

А. А. Сотниченко,  
к. е. н., доцент, Одеська національна морська академія

## УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ІНФРАСТРУКТУРНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РЕГІОНУ НА ОСНОВІ ДОСВІДУ ЄС

L. Sotnichenko,  
Ph.D., Associate Professor, Odessa National Maritime Academy

### INSTITUTIONAL MANAGEMENT OF REGIONAL COMPETITIVENESS ON THE BASIS OF ITS INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT

*У статті обґрунтовано необхідність вивчення закордонного досвіду управління інфраструктурним забезпеченням конкурентоспроможності регіонів, оскільки підкреслюється важливість глобалізаційних процесів і тісних зв'язків країн у процесах руху послуг та товарів. На основі дослідження етапів становлення та розвитку єдиного транспортного простору країн ЄС були визначені рамки історії розвитку Загальної транспортної політики ЄС. Проаналізовано документи щодо транспортної політики та перспективні напрями її реалізації в країнах, котрі є членами ЄС. Підкреслено, що ці країни є зразком ефективного впровадження такої політики. Запропоновано використання моделі впливу Європейської транспортної політики на конкурентоспроможність регіону. Сформована модель може служити інструментом оцінки, яка дозволить визначити вплив гіпотетичних змін загальної транспортної політики на регіональну конкурентоспроможність і розвиток.*

*In the article the necessity of studying foreign management experience is proved by infrastructural maintenance of competitiveness of regions so as importance global processes and close connections of the countries in processes of movement of services and the goods is underlined. On the basis of formation stages research and the development of united transport space of the EU countries the General transport policy of EU has been defined. Documents concerning the transport policy and perspective directions of its realization in the countries which are members of EU are analyzed. It is underlined that these countries are the samples of effective introduction of such policy. The usage of model of European transport policy influence on competitiveness of region is offered herewith. The generated model can serve as the tool of an estimation which will allow to define the level of influence of the general transport policy hypothetical changes on regional competitiveness and development.*

*Ключові слова: інфраструктурне забезпечення, конкурентоспроможність регіону, транспортна політика, глобалізаційні процеси, інструмент оцінки.*

*Key words: infrastructural maintenance, competitiveness of region, the transport policy, global processes, the estimation tool.*

#### ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

У цей час потужним важелем впливу на господарсько-економічний розвиток регіону, інструментом формування певних геополітичних векторів у стратегії тих або інших регіонів у глобальному масштабі є інфраструктура регіону, що формує й визначає його конкурентоспроможність. Внутрішні транспортні шляхи здавна були основним показником економічного потенціалу держав, міжнародні транспортні коридори з'являються ключовим чинником світової політики. Через цю причину транспортна політика того або іншого суб'єкта міжнародних відносин є предметом пильного вивчення в якості найважливішого елемента стратегії його розвитку.

Світова практика показує, що для створення надійно працюючої, економічної, безпечної й екологічної транспортної системи, орієнтованої на інтереси громадянина, підприємця, ринку й суспільства в цілому, необхідна наявність загальних принципів розвитку транспортної системи й окремих її елементів, визнаних владними й суспільними інститутами.

Щодо цього вивчення закордонного досвіду управління інфраструктурою регіону становить безсумнівний інтерес. Транспортна політика розвинених країн представляється як зразок і багато в чому еталон координації масштабних довгострокових зусиль і спільної справи декількома рівноправними суб'єктами під контролем розвиненої наднаціональної системи політичних і господарсько-економічних інститутів.

Вивчення процесу становлення єдиної транспортної політики паралельно із процесами світової інтеграції замість споконвічно розрізаних і негармонізованих заходів і дій національних урядів представляється актуальним і з наступної причини. Сьогодні Україна також переживає період формування й розвитку нової господарсько-економічної й, у тому числі, транспортної інфраструктури, яка у силу логіки глобалізаційної економіки повинна бути тісно пов'язана із закордонним економічним простором і інфраструктурою.

## АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ПУБЛІКАЦІЙ

Проблематиці управління інфраструктурним забезпеченням конкурентоспроможності та розвитку регіонів та країн присвятили свої роботи багато як закордонних, так і вітчизняних вчених Н. Бондар, В. Засадко, В. Кондратьєв, П. Розенштейн-Родана, Р. Нурксе, Б. Хігінса, Р. Йохимсен, В. Жамин, І. Чернявський.

Однак при цьому, незважаючи на значні результати наукових досліджень та досвід провідних країн, не вирішеними залишаються питання щодо вибору дієвих заходів управління інфраструктурним забезпеченням конкурентоспроможності та розвитку регіонів та країн.

### МЕТА СТАТТІ

Метою статті є дослідження досвіду країн ЄС щодо управління розвитком інфраструктурним забезпеченням конкурентоспроможності регіонів

### ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Розглянемо досвід управління розвитком інфраструктури в країнах ЄС. Протягом останніх років за кордоном проводилися масштабні дослідження стану й перспектив розвитку транспортної системи, які дозволили визначити основні напрямки її розвитку й реформування на тлі зростання цін на нафту, що й досі продовжується, необхідності скорочення кількості заторів на дорогах, зниження забруднення й шумового впливу, підвищення безпеки на транспорті.

Положення про загальну транспортну політику Європейського економічного співтовариства (ЄЕС) були викладені ще в Римському договорі 1957 р. Але реалізація цих положень була вкрай повільною, у зв'язку з небажанням держав-членів не на словах, а на ділі передати контроль над транспортною політикою наднаціональним інститутам. Таке протиріччя зрозуміло, якщо врахувати тимчасові обрії європейської інтеграції. Розвиток загальної транспортної політики може бути розділений на кілька етапів (табл. 1).

Загальна транспортна політика (ЗТП) Європейського союзу почала формуватися у 1958 р. одночасно зі створенням внутрішнього ринку Європейського економічного співтовариства (ЄЕС).

Першим кроком ЗТП було анулювання всіх існуючих до цього часу мит на імпорт і експорт між країнами-учасницями. Процес анулювання мит усередині ЄЕС супроводжувався прийняттям 01.07.68 р. єдиного митного тарифу (ЄМТ), яким повинні були обкладатися всі імпортовані на територію співтовариства товари. ЄМТ став захистом співтовариства від торговельного потоку ззовні, а також вирівняв рівень мит, що діяв до цього. Уведення єдиного тарифу ознаменувало появу повноцінного митного союзу.

Основною метою ЗТП з'явилася поступова заміна національних транспортних політик на спільну, яка представляла б собою інтегровану систему, що забезпечує конкуренцію як між видами транспорту, так і між транспортними організаціями.

Отже, основою прийняття й розвитку загальної транспортної політики Євросоюзу як складової інтеграційної політики в ЄС є передача країнами — членами ЄС своїх повноважень у цій області союзним інститутам.

Одним із заходів реалізації ЗТП ЄС є загальна для всіх країн — членів ЄС умова транспортування вантажів під митним контролем, яка регламентується наступними документами [2]:

— митним кодексом ЄС, прийнятим Радою Європи 19.10.92 р. з доповненнями, у тому числі доповнення від 12.02.99 р. про початок експлуатації програми NCTS (New Computerized Transit System Suma — нова комп'ютерна система транзиту. Summarische Anmeldung — зчитуване повідомлення);

— угодою країн Європейського союзу й країн Європейської асоціації вільної торгівлі від 20.05.87 р. про

Таблиця 1. Граничні тимчасові рамки історії розвитку загальної транспортної політики ЄС

Період	Подія, що відбулася
1985 р.	Біла книга: створення внутрішнього ринку (у т.ч. транспорт)
1992 р.	Біла книга про майбутній розвиток загальної транспортної політики
1994 р.	Призначено 14 специфічних транс-європейських транспортних проектів
1995 р.	Перша регульована фінансова підтримка
1996 р.	Прийняті перші керівні принципи транс-європейського транспорту
2001 р.	Біла книга: Європейська транспортна політика до 2010 р. — час вирішувати
2004 р.	Перегляд керівних принципів, збільшення пріоритетних проектів до 30
2009 р.	Зелена книга: суспільні консультації
Березень 2010 р.	Запуск стратегії ЄС 2020 р.
Травень 2010 р.	Розвиток зеленої книги
Жовтень 2010 р.	Тимчасовий огляд мультирічної програми транс-європейського транспорту
Березень 2011 р.	Біла книга з транспорту (стратегія розвитку транспорту до 2050 р.)

"Загальний метод транспортування вантажів" з доповненнями (Конвенція про загальний транзит);

— угодою країн Європейського союзу й країн Європейської асоціації вільної торгівлі від 22.05.87 р. про "Єдиний адміністративний документ для перевезень вантажів" з доповненнями (Конвенція SAD);

— рішенням Європейського парламенту й Ради Європи від 19.12.96 р. про розвиток митної справи в ЄС по програмі "Митниця 2000" з доповненнями;

— протоколом конференції "Євротранзит" Європейської комісії від 6 — 7.02.97 р.

Слід звернути увагу, що правова основа Європейського загального методу транспортування вантажів заснована також на єдиних законах, положеннях, нормах Євросоюзу в галузі цивільного права, податкового, банківського й страхового законодавств, дорожнього кодексу ЄС і ЗТП ЄС, зовнішньоекономічної діяльності.

Через складності в самостійній реалізації національних транспортних програм і умов виконання перевезень вантажів під митним контролем, країни-члени ЄС передали свої повноваження інститутам ЄС, які, у свою чергу, урахували в ЗТП, у законодавчих актах органів управління ЄС національні особливості й інтереси кожної із цих країн.

Основними принципами першої редакції ЗТП (1992 р.) є: лібералізація транспортного ринку, вирішення екологічних проблем, створення транс'європейської транспортної мережі.

У результаті рішень, досягнутих на конференціях міністрів транспорту країн — членів ЄС з загальноєвропейського проекту, який містить у собі 10 багаторівневих транспортних коридорів, що поєднують залізничні, автомобільні, річкові й транскордонні маршрути країн Центральної й Східної Європи з ЄС, був позначений пріоритетний напрямок у розвитку транс'європейської транспортної мережі.

Головні стратегічні документи транспортної політики ЄС — це Біла Книга про "майбутній розвиток загальної транспортної політики — глобальний підхід до тлумачення загальної структури підтримки мобільності" (ЄС 1992 р.) і Біла Книга про "Європейську Транспортну політику до 2010 р.: час вирішувати" (ЄС 2001). Адаптована Європейська стратегія опублікована в документі "Зберегти Європейське переміщення — Стійка

мобільність для нашого континенту" (СОМ(2006)). Ці стратегічні документи супроводжуються іншими, пов'язаними з ними документами, що стосуються політики наприклад, про фінансування інфраструктури, про пожевлення залізниць, морських шляхів і т.д. До чотирьох головних цілей Білої Книги 2001 р. відносять: зміну балансу між засобами транспорту, усунення вузьких місць, що поміщають споживача в центр транспортної політики й управління глобалізацією транспорту. Аналізуючи дану Білу Книгу можна помітити, що, не відкидаючи мети попередніх Білих книг, вона перемістила центр своєї уваги на вдосконалення ефективності основних засобів пересування, висуваючи на перший план той транспорт, який є одним з провідних для інноваційних рішень, які можуть і поліпшити транспортну систему Європи й стати активом Європи, який буде експортуватися на світовий ринок [1].

Сучасна транспортна система й неможливість її розвитку колишнім шляхом, стали основою для розробки нової комплексної стратегії розвитку транспорту, прийнятою Європейською комісією цього року [5] і спрямованою на підвищення конкурентоспроможності транспортної системи, збільшення мобільності, усунення основних бар'єрів для вільного пересування, скорочення обсягів витрат палива й викидів у атмосферу, а також на створення нових робочих місць. Новий документ значно розширює тимчасові обрії планування. Проміжним оцінним рубежем позначено 2030 рік.

Європейці поставили перед собою два амбіційні завдання. Заради даної мети Єврокомісія планує кардинальні перетворення в транспортній системі континенту.

Основні положення стратегії розроблені на основі результатів проведених досліджень, аналізу досвіду реалізації попередніх стратегій і наукових методів прогнозування, а також аналізу сучасних проблем у сфері транспорту, включаючи його вплив на зміну клімату й навколишнього середовища. Розроблена стратегія, у порівнянні з раніше прийнятою, (White Paper: European Transport Policy for 2010) містить цілий ряд принципово нових підходів до вирішення транспортних проблем. Біла книга містить порядку 40 ініціатив, у тому числі — законотворючих. Усього з 2010 до 2050 рік тільки на інфраструктуру буде виділено порядку 1500 млрд євро.

Таким чином, вона визначила мету й завдання для різних типів поїздок: у межі міст, між містами й поїздок на більші відстані.

Нова транспортна стратегія Європейського Союзу [5] передбачає глибокі структурні зміни й перетворення в транспортному секторі, які повинні забезпечити створення функціонуючої мультимодальної транспортної системи, що вимагає усунення вузьких місць і бар'єрів у всіх ланках транспортної мережі, включаючи [2, 4]:

- підвищення пропускної здатності аеропортів, усунення бар'єрів і підвищення ефективності використання внутрішніх водних шляхів, створення електронної морської ініціативи;

- перехід на безпаперове оформлення доставки вантажів і пасажирів з використанням автоматизованих систем, що працюють за принципом "одного вікна";

- створення інтернет-, інформаційних і електронних систем бронювання й оплати для всіх видів транспорту для мультимодальних поїздок;

- удосконалення законодавчої бази в області прав пасажирів і схоронності багажу;

- підвищення ефективності використання транспортної інфраструктури за рахунок застосування інформаційних систем управління трафіком (ITS, SESAR, ERTMS, Safeseanet, RIS), сучасних логістичних систем.

1. Із загальної кількості міжміських автомобільних перевезень на середні відстані планується більш 50 % усіх пасажирських і вантажних перевезень перекласти

на залізничний і водний транспорт, здійснивши ряд заходів, а саме:

- провести реформування залізничного транспорту з переказом до 2050 року більшої частини перевезень пасажирів на середні відстані ( від 300 км і більше) на залізницю;

- до 2030 року перевести 30 % вантажних автомобільних перевезень на відстані понад 300 км на залізничний або водний транспорт, а до 2050 року ця цифра повинна досягнути більше 50 %;

- створити до 2030 року повністю функціональну загальноєвропейську опорну мережу транспортних коридорів, що забезпечують умови для ефективного пересування по них різних видів транспорту (ТЕН-Т опорної мережі), з високою пропускною здатністю й вживанням заходів з комплексним плануванням мультимодальних поїздок;

- створити до 2020 року основи для європейської мультимодальної системи транспортної інформації для управління перевезеннями й платіжної системи для вантажів і пасажирів із уведенням для них інтегрованих квитків і забезпечення доступу в режимі реального часу до інформації про місцезнаходження вантажів і пасажирів;

- підключити до 2050 року всі аеропорти до опорної мережі залізниць, (бажано високошвидкісних) і забезпечити з'єднання основних морських портів із залізницями для здійснення залізничних вантажних перевезень і, по можливості, перевезень по внутрішніх водних шляхах;

- здійснити послідовний перехід у напрямі повного застосування принципів "користувач платить" і "забруднювач платить" із залученням приватного сектору для усунення диспропорцій, одержання доходів і забезпечення фінансування майбутніх інвестицій у транспорт.

2. Для поїздок на більші відстані будуть домінувати авіаперевезення, перевезення морським, водним і залізничним транспортом, передбачивши при цьому:

- застосування нових типів двигунів і палива, а також систем управління дорожнім рухом, що сприяють підвищенню ефективності перевезень, і застосування в авіації до 40 % низьковуглецевих видів палива й скороченням на морському транспорті викидів з 2 до 40 %;

- повну модернізацію повітряного простору зі створенням до 2020 року єдиної системи управління повітряним рухом "Європейське небо", що дозволяє поліпшити безпеку польотів і надати більші можливості авіаперевізникам;

- упровадження інтелектуальних систем для наземного й водного транспорту (ERTMS, RIS, Safeseanet і LRIT);

- взаємодія з міжнародними партнерами й у рамках міжнародних організацій таких, як ІКАО й ІМО для створення конкурентоспроможності у зниженні впливу на зміну клімату.

3. Для міського транспорту планується:

- розширення використання екологічних автомобілів і більш чистих видів палива зі скороченням до 2030 року числа автомобілів, що працюють на вуглецевім паливі на 50 %, а до 2030 року й повної відмови від використання автомобілів цього типу до 2050 року;

- забезпечення просування до "нульової" оцінки смертності при автомобільних перевезеннях зі скороченням до 2020 року кількості ДТП у два рази.

Нова транспортна стратегія Євросоюзу визнає важливість міжнародних транспортних коридорів й переглядає концепцію загальноєвропейських транспортних коридорів з її адаптацією до транспортної ситуації, що створилася сьогодні.

Транспортні коридори в новій стратегії розглядаються з урахуванням перспектив "змішаних" перевезень і підвищення їх якості незалежно від того, які види транспорту або їх комбінації виявляться найбільш підходящими для досягнення цілей ефективності й стабільності доставки вантажів і пасажирів, а також запо-

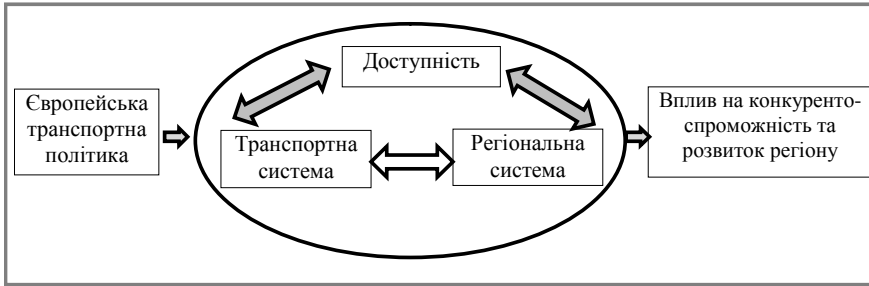


Рис. 1. Модель впливу Європейської транспортної політики на конкурентоспроможність регіону

бігання непотрібного дублювання. Нова концепція транспортних коридорів передбачає включення до їхнього складу морського транспорту з наступним поширенням таких коридорів за межі Європейського Союзу.

У такий спосіб проведено дослідження європейського досвіду управління розвитком інфраструктури, а саме транспортної політики дозволяють зробити наступні висновки. При визначенні транспортної політики, у контексті підвищення конкурентоспроможності регіону, слід урахувувати три основні умови:

- розглядати структурні відмінності регіонів (територій);
- розглядати різні стратегії розвитку регіонів;
- розглядати мінливі транспортні потреби.

Грунтуючись на цих умовах, була побудована модель впливу Європейської транспортної політики на конкурентоспроможність і подальший регіональний розвиток.

Модель складається із трьох основних складових (рис. 1): вхід, вихід і елементи моделі.

Вхід: Європейська транспортна політика: різні програми й ініціативи, що описують зміни, які повинні відбутися в єдиному транспортному просторі Європи.

Вихід: вплив на конкурентоспроможність і регіональний розвиток, оцінка змін якостей регіональної системи з погляду структури інструментів з підтримки регіональної конкурентоспроможності й розвитку.

Елементи моделі:

1. Транспортна система: цілий комплекс структур, що забезпечують доступність: інфраструктура, транспортне встаткування, транспортні компанії, транспортна політика.

2. Доступність: розмежування щодо фрахту, пасажирів і інформаційному транспорту, різним групам користувачів, якості обслуговування й категоріям відстаней;

3. Регіональна система: загальний опис регіональної структури, оцінка якостей регіональної системи з погляду структури інструментів підтримуючих регіональний розвиток.

Основна мета впливу загальної транспортної політики на сформовану модель полягає в наступному. Європейська транспортна політика впливає на транспортну систему, яка важлива для певного регіону. Вплив програм інфраструктури буде набагато повільнішим, чим податкова й регуляторна політики, що виявляють безпосередній вплив й мають безпосередні наслідки на структуру вартості й компанії.

Далі, зміни в транспортній системі визначають доступність моделей. Первинний ефект буде досить прямим, вторинний — буде випробовуватися через зміни в регіональній системі.

Зміни в доступності впливають на регіональну систему (там можуть бути короткострокові й скоріше довгострокові ефекти).

Зміни в регіональній системі являють собою вихід розглянутої моделі.

Також у моделі представлені вторинні зв'язки, а саме:

— регіональна система твердо визначає транспортні відстані до головних місць призначення (люди: можливості відвідування магазину, послуги, робочі місця, школи; організації: постачальники, клієнти, пов'язані з бізнесом послуги), Зміна більшості цих просторових структур (особливо поселень) має тенденцію бути скоріше повільною;

— регіональна система рішуче формує транспортну систему: пріоритети регіональної політики, моделі регіонального розвитку, власність і структури управління, поведінкові моделі, структури врегулювання, просторові

моделі виробництва, економічної структури, рівень доходу і т.д.

Вплив пакету загальної транспортної політики можуть бути зрозумілі, творцю моделі для певного регіону. Це пояснюється тим, що для проведення аналізу елементів моделі необхідна не тільки кількісна інформація з регіону, яка може бути обмежена й не бути привселюдно доступною, але також і якісна інформація.

Створена модель може служити інструментом оцінки, яка дозволить визначити вплив гіпотетичних змін загальної транспортної політики на регіональну конкурентоспроможність і розвиток. Вхід у модель не складається з повного опису загальної транспортної політики, але тільки пакетів політики, які будуть оцінені.

Транспортна система переводить безпосередній вплив пакетів політики у зміни у доступності. Великі частини транспортного дослідження сприяють розумінню цих відносин на різні перспективи. Існуюча модель намагається мінімізувати необхідну вхідну інформацію.

Транспортна система містить усі елементи, які важливі для надання транспортних послуг щодо досліджуваного регіону. Вона включає європейську, національну й особливо регіональні структури, устаткування, управління й організацію, структуру транспортного бізнесу, транспортної політики, особливо на регіональному рівні.

Оцінка впливів пакетів політики на транспортну систему не можлива на просто кількісній підставі, повинні бути прийняті до уваги складні взаємозв'язки. Зовнішні експерти можуть тільки зробити приблизні підрахунки. Регіональні експерти могли б зробити кращу оцінку у формі анкетного опитування, наприклад на семінарі. Фактор часу має важливе значення. Тому впливи повинні бути сформульовані у формі сценаріїв (наприклад, на 2020 р. і 2030 р.).

Доступність — продукт транспортної системи. З користувачької точки зору це — (головним чином) доступність, яка цікава, як засоби або технології, використовувані транспортною системою, щоб забезпечити цю доступність.

Доступність як пропозиція транспортної системи в контексті регіону являє собою ряд якостей, які можуть мати різне значення для користувачів при певних обставинах: товари, які будуть транспортовані: пасажирів, фрахт, інформація; відстані до головних міжрегіональних і внутрішньорегіональних місць призначення; частота або тимчасова гнучкість відносин; необхідний час проходження; вартість; умови доступу (вік, ліцензія водіїв, перешкоди); комфортне й поважне обслуговування.

Такий детальний, незалежний від способу опис пропозиції транспорту представляється корисним, щоб забезпечити нейтральну платформу для порівняння зі сторони попиту.

У літературі можуть бути знайдені до цієї проблеми різні підходи. Для міжрегіональних відносин дослідження пропонує прийняти деякі стандартизовані заходи пов'язані з Європою. Оскільки необхідна внутрішньорегіональна більш докладна інформація відносин про просторову структуру поставки обслуговування.

Розглядаючи попит на основі опису регіональної системи, об'єднання особливостей пропозиції зі справжніми й майбутніми потребами різних користувачьких груп у різних видах дій, приводить до дуже великої кількості необхідних даних. Використовуючи досвідчені інтерв'ю й анкетні опитування, може бути отримана тільки обмежена кількість припущень із розумною якістю. Це було одним з головних труднощів у проектуванні експлуатаційного інструменту оцінки. Компроміси повинні бути знайдені у формулюванні анкетних опитувань і відборі експертів.

Регіональна система включає всі особливості регіону, які описують його поточну ситуацію через цілі розвитку й тих, які обумовлюють його подальший розвиток. Інструменти підтримуючі регіональний розвиток використовуються як структура для того, щоб забезпечити швидкий підхід до такого опису. Опис регіонального контексту включає три перспективи: регіональна ситуація й тенденції; порівняння із середнім числом по ЄС; стратегія регіонального розвитку.

Усі три перспективи описані при використанні інструментів підтримуючих регіональний розвиток. Для першого й другого пункту основні регіональні дані можуть бути отримані від EUROSTAT. Однак доступні дані щодо навколишнього середовища на регіональному рівні обмежені й недостатні навіть для приблизного короткого огляду. Тому для загального аналізу необхідно скористатися додатковими даними оцінок регіональних експертів.

Заключний крок полягає в оцінці впливу змін на конкурентоспроможність і регіональний розвиток з погляду 10 компонентів структури інструментів підтримуючих регіональний розвиток. Аналіз SWOT кожного компонента дозволяє розглядати різні аспекти й користувачькі групи й у такий спосіб дає диференційовану, але добре структуровану картину.

Запропонований метод ґрунтується в більшій мірі на якісній, а не стандартизованій інформації. Це відбувається через три взаємозалежних проблеми при зборі даних: багато дуже релевантної інформації не доступно через звичайні статистичні джерела; багато цікавих статистичних даних не доступні на регіональному рівні в стандартизованому європейському форматі; існуючі регіональні статистичні дані часто дуже неповні. Тому повинні бути розвинені адекватні формати представлення доступної стандартизованої інформації місцевим експертам. У структурі попереднього дослідження не всі кроки оцінки були зроблені докладно й повністю перевірені.

## ВИСНОВКИ

Природно, ми не можемо й не повинні повністю копіювати європейський досвід через наявність істотних відмінностей у соціально-економічних умовах. Наприклад, навряд чи на всій території нашої країни проблеми екології стоять так гостро, як у Центральній Європі, хоча в наших мегаполісах ситуація не краща, чим за кордоном.

Транспортна політика повинна бути, у першу чергу, орієнтована на вирішення національних проблем, до яких, насамперед, слід віднести незбалансованість транспортної системи України, що має цілий ряд диспропорцій: значне відставання в розвитку внутрішнього водного транспорту, невідповідність рівня розвитку автомобільних доріг рівню автомобілізації й попиту на автомобільні перевезення, територіальну нерівномірність розвитку транспортної інфраструктури, нерозвиненість транспортно-логістичної системи країни, низький рівень транспортно-експедиційного обслуговування населення й економіки, а також старіння основних фондів і їхнє неефективне використання.

Однак транспортна система будь-якої країни не може бути автономною й бути складовою частиною глобальної транспортної системи, перспективний розвиток якої визначено цілим рядом міжнародних актів, прий-

нятих Україною або за її участю. Тому сьогодні розвиток транспортної системи України неможливий без її гармонізації із транспортними системами інших держав і відповідної гармонізації транспортних стратегій, у тому числі із транспортною стратегією Євросоюзу, 50 % перевезень вантажів якого здійснюється з нашою країною [3].

Більшість заходів для перспективного розвитку транспортної системи України пов'язані із проблемами її розвитку як на території нашої країни, так і за її межами. Питання розвитку транспорту включені в усі плановані торговельні переговори (СОТ, регіональні й двосторонні). Гнучкі стратегії повинні бути прийняті для забезпечення конкурентоспроможності вітчизняної транспортної системи на світовому ринку транспортних послуг.

## Література:

1. White Paper. Directions in the Common European Transport Area — Towards a competitive and resource efficient transportation system. EN Brussels, 03.28.2011 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://www.dublinport.ie/fileadmin/user\\_upload/documents/European\\_Commission-White\\_Paper-Roadmap\\_to\\_a\\_single\\_European\\_Transport\\_Area.pdf](http://www.dublinport.ie/fileadmin/user_upload/documents/European_Commission-White_Paper-Roadmap_to_a_single_European_Transport_Area.pdf)

2. The Flash Eurobarometer "Future of transport" (№ 312), THE GALLUP ORGANIZATION, was conducted at the request of Directorate General Mobility and Transport in the 27 EU Member States. March 2011 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://ec.europa.eu/public\\_opinion/flash/fl\\_312\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_312_en.pdf)

3. Marco Polo II/ Work Program 2010 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://ec.europa.eu/transpoiVmarcopolo/in-action/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transpoiVmarcopolo/in-action/index_en.htm)

4. Analysis of the contribution of transport policies to the competitiveness of the EU economy and comparison with the United States. Version 2.1 COMPETE Final Report. October 2006 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.sei-international.org/mediamanager/documents/Publications/Policy-institutions/europeanecoeficienteconomyfinal.pdf>

5. Interaction infrastructure — a holistic approach to support co-modality for freight [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://www.bth.se/tks/teknovet.nsf/bilagor/diss\\_I\\_Gustafsson\\_071227\\_pdf/\\$file/diss\\_I\\_Gustafsson\\_071227.pdf](http://www.bth.se/tks/teknovet.nsf/bilagor/diss_I_Gustafsson_071227_pdf/$file/diss_I_Gustafsson_071227.pdf)

## References:

1. White Paper. Directions in the Common European Transport Area — Towards a competitive and resource efficient transportation system. EN Brussels, 03.28.2011. Retrieved from [http://www.dublinport.ie/fileadmin/user\\_upload/documents/European\\_Commission-White\\_Paper-Roadmap\\_to\\_a\\_single\\_European\\_Transport\\_Area.pdf](http://www.dublinport.ie/fileadmin/user_upload/documents/European_Commission-White_Paper-Roadmap_to_a_single_European_Transport_Area.pdf)

2. The Flash Eurobarometer "Future of transport" (№ 312), THE GALLUP ORGANIZATION, was conducted at the request of Directorate General Mobility and Transport in the 27 EU Member States. March 2011. Retrieved from [http://ec.europa.eu/public\\_opinion/flash/fl\\_312\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_312_en.pdf)

3. Marco Polo II/ Work Program 2010 Retrieved from [http://ec.europa.eu/transpoiVmarcopolo/in-action/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transpoiVmarcopolo/in-action/index_en.htm)

4. Analysis of the contribution of transport policies to the competitiveness of the EU economy and comparison with the United States. Version 2.1 COMPETE Final Report. October 2006 Retrieved from <http://www.sei-international.org/mediamanager/documents/Publications/Policy-institutions/europeanecoeficienteconomyfinal.pdf>

5. Interaction infrastructure — a holistic approach to support co-modality for freight Retrieved from [http://www.bth.se/tks/teknovet.nsf/bilagor/diss\\_I\\_Gustafsson\\_071227\\_pdf/\\$file/diss\\_I\\_Gustafsson\\_071227.pdf](http://www.bth.se/tks/teknovet.nsf/bilagor/diss_I_Gustafsson_071227_pdf/$file/diss_I_Gustafsson_071227.pdf)

Стаття надійшла до редакції 27.05.2014 р.