

Дружиніна В.В.доктор економічних наук, доцент
Кременчуцького національного університету
імені Михайла Остроградського**Луценко Г.П.**викладач-методист вищої категорії
Кременчуцького льотного коледжу
Національного авіаційного університету**Дружинін В.О.**студент
Кременчуцького національного університету
імені Михайла Остроградського

РЕЗУЛЬТАТИВНІСТЬ ФУНКЦІОНУВАННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ: ПРОСТОРОВО-ЧАСОВИЙ АСПЕКТ

У статті на базі масиву статистичних даних визначено тенденції функціонування національної транспортної системи в контексті просторово-часового аспекту. Визначено переваги транспортної системи України серед безлічі країн світу. Встановлено, що функціонування національної транспортної системи здійснюється під впливом не тільки екзогенних, але й ендогенних чинників, які склалися під впливом історичних, соціальних та інших процесів. До зовнішніх належать такі: вплив ринкових механізмів господарювання, організаційно-правові відносини, соціальні умови, безпека руху, інновації, маркетингові і логістичні фактори. До внутрішніх належать такі: інфраструктура, трудові ресурси, фінансові ресурси, екологічна ситуація. На основі аналізу показників, які характеризують зовнішню та внутрішню середовище національної транспортної системи, проводиться оцінка тенденцій її функціонування, що дасть можливість пошуку загроз, проблем і перспектив її розвитку за допомогою SWOT-аналізу.

Ключові слова: національна транспортна система, екзогенні чинники, ендогенні чинники, пасажироперевезення, вантажоперевезення.

В статье на базе массива статистических данных определены тенденции функционирования национальной транспортной системы в контексте пространственно-временного аспекта. Определены преимущества транспортной системы Украины среди множества стран мира. Установлено, что функционирование национальной транспортной системы осуществляется под влиянием не только экзогенных, но и эндогенных факторов, которые сложились под влиянием исторических, социальных и других процессов. К внешним относятся такие: влияние рыночных механизмов хозяйствования, организационно-правовые отношения, социальные условия, безопасность движения, инновации, маркетинговые и логистические факторы. К внутренним относятся такие: инфраструктура, трудовые ресурсы, финансовые ресурсы, экологическая ситуация. На основе анализа показателей, характеризующих внешнюю и внутреннюю среду национальной транспортной системы, проводится оценка тенденций ее функционирования, что даст возможность поиска угроз, проблем и перспектив ее развития с помощью SWOT-анализа.

Ключевые слова: национальная транспортная система, экзогенные факторы, эндогенные факторы, пассажироперевозки, грузоперевозки.

Постановка проблеми. В сучасних умовах, коли відбувається все більша інтеграція економік всіх держав в світове господарство, підвищується обсяг споживання природних ресурсів, все гостріше ставиться питання стабільного і гарантованого забезпечення ними економічної діяльності. Вирішувати цю проблему без відповідного розвитку транспортної системи неможливо.

Транспортна система перш за все повинна забезпечувати економічну безпеку терито-

рії країни, всіляко сприяти зміцненню і підвищенню її потенціалу та рівня життя громадян. Крім того, на частку транспорту припадає важливе завдання забезпечення зовнішньоекономічної діяльності всіх господарюючих суб'єктів, але не на шкоду еколого-соціально-економічним і політичним інтересам держави.

Зазначені особливості визначають значну важливість ефективного функціонування транспортної системи, від якої залежать еколого-соціально-економічна і політична цілісність

нашої держави, її політичне становище в світі і рівень життя всього населення країни.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. На розробку наукового підходу вплинули роботи вітчизняних та зарубіжних учених-економістів і практиків, які займаються дослідженням і розв'язанням проблем забезпечення стійкого функціонування різних систем. Серед них можна виділити Ю. Бицюру, С. Богачова, В. Василенка, П. Гудзя, Б. Данилишина, Г. Дейлі, В. Іванова, Дж. Майера, Д. Медоуза, М. Месаровича, Е. Пестеля, О. Шубравську. Згадані вчені у своїх роботах акцентують увагу на системному підході до забезпечення розвитку економіки держави та регіону.

Вивченню питання розвитку транспортних підприємств у вітчизняній науці приділялося багато уваги в радянський період. Дослідження проблеми ускладнюється тим, що роботи в той період політизувалися та ідеологізувалися, деякі втрачали своє економічне значення. Проте було закладено фундамент для вивчення нових наукових напрямів розвитку транспортних підприємств країни. Велике значення щодо регулювання розвитку вітчизняних транспорт-

них підприємств мають наукові праці О. Білоруса, І. Бураковського, А. Кредісова та інших вітчизняних учених.

Ринкові принципи господарювання, мінлива економічна ситуація й недосконала нормативно-правова база обумовили необхідність відповідної адаптації транспортної системи. Крім того, дисбаланс ринку транспортних послуг посилив конкуренцію серед комерційних перевізників. Має місце невідповідність обсягів та якості пропозицій транспортних послуг платоспроможному попиту, результатом чого стає негативний фінансовий результат діяльності комерційних перевізників, через що бюджети недоотримують значні кошти. Як наслідок, функціонування транспортної системи країни характеризується нестійким розвитком. Отже, існує необхідність пізнання глибини процесів і явищ, що відбуваються, чого без відповідної інформації, а також її оцінки досягти неможливо.

Метою дослідження є визначення результативності функціонування національної транспортної системи на основі комплексного ситуаційного аналізу масиву статистичних даних



Рис. 1. Екзогенні та ендогенні чинники функціонування національної транспортної системи

Джерело: авторська розробка

мега- та макроекономічного середовища, інфраструктури транспортної системи, трудових, фінансових та екологічних ресурсів, що дає змогу оцінити просторово-часове позиціонування транспортної системи та виявити обмеження, загрози і проблеми її розвитку.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Транспортна система України посідає особливе місце в умовах формування ринку. Стан транспортної мережі і доріг, розміри і розташування населених пунктів і підприємств значною мірою впливають на форми й економічний механізм реалізації продукції. Національна транспортна система як відкрита система характеризується взаємодією із зовнішнім середовищем, з якого поступають у систему матеріальні, фінансові, трудові та інформаційні ресурси. Крім того, транспортна система як відкрита система характеризується своєю гнучкістю, оскільки змінюється під впливом змін зовнішнього середовища і повинна бути такою для того, щоб продовжувати своє функціонування. Екзогенні та ендогенні чинники функціонування національної транспортної системи як відкритої системи представлені на рис. 1, згідно з яким всі елементи входу оброблюються, розподіляються, використовуються та перетворюються на елементи виходу, які транспортна система України вносить у зовнішнє середовище у вигляді якісних транспортних послуг та безпечних перевезень як пасажирів, так і вантажів.

Незважаючи на велику кількість критеріїв класифікації транспортної системи, загальноприйнятною є її класифікація за ступенем розвитку: транспортні системи країн, що розвиваються, економічно розвинених країн, а також регіональні транспортні системи.

Транспортні системи розвинених країн характеризуються високим технічним рівнем, тісною взаємодією всіх видів транспорту, складною конфігурацією. Транспортним системам країн, що розвиваються, властивий низький рівень розвитку видів транспорту, застарілий різнотипний склад.

Більшість всіх транспортних засобів і шляхів сполучення зосереджена в розвинутих країнах (близько 80% загальної довжини світової транспортної мережі). Транспортна система промислово розвинених держав має складну структуру і представлена всіма видами транспорту.

На розвинені країни припадають приблизно 85% вантажообігу світового внутрішнього транспорту (без морського далекого плавання), 80% автомобільного парку, 2/3 портів світу виконують функції світового вантажообігу. Сильно відрізняється і пасажирообіг розвинених країн і країн, що розвиваються. Так, «рухливість» населення в країнах Заходу в 10 разів

вище, ніж в країнах Азії, Африки і Латинської Америки. Країни, що розвиваються, набагато гірше, ніж розвинені, забезпечені транспортом. Їх транспортні системи знаходяться в стадії формування, ще важливу роль виконує гужовий транспорт, деякі види сучасного транспорту розвинені слабко або взагалі відсутні (залізні дороги, трубопровідний транспорт тощо). Транспортні системи цих країн відображають загальну територіальну структуру господарства. Здебільшого дороги лише з'єднують райони видобутку мінеральної сировини або райони плантаційного господарства з портовими містами.

Для країн, що розвиваються, характерно значне переважання одного-двох видів транспорту: залізничного (Індія, Пакистан, Бразилія, Аргентина), трубопровідного (Близький і Середній Схід), річкового (країни тропічної Африки). Оскільки в розвитку транспорту є відмінності між різними регіонами, то в світовій транспортній системі прийнято виділяти територіальні транспортні системи Північної Америки, Зарубіжної Європи, СНД, Латинської Америки, Зарубіжної Азії, Африки та Австралії. Найбільше виділяються перші три.

Розвиток світової транспортної системи характеризується збільшенням шляхів сполучення, а також обсягами вантажних та пасажирських перевезень. Транспортна система Північної Америки лідирує в світі за загальною протяжністю шляхів сполучення (близько 30% світової транспортної мережі) і за вантажообігом більшості видів транспорту. Пасажирооборот Північної Америки має свої особливості: на 83% він забезпечується автомобільним транспортом (при цьому 81% – автомобілями, 2% – автобусами), 16% – повітряним, а тільки 1% – залізничним. Через великі розміри території США і Канади густота транспортної мережі Північної Америки невелика. Транспортна система зарубіжної Європи перевершує системи всіх інших регіонів за густотою мережі і частоти руху. За вантажо- і пасажирооборотом тут лідирує автомобільний транспорт.

Транспортна система країн СНД (10% світової транспортної мережі), посідає перше місце за загальним обсягом вантажообігу. Тут найвища вантажонапруженість залізниць. Результати аналізу табл. 1 демонструють, що лідируючі позиції займає Росія (приріст у 2014 році по відношенню до 2005 року складає 443 млрд. тонокілометрів), другу рейтингову позицію займає Казахстан (+108,8 млрд. тонокілометрів).

Основною причиною зростання вантажообігу є зростання середньої дальності перевезень вантажів, що обумовлено конкурентним тиском автомобільного транспорту, який

домінує на більш коротких відстанях і має тенденцію до збільшення середньої дальності перевезення. У Зарубіжній Азії є великі відмінності між країнами в рівні розвитку транспорту. Тому тут доцільно виділяти високорозвинену транспортну систему Японії, транспортну систему Китаю, систему Індії та Пакистану, країн Південно-Західної Африки. Великі відмінності в розвитку транспорту виявляються і в Африці, а також Латинській Америці. При цьому зростання перевезень перевищує збільшення довжини та розгалуженості транспортної мережі. У структурі транспортних шляхів найбільшу питому вагу мають автомобільні, а саме понад 70%, 1/5 частина припадає на авіалінії, а лише 5% – на залізниці. Далі йдуть трубопровідний та внутрішній водний транспорт [1].

За структурою світового вантажо- і пасажирообороту лідирує автомобільний транспорт, на який доводиться 8% вантажообігу й 80% пасажирообороту від загального світового обсягу. Загальна довжина автомобільних доріг становить 24 млн. км (70% загальної довжини

шляхів сполучення). Найбільша довжина автодоріг у США, Індії, Японії, Китаї, Росії. Найвищим рівнем автомобілізації славляться США (600 автомобілів на 1 000 жителів).

Залізничний транспорт забезпечує перевезення вантажів і пасажирів на далекі відстані. Найбільша довжина залізниць у США, Канаді, Росії, Індії. Найбільш густою мережею залізниць володіють Німеччина, Бельгія, Швейцарія. За вантажообігом лідирують Росія, США, Китай, Канада, Польща.

Трубопровідний транспорт найбільш розвинений в Україні. Він складається з двох частин, а саме газопроводу та нафтопроводу. За обсягом транзиту трубопровідний транспорт є першим. Найбільшим у світі транзитером природного газу є Україна [3]. За довжиною нафто- і газопроводів лідирують США. Також найбільш довгими трубопроводами володіють Росія й Канада.

Морський транспорт – важлива частина світової транспортної системи, що виконує міжконтинентальні перевезення. Морський тран-

Таблиця 1

Пасажирооборот та вантажообіг залізничного транспорту за країнами світу

| Країни | Пасажирооборот, млрд. пасажиро-кілометрів | | | Вантажообіг, млрд. тоно-кілометрів | | |
|--------------------|---|----------|----------------------------|------------------------------------|----------|----------------------------|
| | 2005 рік | 2014 рік | абсолютне відхилення (+/-) | 2005 рік | 2014 рік | абсолютне відхилення (+/-) |
| США | 31,9 | 40,3 | 8,4 | 2 531 | 2 703 | 172 |
| Білорусь | 10,4 | 7,8 | -2,6 | 43,6 | 45 | 1,4 |
| Болгарія | 2,4 | 1,7 | -0,7 | 5,2 | 3,4 | -1,8 |
| Росія | 172 | 130 | -42 | 1 858 | 2 301 | 443 |
| Угорщина | 9,9 | 7,7 | -2,2 | 9,1 | 10,2 | 1,1 |
| Німеччина | 76,8 | 89,5 | 12,7 | 95,4 | 113 | 17,6 |
| Італія | 50,1 | 50 | -0,1 | 22,8 | 20,1 | -2,7 |
| Польща | 18,2 | 16 | -2,2 | 50 | 50,1 | 0,1 |
| Республіка Молдова | 0,4 | 0,3 | -0,1 | 3,1 | 1,2 | -1,9 |
| Румунія | 8 | 5 | -3 | 16,5 | 12,3 | -4,2 |
| Словаччина | 2,2 | 2,6 | 0,4 | 9,5 | 8,8 | -0,7 |
| Велика Британія | 44,6 | 64,7 | 20,1 | 21,4 | 22,1 | 0,7 |
| Україна | 52,7 | 35,9 | -16,8 | 224 | 210,2 | -13,8 |
| Франція | 76 | 86,7 | 10,7 | 40,7 | 32,2 | -8,5 |
| Чеська Республіка | 6,7 | 7,6 | 0,9 | 14,9 | 14,8 | -0,1 |
| Азербайджан | 0,9 | 0,6 | -0,3 | 9,6 | 4,7 | -4,9 |
| Вірменія | 0,03 | 0,05 | 0,02 | 0,7 | 0,8 | 0,1 |
| В'єтнам | 4,6 | 0 | -4,6 | 2,9 | 0 | -2,9 |
| Казахстан | 12,1 | 19 | 6,9 | 171,9 | 280,7 | 108,8 |
| Киргизія | 0,05 | 0,4 | 0,35 | 0,7 | 1 | 0,3 |
| Китай | 606 | 1160 | 554 | 2 073 | 2 753 | 680 |
| Таджикистан | 0,05 | 0,02 | -0,03 | 1,1 | 0,4 | -0,7 |
| Туркменія | 1,3 | 2,3 | 1 | 9,7 | 13,3 | 3,6 |
| Узбекистан | 2,1 | 3,8 | 1,7 | 18,1 | 22,9 | 4,8 |
| Японія | 391 | 414 | 23 | 22,8 | 21 | -1,8 |

Джерело: таблиця складена за джерелом [2]

спорт забезпечує 98% зовнішньоторговельних перевезень Японії й Великобританії, 90% всіх зовнішньоторговельних перевезень США й країн СНД. Перевагою цього виду транспорту є низька собівартість.

Річковий транспорт найбільш розвинений у США, Китаї, Росії, Німеччині. Ці країни лідирують за вантажооборотом річкового транспорту. Важливу роль відіграють міжнародні річкові басейни, а саме Дунай (поєднує 12 країн), Ніл, Нігер (9 країн). Багато річкових басейнів (Волга, Об, Янцзи тощо) мають більшу пропускну здатність, ніж найбільші залізничні магістралі.

Повітряний транспорт є наймолодшим і найбільш динамічним. Він забезпечує перевезення пасажирів і вантажів на великі відстані. Найбільшим пасажирооборотом відзначаються США, Росія, Японія, Великобританія, Канада. Найбільші аеропорти світу розташовані в Чикаго, Далласі, Лондоні. У світі є 34 великі аеропорти, причому половина з них знаходиться у США, 8 – у Європі.

Узагальнюючи вищеведене, можемо сказати, що відповідно до просторово-часового аспекту Україна серед безлічі країн світу виділяється особливо вигідним транспортно-географічним положенням. Це обумовлено низкою чинників. По-перше, географічне розташування України характеризується високим значенням індексу розташування в системі топологічних відстаней між країнами Європи (він близький до одиниці). За його величиною вона поступається першістю лише Німеччині та Росії. 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 і Південної Європи, а також північні і центральні райони Росії, Фінляндії, 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 і розвиває мережу торговельно-економічних комунікацій з багатьма країнами світу, включаючи, зокрема, США, Великобританію, Канаду, Австралію.

Вищевикладене свідчить про значний транспортно-географічний потенціал України як транзитної країни, що пов'язує різні регіони Євразійського економічного простору і підкреслює особливу важливість для неї розвитку міжнародних транспортних систем.

Сучасне функціонування національної транспортної системи схильне до впливу не тільки зовнішніх, але й внутрішніх чинників, які скла-

лися під впливом економічних, історичних, соціальних та інших процесів. До зовнішніх чинників належать такі: вплив ринкових механізмів господарювання, особливості функціонування автотранспортної системи, організаційно-правові відносини, соціальні умови, безпека руху, інновації, маркетингові та логістичні фактори. До внутрішніх чинників належать такі: інфраструктура, трудові ресурси, фінансові ресурси, екологічна ситуація, просторово-часове оцінювання яких може здійснюватися на основі використання заздалегідь встановленого деякого набору показників [4, с. 119].

Рівень розвитку транспортної системи держави є однією з найважливіших ознак її технологічного прогресу й цивілізованості. Потреба у високорозвиненій транспортній системі ще більше підсилюється під час інтеграції в європейську і світову економіку, транспортна система стає базисом для ефективного входження України у світове співтовариство.

У ринкових умовах до транспортної системи висуваються високі вимоги щодо якості, регулярності і надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів і безпеки перевезень пасажирів, швидкості і вартості доставки за рахунок ефективної роботи транспортної інфраструктури, до якої, згідно з Законом України «Про транспорт» від 10 жовтня 1994 року, входять транспорт загального користування, промисловий залізничний транспорт, відомчий транспорт, трубопровідний транспорт, шляхи сполучення загального користування [5]. Показники роботи транспортної інфраструктури України за 2005–2015 роки представлені у табл. 2.

Результати аналізу табл. 2 свідчать про те, що серед інфраструктурного забезпечення транспортної системи України лідируючу позицію за експлуатаційною довжиною, обсягами перевезень вантажів та пасажирів займає автомобільний транспорт. Так, довжина автомобільних доріг загального користування в 2014 році та 2015 році складала 163 027,6 км і 163 024,2 км відповідно, але за останнє десятиріччя довжина автомобільних доріг зменшилась на 6 298,6 км, що пов'язано з незадовільною якістю автодоріг. Автомобільний транспорт в обсягах перевезення вантажів та пасажирів знаходиться поза конкуренцією, тому що займає майже 50% частки перевезень транспортної системи України. Але за аналізований період перевезення вантажів автотранспортом збільшилось з 51,3% у 2005 році до 57,7% у 2015 році за гнучкої системи тарифів. Що стосується перевезення пасажирів, то з 2005 року по 2015 рік відбувалося зменшення на 3,24%, а за 2014–2015 роки – на 5,81% за рахунок зниження купівельної спроможності населення, яка впли-

ває на попит пасажирських перевезень. Але ж згідно з рис. 2 за змінами базисних темпів росту перевезень вантажів лідером залишається автомобільний транспорт, а за пасажирськими перевезеннями – авіаційний.

Залізничний транспорт є найбільш розвиненим в Україні. За загальною довжиною колій

(22,05 тис. км) він посідає четверте місце у світі (після США, Росії і Канади), на його долю припадали 19,8% у 2015 році усього вантажного перевезення країни.

Важливу роль у забезпеченні пасажирських перевезень, а також перевезень термінових вантажів в Україні відіграє повітряний тран-

Таблиця 2

Характеристика зміни ендогенних чинників, що впливають на функціонування національної транспортної системи

| Чинники | Головні структурно-динамічні показники | Роки | | | Характер зміни показників |
|----------------------|--|----------------------|------------------------|------------------------|---------------------------|
| | | 2005 | 2014 | 2015 | |
| Інфраструктура | Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування, км | 21 980,4 | 20 948,1 | 20 954,2 | Майже незмінна |
| | Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів загального користування, км | 22 191,2 | 1 613,1 | 1 562,6 | Зміни негативні |
| | Довжина автомобільних доріг загального користування, км | 169 322,8 | 163 027,6 | 163 024,2 | Майже незмінна |
| | Експлуатаційна довжина тролейбусних ліній загального користування, км | 4 408,3 | 3 567,9 | 3 350,8 | Зміни негативні |
| | Експлуатаційна довжина трамвайних колій загального користування, км | 2 069,2 | 1 803,0 | 1 584,1 | Зміни негативні |
| | Експлуатаційна довжина метрополітенівських колій загального користування, км | 101,5 | 112,3 | 112,3 | Майже незмінна |
| Трудові ресурси | Зайняте населення, тис. осіб | 1 400,5 | 1 113,4 | 998,0 | Зміни негативні |
| | Середньооблікова чисельність штатних працівників, тис. осіб, у тому числі: | - | 288,4 | 266,7 | Зміни негативні |
| | наземний і трубопровідний транспорт | - | 277,5 | 256,0 | Зміни негативні |
| | водний транспорт | - | 3,6 | 3,8 | Майже незмінна |
| | авіаційний транспорт | - | 7,3 | 6,9 | Зміни негативні |
| | Середньомісячна заробітна плата штатних працівників, грн., у тому числі: | 1 170,6 | 6 376,7 | 9 239,3 | Зміни позитивні |
| | наземний і трубопровідний транспорт | 961 | 3 541 | 4 172 | Зміни позитивні |
| | водний транспорт | 929 | 3 622 | 5 076 | Зміни позитивні |
| авіаційний транспорт | 1 622 | 11 967 | 18 470 | Зміни позитивні | |
| Фінансові ресурси | Фінансовий результат підприємств, що одержали прибуток (знаменник – % підприємств) | $\frac{15400,5}{57}$ | $\frac{12724,7}{62,7}$ | $\frac{23007,9}{70,9}$ | Зміни позитивні |
| | Фінансовий результат підприємств, що одержали збиток (знаменник – % підприємств) | $\frac{7842,8}{43}$ | $\frac{32424,5}{37,3}$ | $\frac{37203,6}{29,1}$ | Зміни позитивні |
| Екологічні ресурси | Викиди шкідливих речовин в атмосферне повітря, тис. т | 2 151,5 | 1 996,2 | 1 663,9 | Зміни позитивні |

Джерело: складено за даними [6]

спорт (середня відстань доставки одного пасажирів повітряним транспортом у 10–15 разів більша від показника залізничного транспорту). Однак у транспортному пасажиро- і вантажообігу його частка менше 1%.

Наступним внутрішнім чинником транспортної системи України є трудові ресурси, оцінка яких здійснюється за показниками табл. 2. Якщо на початок аналізованого періоду зайняте населення транспортної галузі складало 1 400,5 тис. осіб, то до 2015 року чисельність зменшилась майже в 1,5 рази, що негативно відобразилося на середньообліковій чисельності штатних працівників, що відбулося за рахунок зменшення кількості вакансій та обсягів перевезень. Визначним критерієм якості трудових ресурсів транспортної системи є рівень їх доходу, який характеризується зростанням середньомісячної заробітної плати за період, що аналізується, за всіма видами транспорту. Таке зростання відбувається за рахунок проведення реформи оплати праці, першими кроками якої є збільшення мінімальної заробітної плати на 100% та заходи дотримання інфляції в Україні на помірному рівні.

Успішність розвитку транспортної системи України характеризує фінансовий результат підприємств, серед яких приблизно 70% є прибутковими, а за останнє десятиріччя збільшення таких підприємств відбувалося зростаючими темпами за рахунок комерційної та фінансової діяльності транспортних підприємств. Стійкість фінансового стану транспортної системи залежить від ефективного вжиття заходів з охорони природи та раціонального використання природних ресурсів.

Хоча транспорт створює значне техногенне навантаження на довкілля, є джерелом

викидів третини шкідливих речовин в Україні, а найбільше це стосується автомобільного транспорту в містах, де його частка у викидах шкідливих речовин досягає 90% [7], за період 2005–2015 років, згідно зі статистичними даними, в Україні простежується зниження викидів шкідливих речовин в атмосферне повітря транспортними засобами на 487,6 тис. т., що обумовлено використанням більш ефективного очисного обладнання та початком інвестування в закупку нового та модернізацію діючого.

Висновки з проведеного дослідження. Підсумовуючи результати комплексного системного аналізу функціонування транспортної системи України в просторово-часовому контексті, можна зробити такі висновки. По-перше, транспортна система відіграє надзвичайно важливу роль у житті країни та у світовому господарстві загалом. Розвиток міжнародного транспорту сприяє розширенню міжнародних зв'язків, збільшенню обсягів світової торгівлі. Україна має необхідні ресурси та переваги для створення розвиненої транспортної системи, можливість зайняти провідну позицію у світовому транспорті. Вона характеризується комплексом особливостей, які становлять передумови формування унікальної транспортної системи. По-друге, на її функціонування активно впливають не тільки зовнішні, але й внутрішні фактори, які склались під впливом регіональних, історичних, соціальних та інших процесів. До зовнішніх належать такі: вплив ринкових механізмів господарювання, організаційно-правові відносини, соціальні умови, безпека руху, інновації, маркетингові і логістичні фактори. До внутрішніх належать такі: інфраструктура, трудові ресурси, фінансові ресурси, екологічна ситуа-

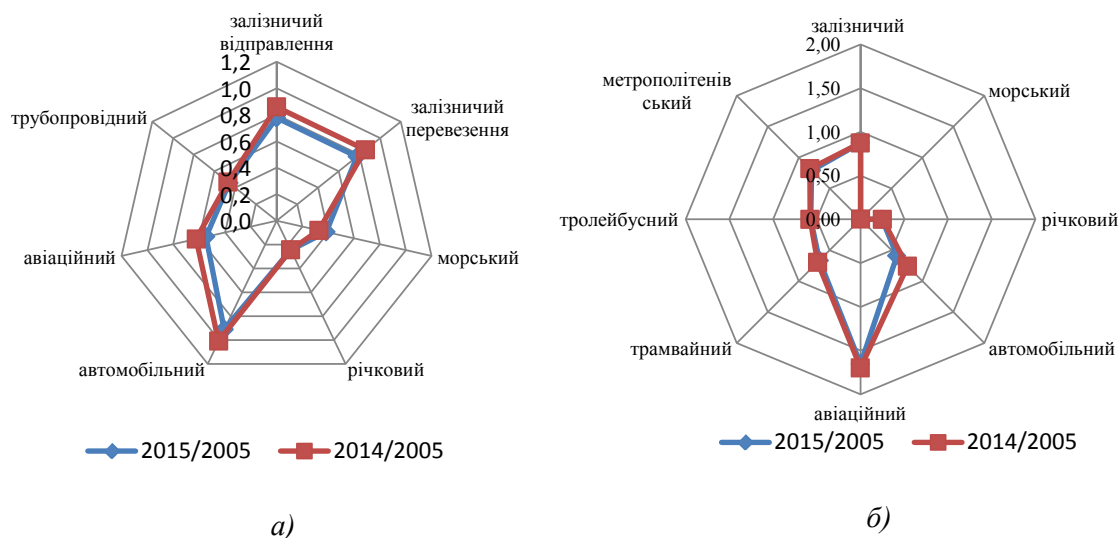


Рис. 2. Динаміка відправлення (перевезення) вантажів (а) та пасажирів (б) за видами транспорту

ція. По-третє, виявлені негативні та позитивні тенденції у функціонуванні транспортної системи країни, що спонукають до пошуку загор,

проблем і перспектив її розвитку за допомогою SWOT-аналізу, що буде базою подальших наукових досліджень.

Список використаних джерел:

1. Осоченко І. Транспортне співробітництво як ефективний засіб регулювання зовнішньоекономічної діяльності в регіоні / І. Осоченко // Регіональні перспективи. – 2000. – № 1(8). – С. 64–66.
2. Россия и страны мира. 2016: стат. сб. – М.: Росстат, 2016. – 379 с.
3. Акуленко А. Застосування нормативів ЄС на українських напрямках міжнародних транспортних коридорів / А. Акуленко // Заліз. трансп. України. – 2004. – № 5. – С. 8–9.
4. Медвідь В. Економічне регулювання регіонального розвитку: теорія, методологія, практика: [монографія] / В. Медвідь; наук. ред. В. Василенко. – К.: Діса плюс, 2015. – 282 с.
5. Про транспорт: Закон України від 10 жовтня 1994 року № 232/94–ВР станом на 9 квітня 2014 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=232%2F94-%E2%F0>.
6. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
7. Світовий банк – Україна: огляд, квітень, 2012. – 23 с.

Druzhynina V.V., Lutsenko G.P., Druzhynin V.O.

EFFECTIVENESS OF FUNCTIONING NATIONAL TRANSPORT SYSTEM: THE SPACE-TIME ASPECTS

In today's conditions, when the integration of the economies of all states into the world economy is increasing, the volume of consumption of natural resources increases, the question of the stable and guaranteed assurance of their economic activity is all the more acute. It is impossible to solve this problem without proper development of the transport system.

The peculiarities of the national transport system determine the importance of its effective functioning, on which the ecological, socio-economic and political integrity of our state, its political situation in the world and the standard of living of the entire population of the country depends on it.

The development of a scientific approach influenced the work of domestic and foreign scientists, economists and practitioners who are engaged in research and solving problems of ensuring the stable functioning of different systems.

The market principles of management, the changing economic situation and the imperfect regulatory and legal framework have necessitated the appropriate adaptation of the transport system. On this basis, there is a need to know the depths of processes and phenomena that occur, which cannot be achieved without relevant information, as well as its evaluation.

The purpose of the paper is to determine the effectiveness of the functioning of the national transport system on the basis of a comprehensive situational analysis of the massive statistical data of the mega and macroeconomic environment, the infrastructure of the transport system, labor, financial and ecological resources, which allows estimating the spatio-temporal positioning of the transport system and identifying constraints, threats and problems of its development.

Summarizing the results of a comprehensive system analysis of the functioning of the transport system of Ukraine in the space-time context, we can draw the following conclusions: firstly, the transport system plays an extremely important role in the life of the country and in the world economy as a whole. The development of international transport contributes to the expansion of international relations, increasing the volume of world trade. Ukraine has the necessary resources and advantages to create a developed transport system, an opportunity to take a leading role in the world of transport. It is characterized by a set of features, which constitute the prerequisites for the formation of a unique transport system; and secondly, its functioning is influenced not only by external but also by internal factors influenced by regional, historical, social and other processes. The external ones include: the influence of market mechanisms of management, organizational and legal relations, social conditions, traffic safety, innovation, marketing and logistics factors. The internal ones include: infrastructure, labor resources, financial resources, ecological situation; Thirdly, negative and positive tendencies in functioning of the transport system of the country, which lead to the search of threats, problems and prospects of its development with the help of SWOT-analysis, which will be the basis for further scientific researches, are revealed.

Key words: national transport system, exogenous factors, endogenous factors, passenger transportation, cargo transportation.