

УДК 338.47:330.34(477)(045)

ОСТАПЕНКО Т.Г.,
к.е.н., доцент кафедри менеджменту
зовнішньоекономічної діяльності підприємств
Національного авіаційного університету

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ ЯК ЧИННИКА ФОРМУВАННЯ ТА ВЗАЄМОПЕРЕПЛЕТЕННЯ ЕЛЕМЕНТІВ НАНО-ЕКОНОМІКИ В ГЛОБАЛЬНОМУ СЕРЕДОВИЩІ

***Анотація.** Дане дослідження визначає категорію «транспортна система» та її значення для розвитку наноекономіки. Так, існує багато підходів до тлумачення даного економічного поняття, проте автор зупиняється на транспортній системі як на утворенні з елементами, суб'єктами та рівнями. Наночинник є чинником розвитку індивідуальних підходів до розвитку транспортної системи. Індивідуалізований підхід до еволюції цієї системи передбачає активізацію системи навчання та виховання перевізників та їх управлінців. Поряд із системою освіти в галузі транспорту має бути налагоджена сфера виробництва транспортних засобів в рамках національної економіки. В даній статті зауважено, що сфера виробництва транспортних засобів в Україні є такою, що не відповідає потребам ринку. Для ефективного функціонування національної транспортної системи необхідно враховувати нанорозвиток.*

***Ключові слова:** транспортна система, наноекономіка, глобальне середовище, елементи, суб'єкти та рівні транспортної системи, бебіекономіка, транспортні кластери.*

Остапенко Т.Г., к.э.н., доцент кафедры менеджмента внешнеэкономической деятельности предприятий Национального авиационного университета

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ КАК ФАКТОРА ФОРМИРОВАНИЯ И ВЗАИМОПЕРЕПЛЕТЕНИЯ ЭЛЕМЕНТОВ НАНО-ЕКОНОМИКИ В ГЛОБАЛЬНОЙ СРЕДЕ

***Аннотация.** Данное исследование определяет категорию «транспортная система» и её значение для развития нано-экономики. Так, существует множество подходов к толкованию данного экономического понятия, однако автор останавливается на транспортной системе как на создании с элементами, субъектами и уровнями. Нанофактор является фактором развития индивидуальных подходов к развитию транспортной системы. Индивидуализированный подход к эволюции этой системы предусматривает активизацию системы образования перевозчиков и их управленцев. Параллельно с системой образования в области транспорта должна быть налажена сфера производства транспортных средств в рамках национальной экономики. В данной статье подчеркнута, что сфера производства транспортных средств в Украине не отвечает потребностям рынка. Для эффективного функционирования национальной транспортной системы необходимо учитывать наноразвитие.*

***Ключевые слова:** транспортная система, наноэкономика, глобальная среда, элементы, субъекты и уровни транспортной системы, бебиэкономика, транспортные кластеры.*

Ostapenko T.G., PhD in Economics, Associate Professor, Department of Management of Foreign Economic Activity of Enterprises National Aviation University

DEVELOPMENT OF UKRAINE'S TRANSPORT SYSTEM AS A FACTOR OF FORMATION AND INTERACTION OF ELEMENTS OF NANO-ECONOMY IN THE GLOBAL ENVIRONMENT

***Abstract.** This research determines the category "transport system" and its importance for the development of nanoeconomy. Yes, there are many approaches to the interpretation of this economic concept, but the author stops on the transport system as an education with elements, subjects and levels. Nano factor is a factor in the development of individual approaches to the development of the transport system. Individualized approach to the evolution of this system involves activating the system of training and education of carriers and their managers. Along with the education system in the field of transport, the sphere of production of vehicles within the framework of the national economy should be established. In this article it is noted that the sphere of production of vehicles in Ukraine is such that it does not correspond to the needs of the market. For the effective functioning of the national transport system, it is necessary to take into account the development of nanoscience.*

***Key words:** transport system, nanoeconomy, global environment, elements, subjects and levels of the transport system, baby economy, transport clusters.*

Актуальність проблеми визначається тим, що транспортна система є утворенням спрямованим на розвиток міжнародних економічних відносин та формування глобального середовища. Транспортна система та ефективні її існування стає чинником доручення держави до світових системоутворюючих процесів. Включення національної транспортної системи до світової системи має відбуватися на всіх рівнях: від світового до

нанорівня. Останній забезпечує оптимізацію розвитку транспорту та визначає вплив людського чинника на розвиток транспортних мереж.

Аналіз досліджень і публікацій. Яворська В.В., Коломієць К.В., Сич В.А. [8] розглянули сучасний стан транспортної інфраструктури регіону Українського Причорномор'я як складової частини його туристичного потенціалу та охарактеризували основні міжнародні транспортні магістралі, які проходять в регіоні. Мазуренко О.О. та А.В. Кудряшов [3] виконали пошук шляхів підвищення міжнародного транзиту та перспективи подальшого розвитку міжнародних транспортних коридорів, які проходять територією України. Прокудін Г., Чупайленко О. [6] охарактеризували формування міжнародного транс-кордонного транспортного потоку та логістичної інфраструктури, використання міжнародних транспортних стандартів, збільшення продуктивності та використання транспортних інновацій.

Метою статті є визначення чинника наноекономіки у розвитку національної та міжнародної транспортних систем для оптимізації показників їх зростання.

Виклад основного матеріалу. Галуззю, що обслуговує виробничі та невиробничі процеси, є транспорт. Ця система обслуговує глобальні виробничі зв'язки і є флагоманом використання високих технологій, адже транспортні засоби – це продукти транспортного машинобудування. Від розвитку цієї сфери залежить ефективність транспортування пасажирів та вантажів. На транспортну систему впливають нанотехнологічні рішення, які впроваджуються на глобальному та національному рівнях. Для України, що має вигідне географічне положення, транспортна система є пріоритетним напрямом розвитку та впровадження високих та нано-технологій.

Транспорт – специфічна галузь господарства. Вона не створює, як інші виробничі сектори, але сприяє появі нових матеріальних цінностей. Результатом роботи транспорту є переміщення вантажів та людей. Вантажний транспорт належить до виробничої сфери. Пасажирський, здійснюючи перевезення людей, належить до обслуговуючих галузей.

Транспорт є основою транспортної системи країни та світу в цілому. Транспортна система – є сукупністю видів транспорту та транспортної інфраструктури, різних суб'єктів, що здійснюють транспортування та регулювання транспортних відносин на різних рівнях системи, що формується діяльністю окремих суб'єктів. До типів транспортних систем відносять: світову транспортну систему, регіональну транспортну систему (наприклад, транспортну систему Європейського Союзу), національну транспортну систему та локальну транспортну систему.

Транспорт є наслідком розвитку нано-економіки, адже нано-технологічні рішення приймаються для модернізації транспортних засобів та винайдення нових матеріалів для їх виготовлення. Нові транспортні засоби стають умовою розвитку економіки людини, коли забезпеченість транспортом впливає на якість управління компаніями (економія часу, швидке з'єднання з контрагентами з інших країн, комфортні умови перевезення і непризупинення бізнес-процесів тощо).

Зупинимося на характеристиці всіх цих систем, зокрема світової транспортної системи, схема якої зображено у таблиці 1.

Таблиця 1

Світова транспортна система*

<i>Види транспорту</i>	<i>Суб'єкти</i>	<i>Рівні</i>
1) сухопутний транспорт: * залізничний; * автомобільний; * трубопровідний;	1) міжнародні транспортні організації;	1) глобальний;
2) водний: * морський; * внутрішній водний;	2) інтеграційні угруповання та їх управління регіональними транспортними системами;	2) міжнародний регіональний;
3) повітряний	3) національні урядові установи щодо управління транспортними системами країни; 4) внутрішня регіональна транспортна система; 5) транспортні, експедиторські та логістичні підприємства; 6) окремі особи	3) міждержавний; 4) міжрегіональний; 5) транспортні системи у ЗЕД; 6) нано-рівень транспортної системи

Джерело: складено автором

З даної табл. видно, що світову транспортну систему складають априорі різні види транспорту (сухопутний, водний та повітряний), суб'єкти, які активно утворюють транспортну діяльність та складають інфраструктуру цієї системи. Активно діючи на різних ринках суб'єкти формують рівні транспортної системи.

Характеристика різних видів транспорту описана у багатьох підручниках та монографіях, тому наведемо коротку характеристику різних видів транспорту у таблиці 2.

Таблиця 2

Вибір видів транспорту для перевезення вантажу*

Вид транспорту	Характеристика					
	Швид-кість	Рівень витрат	Асор-тмент вантажу	Пере-зення для вантажу	Кіль-кість ринків, що обслу-говуються	Надійність доставки
Залізничний	Висока	Серед-ній	Найбі-льший	Зручний для більшості товарів	Велика	Середня
Водний	Найн-ижча	Найни-жчий	Доста-тньо великий	Зручний для пере-зення великої кількості вантажу	Обме-жена	Низька
Автомобі-льний	Висока	Висо-кий	Серед-ній	Зручний для товарів з високою ціною та в короткий період	Необ-межена	Добра
Повітряний	Най-вища	Найв-ищий	Малий	Дорогий та швидко-псувний вантаж	Вище серед-нього	Середня
Трубо-провідний	Низька	Низь-кий	Обмеже-ний	Рідкі та газо-подібні вантажі	Дуже обме-жена	Висока

Джерело: Я.Р. Корнійко. Сучасний розвиток транспортної системи України, с. 2.

Таблиця 2 представляє характеристику, що визначає ефективність різних видів транспорту, а саме вантажної його складової. Більш детально зупинимося на суб'єктах та рівнях світової транспортної системи. На глобальному рівні діють міжнародні транспортні організації. Міжнародні транспортні організації діють та функціонують на основі норм і принципів міжнародного транспортного права. За визначенням Опришка В.Ф. [5], під міжнародним транспортним правом розуміють систему міжнародно-правових принципів та норм, які регулюють відносини, котрі виникають у процесі використання різних видів транспорту в сфері міжнародної економічної співпраці. Принципи та норми міжнародного транспортного права є складовими таких джерел, як міжнародні договори та домовленості з питань транспорту та акти міжнародних транспортних організацій.

Для регулювання морських перевезень велике значення має міжнародне морське право як система правових норм та принципів, які регулюють відносини, що виникають у процесі використання Світового Океану для торговельного та військового мореплавства, рибного та морського промислу, видобутку біологічних та мінеральних ресурсів, проведення наукових досліджень.

Особливо важливими питаннями в міжнародних морських перевезеннях є визначення режиму торгових суден у відкритому морі та у територіальних водах; визначення режиму торгових суден у міжнародних протоках і каналах, а також у портах.

Правове регулювання міжнародних залізничних перевезень складається з окремих норм та принципів. В Європі залізничні перевезення регулюються Бернською конвенцією 1924р. СРСР не був учасником цієї Конвенції, але підписав багато двосторонніх домовленостей щодо залізничних перевезень. У 1951 році країни Ради Економічної Взаємодопомоги (РЕВ) підписали домовленість «Про міжнародне залізничне вантажне сполучення». В рамках СНД діє Рада із залізничного транспорту. Різні інституціональні конвенції та домовленості встановлюють такі вимоги щодо яких укладаються договори про залізничне перевезення.

Залізничні перевезення також створюють мережу перевезень суходолом. Ці перевезення здійснюються зазвичай компаніями – природними монополіями, які є у державній власності. Проте, такі країни, як США мають приватні компанії – власниці залізниць цієї країни. Здійснюючи такі залізничні перевезення різні країни включаються до формування глобального транспортного середовища. Проблеми залізниць вирішуються на рівні окремих менеджерів, як базису наноекономіки. Менеджери приймають оптимальні рішення, здійснюють зовнішньоекономічні транспортні операції та визначають вплив даної наноекономіки на глобальне транспортне середовище. Щільність транспортних зв'язків визначає якість глобального середовища.

У світовій транспортній системі особливу роль відіграє автомобільне сполучення, яке регулюється на основі таких міжнародних договорів та створених міжнародних організацій.

Міжнародні автомобільні перевезення здійснюються окремими перевізниками, які можуть бути фізичними особами – підприємцями, або ТОВ чи корпораціями. В цій сфері наночинник розвитку найбільш оптимально впливає на розвиток глобального транспортного середовища. Адже від якості авто-перевезення

залежить якість товарів та можливість потрапляння до форс-мажорних обставин. Тут велику роль відіграє сам водій. На відміну від морських ат залізничних перевезень, де капітан корабля чи машиніст потягу повинні мати вищу освіту та керувати цілим колективом підлеглих. Водій автомобіля – це, зазвичай, робітник, який повністю відповідальний за якість перевезення. Від нього залежить яку поведінку він обирає для здійснення високоякісного автоперевезення. Водій формує наноаспект у автоперевезеннях, який впливає на якість глобального транспортного середовища.

Останнім часом особливої актуальності набувають повітряні перевезення, особливо це стосується експрес-перевезень, зокрема таких компаній, як DHL і TNT та інших.

Глобальний рівень світової транспортної системи включає нижчі рівні, зокрема міжнародний регіональний, коли співпрацюють окремі інтеграційні угруповання світу – ЄС, НАФТА, МЕРКОСУР, АСІАН, країни Магрибу тощо. Так, країни ЄС мають свою транспортну систему, яка є дуже розвинутою та організованою, адже діє низка логістичних центрів, які поєднують усі види транспорту та комбінують їх. Україна інтегрована у транспортну систему колишнього СРСР, де, наприклад, ширина залізничної колії відрізняється від тієї, що існує в країнах Європи. Автомобільний транспорт повністю інтегрований у європейську систему автосполучень, коли діють і використовуються такі документи, як CMR та TIR.

Держава як суб'єкт світової транспортної системи характеризується тим, що організовує національну транспортну систему, яка включає ті складові, що представлені у табл. 5.12, нижче міждержавного рівня світової транспортної системи. Національна транспортна система складається з тих усіх видів транспорту, а суб'єктами є внутрішні регіони, підприємства та окремі особи.

Основою кластерів та регіонального розвитку є діяльність транспортних підприємств: від проектно-будівельних організацій, які проектують та будують шляхи сполучення, від експлуатаційних організацій, до безпосередніх перевізників та експедиторів і логістичних компаній.

Зазначимо, що наявність вищих навчальних закладів, які готують фахівців транспортної сфери, є запорукою її розвитку. В Україні в провідних промислових регіонах є університети, які готують відповідні кадри та створюють інновації, які мають розвивати транспортну галузь в цілому. Ці інституції також відносяться до підприємств – суб'єктів транспортної системи країни. Вони визначають її інноваційний розвиток та поступ, який має бути неминуче присутній у такій сфері, що постійно рухається в бік модернізації на основі технологічних змін.

Ще одним суб'єктом транспортної системи на світовому та національному рівнях є окремі індивідууми – окремі особи, діяльність яких в межах транспортної системи створює нано-рівень цієї системи. У багатьох випадках цей рівень є визначальним для розвитку транспортних систем різних рівнів.

Підкреслимо, що проблеми наноекономіки висвітлювали в своїх працях провідні вчені світу, зокрема Г. Клейнер [1]. Автор підтримав першоджерельне визначення К. Ерроу наноекономіки як економіки людини [9], оскільки людина фізично та організаційно є неподільною, але в предметному аспекті заслуговує уваги взаємодія і розвиток індивідів [1, с.4].

Економіка людини є системним утворенням і передбачає існування факторів, відносин, процесу, результату, суб'єктів та рівнів, а також об'єкту та предмету.

Слід зауважити, що наноекономіка пов'язана з національною економічною системою. В даному випадку з її транспортною складовою, яка характеризується існуванням та взаємовідносинами продуктивних сил, виробничих відносин і відповідного механізму управління. Відомо, що фактори виробництва виступають як продуктивні сили. Продуктивні сили – це сукупність засобів виробництва і людей, які завдяки своїм зусиллям, виробничому досвіду і навичкам, приводять в дію ці засоби виробництва. Із всіх елементів продуктивних сил провідне місце належить людині (робітникам, спеціалістам тощо), бо саме вони створюють необхідні суспільні блага та додану вартість у транспортному сегменті. А отже економіку людини – наноекономіку – можна вважати складовою економічної системи та певним рівнем національної транспортної системи країни. Людина є фактором, знаряддям та результатом економічної діяльності. Людина, як фактор економічної діяльності, визначається тим, що лише з її допомогою починає функціонувати процес вироблення благ; людина є безпосереднім гвинтиком виробничого процесу та процесу надання транспортних послуг, коли саме від людини-працівника залежить виконання різних бізнес-процесів (виробничих, розподільчих, обмінних тощо).

Наноекономіка розглядає людину в цих трьох якостях: фактор, знаряддя, результат економічної діяльності. Що до наноекономіки транспортної системи, фактор – це сукупність чинників, від яких залежить розвиток людини як елемента продуктивних сил в межах транспортної системи. Це фактори природного характеру (біологічні, фізичні та ментальні властивості, які стають основним джерелом надбань індивіда); фактори набуті, які розвивають індивідуальність та природні чинники; фактори як чинники-орієнтири, на які мають орієнтуватися індивіди у житті та праці; технологічні чинники (набір технічних чинників, які розвивають людину та її спроможності); соціальні фактори, як фактори середовища, що впливає на розвиток індивіда та його економічну поведінку; економічні фактори, які визначають рівень життя індивіда та задоволення його потреб та сподівань.

Відносини, в яких живе індивід, - це система похідних стосунків від факторів, що формують базис наноекономіки в транспортній системі країни. За аналогією з економічною системою відносини наноекономіки в транспортній системі – це відносини техніко-економічні, організаційно-економічні, соціально-економічні. Це ті відносини, що відповідають етапам процесу розширеного економічного відтворення.

На досягнення результату наноекономіки, як бачимо, впливає діяльність її суб'єктів. Зріла людина є центральним суб'єктом наноекономіки, який може здійснювати різні види активності: економічну, науково-технічну, соціальну, політичну тощо. Основним важелем наноекономіки є науково-технічна активність, адже саме від неї залежить еволюція та розвиток і транспортної системи на основі розробки та впровадження нанотехнологій.

Структура підприємств транспортної галузі передбачає виявлення підприємств різних розмірів, про що йшлося вище, та структури основних засобів, щодо яких сформовано табл.3.

Таблиця 3

Основні засоби підприємств видів економічної діяльності «Транспорт, складське господарство» за 2013-2015 рр.

	2013	2014	2015
Основні засоби за первісною (переоціненою) вартістю, млн. грн.	6397001	9747315	1412354
Питома вага основних засобів у загальному обсязі основних засобів за первісною (переоціненою) вартістю, відсотків	61,5	70,4	18,5
Основні засоби за залишковою вартістю, млн. грн.	209577	202913	682807
Питома вага основних засобів у загальному обсязі основних засобів за залишковою вартістю, відсотків	8,9	8,9	22,4

Джерело: *Транспорт і зв'язок України 2016: Статистичний збірник*. – К.: Державна служба статистики України. – 2017. 175с. С.11.

Як видно і табл. 3, первісна вартість основних засобів значено зменшилася у 2015 році, а залишкова зросла. Це означає, що підприємства транспортної галузі призупинили вкладати кошти у придбання основних засобів, які для цих підприємств є транспортними засобами. Відомо, що з метою використання в процесі виробництва або постачання товарів, надання послуг (зокрема і транспортних), здійснення інших функцій господарської діяльності підприємство утримує матеріальні активи у формі засобів праці – будівлі, споруди, машини, обладнання тощо, сукупність яких і становить зміст основних засобів. Основні засоби підприємства перебувають у постійному русі – кругообороті й проходять протягом повного циклу вартісного кругообороту три основні стадії.

Іншим показником структури підприємств транспортної галузі – це кількість працюючих, статистика щодо чого представлена у таблиці 4.

Таблиця 4

Середньооблікова кількість та середньомісячна заробітна плата штатних працівників підприємств видів економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність»

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<i>Середньооблікова кількість штатних працівників, тис.</i>							
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	824,3	813,8	826,2	808,6	731,0	661,4	659,9
Наземний і трубопровідний транспорт	255,2	248,9	258,8	258,2	277,5	256,0	271,8
Водний транспорт	9,6	8,4	8,4	4,3	3,6	3,8	3,4
Авіаційний транспорт	11,1	11,6	11,2	9,5	7,3	6,9	7,1
Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	443,2	442,3	447,8	439,8	355,0	315,4	301,0
<i>Середньомісячна заробітна плата штатних працівників, грн.</i>							
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	2658	3072	3412	3589	3768	4653	5810
Наземний і трубопровідний транспорт	2355	2699	2965	3163	3541	4172	5265
Водний транспорт	2986	3428	3223	3445	3622	5076	6974
Авіаційний транспорт	6774	8742	9837	10341	11967	18470	24688
Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	2993	3445	3865	4062	4231	5358	6603

Джерело: *Транспорт і зв'язок України 2016: Статистичний збірник*. – К.: Державна служба статистики України. – 2017. 175с. С.20

Як бачимо з табл. 4, найбільша кількість працівників зайнята у складському господарстві та допоміжній діяльності у сфері транспорту – 301 тис. осіб у 2016 році, та у наземному транспорті – 272 тис. осіб у тому ж році. Найменша кількість зайнятих – у водному транспорті – 3,4 тис. працюючих. В цілому по транспортній галузі заробітна плата відповідає середнім показникам по Україні. Найвищі показники оплати праці сконцентровані в авіаційному транспорті – 24688 грн. в місяць 2016 року. Тому можемо зазначити, що транспортні галузі є

привабливими для працевлаштування для відповідних фахівців. А також, привабливими стають університети, що готують відповідних спеціалістів.

Для оцінки ефективності національної транспортної системи України всі вище наведені показники є позитивними, та такими, що зцементовують цю систему та впливають на синергію в її межах.

Зауважимо, що показником ефективності транспортної системи є прибутковість підприємств галузі, що зображено у таблиці 5.

Таблиця 5

**Формування чистого прибутку (збитку) підприємств за видом економічної діяльності
«Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність»**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Чистий дохід від реалізації продукції	144960,3	193741,9	210643,8	204761,7	202510,7	293568,0	366405,3
Інші операційні доходи	34391,5	39549,5	19760,6	13768,6	18069,0	40344,1	30550,8
Інші доходи	5453,2	7119,8	9145,7	7946,2	6028,0	13179,1	21853,1
Разом чисті доходи	184805,0	240411,2	239550,1	226476,6	226607,7	347091,7	418810,1
Операційні витрати	170064,9	219871,2	218463,1	210985,5	224131,9	330153,5	377685,0
Інші витрати	9681,2	11798,7	13562,1	14656,7	22179,7	30859,5	28885,2
Витрати усього	183456,3	237571,4	236422,4	227900,0	249199,3	364939,5	411802,8
Чистий прибуток (збиток)	1348,7	2839,8	3127,7	-1423,4	-22591,6	-17847,8	7007,3

Джерело: Транспорт і зв'язок України 2016: Статистичний збірник. – К.: Державна служба статистики України. – 2017. 175с. С.24.

Очевидно, що економічна діяльність транспортних підприємств є ефективною, оскільки в цілому за сім років з 2010 по 2016 чотири роки спостерігалось одержання прибутку і доходи були більшими за видатки. Проте, слід також наголосити, що збиток спостерігався у часи кризи та рецесії - у 2013, 2014 та 2015 роках. Таким чином, можна зробити висновок, про те, що діяльність транспортної системи України є прибутковою.

Стратегії українських транспортних підприємств залежать від їх розміру та положення на ринку. Так, Міжнародні авіалінії України (МАУ), будучи найбільшим авіаперевізником України, сформулювала 10 пунктів МАУ на найближчі 5 років. Ось деякі з них: 1) у листопаді 2016 року авіакомпанія МАУ уклала контракт на поставку чотирьох літаків Boeing 777; 2) динаміка перевезень виглядала таким чином: 2013 рік – 4,4 млн. пасажирів, в 2014 році було перевезено 3,7 млн. пас., 2015 – 4,8 млн. пас. і починаючи з 2018 року компанія буде нарощувати кількість пасажирів на 1 млн. щорічно; 3) в 2015 МАУ оголосила низькотарифною сітвовою компанією, коли даний перевізник почав працювати над здешевленням вартості перевезення (якщо у 2013 році тариф за одну льотну годину становив 49дол., то у 2017 році він склав 34дол.); 4) було виділено дві позитивних сторони сітвової моделі МАУ (зростання транзитного пасажиропотоку авіакомпанії та аеропорту Бориспіль: 52% пасажирів МАУ – це транзит, і 30% пасажирів аеропорту Бориспіль – це також транзит); 5) фінансовий бік розвитку компанії МАУ – порядку 200 млн. дол. поступило в економіку України від експлуатації транзитної хабової моделі авіакомпанії; 6) до 2021 року кількість співробітників МАУ збільшиться з 3 тис. осіб до 5 тис. осіб. Очевидно, що стратегія таких компаній, як МАУ, передбачає розвиток за рахунок інноваційних пропускових технологій, зокрема залучення найновітніших літаків компанії Boeing. Використання новітніх транспортних технологій є також запорукою успіху.

Така консервативна галузь транспортної системи, як залізничний транспорт, представлена в Україні монополістом – Укрзалізницею (УЗ). Сьогодні є інформація про перспективний розвиток цього підприємства. Так серед проєктів УЗ – електрифікація трьох ділянок, збільшення пропускнуної спроможності напрямку Запоріжжя – Камиш-Заря – Волноваха – Мариупіль, реконструкція 300км шляхів; реалізація інвестиційної програми з поставки та розподілу електроенергії. Зауважимо, що проєкти з електрифікації є далеко не новими, а новітні програми стали перенесені на 2021 рік. В Україні електрифіковано 48% шляхів (це 20,9 тис. км шляхів). Для порівняння в Російській Федерації – 51%, у Казахстані – 27%, Білорусі – 18%, Азербайджані – 20% і у Грузії – 98%. Основна перевага електричної тяги – це висока економічність. Електровоз дозволяє забезпечити більшу тяглову потужність. Укрзалізниця передбачає закупити велику кількість тепловозів від General Electric, адже саме тепловози працюють на неелектрифікованих шляхах.

Стратегії водних перевізників є також інноваційними. Представимо інформацію про найбільший порт України – Південний. Так, сьогодні узгоджений план-схема розвитку порту до 2038 року. Так, якщо в 2017 році портові оператори, які працювали в акваторії Малеого Аджаликського лиману, перевалили 471,9 млн. т вантажів, то в 2038 році ця цифра збільшиться практично у 6 разів. Таке стрімке зростання вантажообороту вимагає розвитку припортової інфраструктури та величезних інвестицій. ці цифри були обраховані головним підрядником «ЧорноморНДПроект» та включають обсяги не лише морського, але й залізничного, автомобільного та трубопровідного транспорту. До 2038 року порт в односторонньому порядку руху зможе приймати 31 судно на добу.

Наголосимо, що пропозицією автора є формування транспортно-логістичних кластерів, які об'єднують всі споріднені та підтримуючі галузі в межах національної транспортної системи України.

Заключними детермінантами розвитку національної транспортної системи є законодавство у транспортній сфері в Україні та політико-економічна стабільність в державі. Ці чинники потребують окремого дослідження і сьогодні є програма розвитку транспортної системи України до 2020 року. Вона пропонує сформулювати таке середовище, на яке б не впливали політичні чинники.

Існує таке поняття, як рівень міжнародності, що передбачає глибину втягнення у міжнародні економічні відносини і в систему глобальних ринків високих технологій. Так, міжнародна торгівля технологіями в сфері транспорту – це поверхневі відносини, які визначаються укладанням контракту та призупиненням відносин між контрагентами після продажу об'єкта інтелектуальної власності в цій сфері. В цих зв'язках людська поведінка характеризується призупиненням стосунків після виконання зазначеної угоди купівлі-продажу транспортної технології.

Висновки. Слід зауважити, що світова транспортна система та її національна складова мають такий чинник впливу на країну та суспільство, як нано-економіка. Людська поведінка проявляється шляхом вдосконалення різних компонентів транспортної системи від її видів та інфраструктурної складової до її суб'єктів та рівнів. Від окремого індивіда залежить винайдення новітніх знань, які сприятимуть вдосконаленню продуктивних сил, виробничих відносин та управлінській складовій транспортної системи. А в кінцевому рахунку від нано-рівня залежить якість надання транспортних послуг та напрям їх розвитку в суспільстві.

Підкреслимо, що наночинник розвитку транспорту впливає на формування глобального транспортного середовища, коли окремі види транспорту розвиваються окремо із різним ступенем впливу на глобальні ринки транспортних послуг. Так, морський, залізничний та авіатранспорт є більш корпоративними видами транспорту, які мають спільні риси з надання таких послуг в різних країнах світу. Це види світового транспорту, які більше залежать від колективних прийнятих управлінських рішень, ніж від рішень індивідуального порядку. Автоперевезення є типом транспортування, який найбільше має наноознак, адже і організація, і здійснення автоперевезень залежить від водія та його знань та вмінь.

Всі типи перевезень вплетені у глобальну мережу та нанотранспортну систему. Наноекономіка вплетена у всі рівні глобальної транспортної системи і передбачає формування якісної поведінки перевізника як фактора розвитку верхньої та нижньої транспортних систем. Якщо в Україні буде врахований нанофактор розвитку та імплементації нашої національної транспортної системи до глобального транспортного середовища, то входження до глобального співтовариства стане простішим та ефективнішим.

Проте, в Україні ще мало існує умов для активного застосування нано-чинника для розвитку національної транспортної системи. Починаючи з просвітницької діяльності шкіл і університетів та підтримки окремих науковців і фахівців щодо впровадження новітніх методів розвитку транспорту, в нашій країні немає системного підходу, збалансованих програм розвитку.

Література:

1. Клейнер Г. Наноекономіка / Г. Клейнер // Вопросы экономики. – 2004. №12. С. 1-17.
2. Корнійко Я.Р. Сучасний розвиток транспортної системи України – електронний ресурс: http://www.nbu.gov.ua/old_jm/Soc_Gum/ppci/2012_35/Korn.pdf
3. Мазуренко О.О., Кудряшов А.В. Перспективи подальшого розвитку міжнародних транспортних коридорів України // Транспортні системи та технології перевезень. Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Режим доступу: <http://www.doi.org/10.15802/tstt2016/85885>
4. Маслоу А. Новые рубежи человеческой природы / Абрахам Маслоу, Пер.с англ., 2-е изд, испр., 2011. – 496с.
5. Опришко В.Ф. Міжнародне економічне право. / В.Ф. Опришко: Підручник, Видання друге, перероб. і доп., К.: КНЕУ, - 2003. С-311.
6. Прокудін Г., Чупайленко О. Розвиток міжнародних транспортних перевезень в транскордонних регіонах. // Збірка тез доповідей «Проблеми з транспортними потоками і напрямки їх розв'язання» конференції Національного університету «Львівська політехніка» 25-26 березня 2015.
7. Чиксентмихайи М. Еволюція личности / Михай Чиксентмихайи; Пер. с англ. – М.: Альпина нон-фикшн, 2013. – 420с.
8. Яворська В.В., Коломієць К.В., Сич В.А. Вплив міжнародних транспортних коридорів на розвиток туризму регіону Українського Причорномор'я. // Науковий вісник Херсонського державного університету. Іпуск 7, 20017р. Серія : Географічні науки.
9. K.Arrow. Reflections on the essays. In: Arrow and the Foundations on the Theory of Economic Policy / Ed.: G.R. Feiwel. – L. Macmillan, 1987. P.734.