

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЛІНГВІСТИЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Кафедра права**

**Кваліфікаційна робота магістра
з права
на тему: «МІЖНАРОДНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ТА ЇХ
НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ»**

Студентки групи Пр 01-18
факультету економіки і права
освітньо-професійної програми
Конституційне і адміністративне право
за спеціальністю 081 Право
денної форми навчання
Вихристюк Тетяни Олександрівни

Допущена до захисту
« ____ » _____ року

Завідувач кафедри права
Шатіло В.А. _____

Науковий керівник:
кандидат юридичних наук,
доцент кафедри права Сердюк Н.А.

Національна шкала _____
Кількість балів _____
Оцінка ЄКТС _____

ЗМІСТ

КИЇВ - 2019

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. Загальна характеристика міжнародних перевезень	5
1.1. Поняття міжнародних перевезень.....	5
1.2. Особливості правового регулювання міжнародних перевезень.....	9
РОЗДІЛ 2. Категорії міжнародних транспортних перевезень	13
2.1. Міжнародні морські перевезення.....	13
2.2. Міжнародні повітряні перевезення.....	18
2.3. Міжнародні залізничні перевезення.....	26
2.4. Міжнародні автомобільні перевезення.....	30
РОЗДІЛ 3. Шляхи удосконалення організації транспортних перевезень	
3.1. Проблеми та рішення сьогоденних міжнародних перевезень.....	36
ВИСНОВКИ	52
РЕЗЮМЕ	55
SUMMARY	56
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	57

Актуальність теми дослідження полягає в умовах процесів євроінтеграції сьогодення, які відбуваються в Україні та багатьох країнах світу, зумовлюючи потребу постійного наукового дослідження питань договорів перевезення вантажів за кордон та правового регулювання міжнародного транспортування вантажів.

Договір перевезення являє собою договір про надання послуг, особливістю якого є сприяння суспільному територіальному розподілу праці населення країни та фактором економічної спеціалізації господарства шляхом обміну продукцією між країнами.

Метою і задачею дослідження є всебічний аналіз системи нормативно-правових актів різних країн, які регулюють міжнародні договори перевезення вантажу різними видами транспорту.

Об'єкт дослідження - це суспільні відносини, які можуть виникати під час реалізації міжнародних перевезень різними видами транспорту.

Предметом дослідження є нормативно-правові акти та приклади їх застосування у практичній діяльності.

Методи дослідження. В цій роботі було використано загальнонаукові методи дослідження правових явищ.

При написанні дипломної роботи були використані чинні акти міжнародні законопроекти, навчальні посібники, міжнародні акти, наукові праці вчених (статті, монографії, дисертації), матеріали міжнародних науково-практичних конференцій, огляди та методичні рекомендації незалежних організацій.

Дипломна робота складається зі вступу, трьох взаємопов'язаних між собою розділів, які містять сім підрозділів, висновків, резюме державною (українською) мовою та мовою міжнародного спілкування (англійською). В кінці роботи наводиться список використаних джерел. Загальний обсяг роботи складає 63 сторінки, з яких – 56 сторінок основної частини та 7

сторінок використаної літератури. Список використаних джерел містить 60 джерел.

РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Поняття міжнародних перевезень

Транспорт обслуговує всі галузі суспільства. Завдяки використанню транспортних засобів суб'єкти господарювання надають два типи послуг: пасажирів та їх багажу, перевезення різного виду вантажу.

Транспорт є важливим засобом для використання або розвитку економічних ресурсів у національному та звісно ж у міжнародному масштабах. Це дозволяє переміщувати вироби або матеріали з областей низької рентабельності до областей високої спроможності збуту продукції. У суспільстві, там, де транспортні витрати відносно високі, необхідність збалансованої соціальної політики посідає першорядне значення, інакше ізольовані громади можуть припинити своє існування.

Слід також зауважити обсяг політичного впливу на роль міжнародного транспортування у розподілі державного бюджету. Політика поширюється на надання не економічних послуг, таких як міжнародна повітряна служба, що зберігається з міркувань національного престижу в умовах конкуренції з боку іноземних авіакомпаній. Ще один приклад політичного впливу міжнародного перевезення на розвиток країни - це дискримінація прапора, що часто застосовується при судноплавстві. На жаль, багато країн наполягають на перевезенні деяких імпортованих вантажів власними суднами та виключно під своїм прапором, таким чином підтримуючи свій флот.

Використання різних видів транспорту для реалізації міжнародних перевезень дозволяє в усій повноті збагачувати економічні ресурси країни, наприклад, шляхом виробництва автомобілів, потягів чи літаків.

Основи транспортної системи охоплюють три елементи: шлях, різновид транспортного засобу. Шлях може бути природним, наприклад, моря або річки, або штучно зроблений людиною, наприклад, залізниця, канал або автомобільна дорога. Транспортна одиниця може бути будь-якого інтегрального типу, що охоплює вагон і моторний силовий агрегат,

такий як літак або корабель, або мають незалежний моторний силовий агрегат, такий як залізничний локомотив. Приклади несучого блоку зустрічаються в дорожньому причепі та баржі. Завдяки чому інтегральний або окремий двигун силовий агрегат або несе власне енергетичне паливо типу автомобілю, корабелю і літаку або покладається на віддалену енергію, що створюється, наприклад, електрична рейкова тяга. Перевага окремих блоків живлення та рухомості полягає в їх незалежності та гнучкості в роботі. Особливо більше уваги сьогодні приділяється більш потужній роботі агрегату.

Історична перспектива розвитку транспортних систем підкреслює вплив технологічних інновацій та те, як поліпшення перевезень були взаємозалежними з економічними та соціальними змінами. Нинішні міжнародні транспортні системи є результатом тривалої історичної еволюції, відзначеної періодами швидких змін після промислової революції в 19 столітті та механізування технології парових двигунів, що дозволило встановлювати мережі, які обслуговували регіони. Цей процес ще більше розширився в 20 столітті встановленням глобальних повітряних транспортних, контейнерних та телекомунікаційних мереж. Однак для цього зростає потреба у грамотному керуванні та розповсюдженні мобільності пасажирів та вантажів, а також їх швидкому інформаційному потоку обороті. Міжнародна спільнота стає все більш залежною від своїх транспортних систем для підтримки широкого спектру видів діяльності, починаючи від маршрутів, туризму, постачання енергетичних потреб, до розподілу деталей та товарів для цільової аудиторії. Розвиток транспортних систем був постійним викликом для задоволення потреб у мобільності, підтримці економічного розвитку та участі у світовій економіці.

Міжнародні мають сильний вплив на національну структуру на місцевому, регіональному та глобальному рівнях. Сучасні економічні процеси супроводжуються значним зростанням мобільності та

підвищенням рівня доступності. Транспортні системи складаються із складного набору зв'язків між попитом, місцями, які вони обслуговують, та мережами, що підтримують. Впровадження інформаційних технологій змінює мобільність та її зв'язки з географією, оскільки вони можуть підтримувати, змінювати, замінювати або розширювати транспортну діяльність.

Мобільність людей і вантажів та рівень доступності лежать в основі успіху взаємовідносин між країнами. Економічні можливості можуть виникнути там, де транспортна інфраструктура може відповідати потребам мобільності та забезпечити доступ до ринків та ресурсів.

Міжнародні, регіональні та місцеві транспортні системи стали так само основними складовими економічної діяльності будь-якої розвинутої країни. Зростаюча частка багатства, таким чином, пов'язана з торгівлею та розподілом прибутку від неї.

Однак, навіть якщо перевезення мають позитивний вплив на соціально-економічні системи, існують і деякі негативні наслідки, як затори, аварії та прогалини в мобільності. Перевезення - це також комерційна діяльність, яка отримує користь від таких експлуатаційних характеристик, як витрати, потужність, ефективність, надійність та швидкість. Транспортні системи розвиваються в рамках складної сукупності взаємозв'язків між пропозицією транспорту, відображаючи операційну потужність мережі та транспортний попит, вимоги мобільності економіки.

1.2. Особливості правового регулювання міжнародних перевезень

Оскільки транспорт є настільки важливою складовою сучасного суспільства, яка здатна принести значні прибутки, але при цьому спричиняє багато негативних зовнішніх ефектів, країнам необхідно розробляти відповідну політику для максимальної вигоди та мінімізації незручностей.

У той же час розподіл, проектування та будівництво транспортної інфраструктури та послуг повинні підлягати ретельному плануванню як державними, так і приватними агенціями. Необхідно розрізняти політику та планування, оскільки перша зазвичай пов'язує стратегії та цілі, а друга

стосується конкретних дій. Оскільки вони обидві повинні відображати фундаментальні зміни в суспільстві та сучасні проблеми та проблеми, політика та планування постійно змінюються [7].

Міжнародні перевезення - це не наука, а сфера розслідування та застосування. Як правило, вона покладається на набір конкретних методологій, оскільки транспортування є діяльністю, орієнтованою на ефективність, і цю ефективність можна виміряти та порівняти. Планування та аналіз транспорту є міждисциплінарними за своєю природою, беручи участь серед інших, інженерів-будівельників, економістів, містобудівників та географів. Кожна дисципліна розробила методології, що стосуються відповідного масиву проблем. Тим не менш, транспорт є інтенсивною інфраструктурною діяльністю, що означає, що інженерія була домінуючою методологічною парадигмою для досліджень розвитку умов транспортування.

Транспортна географія прагне зрозуміти просторову організацію мобільності за рахунок включення концепцій та методів з інших дисциплін, як економіка, інженерія, екологічні науки та соціологія. Оскільки транспортні системи задіяні в найрізноманітніших масштабах і способах, від місцевого громадського транзиту до глобального морського судноплавства, дійсно складно узгодити перспективи, такі як питання мобільності пішоходів, пов'язані із землекористуванням або підбором повітряних вантажних вузлів. Мультидисциплінарні підходи залишаються в основі географії транспорту просто тому, що його режими водночас є незалежними, але взаємопов'язаними в різних масштабах. Незалежно від масштабу та способу, транспортна географія розділяє декілька загальних проблем та проблем.

Транспорт стає все більш значущим та змінюється в умовах викликів та чинників змін. Питання, які набувають більшої важливості у регулюванні міжнародних перевезень - стійкість, перевантаженість,

управління - ті, яким може сприяти географія транспорту. Оскільки транспортна галузь стає все більш складною, традиційні підходи, орієнтовані на вузький спектр факторів, повинні бути замінені більш вдало локально реалізованим аналізом та рішенням.

Крім того, питання, пов'язані з мобільністю вантажних перевезень, набувають більшого значення в рамках дисципліни, яка частково обумовлена встановленням глобальних ланцюгів поставок та зростанням міського вантажного розподілу. У транспортній галузі, державному плануванні та науково-дослідних установах сфера транспортної географії залишається різнобічно. Майбутні транспортні системи, ймовірно, формуватимуться тими ж силами, що й раніше, але які технології будуть переважати та яким буде їх вплив на просторову структуру - покаже лише час.

Транспортні інфраструктури стали настільки складними з точки зору управління та масштабів роботи, що моделі управління потребують перегляду. Основні обставини, за яких управління може бути переглянute:

коли транспортна інфраструктура відчуває спад трафіку або втрачає свою частку ринку, часто через більші експлуатаційні витрати;

коли поведінка конкуруючих організацій чи об'єктів може сприйматися як несправедлива, наприклад, субсидування;

коли є можливе дублювання інфраструктури, оскільки кожен конкуруючий об'єкт веде до того ж трафіку. Особливо це відбувається, коли різні юрисдикції змагаються за залучення можливостей економічного розвитку;

коли масштаб існуючого або запланованого проекту транспортної інфраструктури, наприклад аеропорту, настільки складний, що не може бути ефективно керований державною організацією [26].

З традицій громадського забезпечення та управління спостерігається зростаюча тенденція до приватизації в транспорті в цілому, особливо з

дерегуляцією. Неєфективність національних та міжнародних регламентів, особливо щодо екологічних питань, створила можливості для неурядових суб'єктів, таких як приватні компанії та торгові групи, активніше брати участь у питаннях регулювання та управління.

Таким чином, встановлення державно-приватного партнерства розглядається як домінуюча тенденція в управлінні транспортом. Транспортні термінали дедалі частіше ставали привабливою формою інвестицій для приватних фірм, які шукають цінні активи та рентабельність своїх інвестицій. Це проявляється у продажу портів та аеропортів у деяких країнах, таких як Великобританія, та у розпаді державних залізничних монополій, як у ЄС. Однак приватизація найбільш очевидна в наданні операційних концесій приватним компаніям. Тенденція до поступок частково обґрунтована вірою в те, що приватний сектор є більш ефективним, ніж державний в діючих терміналах, і що ця форма управління тримає право власності все ще під громадським контролем. Це також розглядається як засіб скорочення державних витрат у той час, коли держави стають менш готовими (або здатними) робити великі інвестиції.

РОЗДІЛ 2. Категорії міжнародних транспортних перевезень

2.1. Міжнародні морські перевезення

Існують наступні види міжнародних транспортних перевезень згідно правових норм, що регулюють ці перевезення: [68]

- морські;
- повітряні;
- залізничні;
- автомобільні

Морський транспорт, як і наземний, і повітряний, працює на власному просторі, який одночасно є географічним за своїми фізичними ознаками, стратегічним за своїм контролем та комерційним за його використанням. Хоча географічні міркування мають тенденцію бути постійними у часі (за винятком сезонності погодних умов), стратегічні та особливо комерційні міркування набагато динамічніші. Фізіографія морського транспорту складається з двох основних елементів, а саме - річки та океани. Хоча вони пов'язані між собою, кожен представляє конкретну область морського обігу. Поняття морського транспорту

спирається на наявність регулярних маршрутів, більш відомих як морські маршрути.

Морські маршрути є ланцюговою вузловою ієрархією, маючи на увазі, що служби зазвичай розташовані уздовж послідовності вузлів (портів) з міждіапазонними службами, які петлі повертаються до порту походження. У той час як послуги "точка-точка" відображають об'ємні перевезення, контейнерні перевезення організуються між морськими та фідерними послугами з перевантажувальними хабами, що виступають в якості інтерфейсу. Уразливість морських мереж має різні міркування залежно від того, чи вузол є концентратором або шлюзом. Перебої в хабі впливатимуть здебільшого на морські судноплавні мережі, а перебої на шлюзі здебільшого вплинуть на глибоку країну.

Найновіші технологічні перетворення, що впливають на водний транспорт, зосереджені на зміні водних каналів (таких як днопоглиблення портових каналів на більш глибокі глибини), на збільшенні розмірів, автоматизації та спеціалізації суден (наприклад, контейнеровози, цистерни, великогабаритні перевізники) та розвитку масових портові термінальні споруди для підтримки технічних вимог морських перевезень. Ці перетворення частково пояснюють розвиток морського транспорту, який адаптується до зростаючого попиту на енергію (головним чином викопного палива), руху сировини, розташування основних ринків зерна і не в останню чергу зростання торгівлі проміжними та готовими товарами .

Флювіальний транспорт, навіть якщо повільний і негнучкий, пропонує високу пропускну здатність і постійний потік. Флювіальний / наземний інтерфейс часто менше покладається на перевалочну інфраструктуру і, таким чином, є більш дозволяючим для розташування залежних видів діяльності. Порти менш важливі для флювіальних перевезень, але у центрах центрів флювіальних вузлів спостерігається зростаюча інтеграція з морськими та наземними перевезеннями, особливо

з контейнерною транспортуванням. Ступінь інтеграції для флювіального транспорту варіюється від повністю ізольованих систем розподілу до добре інтегрованих. У регіонах, які добре забезпечуються гідрографічними мережами, флювіальні перевезення можуть бути пільговим способом перевезення між економічною діяльністю. Фактично, декілька промислових регіонів з'явилися вздовж великої флювіальної осі, оскільки цей режим спочатку був важливим вектором індустріалізації. З недавніх пір річково-морська навігація також надає новий вимір флювіальному транспортуванню, встановлюючи прямий взаємозв'язок між річковими та морськими системами.

Не кожен регіон має прямий вихід до океану та морського транспорту. На відміну від прибережних країн, морські анклави (країни, що не мають виходу з моря) - це такі країни, які мають труднощі в здійсненні морської торгівлі, оскільки вони не є безпосередньо частиною океанічного простору морського обігу. Для цього потрібні домовленості з сусідніми країнами про доступ до портового об'єкта через шосе, залізничну лінію або через річку. Однак перебування на відкритому повітрі не обов'язково означає виключення з міжнародної торгівлі, але суттєво більші транспортні витрати, які можуть погіршити економічний розвиток. Крім того, концепція перебування на відкритому повітрі може бути відносною, оскільки прибережна країна може розглядатися як відносно виснажена, якщо її портові інфраструктури не були достатніми для управління морською торгівлею або якщо її імпортери чи експортери використовували порт у третій країні. Наприклад, Франція має значну морську доступність, але головним портом, який здійснює обробку контейнерних перевезень, є Антверпен у Бельгії.

Важливість та конфігурація морських маршрутів змінилася з економічним розвитком та технічними вдосконаленнями. Серед них контейнеризація змінила конфігурацію вантажних маршрутів з

інноваційними послугами. Перед контейнералізацією завантаження або вивантаження судна було дуже дорогим і трудомістким завданням, і вантажне судно, як правило, проводило більше часу в стикуванні, ніж у морі. Хоча час плавання використовував приблизно 25% від річного часу суден для стандартних суден, що складаються, цей показник зараз становить близько 70% для контейнерних суден. Швидкими та дешевшими портовими операціями міжміські маршрути з'явилися як домінуюча конфігурація контейнерних морських мереж.

Основна перевага міжміських послуг - це можливість викликати кілька портів і, отже, збільшувати коефіцієнт завантаження судна. Ця послідовність портів, як правило, дуже гнучка, з точки зору того, які порти обслуговуються, щоб максимізувати потенціал ринку. Однак існує ризик порожніх поїздок (особливо відключень) та більш тривалого часу служби між віддаленими портами порту по маршруту. Перший міжміський маршрут був встановлений в 1962 році Sea-Land між портами Нью-Йорк (Ньюарк), Лос-Анджелес та Окленд, використовуючи Панамський канал. Повернення також включало зупинку в Сан-Хуані (Пуерто-Рико). Найбільш широкі міжміські послуги відомі як "кругосвітні" маршрути, оскільки основні морські хребти світу - це послуги по безперервному циклу. Ще однією недавньою тенденцією є інтеграція та спеціалізація декількох маршрутів, коли кораблі-фідери сходяться у великих морських проміжних вузлах. Це особливо стосується Європи (Середземномор'я, Північне море та Балтію) з огляду на негативний вплив відхилень від основних морських маршрутів щодо тривалості служби та частоти дзвінків у порт.

Перевізники несуть відповідальність за створення та підтримку вигідних маршрутів у конкурентному середовищі. Це передбачає три основні рішення щодо того, як складається така морська мережа:

Частота обслуговування. Частота пов'язана з більш своєчасними послугами, оскільки той самий порт буде викликатись частіше. Щотижневий дзвінок вважається мінімальним рівнем обслуговування, але оскільки зростаюча частка виробництва залежить від часу, тиск з боку клієнтів має більш високу частоту обслуговування. Зазвичай спостерігається компроміс між частотою та потужністю обслуговування. Цей компроміс часто пом'якшується на маршрутах, що обслуговують значні ринки, оскільки більші судна можуть використовуватися з користю від економії масштабу.

Флот і розмір судна. Завдяки основній економії на морі великі кораблі, такі як контейнери після панамаксу, пропонують значні переваги на великих відстанях. Судноплавні лінії, очевидно, намагатимуться скористатися цією перевагою на своїх далеких маршрутах, зберігаючи менші судна для послуг з подачі. Крім того, для забезпечення хорошої частоти обслуговування необхідно виділити достатньо велику кількість суден. Щоб дотримуватись своїх операцій, вантажовідправники також намагаються розміщувати кораблі подібного розміру по своїх міжміських маршрутах. Це непросте завдання, оскільки економія масштабу примушує впроваджувати все більші судна, які не можуть бути додані відразу через великі фінансові вимоги та спроможність суднобудівників їх забезпечити. Отже, щоразу, коли велике судно вводиться регулярним маршрутом, система розподілу повинна адаптуватися до цієї зміни потужності.

Кількість викликів порту. Маршрут, який передбачає менше портних дзвінків, швидше за все, матиме нижчі середні часи транзиту на додаток до необхідності меншої кількості суден. І навпаки, кілька портових дзвінків можуть спричинити труднощі для того, щоб вантаж потрапив до внутрішніх напрямків, віддалених від обслуговуваних портів. Це означає додаткові затримки та потенційно втрати клієнтів. Відповідний вибір

портових дзвінків уздовж морського фасаду допоможе забезпечити доступ до величезної комерційної глибини.

2.2 Міжнародні повітряні перевезення

Повітряні мережі. Такі мережі є, як правило, вузловою ієрархією, сформульованою навколо структури з губами і спицями, підкреслюючи, що вузли (аеропорти) є ключовими елементами. Важливість вузла зазвичай пов'язана з трафіком (пасажирами та вантажем), яким він керує, та його сполученістю (посиланнями на інші вузли). Існує ієрархія потоків, що варіюється від регіональних (корми на коротких відстанях) до міжнародних (міжвузлів). Через високу ступінь концентрації, мережі повітряного транспорту особливо вразливі до перебоїв у великих вузлах, тоді як перебої на менших концентраторах матимуть обмежені наслідки.

Світовий ринок вантажних авіаційних вантажів був оцінений у 109,1 млрд. Вантажних тонн-кілометрів (FTK) у 2017 році і, як очікується, зросте з 4,3% CAGR за прогнозований період. Очікується, що ринок має стабільний ріст з 2017 по 2025 рік. Повітряні вантажі - це концепція, коли транспортування будь-якого товару або товару повинно здійснюватися в літаку [11, с.89].

Вантажний сегмент типу компонентів повітряних вантажів займає основну частку ринку, що становить понад 65% у 2017 році. Такі фактори, як посилення розвитку та трансакції в електронній комерції та фармацевтичній галузі, сприяють зростанню цієї галузі. Крім того, з розвитком ділових виробничих підрозділів, які розширюють свої канали дистрибуції за рахунок експорту, ще більше посилиться попит на авіаперевезення вантажів у всьому світі.

Прибуткове зростання інфраструктури для вантажних вузлів у різних країнах призведе до збільшення авіап перевезень. Це, у свою чергу, підтримуватиме попит на ці послуги та забезпечує високу доступність їхніх одержувачів. Сегмент електронної комерції перетворив бізнес і є свідком значних темпів зростання близько 20% щороку, що, як очікується, створить продуктивні можливості для цієї галузі.

Електронна комерція пропонує різні швидкості та переваги, вона працює як через поштовий вантаж (повітряну пошту), так і повітряний вантаж. Швидкий час обігу або швидка доставка є одним з найважливіших компонентів сегменту електронної комерції, тим самим представляючи величезні можливості для зростання ринку.

Такі фактори, як послідовні розробки в галузі інформаційних технологій відповідно до регламенту повітряного вантажного бізнесу та зосереджені на прогресі співробітників за рахунок частого навчання та цілей, а також служб бізнес-розвідки, що обслуговують галузь повітряного транспорту. Виконання вищезазначених факторів є позитивним сценарієм зростання ринку за прогнозний період.

Відповідно до білої книги, опублікованої IATA у вересні 2017 року, вона висвітлює ключові аспекти галузі обслуговування повітряного транспорту та зосереджується на розумінні потреб споживачів та налагодженні ефективної ланцюга поставок.[11, с. 96].

Підприємства, створені по всьому світу, співпрацюють із зацікавленими сторонами, включаючи електронні магазини, авіакомпанії, митні збори та наземні маніпулятори. Ефективна співпраця та функціонування - це запорука безпечного та надійного повітряного транспорту.

Очікується, що світовий ринок вантажних авіап перевезень до 2025 року перевищить 153,0 млрд. Фунтів стерлінгів, CAGR - 2,8% з 2017 по 2025 рік. Наприклад, запровадження політики "Відкритого неба", яка

заохочує лібералізацію норм та правил, що є поширеними в авіаційній галузі. Ця політика створила концепцію вільного ринкового середовища в декількох країнах, тим самим підтримуючи баланс в операціях комерційної авіації та зменшуючи споживання палива. Отже, зі зміною сценарію, він надає перевагу споживачам обрати ці послуги по всьому світу.

Світовий ринок авіаперевезень має консолідований характер за рахунок кількох гравців, що домінують на ринку. Основними гравцями ринку є UPS Airlines FedEx Express, Cathay Pacific Cargo, Korean Air Cargo, China Airlines Cargo, Lufthansa Cargo, Cargolux, Singapore Airlines Cargo та DHL Aviation Emirates, SkyCargo. Гравці ринку представляють нові пропозиції послуг, щоб заманити та розширити свою клієнтську базу. [40].

Основні чинники зростання пасажирських та вантажних повітряних перевезень, виміряні у пасажирках-км або тоннах км, пов'язані із збільшенням обсягів перевезень, а також середньою відстані, на яку перевозяться пасажирки та вантажі. Змінна структура мереж повітряного транспорту також грає, оскільки розробка вузлів передбачає менше прямих зв'язків, а отже, і проходження далеких відстаней. Розвиток пасажирських послуг, як правило, викликає попит на вантажі, оскільки кожен додатковий літак, як правило, пропонує додаткову вантажопідйомність, яка може бути доступна на ринку.

Авіаперевезення в даний час надзвичайно домінуючі в трансконтинентальних та міжконтинентальних подорожах і стали більш конкурентоспроможними для коротких поїздок на багатьох регіональних ринках. Низькі ціни на авіаперевезення (ЛКК) відіграють важливу роль у розширенні охоплення авіації на ринки короткого заїзду. Піонерська LCC, Southwest Airlines, намагалася зробити польоти дешевше, ніж їздити на перших ринках, які вона обслуговувала на початку 1970-х: техаський "Золотий трикутник", що пов'язував Даллас, Х'юстон та Сан-Антоніо. З

тих пір LCC розповсюдилися на розвинених ринках, а останнім часом і на ринках, що розвиваються. У країнах, що розвиваються, підйом ЛКК частково спричинений низькою якістю наземного транспорту та часом проблемами безпеки.

Цікаво, що з моменту їх впровадження в кінці 1950-х комерційні реактивні літаки не значно покращилися з точки зору швидкості, окрім невеликого флоту надзвукових, але комерційно невдалих реактивних літаків Concorde (які пролетіли на кількох трансатлантичних маршрутах між 1976 та 2003 роками). З моменту закінчення послуг Concorde, найшвидші авіалайнери, що регулярно користуються, мали крейсерські швидкості приблизно такі ж швидкості, як і B707 на початку 1960-х. Однак впровадження літаків на великі відстані призвело до нових зближень часово-просторової конвергенції. Наприклад, у 2018 році двадцять міст США надавали нон-стоп-сервіси принаймні до одного пункту призначення в Азії, порівняно з 13 містами США в 1998 році. Бостон в 2018 році безперервно зв'язувався з Токіо, Пекіном, Шанхаєм та Гонконгом, тоді як на два десятиліття раніше всі ці ринки вимагали б тривалого підключення на більшій концентраційній станції [40].

Тим часом, мабуть, найбільш вагомим поліпшенням авіації є зменшення ризиків аварій. Якби цивільна авіація мала той самий показник аварій на мільйон вильотів, як і на початку 1960-х, у світі в 2018 році було б близько трьох смертельних аварій за день. Натомість за весь рік було дев'ять смертельних аварій у всьому світі.

Найбільш зайняті у світі повітряні маршрути - це в основному дальні ділянки між містами, розташованими на відстані менше 1000 км, причому багато таких пар міст зустрічаються на ринках, що розвиваються. Загалом, незважаючи на розширення польотів на великі відстані та посилення глобалізації економіки, переважають рейси на коротких маршрутах. Важливим для світу є те, що близько 59% місць авіакомпаній припадає на

внутрішні рейси, а для великих країн частка ще більша - наприклад, 88% у Китаї.

Частка повітряних перевезень у світовій торгівлі товарами становить менше 1%, виміряна вагою, але понад 35% вартістю. Зазвичай авіаперевезення є найважливішим для чутливих до часу вартісних, швидкопсувних вантажів, що перевозяться на великі відстані. Повітряні вантажі займають центральне місце у стратегіях виробництва та розповсюдження, що здійснюються «вчасно», із низьким рівнем запасів, наприклад, для Apple iPhone, та зростаючою важливістю часових змагань конкуренції для майбутнього зростання авіаперевезень. Повітряні вантажі також життєво важливі в надзвичайних ситуаціях, коли швидка доставка поставок переважає над питаннями витрат.

Як найшвидший режим для більшості видів руху, авіаперевезення пов'язане з прискоренням повсякденного життя. Цей ефект найбільш очевидний із дивовижних термінів доставки товарів, замовлених в Інтернеті з таких сайтів, як Amazon.com. У 2019 році Amazon запропонував дводенні поставки в усі США на мільйони товарів та доставку на наступний день для більш вузького асортименту товарів. Швидкість поставок компанії частково залежала від безлічі дистриб'юторських центрів, які Амазонія діяла по всій країні (розміщення багатьох товарів поруч із споживачами), але повітряні вантажі також були життєво важливими для перевезення товарів від світових постачальників до центрів розподілу та споживачів. У 2016 році Amazon почала літати на власному літаку як Amazon Air у Сполучених Штатах, при цьому рейси виконувались по всій країні [10, с.45].

Люди теж рухаються з більшою швидкістю. Надзвуковий Конкорд колись рекламував свою послугу під гаслом "Прибути до від'їзду", підкреслюючи той факт, що літак випередив сонце, так що для рейсів на схід місцевий час прибуття в Лондон буде раніше, ніж при вильоті в Нью-

Йорк. Конкорд був заснований в 2003 році, але розмноження безперервних секторів означає, що навіть при трансконічних швидкостях (близьких до швидкості звуку, але не виходять за них) світ менше для пасажирів; кількість унікальних пар міст, які обслуговуються комерційними авіакомпаніями, зросла до 22 000 у 2019 році, що приблизно вдвічі перевищує число на двадцять років раніше [7, с.56].

Швидкість транспортування людей змінилася, як люди взаємодіють у позитивні та негативні способи. Наприклад, до появи дешевих авіаперевезень, основним засобом подорожі між Хошиміном та Ханой була поїздка залізничним транспортом від 33 до 36 годин на Експрес Возз'єднання або аналогічно втомлива поїздка на автобусі. Зараз для більшості людей міста розташовані всього за 2 години, і маршрут став одним з найбільш густо торгуючих у світі, з 60 рейсами на день щодня в 2018 році. Результатом було покращення в житті торговців, бюрократи, студенти, туристи та інші, які подорожують між двома найбільшими містами В'єтнаму, і те саме відбулося в незліченних кількох містах.

З іншого боку, прискорення людей у всьому світі також прискорило розповсюдження інфекційних захворювань. Наприклад, наприкінці 2002 року важкий гострий респіраторний синдром (ГРВІ) почав повільно поширюватися в межах південного Китаю, але протягом днів після досягнення Гонконгу в лютому 2003 року хвороба перенеслася до Канади, В'єтнаму, США та Філіппін . Зрештою, про випадки повідомлялося у більш ніж двох десятках країн протягом кількох тижнів, а аеропорти стали ключовими кордонами у спробах обмежити поширення ГРВІ. До того, як авіація набула широкого поширення, свіжі розміри світу забезпечили ступінь захисту від розвитку пандемії. Але світ, принаймні виміряний за часом, набагато менший, ніж століття тому.

У будь-який момент у 2019 році, за оцінками, 1,4 мільйона людей перебували в повітрі на комерційних рейсах авіакомпанії десь у світі.

Більшість були на рейсах на короткому відстані, що пов'язували довколишні міста в межах однієї країни, про що свідчить найбільш густий трафік: 454-кілометровий стрибок від Сеула до курортного острова Чеджу, біля південного узбережжя Південної Кореї.

У регіональному масштабі часті рейси посилюються в політичній та економічній інтеграції таких регіонів, як Європейський Союз (ЄС) та Асоціація країн Південно-Східної Азії (АСЕАН). У Європі словосполучення "easyJet Generation" стосується молодих людей, які виросли в регіоні, де дешева авіація та пористі кордони дозволили безпрецедентну мобільність [10, с. 65].

У глобальному масштабі все більш і більш тривалі послуги безперервного користування (тривалістю до 18 годин) є як реакцією, так і рушієм глобалізації. Більшість вузлів для таких польотів - це міста світу, командно-контрольні центри світової економіки. Так звані міста світу з альфа ++ (Нью-Йорк та Лондон) та альфа + (Гонконг, Пекін, Сінгапур, Шанхай, Сідней, Париж, Дубай та Токіо) також належать до найкращих міст, що належать до мереж авіакомпаній світу. І все ж зв'язок між глобалізацією та авіакомпанією виходить далеко за межі основних вузлів. Виробники, особливо виробники електроніки високої цінності, сильно покладаються на повітряний транспорт, щоб поєднати між собою просторово розрізнені операції. Наприклад, до 2019 року Чженчжоу, столицю провінції Хенань у Китаї та найбільшу виробничу базу для Apple iPhone, щодня пов'язували численні рейси літаків на світові ринки, включаючи безперервний рейс 747-х вантажних автомобілів CargoLux до далекого Люксембурга.

Окрім торгових мереж, створених багатонаціональними корпораціями, існують також широкі соціальні мережі, створені мігрантами, що здійснюють регулярні авіаперельоти. Наприклад, у 1998 році Ethiopian Airlines розпочав послуги у Вашингтоні, округ Колумбія,

першим місцем призначення перевізника в США і не випадково проживає в найбільшому співтоваристві ефіопів за межами Африки. Потік людей між Ефіопією та Вашингтоном, округ Колумбія, є однією ланкою у великому гобелені глобальних зв'язків, прискорених повітряними перевезеннями.

2.3 Міжнародні залізничні перевезення

Хоча в 17 столітті існували примітивні залізничні системи для переміщення матеріалів у кар'єрах і шахтах, лише на початку 19 століття було встановлено перші розгалужені системи залізничного транспорту. Залізничні перевезення були продуктом індустріальної епохи, відіграючи важливу роль в економічному розвитку Західної Європи, Північної Америки та Японії, де такі системи вперше були масово впроваджені. Це було значним вдосконаленням технології наземного транспорту та внесло важливі зміни у мобільність вантажів та пасажирів. Це було не обов'язково

через його здатність перевозити великі вантажі, оскільки морські перевезення переважали при цьому, а через високий рівень повсюдності та його швидкості. Системи залізничного транспорту значно покращили час подорожі, а також можливість запропонувати надійні та узгоджені розклади, які можуть бути включені до планування економічної діяльності, такої як виробництво та дистрибуція. Таким чином, суттєво покращилась узгодженість економічної діяльності та соціальної взаємодії. Залізничні перевезення принесли планування та надійність транспортних систем [10, с. 13].

З введенням паровоза в 1829 році вперше стала доступною механізована система сухопутного транспорту. Однак географія відіграла важливу роль у характері та функції перших залізничних систем. Відповідно до географічних умов, залізничні лінії встановлювались по-різному через різноманітність стратегій, що мають бути досягнуті, а саме: доступ до ресурсів (лінії проникнення), обслуговування регіональної економіки (регіональні мережі) та досягнення територіального контролю (поселення на трансконтинентальних лініях). Перші залізничні лінії, що були побудовані, були відрізками каналів у межах каналних систем або маршрутів, спрямованих на доповнення існуючих каналів та заповнення їх прогалін у обслуговуванні. Через свої переваги у вартості та в часі залізниця змогла витіснити каналні послуги у внутрішніх перевезеннях, щоб стати головним рушієм просторових змін у індустріалізованих регіонах світу.

Капітальна інтенсивність побудови та експлуатації залізничних послуг вимагала створення корпорацій, які збільшувались із збільшенням залізниць. Перші залізничні компанії в основному орієнтувались на підприємства, які часто називали назва обслуговуваних напрямків. У міру розширення залізничної системи відбулося кілька злиття, що призводить до досить своєрідних смислових результатів. Наприклад, залізниця BNSF

(Burlington Northern Santa Fe; компанія використовує аббревіатуру, щоб уникнути плутанини), головний залізничний оператор у західній частині Сполучених Штатів, є результатом близько 390 різних залізничних ліній, які злилися або були придбані протягом певного періоду понад 150 років. В інших частинах світу, таких як Європа, залізниці були націоналізовані, створивши єдиного постачальника.

У всьому світі існують суттєві відмінності щодо організації, фокусу на ринку та власності на системи залізничного транспорту. Залізничні системи характеризуються високим рівнем економічного та територіального контролю, оскільки більшість залізничних компаній працюють в умовах монополії, як у Європі, або в олігополії, як у Північній Америці, де сім великих залізничних вантажних перевізників контролюють і працюють великими мережами. Експлуатація залізничної системи передбачає використання регулярних (планових), але жорстких послуг, оскільки обмежена кількість прорізів на залізничній колії доступна за певний проміжок часу.

Інші фактори, що гальмують рух поїздів між різними країнами, включають стандарти сигналізації та електрифікації. Це особливі проблеми для Європейського Союзу, коли відсутність сумісності залізничних систем між країнами-членами є фактором, що обмежує ширше використання залізничного режиму. Існує також тенденція, коли ринки пасажирів та вантажів розділені. По-перше, це відбувається на рівні управління. Лібералізація залізничної системи, яка вимушена Європейською Комісією, призводить до відокремлення пасажирських та вантажних операцій. Це вже мало місце у Великобританії, коли було приватизовано British Rail. По-друге, рух у напрямку швидкісних пасажирських залізничних перевезень зумовив необхідність побудови окремих прав проїзду. Це прагнуло перемістити послуги пасажирських

поїздів із існуючих колій, тим самим відкривши більше денних слотів для вантажних поїздів.

Хоча залізниця є продуктом промислової революції, на них вплинули постійні інновації, технічні, регуляторні та комерційні зміни, які підвищили їх потужність та ефективність. Таким чином, залізничні перевезення настільки ж важливі в 21 столітті, як і в кінці 19 століття. Одне з нововведень стосується якості залізничної інфраструктури, зокрема залізничних колій (наприклад, краща сталь, бетонні стяжки), що визначає експлуатаційні характеристики їх використання, такі як швидкість, дозволена вага, технічне обслуговування та стійкість до навколишнього середовища.

Збільшення електрифікації та автоматизації також підвищує ефективність роботи залізничних перевезень, пасажирських та вантажних. Будується кілька нових залізничних ліній, але в основному в країнах, що розвиваються. Записи швидкості руху залізниць постійно покращувались із впровадженням швидкісних залізничних систем. Наприклад, частини французької високошвидкісної залізничної системи (також відомі як TGV: Tres Grande Vitesse) можуть досягти швидкості до 515 км / год. Змінні осі на базі колеса дозволяють здійснювати залізничний транспорт між різними коліями. Однак вантажні поїзди курсують зі значно меншою швидкістю, в межах 30-35 км / год. У деяких випадках, коли залізнична система все більше використовує, експлуатаційна швидкість може знижуватися через перевантаженість.

Більш довга і важка залізниця в поєднанні з основними технічними досягненнями, що дозволяють придушити природні перешкоди, що підвищують безперервність мережі. Тунель Сейкан між островами Хонсю та Хоккайдо в Японії має протяжність 53,8 кілометра, тоді як канал Тунель між Францією та Англією досягає 50,5 кілометрів. Базовий тунель Готтарда, відкритий у 2016 році, був побудований здебільшого для

перевезення залізничних вантажів через Альпи, загальною кількістю 57,1 кілометрів. Один із найскладніших технічно складних сегментів залізниць, що коли-небудь будувався, був завершений у 2006 році в Китаї. Лінія 1142 кілометри пов'язує Голмуд в провінції Цингай з Лхасою в Тибеті. Деякі частини проходять через вічну мерзлоту і висоту 16000 футів, що присвоює їй статус найвищої залізничної лінії в світі [48, с.12].

Світова тенденція передбачає закриття збиткових ліній, а також усунення кількох зупинок. Протягом останніх 50 років, зменшуючи кількість залізничних перевезень, в той час як рух переходив на інші режими, залізничні компанії відмовилися від ліній (або продали їх місцевим залізничним компаніям), прибрали зайві термінали та складські потужності та продали майно. Процес раціоналізації (дерегуляції) залізничної мережі зараз завершений у ряді країн, наприклад, у США. Це передбачає значну економію праці за рахунок скорочення екіпажів поїздів (з 3-4 до 2), більш гнучкого робочого часу та використання субпідрядників для будівництва та обслуговування. Окрім енергоефективності (економія палива локомотивів зросла на 68% за період 1980–2000 рр.) Та легшого обладнання, використання двокамерних вагонів зробило революцію в залізничному транспорті з додатковими економічними витратами та зниженням витрат приблизно на 40%. Залежно від послуги та типу товарної залізниці залізниця може бути на 1,9 до 5,5 енергоефективнішою, ніж вантажоперевезення. Потяги, що перевозять лише один товарний тип, дозволяють економити масштаби та ефективність масових перевезень, а подвійне складання значно сприяє перевагам залізниць для контейнерних перевезень.

2.4. Міжнародні автомобільні перевезення

Дороги та рейки - це два основних режими, що складають систему наземного транспорту. Очевидно, спочатку були створені дороги, оскільки технологія парової залізниці стала доступною лише у 18 столітті, в розпал промислової революції. Історичні міркування мають важливе значення при оцінці структури діючих наземних транспортних мереж. Сучасні дороги, як правило, дотримуються структури мережі, встановленої попередніми дорогами, як це було в сучасній європейській дорожній мережі. Сучасні дороги Італії, Франції та Британії слідкують за структурою, встановленою римською дорожньою мережею століттями до цього [38, с. 165].

Перші сухопутні дороги взяли свій початок із стежок, які зазвичай використовувались для переміщення з однієї мисливської території на іншу. З появою перших імперій стежки стали використовуватись у комерційних цілях, оскільки торгівля розширилася, а деякі стали дорогами, особливо через одомашнення тварин, таких як коні, мули та верблюди. Використання колісних транспортних засобів заохочувало будівництво кращих доріг для підтримки додаткової ваги, оскільки більш важкі транспортні засоби швидко пошкоджують не забруднену поверхню. Однак система автомобільного транспорту вимагає рівня організації праці, фінансування та адміністративного контролю, який може бути забезпечений лише урядовим наглядом, який пропонує певний військовий захист торгових шляхів.

До 3 тис. До н.е. перші межі доріг з твердим покриттям з'явилися в Месопотамії, а асфальт був використаний для мощення доріг у Вавилоні до 625 р. До н. Перша імперія мала дорожню систему 2300 км у V столітті до нашої ери. Однак перша велика дорожня система була створена Римською імперією з 300 року до нашої ери і далі, переважно з економічних, військових та адміністративних причин. Він спирався на тверді методи дорожнього будівництва, включаючи прокладку

фундаментів та будівництво мостів. Це також було пов'язано із встановленням загальноконтинентальних торгових маршрутів, таких як Шовковий шлях, що сполучає Європу та Азію до 100 р. До н. Однак більшість цих маршрутів були позначеними стежками.

Дорожній транспорт характеризується гострими географічними розбіжностями в перевезенні. Не рідкість 20% дорожньої мережі підтримують від 60 до 80% трафіку. Це спостереження розширюється тим, що у суспільств важливі відмінності за щільністю, потужністю та якістю їх інфраструктури дорожнього транспорту, головним чином через рівень їх розвитку. Тому гострі географічні зміни активів та запасів є нормою. Технологічна еволюція автомобільних транспортних засобів була постійною тенденцією, оскільки перші автомобілі були побудовані. Однак основна технологія мотиву дуже схожа, оскільки автомобільна перевезення масово покладається на двигун внутрішнього згоряння [1, с. 167].

Нові матеріали (кераміка, пластик, алюміній, композитні матеріали тощо), паливо (електроенергія, водень, природний газ тощо) та інформаційні технології (управління транспортними засобами, місцезнаходження, навігація та збір плати) постійно інтегруються в дорожні транспортні засоби для поліпшення їх ефективності та надійності. Однак є ознаки того, що максимальна мобільність може бути досягнута для автомобільних перевезень, коли автомобіль був розсіяний до якогось оптимального рівня і що відіграють компенсаційні сили, такі як затори, старіння населення або відносне зниження доходів. Аналогічна картина найвищого обігу вантажівок виникає у великих столичних районах.

Міське населення значно збільшилося за останні 50 років, і близько 52% світового населення було урбанізовано до 2018 року. Для країн, що розвиваються, складним є показник володіння індивідуальними транспортними засобами, подібний до рівня розвинених економік,

особливо порівняно з США Штати. Основна перешкода - не брак доходу, а фізична нестача місця для забезпечення високого рівня володіння автомобілем. Це накладе нові або альтернативні методи перевезення вантажів та пасажирів міськими дорогами. Скорочення викидів автомобілів та вплив інфраструктури на навколишнє середовище є обов'язковими для сприяння сталому навколишньому середовищу. Таким чином, їзда на велосипеді вважається альтернативою автомобілю в міських районах, широко прийнятому в країнах, що розвиваються, хоча більше з економічних причин. Однак потенціал їзди на велосипеді пов'язаний з його заміною для існуючих користувачів громадського транспорту. Існує обмежений потенціал заміни автомобільних поїздок велосипедними поїздками, оскільки більшість поїздок на автомобілі охоплюють більші відстані, які не легко замінити іншими режимами, включаючи велосипедні. Схеми паркування велосипедів на міських транзитних станціях - це стратегія, яка може бути використана як стратегія для підбурювання заміни.

Незважаючи на наявність альтернатив, автомобільний транспорт зберігає значні переваги перед іншими видами:

Капітальна вартість транспортних засобів відносно невисока, що дозволяє порівняно легко отримати нових користувачів. Це допомагає забезпечити, наприклад, вантажоперевезення, високо конкурентоспроможні, але з низькою нормою прибутку. Низькі капітальні витрати також забезпечують, що інновації та нові технології можуть швидко розповсюджуватися через галузь.

Дорожні транспортні засоби мають високу відносну швидкість порівняно з немоторизованими видами транспорту та громадського транспорту, головним обмеженням яких є встановлені урядом обмеження швидкості.

Дорожній транспорт пропонує гнучкість вибору маршруту, коли буде створена мережа доріг. Він має унікальну можливість надання послуг «від дверей до дверей» як для пасажирів, так і для вантажів.

Ці численні переваги зробили автомобілі, автобуси та вантажні автомобілі вибору режимів для багатьох цілей поїздки і призвели до їх домінування на ринку для поїздок на короткі відстані. Успіх легкових і вантажних автомобілів породив кілька серйозних проблем. Затори на дорогах стали особливістю більшості міських районів світу. Крім того, автомобільний транспорт стоїть за багатьма основними зовнішніми наслідками, пов'язаними з транспортуванням, зокрема викидами CO₂. Вирішення цих питань стає важливим викликом політики від місцевого до глобального. Очікується симбіоз між типами доріг та видами руху зі спеціалізацією (відведені смуги та години).

Уряди можуть експропувати необхідну землю для будівництва доріг, оскільки у приватного підприємства можуть виникнути труднощі з експропріацією без підтримки держави. Ще одним важливим аспектом щодо доріг є економія їх масштабу та їх неподільність, підкреслюючи, що будівництво та обслуговування доріг дешевше, коли система є розгалуженою, але обмежена. Однак усі види автомобільного транспорту мають обмежені можливості для досягнення масштабної економії. Це пов'язано з обмеженнями розмірів, накладеними урядами, та технічними та економічними обмеженнями джерел електроенергії, а також інфраструктури можуть нести велику вагу. У більшості юрисдикцій вантажівки та автобуси мають обмеження щодо ваги та довжини. Крім того, існують серйозні обмеження щодо тягових можливостей автомобілів, автобусів та вантажних автомобілів через значне збільшення споживання енергії, що супроводжує збільшення ваги транспортуваного агрегату. З цієї причини вантажопідйомність окремих дорожніх транспортних засобів

обмежена. Навіть якщо дороги є дорогою інфраструктурою для будівництва та обслуговування, вони також є джерелом доходу:

Витрати. Вони включають витрати на забезпечення прав на дорогу, включаючи витрати на експропріацію, які можуть бути схильні до затримок. Витрати на розробку (планування), витрати на будівництво, витрати на обслуговування та адміністрування значні. Витрати на спорудження простої двосмугової дороги можуть коштувати від 2 до 3 мільйонів доларів за кілометр у зоні низької щільності, що може легко подвоїтись для районів більшої щільності. Крім того, існують втрати в податках на землю та зовнішні витрати, пов'язані з аваріями та забрудненням.

Дохід. Дорожній транспорт пов'язаний із численними джерелами доходу населення. Вони включають реєстрацію, податки на газ, податки з продажу за покупку транспортних засобів, плату за проїзд, паркування та страхові збори. Інша форма непрямого доходу стосується порушень дорожнього руху (наприклад, перевищення швидкості), які використовують обґрунтування суспільної безпеки для приховування практики отримання доходів місцевими органами влади.

У багатьох випадках уряди виявляються неефективними зберігачами дорожньої інфраструктури, оскільки це спокушає затримати обслуговування або покращення доріг через великі витрати. Бюджетні проблеми також викликають збільшення податків та зборів, продаж активів та зменшення витрат. Отже, все більше доріг було приватизовано, і виникли компанії, що спеціалізуються на управлінні доріг, особливо в Європі та Північній Америці. Приватні підприємства зазвичай мають зацікавленість бачити, що доріг, яким вони керують, підтримується та покращується, оскільки якість дороги буде безпосередньо пов'язана з отриманням доходу. Більшість доріг не є економічно вигідними, але повинні бути соціально присутніми, оскільки вони є важливими для

обслуговування населення. Таким чином, можна очікувати, що в майбутньому дороги залишаться домінуючим державним фінансуванням.

РОЗДІЛ 3. Шляхи удосконалення організації транспортних перевезень

3.1. Проблеми та рішення сьогоденних міжнародних перевезень

Перевантаженість, ймовірно, залишатиметься одним із актуальних питань в географії транспорту, оскільки існують безпрецедентні вимоги до перевезень, які породжуються глобальною економікою, яка все більше залежить від мобільності, частково через підвищення рівня життя. Причини перевантаженості добре зрозуміли, навіть якщо рішення їх немає. Застій виникає в різних режимах і місцях і виникає з двох причин.

Перше і найважливіше - коли попит на мобільність перевищує потужність транспортної системи. По-друге, коли випадкові, але передбачувані події спричиняють тимчасові збої в службі, такі як аварія чи природні небезпеки, такі як повені.

У випадку другої групи причин можна пом'якшити їх наслідки, якщо виникнення є частим, наприклад, нещасними випадками, або якщо ризики високі, як, наприклад, затоплення. Поширене і привабливе рішення - збільшити потужність. Однак збільшення пропускної здатності викликає прихований попит, так що додавання доріжок до швидкісної дороги, як правило, повертає ще більше обігу. Крім того, попит постійно збільшується, щоб можна було поставити під сумнів практичність цього рішення.

Очікуване зростання потреб у мобільності, ймовірно, матиме великий вплив на характер та форму майбутньої транспортної галузі. За короткий термін автомобільний транспорт, ймовірно, продовжить своє домінування. Існують дві основні причини цього твердження. У розвиненому світі автомобілі та вантажні автомобілі вже домінують на ринку, і просторові зразки економічної діяльності взаємозалежні від потреб цих режимів. Такі малі щільні та просторові структури все більше виштовхують затори на дорогах і ускладнюють конкуренцію іншим режимам підвищеної пропускної здатності. У той же час попит на мобільність зростає внаслідок швидкої індустріалізації в країнах, що розвиваються, таких як Китай та Індія. У цьому контексті економічний розвиток спонукає до зрушення на користь автомобільного транспорту.

Затори не обмежуються міським транспортом. У міжнародній торгівлі, швидше за все, домінуватимуть морський транспорт (за вагою) та повітряний транспорт (за вартістю). Це вже призвело до концентрації трафіку відносно невеликої кількості шлюзів і концентраторів, які здатні отримати економію масштабу. Наприклад, 20 найбільших контейнерних портів займали понад 50% глобального трафіку в 2015 році. Однак концентрація трафіку вже створює проблеми з пропускною спроможністю на багатьох цих шлюзах, особливо в частині доступу до їхньої глибинки. Міжнародна торгівля зростала швидкими темпами, ніж економічне зростання, виміряне ВВП за останні десятиліття, і є очікування, що перевантаження, пов'язані з торговими потоками (або міжміські вантажні перевезення), залишаться проблемою у майбутньому. Ці очікування, однак, можуть бути врівноважені технологічними змінами у виробництві та місцевому поведінці [47, с.309].

Існує цілий спектр питань, що виникають із-за зростання попиту та перевантаженості. По-перше, це низка питань, пов'язаних із забезпеченням рішення. По-друге, це вплив на майбутні просторові структури. Зазвичай

рішенням перевантажень було забезпечення більшого потенціалу шляхом побудови більшої інфраструктури. Така відповідь значною мірою залежала від інженерних рішень для проектування та побудови інфраструктури та розвитку подальших технологічних інновацій. Однак транспортна політика та планування вимагають більш широкої перспективи, такої, яка враховує різні цілі та альтернативи, відповідає різним потребам мобільності, і тієї, яка шукає способи управління попитом.

Застій є просторово пов'язаним. Це відбувається в конкретних місцях із ударами в безлічі масштабів - від певного перехрестя автомагістралі, яке може затримати рух на кілька сотень метрів, до затримок у порту, які можуть порушити потік вантажів через пів континенту. Кожна подія виробляє просторову відповідь - від водія автомобіля, який шукає альтернативний маршрут, до вантажовідправника, який вибирає інший режим або точку входу для наступних відправлень. Зростаючий попит та зростаюча ймовірність перевантажень посилять нові просторові реакції, і тому існує велика ймовірність появи нових просторових потоків та структур. Вони включають:

Управління попитом. Що стосується умов та місць, на які може впливати попит на поїздки. У ринковому контексті, коли пропозиція фіксована, а попит зростає, неминуче відбувається коригування цін. Це є загальним у морському та повітряному транспорті зі стратегіями управління врожайністю. Однак багато транспортних інфраструктур, таких як дороги, надаються без доступу, що не передбачає змін витрат, оскільки рівень перевантаженості зростає, лише витрачається витрата часу на користувачів. Таким чином, зростає потреба у наданні стимулів (або перешкоджання) та переоцінці пріоритетності використання інфраструктури, особливо у міських районах.

Концентрація проти деконцентрації. Доступність та поліпшення інфраструктури зазвичай призводять до концентрації діяльності, тоді як перевантаженість виступає протидією концентрації, оскільки створює різні негаразди. Вже є дані про деконцентрацію для портів, аеропортів та центрів розподілу з відбором периферійних ділянок, які є менш перевантаженими та пропонують більше технічних переваг, таких як наявна земля. Густина економічної та соціальної діяльності та пов'язана з цим інтенсивність використання транспорту означають рівновагу між центральним та периферійним розташуванням та тим, як зникають сили концентрації та деконцентрації.

Економічні та соціальні наслідки. В умовах, коли транспортні мережі все більше синхронізуються перевантаженими станціями, можуть створювати ефекти, що примножують не тільки вплив на витрати, а й надійність транспортних систем. Економічні та соціальні наслідки перевантаженості залишаються важливим питанням, особливо в країнах, що розвиваються, де це може перешкоджати економічному зростанню, і в розвинених економіках, де вони в основному погіршують результативність та надійність [23, с.154].

Пасажири проти фрахту. Перевантаженість також ставить питання щодо пріоритетності пасажирів перед вантажоперевезеннями, коли вони діляться транспортною інфраструктурою або коли вантажні дії, такі як термінали або розподільні центри, знаходяться поблизу місць, де велика кількість пасажирів перебуває в дорозі. Це вимагає ретельної оцінки відповідних витрат перевантаженості на конкретних системах пасажирських і вантажних перевезень і в яких обставинах перевантаженість викликає найбільшу кількість зовнішніх ефектів. Важливе питання стосується того, як розподіл вантажів може бути краще інтегрований у міське середовище, де перевезення пасажирів мають тенденцію домінувати; царство міської логістики.

Незалежно від конкретних рішень щодо перевантаженості, які розглядаються, все більший попит викликає безпрецедентні запити на інвестиції в транспортну інфраструктуру. Основне питання, з яким стикаються всі країни світу, - як фінансувати будівництво та обслуговування транспортної інфраструктури. Оскільки економія на масштабах застосовується до транспортних систем, таких як великі контейнерні судна або залізничні коридори з двома стенками, вимоги до капіталу збільшуються пропорційно. Уряди традиційно є основним джерелом фінансування в транспортному секторі, але витрати на підтримку зростання попиту ускладнюють навіть найбагатші країни надавати державне фінансування в масштабі, необхідному для задоволення очікувань щодо мобільності пасажирів і вантажоперевезення.

Вимоги до капіталу особливо поширені в обох сторонах спектру життєвого циклу інфраструктури. У цьому питанні шосе Китаю та Північної Америки представляють два важливі випадки. Для Китаю останні два десятиліття спостерігається вражаючий рівень будівництва автомобільних доріг із встановленням національної мережі автомобільних доріг, найдовшою у світі. Порівняно, американська міждержавна система автомобільних доріг наближається до фази свого життєвого циклу, коли для модернізації системи та підтримання її працездатності буде потрібно значна кількість капітальних вкладень, включаючи тисячі старечих мостів шосе. У той час як більшість міждержавних фінансується за рахунок державних коштів, майже всі китайські автомагістралі фінансуються приватними інтересами, які використовують плату за відшкодування своїх інвестицій. Незалежно від контексту, питання ролі приватних та державних суб'єктів у транспортній інфраструктурі, а також механізми ціноутворення залишаються актуальними.

Публічно-приватні партнерства та повністю приватні рішення - це одна сукупність рішень. Для багатьох країн, що розвиваються, це

головний варіант, оскільки державні фінанси, як правило, недостатні для високого рівня капітальних вкладень, необхідних сучасній транспортній інфраструктурі. Таким чином, очікується приватна участь у забезпеченні транспортної інфраструктури. Вже впроваджено декілька моделей: BOT (Build-Operate-Transfer), де приватний сектор будує та керує об'єктом чи системою, а потім передає його назад уряду після погодженого періоду; BLT (Build-лізинг-передача), коли після будівництва об'єкта він здається в оренду на визначений період і, нарешті, передається назад; ROT (Rehabilitate-Operate-Transfer), коли приватна сторона реконструює існуючий об'єкт, який буде експлуатуватися, на строк до повернення до держави.

Ціноутворення. Ще одним підходом, який набирає обертів, є стягнення плати за використання транспортної інфраструктури. Кілька сегментів транспортної системи перебувають у приватній власності та експлуатуються, наприклад, морське судноплавство та повітряні перевезення, що означає, що ціноутворення зазвичай встановлюється ринковими силами. Тим не менш, багато транспортних інфраструктур, таких як дороги та аеропорти, повністю або частково належать державному сектору. Ціноутворення стає важливою особливістю транспортного планування в містах, де транспортна інфраструктура загального користування користується великим попитом. Незалежно від того, чи це кордонове ціноутворення, ціна на перевантаження, управління урожаєм чи плата за користування дорогою, учасники дорожнього руху змушені платити за користування дорогами, і обмежена цінова еластичність спостерігається до цих пір. З ростом стурбованості питанням навколишнього середовища стягнення плати за зовнішні види транспортних видів стає реальністю у багатьох юрисдикціях. Залишається зрозуміти, наскільки ефективні ці альтернативи та їх вплив на поведінку подорожей.

Більшість проектів транспортної інфраструктури є довгостроковими, але вони характеризуються високими вимогами до капітальних вкладень, що виникають на короткому початковому етапі забезпечення землі, прав на дорогу та будівництва інфраструктури. Навіть якщо транспортну інфраструктуру можна будувати та розширювати поетапно, більшість приватних підприємств не можуть сприймати довгострокову перспективу, оскільки їм потрібно покрити свої витрати та відновити капітальні вкладення за короткий проміжок часу. Крім того, до обслуговування транспортної інфраструктури можуть застосовуватися різні підходи:

Реактивний. Стандартний підхід, коли технічне обслуговування виконується після пошкодження інфраструктури або збою. Хоча він накладає менше фінансового навантаження, недоліком такого підходу є втрата потужностей під час проведення технічного обслуговування. Це особливо поширене для громадської інфраструктури, наприклад доріг, оскільки державний сектор неохоче залучає ресурси.

Профілактична. Технічне обслуговування проводиться регулярно, щоб забезпечити функціонування транспортної інфраструктури за визначеними параметрами та припущеннями щодо терміну їх експлуатації. Така форма обслуговування може бути капіталомісткою, оскільки може залучати зайві інвестиції.

Проактивний. Технічне обслуговування проводиться до прогнозування пошкодження або виходу з ладу інфраструктури. Для цього потрібен моніторинг інфраструктури та можливість точно очікувати пошкодження чи несправності в певний момент часу та за конкретних умов використання та екологічних умов.

З ростом небажання чи нездатності державного сектору фінансувати та забезпечувати транспортну інфраструктуру необхідно досягти нових форм забезпечення інфраструктурою, технічного обслуговування та експлуатації. Саме тут фінансовий сектор, особливо довгострокові

інвестиційні фонди (наприклад, пенсійні фонди та суверенні фонди), можуть бути залучені з кращим синхронністю між капіталом та часовим горизонтом проектів транспортної інфраструктури.

Врешті-решт, через технологічну застарілість, державну політику чи комерційні зміни транспортна інфраструктура може досягти кінця свого життєвого циклу. Викликом стає те, як відновити та повторно використати існуючий слід, який може приймати різні форми. Для лінійної інфраструктури, такої як канали, залізничні лінії та дороги, право на дорогу може зберігатися та використовуватись іншим способом транспорту. Для терміналів, таких як порти, склади та залізничні станції, споруда може бути перетворена на будь-яке міське призначення, включаючи парки, житлові або комерційні споруди. Вартість нерухомості слід часто є визначальним фактором для стимулювання перевстановлення транспортної інфраструктури, оскільки вона конкурує з іншими напрямками. Це підкреслює, що транспортна інфраструктура у віддалених районах або з низькою щільністю часто просто відмовляється від кінця її життєвого циклу, оскільки вартість повторного призначення може перевищити потенційну вигоду. У найближчі десятиліття, особливо в країнах з розвинутою економікою, великі ділянки транспортної інфраструктури потрібно буде перетворити на інші види використання, створивши кілька можливостей для інновацій у просторовому плануванні. Існує ряд видів, які можуть замінити, але скоріше доповнити існуючі режими, особливо для перевезення пасажирів. Однією з таких технологій є маглев, короткий для магнітного левітації, який має перевагу у відсутності тертя (крім тертя повітря), що дозволяє досягти робочої швидкості 500-600 км на годину. Більша швидкість можлива, якщо поїзд циркулює в трубі низького тиску. Це є альтернативою для руху пасажирів та вантажів на відстані від 75 до 1000 км. Маглев вдосконалюється завдяки існуючій технології швидкісних поїзних мереж, які стикаються з технічними

обмеженнями при швидкості понад 300 км на годину. Насправді, маглев - це перша фундаментальна інновація в залізничному транспорті з часу промислової революції. Перша широкомасштабна комерційна система maglev відкрилася в Шанхаї в 2003 році і має робочу швидкість близько 440 км на годину, але ця система працює на короткому 30-кілометровому відрізку і видається невігідною.

Існують і інші варіанти концепції керованої трубки, які передбачають циркуляцію капсул у трубі з частковою зниженою тиском, використовуючи індукційний електричний двигун (охрещений як "гіперлоп"). Це підкреслює, що деякі райони можуть обійти транспортну технологію та безпосередньо прийняти нову без попередніх капітальних вкладень в інфраструктуру. Наприклад, кілька країн, що розвиваються, уникали налаштування телекомунікаційних мереж на базі проводів для переходу безпосередньо до стільникових мереж. Аналогічна тенденція може бути застосована і до технології maglev / hyperloop, що обходить звичайні високошвидкісні залізничні системи. У такому випадку кілька регіонів можуть перейти безпосередньо до більш ефективної системи мобільності без дорогих інвестицій у швидкісну залізницю[11, с. 204].

Альтернативні види палива в основному стосуються існуючого режиму, але джерела палива або технологія двигуна модифіковані. Наприклад, гібридні транспортні засоби передбачають використання двох типів моторних технологій, як правило, двигуна внутрішнього згорання та електродвигуна. Простіше кажучи, розрив використовується для підзарядки акумулятора, який потім може бути використаний для живлення електродвигуна. Хоча, як видається, бензин є найбільш поширеним видом палива, дизель має високий потенціал, оскільки його також можна виготовити з вугілля або органічного палива. Таким чином, дизель може бути паливною частиною енергетичної стратегії нижчої нафтової залежності. Гібридні двигуни часто сприймаються як перехідна

технологія, яка справляється з більш високими цінами на енергоносії. Це також можливість більшої залежності від біопалива як добавки (і, можливо, доповнення) до нафти, але їх вплив на екосистеми та виробництво їжі необхідно ретельно оцінити.

Все-таки двигуни електромобілів - одна з найбільш перспективних альтернативних технологій. Одна з його перших переваг стосується нижчого впливу на навколишнє середовище, наприклад, зменшення викидів CO₂, навіть якщо виробництво електроенергії відбувається за рахунок викопного палива. Електромобілі менш складні в механічному відношенні, оскільки вони мають менше рухомих деталей (відсутність двигуна внутрішнього згорання та трансмісії) та більш тривалий життєвий цикл. Такі транспортні засоби можуть бути дешевшими для створення та обслуговування, збільшуючи діапазон виробничих місць, але зменшуючи потребу в транспортуванні складних різноманітних деталей. Більш низькі витрати на придбання та експлуатацію покращують доступність мобільності, особливо якщо спільні електромобілі. Однак саме на звичайні послуги з двигуном внутрішнього згорання найбільші впливи мають електромобілі. Приблизно половина витрат на технічне обслуговування автомобіля пов'язана з двигуном. Тому перехід на електромобілі матиме значний негативний вплив на промисловість ремонту та заправки.

Що стосується заправки, то використання електромобілів продовжує ставити питання електропостачання з точки зору додаткових потреб у електромережі, які можуть бути суттєвими. Один електричний транспортний засіб може легко подвоїти споживання електроенергії для одного місця проживання, і оскільки більше електромобілів буде впроваджено та буде потрібно модернізація житлової електропроводки та локальних розподільних мереж. Перехід на електричні вантажні автомобілі також може бути складним, оскільки один розподільний центр споживає в середньому 0,5 МВт електроенергії на день. Якби вантажні

автомобілі повинні були перетворитись на електроенергію, ці 300 транспортних засобів споживали б близько 8 МВт на день; 16 разів більше електроенергії. Технології бездротового передачі електроенергії можуть використовуватись для зарядки електромобілів, просто знаходячись поблизу вузла перезарядки або навіть заряджаючись під час руху навколо обладнаних доріг.

Тому дифузія електричних транспортних засобів повинна включати стратегії постачання електроенергії, бажано з альтернативних джерел, таких як сонячна або вітряна енергія. Стратегії заряджання акумуляторів можуть покращити стабільність енергетичних систем за рахунок кращої координації між пропозицією та пропозицією електроенергії. У періоди низького попиту можна стягувати більше електромобілів, скориставшись нижчими цінами на електроенергію. Існує навіть можливість для парку електромобілів зберігати надлишки електроенергії, які могли б поширюватися в електромережі в період пікового попиту. Інший розгляд стосується всієї структури роздрібною торгівлі, пов'язаної з існуючими станціями для заправки нафти, що є джерелом доходу для компенсації відносно низьких норм прибутку від продажу пального. Це також викликає питання оподаткування палива та субсидій, оскільки для багатьох урядів податки на паливо використовуються для фінансування інфраструктури та розвитку інфраструктури, тоді як інші уряди субсидують витрати на пальне для підтримки бідніших верств населення [15].

Набагато більшою мірою в плані переходу енергії є паливні елементи, які включають електричний генератор з використанням каталітичного перетворення водню та кисню. Вироблена електроенергія може використовуватись для багатьох цілей, наприклад, для постачання електромотора. Сучасні технологічні перспективи не передбачають паливних елементів з високою вихідною потужністю, що свідчить про те,

що вони застосовні лише для легких транспортних засобів, зокрема автомобілів, або для малоелектричних систем. Тим не менш, паливні елементи представляють низьку альтернативу впливу на навколишнє середовище для отримання енергії. Додатковими проблемами у використанні паливних елементів є сховище водню (особливо в транспортному засобі), а також створення системи розподілу для постачання споживачів.

Нові матеріали також можуть бути реалізовані як на транспортних засобах, так і на інфраструктурі. Наприклад, літаки останнього покоління виготовляються з полімерів і композитів, зменшуючи вагу, підвищуючи довговічність і знижуючи витрати на технічне обслуговування. Сучасні матеріали також можуть бути використані для будівництва та обслуговування транспортної інфраструктури, особливо з модульною конструкцією, яка може швидше збирати конструкції, такі як мости. Успіхи в галузі нанотехнологій також дозволяють використовувати кращі матеріали для доріг, таких як асфальт, бетон і навіть сталь. Це збільшує термін експлуатації та довговічність інфраструктури та зменшує витрати на їх обслуговування.

Можливість транспортування також може бути введена для вирішення конкретних обмежень транспортування, які основні способи транспортування менш здатні прийняти. Приклад використання нового покоління дирижаблів для транспортування переважно вантажів у важкодоступних районах (таких як Арктика). З іншого боку спектру мобільності міські перевезення виявляють певний потенціал для більш ефективного використання альтернативних видів, таких як більша залежність від їзди на велосипеді та пішки, особливо у залежних від автомобілів містах, а також для пасажирів та вантажних перевезень.

Через недавню історію трапляється небагато випадків, коли революційна транспортна технологія була результатом громадських

зусиль. Тим не менш, державний сектор відігравав все більшу роль, оскільки транспортні інновації стали більш складними і вимагали узгодженого підходу в галузі інфраструктури, управління або регулювання. Наприклад, масове розповсюдження автомобіля в ХХ столітті було пов'язане з правилами щодо експлуатації (наприклад, обмеження швидкості), безпеки (наприклад, ременів безпеки), викидів, а також державних інвестицій у дорожню інфраструктуру (національні системи автомобільних доріг). Хоча виробництво транспортних засобів стало переважно приватним, дорожня інфраструктура сприймалася як суспільне благо та забезпечувалась такою. Аналогічні процеси відбувалися в морських перевезеннях (портові органи влади), повітряних перевезеннях (національні перевізники та аеропорти), залізничних (національні перевізники), громадському транзиті (транзитні агенції) та телекомунікації (частоти). Складність транспортних систем, особливо з інформаційними технологіями, ймовірно, зросте в майбутньому; чи буде ця складність пов'язана з додатковою участю державного сектору?

Майбутні транспортні системи також стикаються зі зростаючими проблемами, пов'язаними з енергетикою, довкіллям, безпекою та безпекою. Транспортні системи або розробляються для задоволення додаткових потреб у мобільності, або пропонують альтернативи (або перехід) до існуючого попиту. Важливий виклик покладається на рівновагу між ринковими силами та державною політикою, оскільки вони мають відігравати певну роль у перехідному періоді. Оскільки перевезення є похідним попитом, основний аспект майбутніх перевезень відноситься до рівня економічної активності і в якій мірі цей рівень буде пов'язаний з конкретними пасажирами та обсягами вантажу. Економічний розвиток та глобалізація були важливими факторами, що зумовлювали зростання мобільності. Залишається зрозуміти, якою мірою триватиме цей процес і

чи глобальна транспортна система стане більш глобалізованою чи регіоналізованою:

Глобалізація. Передбачає доступні ціни на енергоносії, зростаючу доступність та стійку відкритість до торгівлі. Експлуатація порівняльних переваг продовжується, що призводить до складнішої решітки торговельних і транспортних систем. Крім активних мереж регіональних перевезень накладаються різні транснаціональні відносини.

Регіоналізація. Передбачає більш високі ціни на енергоносії та комерційне середовище, більш схильне до протекціонізму, і все це призводить до більшого тертя щодо взаємодії на великі відстані. Таким чином, використання порівняльних переваг здійснюється на більш регіональних засадах. Це середовище не забороняє міжнародну торгівлю, але останні стосуються переважно товарів та послуг, які неможливо ефективно замінити. Він також схильний до створення більш ефективних регіональних транспортних систем.

Основоположним компонентом майбутніх транспортних систем, як вантажів, так і пасажирів, є те, що вони повинні забезпечувати підвищену гнучкість та адаптованість до мінливих ринкових обставин (походження, пункти призначення, витрати, швидкість тощо), деякі з яких непередбачувані, дотримуючись масиву екологічних норми, правила безпеки та безпеки. Цього не можна ефективно запланувати, і уряди постійно були поганими менеджерами і повільно розуміють технологічні зміни, часто перешкоджаючи їм через регулювання та уподобання до конкретних режимів чи конкретних технологій. Правила мають тенденцію запобігати технологічним інноваціям та їх потенційним позитивним впливам. Це часто називають зміщенням статусного кво, де домінуючою стратегією державного агентства є підтримка існуючих умов. Крім того, якщо новий вид або технологія конкурує з націоналізованою транспортною системою (або з транспортним сектором з сильним

політичним впливом), то, швидше за все, уряд втрутиться, щоб запобігти його виникненню за допомогою регуляторних норм (наприклад, дозволів) та затримок (наприклад, громадських слухання з безпеки). Новітня історія свідчить, що саме тоді, коли відбулася дерегуляція, найбільш суттєві зміни та нововведення спричинили перевезення. Одним з найпомітніших прикладів є Закон про шаблі в американських залізничних перевезеннях, який був пов'язаний зі значним підвищенням продуктивності праці та новими інвестиціями.

Нові технології транспортування стають все складнішими, і уряди часто стикаються з бюджетними обмеженнями та відсутністю можливостей безпосередньо їх впроваджувати. Таким чином, цілком ймовірно, що майбутні транспортні системи стануть результатом приватних ініціатив чи схем державно-приватного партнерства, коли ринок (транспортний попит) буде остаточним суддею щодо справжнього потенціалу нової транспортної технології. Економічна історія показала, що ринкові сили завжди намагатимуться знайти та прийняти найефективніший доступний вид транспорту. Деякі транспортні системи або технології застаріли і були замінені іншими, які є більш ефективними та економічно ефективними, виходячи з існуючих умов введення.

ВИСНОВКИ

В роботі представлені результати проведеного дослідження особливостей розвитку міжнародного перевезення вантажу та аналіз різновидів транспорту, як основного засобу розвитку економічних ресурсів у міжнародному та національному масштабі.

Транспортні витрати в нашому сучасному та модернізованому суспільстві порівняно високі, тому потреба в міжнародних перевезеннях є першорядною та соціально необхідною. Крім того, подібний політичний вплив на транспорт може бути продемонстрований, наприклад, дискримінацією прапора, що реалізується в судноплаванні, внаслідок чого країни вимагають переміщення імпортованих вантажів на судна власного виробництва.

Транспорт робить ймовірною спеціалізацію в економічному розвитку, будь то виробництво автомобілів, видобуток або сільське господарство. Таким чином, транспортне інтенсивне економічне розгортання є видатним для забезпечення життєздатності населення країни.

Передбачити майбутні транспортні тенденції дуже небезпечно, оскільки технологія є фактором, який історично створила парадигму і, ймовірно, зробить це знову в майбутньому з непередбаченими наслідками.

Підвищення середньої глобальної температури є головним фактором суворості та частоти погодних подій, багато з яких руйнівні. Це, ймовірно, пов'язане з додатковими збитками транспортної інфраструктури, особливо в малозаселених районах світу. Порти та залізнична інфраструктура особливо вразливі, оскільки можуть бути пошкоджені або тимчасово ізольовані. Це змушує перенаправляти пасажирські та вантажні потоки, впливаючи на вартість та продуктивність ланцюгів поставок. Крім того, зміни клімату, ймовірно, вплинуть на розподіл сільськогосподарського виробництва в нових регіонах, що вплине на потоки сільськогосподарських товарів та може зажадати створення нової транспортної інфраструктури.

Як правило, транспортній інфраструктурі досі не вистачає фізичної та організаційної стійкості у адаптації до наслідків, спричинених змінами клімату. Попереднє прогнозування є критично важливим, оскільки потрібно 72 - 96 годин, щоб закрити та підготувати критичну інфраструктуру для згубних погодних подій, таких як ураган. Це передбачає здатність організацій адаптуватися до наслідків (катастрофічних) невдач, включаючи підготовленість, захист, реагування та відновлення (див. Транспорт та катастрофи). Крім того, повинна бути побудована нова інфраструктура, враховуючи очікування щодо можливих погодних умов протягом її тривалості. Враховуючи різноманітність у різних регіонах світу, адаптація є чітко локалізованою, що вимагає не лише передового досвіду, а й обміну інформацією, взаємного навчання, ефективної співпраці з місцевою владою, а також здатності менеджерів застосовувати такі найкращі практики в локальній перспективі.

Також слід заохочувати підтримку досліджень та збирання емпіричних доказів. Це включає всебічне визначення та розуміння наслідків зміни клімату, пов'язаних з цим ризиків, а також можливих ефективних підходів до адаптації, таким чином мінімізуючи

непорозуміння та запобігаючи досить низькій соціальній обізнаності з цього критичного питання. Небезпечний матеріал - це речовина, здатна створювати необгрунтований ризик для здоров'я, безпеки та майна при транспортуванні в торгівлі. Враховуючи велику кількість вантажів, що перевозяться через транспортні системи, небезпечні матеріали стали проблемою. Декілька небезпечних матеріалів (хазмати) - це видовищні події, особливо коли це стосується супертанкера або поїзда. Однак ми маємо враховувати, що морські перевезення становлять лише 0,1% від загальної кількості аварій в США, хоча кількість випущених газматів вище. Інші види транспортування, таким чином, є важливими джерелами викиду хазмати в навколишнє середовище, навіть якщо вони в основному включають невеликі кількості. Існує дуже обмежена інформація про характер та наслідки газматів, що виділяються під час транспортування, за винятком правил безпеки. Він може варіюватися від маломасштабної аварії, коли розлита обмежена кількість хазмати, до важливих аварій, що потребують оперативного втручання та евакуації місцевих жителів.

Таким чином, перевезення мають широкий спектр екологічних зовнішніх ефектів, деякі з яких можна обгрунтовано оцінити, тоді як інші здебільшого спекулятивні, але часто сприймаються екологічними групами як факти. Зовнішність також трапляється в різних географічних масштабах, а деякі можуть навіть перетинатися на декількох масштабах. Суть полягає в тому, що кращі транспортні практики, такі як транспортні засоби з економією палива, що зменшують зовнішні впливи навколишнього середовища, можуть мати позитивні економічні, соціальні та екологічні наслідки. Хоча державний сектор спонукає до вирішення наслідків транспортування на навколишнє середовище за допомогою політики та правил, приватний сектор займається дотриманням вимог та намагається внести інновації. Цей ітераційний процес є складним, але навколишнє середовище транспортування розглядається більш всебічно.

Залишається розібратися, яка стратегія є найбільш вигідною, оскільки у всіх питаннях навколишнього середовища значною мірою є суб'єктивність і часто панує ідеологія.

РЕЗЮМЕ

Дипломна робота Вихристюк Тетяни Олександрівни на тему: «Міжнародні перевезення та їх нормативно-правове регулювання».

У дипломній роботі Вихристюк Тетяни Олександрівни проаналізовано особливості правового режиму регулювання міжнародних перевезень між країнами. Особливо висвітлені особливості державного регулювання перевезень вантажів.

У роботі обґрунтовано висновки теоретичного та практичного характеру щодо вдосконалення вирішення питань регулювання перевезення вантажу за кордон різними видами транспорту.

SUMMARY

Transport is a fundamental facility for the development and exploitation of economic resources on an international scale and national one as well. Its provision arises at political, social and economic reasons. Transport costs are comparably high in our modern and uptodate society, that's why the need of international transportation is paramount and socially required. Ukrainian huge transport operators are state-owned and are usually under political influence.

Furthermore, this kind of political influence on transport can be demonstrated among flag discrimination realised in shipping whereby countries demand exact imported cargoes being moved on ships of their own flag. Transportation makes probable specialization in economic development whether it be car manufacturing, mining, or farming. Transport intensive economic deployment is, therefore, outstanding to help ensure its viability. Without a low-cost but well-managed transport system, services and goods would not be exchanged to the serious drawback of living standards worldwide and in Ukraine especially.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Behrens, S., M. Lindholm та J. Woxenius (2008) "Вплив міського вантажного транспорту: визначення стійкості з точки зору актора", Транспортне планування та технології, Vol. 31, № 6, стор 693-713.
2. Boile, M., S. Theofanis та A. Strauss-Wieder (2009) „Можливість здійснення перевезень вантажних селищ у регіоні NYMTC: Завдання 3 - Опис роботи типового вантажного селища”, Столична транспортна рада Нью-Йорка.
3. Брукс, М. (2008) Вантажні перевезення з Північної Америки: дорога до безпеки та процвітання, Челтенхем, Великобританія: Едвард Елгар.
4. Dablanc, L. (2009) Вантажний транспорт, ключ до нової міської економіки. Світовий банк, вантажні перевезення для розвитку: Посібник з політики, липень.
5. Браун, М., Дж. Аллен, А. Вудберн та М. Піотровська (2007) Міський вантажний транспорт - огляд літератури, Група з досліджень з транспорту, Університет Вестмінстеру.
6. Coyle, W. W. Hall та N. Ballenger (2001) «Транспортні технології та зростаюча частка США швидкопсувної торгівлі продовольством», Служба економічних досліджень / USDA, Зміна структури глобального споживання та торгівлі харчовими продуктами / WRS-01-1.
7. Куркович, С. та Р. Шроуф (2011) «Використання ISO 14001 для просування стратегії стійкого ланцюга поставок», Бізнес-стратегія та навколишнє середовище, Вип. 20, с. 71–93.
8. Транспортні огляди, вип. 32, № 3, с. 267-286.
9. Кійські, Т. (2017) «Комерційне перевезення вантажів по Північному морському маршруту: орієнтоване на цільове призначення та

глобальне обмеження», Балтійський транспортний журнал (1/2017), стор. 34-36

10. Цивільний кодекс України від 16.01.2003р.(зі змінами і доповненнями). К.: Ліга-Закон, 2008. – 385 С.

11. Цивільний процесуальний кодекс України (на 15.05.2008) К.: Паливода, 2008. – 156 с.

12. Закон України «Про захист прав споживачів» від 15.12.93 N 3682-12

13. Закон України «Про дорожній рух» від 30.06.93 N 3353-12;

14. Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 р. № 2344-III.

15. Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про страхування» » від 4 жовтня 2001 р. N 2745-III

16. Закон України «Про транспорт» (Відомості Верховної Ради (ВВР), 1994, N 51, ро.446) (Із змінами, внесеними згідно із Законами N 642/97-ВР від 18.11.97, ВВР, 1998, N 10, ро.36 N 650/97-ВР від 19.11.97, ВВР, 1998, N 11-12, ро.41 N 507-XIV (507-14) від 17.03.99, ВВР, 1999, N 18, ро.138)

17. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо регулювання ринку автомобілів в Україні» від 7 груд. 2000 р. № 2134-III // Уряд. Кур'єр. – 2001. – 5 січ. – С. 4.

18. Закон України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» від 1 червня 2000 року N 1775-III.//Відомості Верховної Ради (ВВР), 2000, N 36, ро.299. В редакції Закону N 546-IV від 20.02.2003

19. Закон України «Про державну реєстрацію юридичних осіб та фізичних осіб – підприємців» від 15.05.03 р. № 755-IV, із змінами і доповненнями, внесеними законами України, у тому числі Законом України від 16.03.06 р. № 3575-IV

20. Закон України «Про ратифікацію Конвенції про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу» // Відомості Верховної Ради (ВВР). – 1999, N 19, ро.179

21. Постанова № 176 – Постанова КМУ «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» від 18.02.97 р. № 176.

22. Постанова КМУ «Питання Державної адміністрації автомобільного транспорту» від 3 вересня 2008 р// Офіційний вісник України, – 2008 р., № 18, ро. 490.

23. Постанова КМУ «Про заходи щодо запобігання надзвичайним ситуаціям під час перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом» від 29 січ. 1999 р. № 104 // Офіц. Вісн. України. – 1999. – № 5. –Ст. 164.

24. Постанова КМУ «Про вдосконалення системи ліцензування внутрішніх та міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом» від 17 серп. 1995 р. № 656 // Зібр. Постанов Уряду України. – 1996. – № 1. – Ст. 7.

25. Постанова КМУ «Про Концепцію розвитку державної системи ліцензування підприємницької діяльності за її видами» від 23 вересня 1996 р. N 1164.// (Із змінами, внесеними згідно з Постановами КМ N 1257 від 12.11.97 N 1336 (1336-98-п) від 25.08.98)

26. Постанова КМУ «Про порядок ліцензування підприємницької діяльності» від 3 липня 1998 року № 1020 // Урядовий кур'єр. — 1998. — 16 липня.

27. Постанова КМУ «Про приєднання до Угоди про маси і габарити транспортних засобів, що здійснюють міждержавні перевезення автомобільними дорогами держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав» від 29 жовт. 1999 р. № 2020 // Уряд. Кур'єр. – 1999. – 8 груд. – («Орієнтир». – № 48. – С. 6).

28. Постанова КМУ «Про термін дії ліцензії на провадження певних видів господарської діяльності, розміри і порядок зарахування плати за її видачу» від 29 листопада 2000 р. N 1755. (Із змінами, внесеними згідно з Постановами КМ N 515 від 16.05.2001, N 561 від 23.05.2001, N 1143 від 7.08.2002)

29. Указ Президента України «Про вдосконалення управління транспортним комплексом України» від 11 верес. 1995 р. // Уряд. Кур'єр. – 14 верес. – С. 4.

30. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування» від 03.12.2008 № 1081

31. Наказ № 4/8 – наказ Мінтрансу і Міносвіти «Про затвердження зразка договору про разове перевезення організованих груп дітей» від 09.01.98 р. № 4/8.

32. Наказ № 431/7 – наказ Мінтрансу і Міносвіти «Про затвердження зразка довгострокового договору на перевезення організованих груп дітей» від 10.12.97 р. № 431/7.

33. Наказ № 433/5 – наказ Мінтрансу і Держкомтуризму «Про затвердження зразка довгострокового договору на перевезення туристів» від 10.12.97 р. № 433/5.

34. Наказ № 5/9 – наказ Мінтрансу і Міносвіти «Про затвердження зразка дозволу на перевезення груп дітей» від 09.01.98 р. № 5/9.

35. Наказ № 6/4 – наказ Мінтрансу і Держкомтуризму «Про затвердження зразка договору про разове перевезення туристів» від 09.01.98 р. № 6/4.

36. Наказ Держпідприємництва та Мінтрансу України «Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення вантажів автомобільним транспортом» від 16.01.2001 р. №6/18. Зареєстровані в Мін'юсті України 29.01.2001 р. за №83/5274

37. Наказ Держпідприємництва України, Мінтрансу України від 16.01.2001 р. №6/18 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення вантажів автомобільним транспортом»

38. Наказ Держстандарту України та Мінтрансу України «Про затвердження Правил сертифікації послуг автомобільного транспорту» від 19 берез. 1999 р. № 119/156 // Офіц. Вісн. України. – 1999. – № 13. – Ст. 536.

39. Наказ Мінтрансу N 363 «Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні» від 14.10.97.

40. Декрет Кабінету Міністрів України «Про стандартизацію і сертифікацію» (із змінами, внесеними Законом України від 11.06.97 N 333/97-ВР);

41. ДСТУ 3410-96 «Система сертифікації УкрСЕПРО. Основні положення»;

42. ДСТУ 3649-97 «Засоби транспортні дорожні. Експлуатаційні вимоги безпеки до технічного стану та методики контролю».

43. Методика застосування працівниками органів автомобільного транспорту Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом N 82 від 14.11.2000 (Наказ Мінтрансу).

44. Бажан Л. И. Модель выбора варианта функционирования автотранспортного предприятия // Информационные процес со в моделировании и автоматизации экономических процес сов: Сб. науч. Тр. – К., 1998. – С. 10–12.

45. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. – М.: «Статут», 2007. – 909 с.

46. Васін О.С. «Везе тому, хто везе» журналу «Бізнес» №11 (478), 18 березня 2002 року.

47. Вінник О. М. Господарське право: навчальний посібник. 2-ге вид змін і доп. / К.: 2009. – 766 с

48. Господарське право: Практикум.//За заг. ред. В.С. Щербини. – К.: Юрінком, 2001.

49. Григор'єв Г. С. Суть ринку автотранспортних послуг в сучасних умовах господарювання // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: Зб. наук. пр. – К., 1998. – Вип. 3. – С. 207-212.

50. Григор'єв Г. С. Правове та економічне забезпечення господарського механізму взаємодії автотранспортного підприємства та клієнтури // Проблемы повышения эффективности инфраструктуры: Сб. науч. тр. – К., 1996.– С. 63–66.

51. Гук М. Далі їхати нікуди: (Автотранспорт) // Робітн.газета – 1997– 18 лют.– С. 2.

52. Дахно І.І. Міжнародне економічне право.– К.: центр навчальної літератури, 2006 – 272 с.

53. Демішкан В. Ф. Роль автодорожнього комплексу України в сучасних умовах: проблеми і шляхи розвитку: Зб. наук. пр. – К.: 1998. – С. 22-25.

54. Договори у господарській діяльності: практичний посібник О. М. Роїна. – 3-тє вид., доп. К.: 2009 – 800 с.

55. Rodrigue, J-P (2016) “The Role of Transport and Communication Infrastructure in Realising Development Outcomes”, in J. Grugel and D. Hammett (eds) The Palgrave Handbook of International Development. London: Palgrave Macmillan, pp. 595-614.

56. Transportation Research Board (2009) Funding Options for Freight Transportation Projects, Special Report 297, Washington.

57. United Nations Development Programme (2009) Human Development Report 2009, Overcoming barriers: Human mobility and development. New York: Palgrave Macmillan.

58. Vickerman, R. (2012) *Recent Developments in the Economics of Transport*, London: Edward Elgar Publishing.

59. Vogel, H.L. (2012) *Travel Industry Economics: A Guide for Financial Analysis*, New York: Cambridge University Press.

60. Laird, J.J. and A.J. Venables (2017) "Transport investment and economic performance: A framework for project appraisal", *Transport Policy*, Vol. 56, pp. 1-11.