі, сектори економіки чи навіть країни [2, с. 56–59];

– глибокого вивчення процесів створення нових транспортних напрямів, що забезпечують просування національних інтересів на територіях, що входять до кола їхньої просторової досяжності. З метою зміни «силових векторів» геополітики можуть створюватися нові комунікації, здатні істотно вплинути на конфігурацію світової транспортної системи. Створені в обхід точок міжнародної напруженості маршрути або просування інфраструктурних проєктів, що позитивно впливають на вартість трафіку, безумовно вносять істотні і часом контроверсивні зміни до ієрархії напрямків глобального транспортного сполучення, що традиційно склалася [5, с. 177–185];

– постійного діагностування стану консенсусу щодо міжнародного використання глобальної транспортної інфраструктури [2; 3].

Зважаючи на вищевикладене, можна зазначити, що глобальна транспортна система – феномен, що адекватно відображає динаміку планетарної цивілізації та відтворює наростаючу якість складності та трансформації, яка потребує постійного оновлення методології її дослідження. Основу функціонування та якісних змін глобальної транспортної системи складають як об'єктивні, так і суб'єктивні фактори, які вимагають врахування в комплексі. Можливість впливу на напрями і темпи змін глобальних транспортних комунікацій, що відбуваються, зумовила активне використання цього «важеля» в досягненні геополітичних преференцій. У міру набуття комунікаціями особливого значення у досягненні соціально-економічних та політичних переваг конкуренція за ресурси, переваги та можливості управління глобальною транспортною системою стає важливою складовою світової політики та міжнародних відносин.

Список використаних джерел:

1. Бессонова М.М. Додаткові виміри партнерства Канади, Мексики та США в рамках НАФТА. Зовнішня політика і дипломатія: український і світовий досвід : збірник тез доповідей (23 грудня 2015, м. Київ) / за заг. ред. В.Г. Циватого, Н.О. Татаренко. Київ : ДАУ при МЗС України, 2015. С. 21–23.

2. Познанська І.В. Сучасні тенденції розвитку транспортної інфраструктури ЄС. *Молодий вчений*. 2014. № 9. С. 56–59.
3. Шамборовський Г. Аналіз взаємозв'язку ступеня інтегрованості зі зростанням добробуту населення в країнах – членах ЄС, НАФТА, АСЕАН, МЕРКОСУР. *Економічні науки. Схід*. 2016. № 5 (145). С. 33–39.
4. Хусманн С. Мультимодальне майбутнє. URL: https://www.dbcorgo.com/roil-deutschland-en/neris-and-media/customesmagazinerailways/Fokus_topics/Multimodal-future-2073358
5. Остапенко Т.Г., Гращенко І.С., Прищепя Н.П. Транспортна система України як елемент глобальної транспортної системи. *Економіка та управління національним господарством*. 2018. Випуск 15. С. 177–185.
6. Principles of Marketing, 17th Global Edition. Philip Kotler Northwestern University, Gary Armstrong University of North Carolina with Marc Oliver Opresnik, St. Gallen Management Institute. URL: https://opac.atmaluhur.ac.id/uploaded_files/temporary/Digital_Collection/ODIjY2E4ODIyODViZjFkODgzNDUxYWZlNWZhZmY2MGE5MDc0ZDVmYw.pdf
7. Дмитрієв І.А., Левченко Я.С. Транспортне підприємництво : навч. посіб. Харків : ФОП Бровін О.В., 2018. 308 с. URL: <https://vseosvita.ua/library/embed/01003qo5-5e69.doc.html>
8. Лукасевич-Крутник І.С. Поняття та ознаки транспортних послуг. *Юридичний вісник*. 2016. № 2(39). С. 113–117.