

УДК 338.47(045)

ОСТАПЕНКО Т.Г.,
к.е.н., доцент кафедри менеджменту зовнішньоекономічної діяльності підприємств
Національного авіаційного університету
ПРИЩЕПА Н.П.,
к.е.н., доцент кафедри менеджменту зовнішньоекономічної діяльності підприємств
Національного авіаційного університету
ОНОПРИЄНКО О.Д.,
к.е.н., доцент кафедри менеджменту зовнішньоекономічної діяльності підприємств
Національного авіаційного університету

РОЗВИТОК СУБ'ЄКТІВ ТА ФОРМУВАННЯ РІВНІВ СВІТОВОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

***Анотація.** Дана стаття присвячена питанням розвитку суб'єктів та формування рівнів світової транспортної системи. Цей аспект розвитку такої форми міжнародних економічних відносин, як міжнародний транспорт, стає актуальним. Суб'єкти світової транспортної системи розвиваються на різних її рівнях – від всієї глобальної системи, через регіональні міжнародні утворення, національні транспортні системи, галузеві формування та до окремих транспортних підприємств і їх працівників. Рівні світової транспортної системи утворюються діяльністю окремих та всіх її суб'єктів.*

***Ключові слова:** світова транспортна система, суб'єкти світової транспортної системи, рівні світової транспортної системи.*

Остапенко Т.Г., к.э.н., доцент кафедры менеджмента внешнеэкономической деятельности предприятий Национального авиационного университета
Прищепя Н.П., к.э.н., доцент кафедры менеджмента внешнеэкономической деятельности предприятий Национального авиационного университета
Онопrienко А.Д., к.э.н., доцент кафедры менеджмента внешнеэкономической деятельности предприятий Национального авиационного университета

РАЗВИТИЕ СУБЪЕКТОВ И ФОРМИРОВАНИЕ УРОВНЕЙ МИРОВОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

***Аннотация.** Данная статья посвящена вопросам развития и формирования уровней мировой транспортной системы. Этот аспект развития такой формы международных экономических отношений, как международный транспорт, становится актуальным. Субъекты мировой транспортной системы развиваются на разных её уровнях – от всей глобальной системы, через региональные международные структуры, национальные транспортные системы, отраслевые формирования и до отдельных транспортных предприятий и их работников. Уровни мировой транспортной системы создаются деятельностью отдельных и всех её субъектов.*

***Ключевые слова:** мировая транспортная система, субъекты мировой транспортной системы, уровни мировой транспортной системы.*

Ostapenko T.H., PhD in Economics, Associate Professor, Department of Management of foreign economic activity of enterprises of National Aviation University
Pryshchepa N.P., PhD in Economics, Associate Professor, Department of Management of foreign economic activity of enterprises of National Aviation University
Onopriienko O.D., PhD in Economics, Associate Professor, Department of Management of foreign economic activity of enterprises of National Aviation University

DEVELOPMENT OF SUBJECTS AND FORMING THE LEVELS OF THE WORLD TRANSPORT SYSTEM IN CONDITIONS OF GLOBALIZATION

***Abstract.** The article is devoted to issues of the development of subjects and formation of levels of the world transport system. This aspect of the development of this form of international economic relations, such*

as international transport, becomes relevant. Subjects of the world transport system are developing at different levels - from the entire global system, through regional international education, national transport systems, sectoral formations to individual transport companies and their employees. Levels of the global transport system are formed by the activity of the individual and all its entities.

Key words: *world transport system, subjects of the world transport system, levels of the world transport system.*

Постановка проблеми. В сучасних умовах визначення місця суб'єктів та рівнів глобальної транспортної системи в світогосподарських відносинах стає актуальним питанням. Для України виокремлення ієрархії суб'єктів транспортних відносин буде окреслювати їх значимість для розвитку національної транспортної системи.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням виокремлення і глумачення категорії «транспортна система», «суб'єкти транспортної системи» та «рівні транспортної системи» присвячено незначну кількість праць. Так, Брайковська А. [1] дослідила особливості формування ринку транспортних послуг, із визначенням існування суб'єктів транспортної системи у середовищі їх функціонування. Павлюк А.В. [3] окреслив діяльність таких суб'єктів, як підприємства автомобільного пасажирського транспорту. Селезень С.В. [4] визначив суб'єктів транспортного права та охарактеризував умови їх існування в міжнародному та національному середовищі.

Формулювання цілей статті. Визначивши якими є суб'єкти транспортної системи можна сформулювати структуру системи світової транспортної системи

Виклад основного матеріалу. Об'єкти глобальної транспортної системи – це матеріальні, духовні та інші соціальні блага, які призначені для задоволення інтересів і потреб фізичних та юридичних осіб, щодо яких вони вступають у транспортні правовідносини і здійснюють свої суб'єктивні права та юридичні обов'язки.

Світова транспортна система є складним утворенням, яке складається з компонентів, що характеризуються тісними взаємозв'язками та системоутворюючими закономірностями взаємовпливу. Світова транспортна система складається з таких компонент: елементів, суб'єктів, рівнів, процесу та механізму регулювання, що показано на рисунку 1.

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.

Напрямом розвитку національної транспортної системи є активне співвідношення українських суб'єктів з міжнародними транспортними організаціями.

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

– **FIATA** – Міжнародна асоціація вантажних експедиторів – представляє галузь вантажних перевізників, це неурядова організація з 40000 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 у всьому світі, а саме:

- 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 швидкокопсувних 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: морська безпека, суднобудівельні стандарти, відповідальність вантажо-відправників, політика поставок та вільна торгівля.

– IRU – це Світова організація автодорожнього транспорту, як представляє інтереси авто-вантажоперевізників 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 і залізничних станцій. UIC відповідає за випуску залізничних накладних (СІМ). 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, розробляє стандарти для морських контейнерних перевезень, для обміну інформацією між вантажними підприємствами і індивідуальним рухом морських контейнерів з різних портів.

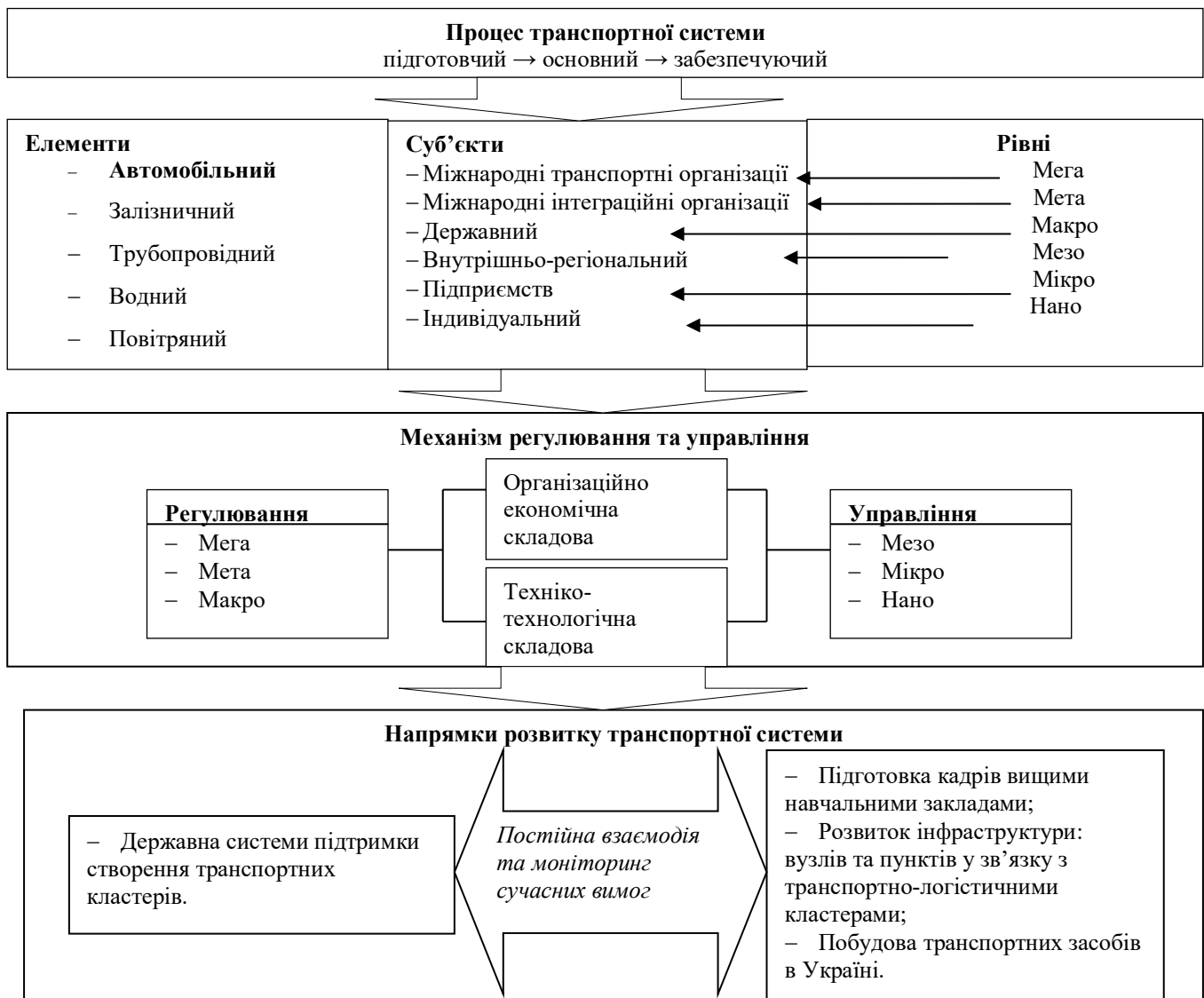


Рис.1. Структура світової транспортної системи

Всі перелічені та інші міжнародні транспортні організації регулюють у тому числі і національних перевізників. Діяльність останніх має відповідати тим нормам та принципам, що створюються та розробляються саме такими міжнародними транспортними організаціями.

Наступним напрямом розвитку національної транспортної системи є співпраця з транспортними міжнародними інтеграційними угрупованнями, адже Україна має зокрема європейський вектор розвитку власної транспортної системи, коли, скажімо, автомобільна

інфраструктура в нашій державі сьогодні розвивається та розбудовується у контексті європейських дорожніх традицій.

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

До тенденцій розвитку транспортної галузі в Європі відносять такі: обсяг транспортних потоків та перевезень в регіоні ЄЕК ООН в цілому збільшився несуттєво, поряд із тим 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 у двічі, в цих країнах зберігається тенденція до придбання індивідуального автотранспорту; в Європі в цілому сектор міжнародних перевезень розвивається активніше, між сектор внутрішніх перевезень, що засвідчує про продовження довгострокової тенденції, що спостерігається в регіону ЄЕК ООН; в країнах Центральної та Східної Європи сектор міжнародних залізничних перевезень характеризувався тим ж показниками, що і сектор внутрішніх перевезень.

Причини, що перешкоджають розвитку транспортної галузі в країнах Європи були пов'язані, головним чином, із загальними економічними тенденціями в країнах – членах та із положенням, яке зберігалось у транспортному 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 по мірі того, як економіка цих країн набувала все більше інтеграційних ознак з економікою Союзу, транспортна інфраструктура, якій протягом десятиліть не надавалося особливої уваги і що 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 вимагало не тільки великих витрат ресурсів та часу, але й впливало на зайнятість та ситуацію в соціальній сфері в результаті зменшення розмірів і реструктуризації транспортних підприємств; в країнах Європейського Союзу основні причини, що перешкождали подальшому розвитку транспортної галузі, могли бути пов'язані з переважністю автомобільних доріг та екологічними наслідками збільшення обсягів перевезень, зокрема і в секторі міського транспорту.

Передовий досвід у сфері регулювання транспортної галузі та інфраструктури передбачає виконання таких дій: нормотворча діяльність в країнах-членах ЄЕК ООН була спрямована на розробку заходів із забезпечення подальшого розвитку конкуренції на ринку транспортних послуг шляхом підвищення конкурентоспроможності залізниць та використання інших екологічно чистих видів транспорту, її мета полягала у тому, щоб підвищити безпеку дорожнього руху та знизити завантаженість у міських районах; іншими напрямками регламентуючої діяльності можна відмітити стимулювання залізничних та комбінованих перевезень з метою підвищення ефективності, надійності та конкурентоспроможності залізниць; після подій 11 вересня 2001 року та ряду 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 введення великомасштабних регламентуючих заходів зі стимулювання капіталовкладень в інфраструктуру, такі заходи спрямовані на підвищення пропускної спроможності існуючої інфраструктури; важливим напрямом нормотворчої діяльності практично у всіх країнах стало прийняття заходів, покликаних підвищити ефективність регулювання транспортного ринку, коли уряди все більше приділяли увагу необхідності збалансування інтересів суспільства з інтересами користувачів та операторів транспорту.

Всі перелічені умови розвитку транспорту в ЄС мають бути враховані у Транспортній стратегії України та у розвитку різних елементів транспортної системи.

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. В даний час 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.

Далекі країни НАФТА також мають свою стратегію розвитку, яку можна використати для вирішення актуальних проблем розвитку транспортної системи України.

Наступним суб'єктом світової транспортної системи є держава. Це центральна ланка у 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:

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

2) транспортне право, що фіксує певну систему норм, які санкціонуються Державою та Державними регулюючими установами за транспортною системою;

3) певна територія, на яку поширюється юрисдикція даної Держави та територія, що охоплена транспортною інфраструктурою.

Держава є таким суб'єктом національної транспортної системи, яка має регулювати транспортну активність в країні та впливати на саморегулюючі заходи, що повинні розвиватися на різних видах транспорту.

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

Крім того, приватна власність є чинником, який дозволяє державі впливати через органи влади на транспортувальників та різного роду перевізників, серед яких виділяються природні монополії (Укрзалізниця), монополістичні структури такі як МАУ та наземна інфраструктура авіаційного транспорту (аеропорти), та величезна кількість приватних перевізників в 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 у частині 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. І розвивати транспортні галузі у контексті дії сукупності підприємств з елементами саморегулювання, коли група підприємств створюють вхідні бар'єри для іноземних та нових національних агентів транспортного ринку.

Наступним суб'єктом транспортної системи є підприємства, які здійснюють перевезення пасажирів, вантажів та пошти. У табл. 1 зображено основні структурні показники діяльності суб'єктів господарювання у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності.

Таблиця 1

Основні структурні показники діяльності суб'єктів господарювання України у транспорті, складському господарстві, поштовій та кур'єрській діяльності*

	Кількість суб'єктів господарювання			Кількість зайнятих працівників		
	Усього, тис.	У тому числі відсотків		Усього, тис.	У тому числі відсотків	
		Підприємства	Фізичні особи		Підприємства	Фізичні особи
2010	145,9	9,3	90,7	1133,0	82,0	18,0
2011	99,9	14,8	85,2	1087,1	84,9	15,1
2012	87,3	17,7	82,3	1087,4	86,2	13,8
2013	92,4	18,2	81,8	1063,0	85,7	14,3
2014	111,8	13,3	86,7	929,0	82,1	17,9
2015	119,0	12,7	87,3	1176,6	86,8	13,2

*Джерело: Статистичний щорічник України за 2015 рік. К.: Державна служба статистики України, - 2016, с. 575, С, 444.

Очевидно, що на підприємствах транспортних галузей працює значна кількість осіб – більше 1000 тис. у 2015 році. Та самих підприємств у цьому виді діяльності працювало до 150 тисяч. З табл. 1 видно, що їх кількість скорочувалася до 2012-го кризового року, і після подолання кризи вона зростала. Підприємств та фізичних осіб підприємців у цій сфері працює 15% та 85% відповідно. І надають робочі місця в основному саме підприємства коли більше 80% зайнятих – це зайняті саме на підприємствах і лише до 20% це зайняті на ФОП.

Зауважимо, що на підприємствах транспортної галузі у 2015 році основних засобів за первісною вартістю було 1412354 млн. грн. Ці основні засоби поступово зростають, але їх питома вага скорочується з 70,4% у 2014 році до 18,5% у 2015 році. Це засвідчує те, що у підприємств є інші види засобів, які все активніше використовуються у основній та супутній діяльності.

Крім того, на підприємствах транспорту України залучалися капітальні інвестиції у 2015 році – 18704,0 млн. грн. Зауважимо, що інвестиції зростали до 2012 року, до 32807,9 млн. грн. і зменшувалися до 15498,2 млн. грн. у 2014 році. Відмічається постійна тенденція до відновлення зростання капітальних інвестицій. Цей показник визначає, що у підприємств є вільні кошти у вигляді прибутку для вкладання у оновлення транспортних засобів, що дуже важливо для транспортних підприємств. Наголосимо, що активно інвестуються кошти у авіаційній галузі до 650 млн. грн. щорічно. Поступово зростає капіталовкладення у морський вантажний флот (до 100 млн. грн.) [5, с. 12-13].

Розвиток транспортних підприємств є також напрямом розвитку транспортної системи України. Це ключовий суб'єкт, від якого залежить діяльність всієї сукупності транспортних відносин. Всі регулюючі та контролюючі заходи від держави та галузі впливають саме на мікро-суб'єкт – транспортні підприємства.

Наступним суб'єктом національної транспортної системи є нано-чинник, тобто людина. Нано-економіка є економікою людини за визначенням Кеннета Ерроу [6] й основною функцією людини як нано-чинника є економічна поведінка, яка забезпечує формування ефективних економічних дій на всіх рівнях системи міжнародних економічних відносин, та її складовою – світової транспортної системи.

Нано-економіка та людина, як її центральна ланка, також можуть бути напрямом розвитку національної транспортної системи. Адже саме від людини залежить чи якісно будуть виконані різного роду перевезення. Від людини-фахівця буде залежати чи використовуються та виконуються настанови та директиви вищих органів влади. Та саме людина має навчатися та проходити підвищення кваліфікації протягом всього періоду її активної праці. Це підхід - навчання протягом всього життя. У цьому ракурсі мають працювати і навчальні заклади транспортної сфери.

Людський чинник у транспортній системі представлений фахівцем, що здійснює перевезення – це водій, капітан, пілот. Соціологічний портрет цих спеціалістів формує особливості перевезень та особливі риси національної та міжнародної транспортних систем.

Так, є портрет водія автотранспортного засобу, який залежить від відповідності особистості основам культури водіння. Так, водії, як досвідчені, так і малодосвідчені, стикаються з постійними змінами Правил дорожнього руху. При цьому питання організації дорожнього руху стають дедалі складнішими і їх розв'язування потребує неабияких зусиль. Прикладом є мобільні телефони, використання яких під час руху автомобіля набуло поширення, не заважаючи на заборону ДАІ. Щоб подібним проблемам можна було протистояти, потрібна цілеспрямована діяльність поліції, викладачів автошкіл, та й досвідчених водіїв також.

Проте досвід показує, що багато водіїв мають суб'єктивну думку щодо культури водіння.

Культура водіння – це результат виховання, вона не може мати успадковані риси хоч би через те, що все пов'язане з автомобілями має надзвичайно динамічний розвиток. Неможливо стверджувати, що є загальні риси водія високої культури. Але є відповідний стиль поведінки у такого водія і його дії відповідають конкретній ситуації. Безумовно, у процесі оволодіння технікою управління автомобілем можна навчитись реагувати на різноманітні ситуації: навчання дає можливість аналізувати і розуміти ситуацію настільки глибоко, щоб визначити конкретну дію і стиль поведінки, адекватні дорожнім ситуаціям.

Істотною характеристикою культури водія є здатність передбачати дорожні події. А передбачення підказує спосіб дії. В осевій передбачення – здоровий глузд та інтуїція, що ґрунтується на досвіді і знаннях [2].

Зауважимо, що стиль водія з високими показниками культури водіння є важливими для міжнародних сполучень та внутрішньонаціональних перевезень. Дальнобійники та водії міжнародних

автобусів є тими нано-частками, від яких залежить якість доставки вантажів та пасажирів у місце призначення.

Звісно, коли йдеться про портрет капітана морських чи річкових перевезень, то цей портрет також має свої особливості. Так, капітан корабля приймає остаточне рішення з усіх питань, будь то вибір курсу, позапланових ремонтів, позаштатних ситуацій на борту. Він керує діями команди, вирішує проблеми із закупівлею продовольства, завантаженням товару, погоджує час прибуття до порту, забезпечує своєчасне дозаправлення судна паливом тощо. Капітан розбирається у всьому, починаючи від пристрою корабля і його технічного обладнання і закінчуючи юридичними тонкощами оформлення документів. Специфіка професії – завжди треба бути готовим до несподіванок. У плаванні може трапитись що завгодно – сильний шторм, зіткнення із дрейфуючим айсбергом, пробої, а вантаж потрібно доставити вчасно і в цілості. Більшу частину часу капітану доводиться проводити у плаванні. Місце роботи – компанії, що займаються рибним промислом, пасажирськими та вантажними перевезеннями.

До особистих якостей капітанів слід віднести: перш за все капітан – це лідер, який вміє керувати людьми; він здатний знайти підхід до кожного члена екіпажу, залишаючись доброзичливим і, у той же час, вимогливим; ця робота для тих, хто любить море, не боїться труднощів, має міцне здоров'я. На пасажирському судні капітан – обличчя корабля, а серед його обов'язкових якостей – презентабельна зовнішність, вміння зацікавити співрозмовника, гарні манери. Це виключно чоловіча професія. Дівчат на відповідні спеціальності у навчальні заклади не беруть [7].

Професія капітана дальнього плавання є такою, що формує велику кількість перевезень у міжнародних масштабах. Чи то танкерний флот, чи суховантажі, чи контейнеровози – всі ці судна є провідниками міжнародних економічних відносин та каналами залучення окремих країн та підприємств у світову транспортну систему.

Повітряний транспорт є відносно молодим та таким, що активно розвивається. Пілоти авіалайнерів – це еліта транспортної системи і країни і світу в цілому. Портрет пілота є портретом останніх років розвитку авіатранспорту.

Так, успішному вирішенню проблем характеристики пілотів сприятиме розробка цільової моделі майбутнього пілота, що має крім професійних знань, навичок і вмінь, інтегральний психолого-педагогічний портрет особистості, в якому мають бути перелічені параметри, які характеризують діяльність особистості з позиції нової методології. Вона передбачає емоційну витривалість, мотивацію до льотної праці, що включає певні «психо-фізіологічні стандарти» даного виду професійної діяльності.

Зазначені портрети людської діяльності в основі нано-економіки відрізняються, оскільки водій сьогодні – це робітничая професія, і водії вантажних автомобілів чи міжнародних автобусів мають освіту професійно-технічного училища. В цілому – це фахівець, який має виконувати подібні дії під час транспортування вантажів чи пасажирів за кордон.

Капітани різного роду суден є фахівцями з вищою освітою, які мають розумітися на нормах міжнародного морського права, на специфіці завантаження продуктами харчування для команди та пасажирів, на особливостях технічної побудови судна та його ефективного функціонування.

Пілот авіалайнера є дуже відповідальною особою, яка має через ризики доставити пошту, вантаж чи пасажирів до місця призначення. Пілот має великий обсяг дій (технічних, юридичних, економічних та людських), що мають синергічний ефект і виводять лайнер на посадку на злітній смузі.

Суб'єкти світової транспортної системи формують рівні цієї системи.

Рівнями транспортної системи є: глобальний, міжнародний регіональний, міждержавний, міжрегіональний, міжгалузевий, міжфірмовий, рівень зв'язків «людина-людина».

Ці рівні транспортної системи є також напрямками розвитку національної транспортної системи, оскільки від міжсуб'єктних відносин залежить інтеграція всіх елементів та суб'єктів зазначеної транспортної системи. Ці відносини цементують вісі складові транспортної системи та визначають слабкі сторони та перспективи одночасно щодо її розвитку.

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.

Таблиця 2

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.	Планетарій	Програмно-цільова і проекти	Міжнародне сполучення
Макро - національний рівень	Державний	Пасивне формування	Транспорт окремих країн і міжнародних об'єднань (груп країн)
Мезо - міжрегіональний; - регіонального; - міжгалузевий.	Регіональний	Активне формування	Транспорт економічних районів, міських агломерацій і великих міст, міжміське сполучення
Суб - районний рівень; - місцевий рівень;	Субрегіональний	Внутрішні технологічні зміни	Транспорт окремих населених пунктів і низових ланок мережі шляхів сполучення.
Мікро - міжфірмовий	Місцевий	Активне використання, внутрішні технологічні зміни	Транспорт окремих юридичних осіб,
Нано - «людина-людина»	Індивідуальний	Власне використання	Транспорт окремих фізичних осіб.

*Джерело: складено авторами

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

Міждержавний рівень транспортування визначається співпрацею окремих держав в 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 і складають інтермодальні перевезення. Такі перевезення є складним утворенням і вимагають координації фахівців різних профілів та видів транспорту.

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

І відносини «людина-людина» є нано-рівнем світової та національної транспортних систем. І 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 спілки перевізників.

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

Зазначимо, що напрямом розвитку транспортної системи є формування міжрівневих зв'язків, коли, наприклад, співпрацює ІКАО з окремими індивідами, а транспортна галузь в Україні співпрацює з транспортними організаціями Європейського Союзу. Такий напрям співпраці є перспективним та таким, що визначатиме якість відносин у транспортній сфері як окремих країн, так і світу в цілому.

Список використаних джерел

1. Брайковська А. Дослідження особливостей формування ринку транспортних послуг як середовища функціонування підприємств транспорту // Економіст №9, 2012, С. 50-54
2. Виходець О.М., Кизилова Е.О., Слоб'як Ю.В. культура та етика водіння: Підручник для учнів проф. техн. навч. закладів: Електронний ресурс: www.chito.in.ua/vihodece-o-m-kizilova-e-o-slobyak-yu-v-Kultura-ta-etika-vod.html/?page=15
3. Павлюк А.В. Ідентифікація метолів державного регулювання ринку послуг автомобільного транспорту // Вісник НАДУ, 2015. №4. С. 78-86
4. Селезень С.В. Транспортне право: Конспект лекцій – Харків: ХНАДУ, 2008. – 18с.
5. Транспорт і зв'язок України 2016: Статистичний збірник. – К.: Державна служба статистики України. – 2017. 175с.
6. Arrow K. Reflection on the essays. In: Arrow and the Foundations of the Theory of Economic Policy / Ed.: G.R. Feiwel. – L.: Macmillan. 1987. P.734
7. <http://www.education.ua/ua/professions/captian>