

МІСЦЕ І ЗНАЧЕННЯ УКРАЇНИ В РЕАЛІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ ЄС

Бойко М.Ю.
Ерфан Г.Ю.

У даній статті досліджуються місце і значення України в реалізації транспортної політики ЄС, розглядаються можливості інтеграції транспортної системи України в міжнародну транспортну систему, а також основні аспекти розвитку транспортних коридорів на території України та її західних сусідів. Запропоновано пріоритетні напрямки розвитку транспортно-дорожнього комплексу України і напрями поглиблення транспортного співробітництва України та ЄС.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, транспортна система, міжнародний транспортний коридор, інтеграція, Транс'європейська мережа, Пан'європейська мережа.

ВСТУП

Транспорт – специфічна, комунікаційна, інфраструктурна галузь матеріального виробництва і сфери обслуговування, яка забезпечує потреби господарства і населення з усіх видів перевезень. Це матеріальна основа розвитку виробничо-технологічних внутрішніх і зовнішніх зв'язків країни. Він бере участь у перевезенні сировини, напівфабрикатів, матеріалів, готової продукції та доставці їх споживачам, а також перевозить пасажирів.

Транспорт – важлива складова частина ринкової інфраструктури, бо створює умови для формування загальнодержавного і місцевих ринків. Важливе значення транспорт має і у вирішенні соціально-економічних проблем. Забезпеченість території розвинутою транспортною системою – важливий критерій високого рівня її освоєння, фактор залучення населення і виробництва та розвитку інтеграційних процесів [1, ст.160].

Транспортна інфраструктура є основою мобільності населення і товарів та територіальної єдності Європейського Союзу. 27 країн ЄС мають у своєму розпорядженні 5 млн. км доріг, з яких 61,6 тис. км – це автомобільні дороги, 215,4 тис. км залізничних шляхів (з них 107,4 тис. км електрифіковано) та 41 тис. км суднохідних внутрішніх водних шляхів. Більшість цих транспортних систем було розроблено в рамках національної транспортної політики. Для створення єдиної мультимодальної мережі, яка б забезпечила інтеграцію наземних, водних та повітряних транспортних мереж по всьому Союзі, було розроблено концепцію Транс-європейської транспортної мережі (TEN-T), яка забезпечує швидке та безперешкодне переміщення товарів, послуг та

населення між країнами-членами та розширення міжнародних зв'язків[2].

Питання формування і функціонування транспортної інфраструктури ЄС та шляхи її удосконалення розглядалися провідними європейськими науковцями та спеціалізованими науково-дослідними центрами. Так, темі інфраструктури приділили увагу Нільс Генднер та Вібке Дюме у праці «Стратегічна інтеграція транспортних систем», Паоло Дель Сіте в «Положення про інфраструктуру (включаючи TEN-T)», Марко Валеріо Салуці в «Продуктивність постійної мобільності», Д. Гольтген у «Транс-європейська мережа у XXI столітті» та багато інших.

Актуальність даного дослідження полягає в тому, що розвиток транспорту є одним з ключових факторів євро-інтеграційного процесу, який забезпечує розширення зв'язків між країнами та забезпечує вільне переміщення товарів, послуг та населення. І оскільки європейські програми та концепції розвитку транспортної сфери не є завершеними проектами, а знаходяться на етапі впровадження, Україна разом з іншими державами-не-членами Європейського Союзу має чудовий шанс долучитись до них та реалізувати свій транспортний потенціал, що дозволило б зайняти свою нішу та стати важливим стратегічним партнером для ЄС.

Європейська транспортна система характеризується досить неоднорідною інституціональною та соціальною структурою. Її стан в значній мірі визначається економічною потужністю національного капіталу та змінами у характері перевезень[3, с.97].

Оскільки Європа прагне досягти якнайповнішої інтеграції всередині Європейського Союзу та ефективною і плідною співпраці з країнами-сусідами, перед нею постали завдання щодо розширення транспортних мереж. Вирішення даної проблеми знайшло своє втілення у розробці та імплементації концепції Міжнародних (критських) транспортних коридорів.

Бойко Мар'яна Юрївна, викладач кафедри економіки, менеджменту та маркетингу УжНУ

Ерфан Герміна Юрївна, студентка 5 курсу економічного факультету УжНУ

Міжнародний транспортний коридор — це комплекс наземних та водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, обладнання та устаткування, організаційно-технічних заходів, законодавчих та нормативних актів, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського Співтовариства.

Метою даного дослідження є визначення місця України в реалізації транспортної політики Європейського Союзу та характеристика її пріоритетних напрямків розширення економічного співробітництва шляхом розвитку транспортної інфраструктури. Для досягнення мети необхідно виконати наступні завдання:

- дослідити основні елементи європейської транспортної інфраструктури;
- виокремити пріоритетні напрямки розвитку транспортного співробітництва;
- визначити перспективи транспортного співробітництва України і ЄС.

Об'єктом вивчення є транспортна інфраструктура Європейського Союзу та України.

Методологічною основою дослідження обрано принципи системності та об'єктивності. Під час виконання дослідження було використано метод порівняльного якісного аналізу — для визначення пріоритетних напрямів розвитку та перспективних проєктів, економіко-статистичний та інші методи наукового пізнання.

Теоретичною базою послужили Директиви та Резолюції ЄС спрямовані на розвиток та підвищення ефективності транспортної інфраструктури, дослідження провідних європейських науковців, таких як Н.Герднер, П. Дель Сіте та інші, а також публікації провідних вітчизняних та зарубіжних вчених у пресі.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що здобуті висновки можуть бути використані в процесі роботи, спрямованої на поглиблення транспортного співробітництва України та Європейського Союзу та поступової інтеграції транспортної інфраструктури України до загальноєвропейської.

1 МОЖЛИВОСТІ ІНТЕГРАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В МІЖНАРОДНУ ТРАНСПОРТНУ СИСТЕМУ

На сучасному етапі розвитку для міжнародної економіки характерними є розширення господарських зв'язків, процеси інтернаціоналізації та глобалізації. Зростання обсягів торгівлі товарами між країнами сприяє активізації міжнародних перевезень, збільшенню ролі транспортних послуг. Саме транспортні послуги займають ліву частку сфери торгівлі послугами у багатьох країнах світу та в Україні зокрема, а беручи до уваги сучасну тенденцію

до зростання обсягів міжнародної торгівлі послугами, можна зробити висновок, що транспортна сфера є надзвичайно перспективною галуззю економіки.

Після останніх розширень Європейського Союзу утворився єдиний митний кордон між Україною та ЄС. Цей факт сприяє розвитку транскордонного співробітництва та зростанню обсягів товарообороту, що в свою чергу веде до залучення додаткових транзитних перевезень і валютних надходжень та, як наслідок, зростання ринку транспортних послуг.

Активізація співробітництва між Україною та ЄС неможлива без ефективного функціонування транспортної інфраструктури, але для цього Україні необхідно перш за все вирішити внутрішні проблеми галузі, що сильно постраждали від світової фінансової кризи. До найбільш нагальних заходів, направлених на підвищення рентабельності та дієздатності транспортної галузі України, відносяться:

- підвищення конкурентоздатності українських перевізників;
- модернізація рухомого складу;
- спрощення митних процедур;
- введення екологічних норм, затверджених ЄС;
- гармонізація транспортного законодавства;
- фінансування інфраструктурних проєктів тощо.

Для досягнення поставлених цілей з розвитку транспортної інфраструктури Україні необхідно активно співпрацювати з ЄС в рамках актуальних транспортних проєктів, спрямованих на поглиблення міжнародного та міжконтинентального співробітництва, враховувати рекомендації компетентних органів та запозичувати їхній досвід.

Багато дослідників підтримують тезу про те, що історія України упродовж століть значною мірою залежала від ділової активності на трансконтинентальних торгових маршрутах, що перетинають її територію. Коли ці шляхи "працювали", країна була у силі, динамічно розвивалася, випереджаючи у своєму розвитку багато держав Європи. При згасанні активності на торгових маршрутах Україна, незважаючи на своє винятково вигідне географічне становище, досить швидко перетворювалася на пересічну європейську околицю, а то й зовсім на багато століть зникла з історичної сцени [4, с.429].

На жаль, у перші роки формування нової незалежної Української держави цей історичний досвід було майже проігноровано. Тільки у березні 1994 р. на 2-й Всеєвропейській конференції з питань транспорту в Греції (о. Крит) було підписано протокол про 9 транспортних коридорів [5, с.83].

Дещо дивним виглядає ставлення українського Уряду до участі в цих грандіозних проєктах, що мають виняткове значення для вітчизняної економіки. За оцінками англійського інституту Rendall, Україна має найвищий у Європі транспортний транзитний рейтинг 3,11 бала. У сусідній Польщі цей показник становить лише 2,72 бала. Транзитний рейтинг території тієї або іншої країни враховує розвиненість розміщених у ній транспортних систем і мереж, а

також рівень і стан їх інфраструктури. Досить велике значення цього показника має ряд країн Центральної та Східної Європи: Угорщина, Румунія, Білорусь, Росія.

Володіючи значним геополітичним потенціалом, Україна має усі шанси стати активним учасником ключових та найбільш прибуткових європейських проектів, націлених на розвиток транспортної інфраструктури та сприяння підвищенню ділової активності в економічно

відсталих регіонах. Через територію України проходять стратегічні транзитні шляхи, що сполучають Європу та Азію.

Так, як видно з таблиці 1 обсяг транзитних вантажних перевезень територією України, за даними Державної митної служби України, у 2009 році становив 337000,08 тис. т, що становить 103,6% від аналогічного показника за 2008 рік. Але в той же час показники за більшістю класичних видів транспорту у 2009 році нижчі, ніж аналогічні показники за 2008 рік.

Таблиця 1 Транзитні перевезення вантажів [6]

	Перевезено транзитних вантажів за 2009 р., тис. т	У % до 2008 р.
Всіма видами транспорту	337 000,08	103,6
у тому числі		
залізничним	63 780,00	68,3
автомобільним	3 394,74	69,2
морським	1 937,16	55,6
річковим	0,12	0,2
авіаційним	1,17	76,1
трубопровідним	267 811,46	119,8
інше	75,43	71,5

Україні потрібно було понад два з половиною роки після закінчення 2-ї Загальноєвропейської наради на о. Крит, щоб її Кабінет Міністрів прийняв постанову "Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів" (від 16 грудня 1996 р. № 1512). Цим документом затверджено і взято до реалізації перелік "критських" коридорів, що проходять українською територією.

Серед основних організаційних заходів, передбачених вищезгаданою Постановою, - створення ВАТ "Транспортні коридори України" із змішаною формою власності, основна мета якого - прискорення організації проектних і будівельно-монтажних робіт, пов'язаних із будівництвом та модернізацією національної транспортної мережі, що входить до міжнародних транспортних коридорів (МТК).

Створення транспортних коридорів і входження їх у міжнародну транспортну систему є загальнодержавним пріоритетом у розвитку транспортно-дорожнього комплексу. Відповідно до Концепції створення і подальшого функціонування національної мережі МТК, єдині підходи у здійсненні державної політики щодо реалізації цього пріоритетного напрямку розробляє Державна комісія з питань транспортних коридорів.

У Концепції визначено наступні загальні пріоритетні напрями розвитку транспортно-дорожнього комплексу на період до 2015 р. [7]:

- розвиток міждержавних транспортних зв'язків;

- інтеграція транспортної системи України у міжнародну транспортну систему на основі створення відповідної національної нормативної бази, узгодженої з міжнародними документами в даній галузі; впровадження нової техніки і сучасної технології організації перевезень;

- формування ринкового конкурентного середовища в галузі шляхом сприяння створенню підприємств різних форм власності із залученням вітчизняних та зарубіжних інвесторів;

- впровадження у транспортно-дорожню галузь міжнародних рекомендацій та стандартів щодо розвитку взаємовигідного співробітництва з національними і міжнародними організаціями;

- забезпечення безпеки в транспортно-дорожньому комплексі;

- впровадження ресурсозберігаючих та енергозберігаючих технологій, зменшення питомих паливно-енергетичних витрат, комплексне вирішення проблеми охорони навколишнього середовища;

- створення інформаційних автоматизованих систем управління;

- розвиток комунікацій у напрямках Європа – Україна – Азія; Північ – Україна – Південь, а також інших нових національних транспортних комунікацій;

- розширення та удосконалення експортних транспортних послуг;

- розвиток туристичних послуг із забезпеченням сервісу на рівні розвинутих європейських країн.

Концепцією передбачаються два варіанти будівництва транспортних коридорів на території України:

- реконструкція і модернізація існуючої мережі;

- побудова нової транспортної мережі з повним комплексом інфраструктури відповідно до міжнародних стандартів.

Реконструкція і модернізація існуючої мережі здійснюватиметься переважно на конкурсних засадах із залученням коштів державного бюджету (насамперед із надходжень на дорожні роботи), а також з інших джерел фінансування. Приватний капітал у даному випадку залучається для розвитку

окремих об'єктів транспортних коридорів, допоміжної діяльності, сервісу тощо.

Транспортно-дорожній комплекс, що включає в себе основні види транспорту, шляхове і дорожнє господарство, є одним з найважливіших системоутворюючих елементів, що визначають ступінь розвитку економічного потенціалу і промислової структури будь-якої індустріально розвинутої країни. Якщо раніше вважалося, що транспорт лише сприяє діяльності галузей виробничої сфери, виконуючи обслуговуючу роль, то в даний час він став важливою і необхідною умовою їхнього зростання і розвитку. Саме цим визначається специфіка ролі, місця і механізмів розвитку самої транспортно-дорожньої системи. Вона має розвиватися випереджаючими темпами, перебуваючи водночас у функціонально-структурному балансі з іншими, насамперед базовими галузями народного господарства.

Світова транспортна система зараз переживає процес глибоких, фундаментальних змін. Одержано інтенсивні імпульси для розвитку процесів створення єдиного торгового ринку на різних континентах, істотно спрощено процедуру перетинання кордонів. У Європі виник ряд авторитетних організацій, що вивчають можливості і перспективи створення міжнародних транспортних коридорів, мають з'єднати окремі міста або населені пункти в межах кількох країн. Йдеться про принципово нову технологію переміщення пасажирів і вантажів між регіонами європейського та інших континентів.

Сьогодні МТК реалізують розширений спектр транспортних послуг. Це, по-перше, доставка вантажів найкоротшим шляхом і в мінімальні терміни. У МТК відбувається також перевалка вантажів з одного виду транспорту на інший та їхня обробка. Весь комплекс транспортних робіт вимагає розвитку як самих шляхів сполучення (автомобільні дороги, залізничні колії), так і транспортно-складських комплексів (ТСК) по обробці і перевалці вантажів (водні і повітряні порти, залізничні станції, контейнерні термінали), усієї транспортної інфраструктури (під'їзні шляхи, ремонтні підприємства, розгалужена сфера послуг).

Особливо важливу роль у системі МТК відіграє розвиток інформаційної інфраструктури, що акумулює, обробляє, зберігає й утилізує інформацію про наявність вантажу, потребу в тих або інших транспортних засобах, забезпечує безперервне спостереження за проходженням вантажів і підвищує рівень їх збереження.

Упродовж останніх 25-30 років концептуально визрівав грандіозний проект створення єдиної планетарної транспортної системи на основі інтеграції континентальних транспортних комунікацій, що мають стратегічне значення у забезпеченні вантажних і пасажирських перевезень між Європою й Азією, Азією й Америкою, Європою й Африкою тощо. У центрі уваги виявився напрямок Європа-Азія. Пов'язано це з тим, що між полюсами Західноєвропейського й Азіатсько-Тихоокеанського регіонів простягається величезний простір з

населенням понад 3 млрд. чол., на якому розгортатимуться головні події в міжнародній торгівлі вже на початку XXI століття [8, с.94].

У березні 1994 р. під егідою Європейського Союзу на острові Крит (Греція) відбулася 2-а Загальноєвропейська конференція міністрів транспорту 23 європейських держав. На ній було погоджено і затверджено маршрути перших дев'яти європейських МТК. Надалі у літературі вони дістали назву "критських" за місцем їх затвердження [5, с.43].

Але критські МТК - не єдина можливість для України інтегруватися в європейські транспортні системи.

Нині країни Центральної Європи цілком залежні від транспортних мереж Росії. Альтернативний варіант шляхів транспортування з'явиться у них після завершення будівництва залізниці в Китаї, що зв'яже місто Ош (Киргизстан) з китайськими транспортними коридорами і морськими портами на тихоокеанському узбережжі.

Євроазіатський транспортний коридор органічно вписується у систему дев'яти критських МТК через реалізацію Європейською транспортною комісією проекту TRACECA.

2 МОЖЛИВОСТІ ТА НАПРЯМИ ПОГЛИБЛЕННЯ СПІВРОБІТНИЦТВА УКРАЇНИ ТА ЄС

Основа концепції транспортної політики ЄС на сучасному етапі – це формування Пан'європейської транспортної мережі, що включає в себе Транс'європейські мережі (TEN – транспортна система в рамках ЄС), 10 Пан'європейських транспортних коридорів на територіях нових членів ЄС та членів СНД, 4 Пан'європейські транспортні регіони та Євро-Азіатське сполучення (TRACECA – Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia). Сьогодні увага приділяється передусім розвитку проектів Транс'європейських мереж, які покликані реформувати транспортну систему у межах самого ЄС [9, с.54].

За оцінками англійського інституту Rendall, наша держава має найвищий у Європі транспортний транзитний рейтинг: 3,11 бала. З чотирьох Пан'європейських транспортних коридорів 3 проходять територією України:

Коридор 3: Дрезден (Німеччина) – Вроцлав (Польща) – Львів (Україна) – Київ (Україна) – автомобільні шляхи та залізниця;

Коридор 5: Венеція (Італія) – Любляна (Словенія) – Будапешт (Угорщина) – Ужгород (Україна) – Львів (Україна) – Братислава (Словаччина) – Загреб (Хорватія) – Сараєво (Боснія та Герцеговина) – автомобільні шляхи та залізниця;

Коридор 9: Гельсінкі (Фінляндія) – Санкт-Петербург (Росія) – Москва (Росія) – Київ (Україна) – Одеса (Україна) – Кишинів (Молдова) – Бухарест (Румунія) – Вільнюс (Литва) – Клайпеда (Литва) – Мінськ (Білорусь) – Александропуліс (Греція) – Орменіо (Болгарія) – автомобільні шляхи, залізниця [10, с.103].

Очевидно, що інтеграція української транспортної мережі у загальноєвропейську відбуватиметься безпосередньо через інтеграцію з транспортними мережами західних сусідів України. У цьому контексті варто розглянути основні аспекти розвитку транспортних коридорів на території західних сусідів України.

У Польщі у 2002 р. було прийнято "Програму пристосування польської мережі доріг до європейських стандартів", що розрахована до 2015 р. Ця програма містить реалізацію проектів як Транс'європейських, так і Пан'європейських мереж, зокрема, будівництво коридорів 2, 3 та 6 – у поєднанні ці три коридори мають сформувати ефективну транспортну мережу всередині Польщі. Коридор 3 пов'язує Польщу з Україною та має перспективу продовження до східного кордону нашої держави.

Угорщина у 2001 р. прийняла план реалізації проектів Пан'європейських коридорів, розрахований до 2015 р. Одними з пріоритетних визначено 5 коридор – вже вироблено спільний план дій з Хорватією і Словенією. Угорщина запланувала здійснити його впродовж 10 років – шляхом будівництва автомагістралі М7 з озера Балатон до Будапешта та автомагістралі М3 з Будапешта до українського кордону [11, с.27].

Активно просувається реалізація коридору 7 – поліпшення використання Дунаю як транспортного шляху від Чорного моря до Північного. ЄС сьогодні розглядає Дунайське співробітництво як один з найперспективніших проектів співпраці між країнами Центральної Європи.

Активну позицію у реалізації коридору 7 і просуванні національних проектів проводить Румунія. Основою її транзитного потенціалу є Сулінський канал, по якому, за даними Дунайської комісії, на початку нинішнього століття щорічно проходило до 2,2 тис. суден під прапорами 42-х держав.

Конкуренцію Румунії у цій сфері складає Україна зі своїм глибоководним судовим ходом (ГСХ) через гирло Бистре. Доля українського ГСХ в загальному обсязі перевезень на Нижньому Дунаї у 2007 р. становила 45 %. Це, у свою чергу, призвело до зниження ціни проходження суден через румунську частину гирла. Разом з тим, за прогнозами експертів, обсяг судно потоку в цьому регіоні до 2012 р. збільшиться у 6 разів.

Одним з найважливіших визнано транспортний коридор 9 - Фінляндія – Росія – Україна – Молдова – ЄС. Його реалізацію можна розділити на дві частини – реалізацію частини Гельсінкі – Санкт-Петербург, в якій дуже зацікавлена Росія та ЄС, та реалізацію частини Санкт-Петербург – Київ – Одеса - Бухарест – Александрополіс. Друга частина коридору не є пріоритетною для ЄС, а Росія більше зацікавлена у його продовженні у бік Каспію. Зацікавленість другим відрізком коридору неодноразово демонструвалася під час українсько-грецьких переговорів, що може бути основою для подальшої спільної співпраці з практичної реалізації цього проекту.

Важливим напрямком для України є транспортний коридор "Гданськ-Одеса" (Балтійське

море – Чорне море), який визначений поки що на рівні двосторонніх відносин Україна – Польща. Об'єктивно цей шлях є найкоротшим варіантом сухопутного сполучення Балтійського та Чорного морів.

Використання транспортних коридорів, що проходять територією України, заплановано здійснювати у межах ширших проектів, таких, як TRACEKA (Східна Європа – коридори 3,4,5,7,9 – Чорне море – Кавказ – Каспійське море – Центральна Азія), Транссіб (Європа – коридори 2,3 і 9 – Білорусь – Молдова – Україна – Росія – Китай, Корейський півострів, Японія) [1, с.35].

Співпраця України та країн Центрально-Східної Європи в проекті TRACEKA зводиться до використання українських портів. ЄС велику роль відводить Чорному морю як одному з ефективних шляхів сполучення з країнами Європи через Дунай, Північне море та Балтійське море. Оскільки Україна – лише одна з країн, залучених до транспортних можливостей Чорноморського регіону, для її успішної участі необхідно ефективно реалізовувати інший проект – Балтійське море – Чорне море, який дозволить сполучити країни Кавказу та Центральної Азії з країнами Центральної Європи та Балтики через Україну та Польщу. У такому випадку роль України як транзитної держави може суттєво зрости.

ВИСНОВКИ

В умовах світової інтеграції, розвитку міжнародної торгівлі та поглиблення міжнародного поділу праці транспорт відіграє все більшу роль як важливий чинник розширення економічних, торгівельних, культурних та інших відносин між різними регіонами світу.

Усі види транспорту є складовими єдиної транспортної системи. Роботу транспорту забезпечує транспортна інфраструктура – економічно збалансована сукупність шляхів сполучення, рухомого складу, закладів управління і зв'язку, різноманітного технічного обладнання.

Європа, маючи значний транспортний потенціал та усвідомлюючи дану перевагу, приділяє чимало уваги розвитку своєї транспортної інфраструктури, розробляючи проекти, спрямовані на розбудову спільної транспортної системи та створення підґрунтя для розвитку інших секторів економіки.

Ключовим елементом транспортної інфраструктури Європейського Союзу є TEN-T, яка забезпечує інтеграцію транспортних мереж держав-членів і сприяє економічній та соціальній інтеграції Союзу, вільному пересуванню людей та товарів та розвитку менш розвинених регіонів ЄС.

Особливою сферою інтересів Європейського Союзу є розвиток транспортних комунікацій з сусідніми регіонами, що може стати каталізатором розширення та зміцнення економічних відносин з іншими регіонами світу.

Характерними тенденціями функціонування та удосконалення транспортної системи в умовах

світової глобалізації та інтеграції ЄС залишаються наступні:

- транспорт виконує інтегруючу роль в системі наднаціонального відтворення;

- усі структурні елементи світової транспортної системи займають свої ніші у наданні транспортних послуг в залежності від кон'юнктури світового ринку;

- в умовах інформаційної економіки прослідковується тенденція до всебічного впровадження найновіших телекомунікаційних мереж у транспортну інфраструктуру.

Надзвичайно важливу роль в розвитку міжнародного транспортного сектору відіграють міжнародні транспортні коридори, що сполучають європейські країни з їх стратегічними торговими партнерами. Саме транспортні коридори визначають пріоритетні напрямки розвитку світового

транспортного співробітництва та співробітництва України з західними сусідами на найближчі роки.

З огляду на все вище сказане можна зазначити, що транспорт є важливим чинником розвитку міжнародної торгівлі та кооперації, а також інтеграційних процесів. В умовах розширення та досягнення соціальної та економічної єдності ЄС приділяє значну увагу покращенню транспортної інфраструктури нових членів та розвитку співпраці у сфері транспорту з сусідніми регіонами.

Активізація співробітництва між Україною та ЄС неможлива без ефективного функціонування транспортної інфраструктури, але для цього Україні необхідно перш за все вирішити внутрішні проблеми галузі, що сильно постраждали від світової фінансової кризи.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Тарангул Л.Л., Горленко І.О., Євтушенко Г.І. Розміщення продуктивних сил: Посібник - К., 2000. - 264 с.
2. Комаров М. П. Инфраструктура регионов мира. – СПб, 2000. – С. 469 с.
3. Могилевкин И. М. Транспорт. Мировая экономика. Глобальные тенденции за 100 лет / Под. ред. И. С. Королева. - М.: Экономистъ, 2003. - 583 с.
4. Бакаев А.А., Кутах О.О. Міжнародні транспортні коридори. – 2т. – К.: Знання, 2005. – 415с.
5. Зеркалов Д.В. Транспорт України. Довідник. - К.: Основа, 2002. - 416с.
6. Новиков Д. С. Транспорт в международных экономических отношениях. - М., 2004. – 286с.
7. Транспортно-комунікаційні коридори України // Імідж України. - 2008. - №4. - 80 с.
8. О развитии сотрудничества в области транспорта // Транспорт. – 2002. - №9. – 75 с.
9. Перспективи розвитку морської інфраструктури України в Чорноморсько-Азовському регіоні. - Одеса, 2008. - 96с.
10. White Paper – European transport policy for 2010: time to decide - Luxemburg: office for official publications of the EC, 2001. – 119 p.
11. Communication from the Commission. A sustainable future for transport: Towards an integrated, technology-led and user friendly system. – Brussels, 2009. – 60 p.
12. Decision of the European Parliament and of the Council on Community guidelines for the development of the trans-European transport network. – Brussels, 2008. – 139 p.