

Функціонування і розвиток механізмів державного управління

УДК 33(338)

**Бурик Мирослав Мирославович**

*здобувач*

*Міжрегіональної академії управління персоналом*

**Бурик Мирослав Мирославович**

*соискатель*

*Межрегиональной академии управления персоналом*

**Buryk Myroslav**

*Getter of the*

*Interregional Academy of Personnel Management*

**ДОСВІД ДЕРЖАВ ЄС У РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ**

**ІНФРАСТРУКТУРИ**

**ОПЫТ СТРАН ЕС В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ**

**ИНФРАСТРУКТУРЫ**

**EXPERIENCE OF EU COUNTRIES IN THE DEVELOPMENT OF**

**TRANSPORT INFRASTRUCTURE**

***Анотація.** В статті проведено аналіз розвитку транспортної інфраструктури країн Європейського Союзу (ЄС). Визначені основні напрямки транспортної політики ЄС. Встановлено, що головним напрямком впровадження транспортної політики ЄС є інвестиції в транспортну інфраструктуру. Завдяки значному вкладенню коштів в розвиток транспортної системи ЄС здійснюється розвиток масштабної транспортної інфраструктури. Визначено, що сьогодні також пріоритетним є продовження багатовидової транспортної системи ЄС в східному напрямку. Останні роки вказують на активний розвиток автомобільних доріг, що перевищує мережу залізничного транспорту.*

*Транспортна політика ЄС загалом, і у сфері транспортної інфраструктури зокрема, має на меті сприяти чистоті, безпеці та ефективності, підтримуючи внутрішній ринок товарів та право громадян вільно подорожувати по всьому ЄС.*

*Основними стратегічними документами, які закладають основи політики у сфері транспортної інфраструктури та розвитку транспортної інфраструктури є: «Біла книга», розділ V частини III Договору про ЄС «Транспорт» та Стратегія «Європа 2020: стратегія розумного, стійкого і всеосяжного зростання».*

*Основні аспекти політики щодо розвитку транспортної інфраструктури ЄС - створити стійкий транспортний сектор, який продовжує обслуговувати потреби економіки та громадян, дотримуючись майбутніх обмежень: дефіцит нафти, зростаючі затори та необхідність скорочення викидів CO<sub>2</sub> та забруднюючих речовин з метою покращення якості повітря, особливо в великих містах.*

*Цілями Стратегії «Європа 2020» у сфері транспортної інфраструктури визначені: Єдиний європейський транспортний простір; Інновації для майбутнього – технологія та організація роботи; сучасна інфраструктура, раціональне ціноутворення та фінансування; міжнародне значення.*

*Серед ключових аспектів розвитку транспорту та інфраструктури ЄС відповідно до Доповіді «Політика згуртованості та тематична мета "сприяння стійкому транспорту та усунення вузьких місць у ключовій мережевій інфраструктурі" Комітету з регіонального розвитку Європейського парламенту (2018р.) визначено: необхідність розширення джерел фінансування; збільшення інвестицій у транспортну інфраструктуру; активізація фінансування у розвиток транспортної інфраструктури з європейських фондів; стимулювання співфінансування проектів; підвищення рівня аналізу і контролю якості транспортної*

інфраструктури; сприяння міжтериторіального і межрегіонального співробітництва щодо розвитку транспортної інфраструктури; сприяння впровадження інновацій; підвищення безпеки дорожнього руху тощо. Основним аспектом розвитку транспортної інфраструктури ЄС сталість розвитку.

**Ключові слова:** транспорт, транспортна політика, Європейський Союз, дорога, транспортна система.

**Анотація.** В статті проведено аналіз розвитку транспортної інфраструктури стран Європейського Союзу (ЄС). Определены основные направления транспортной политики ЕС. Установлено, что главным направлением внедрения транспортной политики ЕС инвестиции в транспортную инфраструктуру. Благодаря значительному вложению средств в развитие транспортной системы ЕС осуществляется развитие масштабной транспортной инфраструктуры. Определено, что сегодня также приоритетным является продолжение многовидовой транспортной системы ЕС в восточном направлении. Последние годы указывают на активное развитие автомобильных дорог, превышает сеть железнодорожного транспорта.

Транспортная политика ЕС в целом, и в сфере транспортной инфраструктуры в частности, имеет целью способствовать чистоте, безопасности и эффективности, поддерживая внутренний рынок товаров и право граждан свободно путешествовать по всему ЕС.

Основными стратегическими документами, которые закладывают основы политики в сфере транспортной инфраструктуры и развития транспортной инфраструктуры является «Белая книга», раздел V части III Договора о ЕС «Транспорт» и Стратегия «Европа 2020: стратегия разумного, устойчивого и всеобъемлющего роста».

*Основные аспекты политики по развитию транспортной инфраструктуры ЕС - создать устойчивый транспортный сектор, который продолжает обслуживать потребности экономики и граждан, соблюдая будущих ограничений: дефицит нефти, растущие пробки и необходимость сокращения выбросов CO<sub>2</sub> и загрязняющих веществ с целью улучшения качества воздуха, особенно в крупных городах.*

*Целями Стратегии «Европа 2020» в сфере транспортной инфраструктуры определены: Единый европейский транспортный пространство; Инновации для будущего - технология и организация работы; современная инфраструктура, рациональное ценообразование и финансирование; международное значение.*

*Среди ключевых аспектов развития транспорта и инфраструктуры ЕС в соответствии с Доклады «Политика сплоченности и тематическая цель» содействия устойчивому транспорту и устранения узких мест в ключевой сетевой инфраструктуре "Комитета по региональному развитию Европейского парламента (2018р.) Определено: необходимость расширения источников финансирования; увеличение инвестиций в транспортную инфраструктуру; активизация финансирования в развитие транспортной инфраструктуры из европейских фондов; стимулирование софинансирования проектов; повышение уровня анализа и контроля качества транспортной инфраструктуры; содействие межтерриториального и межрегионального сотрудничества по развитию транспортной инфраструктуры; содействие внедрению инноваций; повышение безопасности дорожного движения и тому подобное. Основным аспектом развития транспортной инфраструктуры ЕС устойчивость развития.*

**Ключевые слова:** *транспорт, транспортная политика, Европейский Союз, дорога, транспортная система.*

**Summary.** *The article analyzes the development of transport infrastructure of the European Union (EU). The main directions of the EU transport policy are identified. It is established that the main direction of implementation of the EU transport policy is investments in transport infrastructure. Due to significant investments in the development of the EU transport system, large-scale transport infrastructure is being developed. It is determined that today it is also a priority to continue the multi-mode transport system of the EU in the eastern direction. Recent years point to the active development of roads that exceed the railway network.*

*EU transport policy in general, and in the field of transport infrastructure in particular, aims to promote cleanliness, safety and efficiency by supporting the internal market for goods and the right of citizens to travel freely throughout the EU.*

*The main strategic documents that lay the foundations for transport infrastructure and transport infrastructure policy are the White Paper, Section V of Part III of the EU Treaty on Transport and the Europe 2020 Strategy: a strategy for smart, sustainable and comprehensive growth.*

*The main aspects of EU transport infrastructure development policy are to create a sustainable transport sector that continues to meet the needs of the economy and citizens, subject to future constraints: oil shortages, increasing congestion and the need to reduce CO<sub>2</sub> emissions and pollutants to improve air quality, especially in large cities.*

*The objectives of the Europe 2020 Strategy in the field of transport infrastructure are: Single European Transport Area; Innovations for the future - technology and organization of work; modern infrastructure, rational pricing and financing; international significance.*

*Among the key aspects of EU transport and infrastructure development according to the Report "Cohesion Policy and Thematic Objective" to promote sustainable transport and address bottlenecks in the key network infrastructure*

*of the European Parliament's Committee on Regional Development (2018) identified: the need to expand funding sources; increase investment in transport infrastructure; intensification of funding for the development of transport infrastructure from European funds; stimulating co-financing of projects; increasing the level of analysis and quality control of transport infrastructure; promotion of interterritorial and interregional cooperation in the development of transport infrastructure; promoting the introduction of innovations; improving road safety, etc. The main aspect of the development of EU transport infrastructure is sustainability.*

**Key words:** *transport, transport policy, European Union, road, transport system.*

**Аналіз досліджень і публікацій з аналізованої проблеми.** В силу ключової ролі транспорту в геополітичних, господарсько-економічних, культурних та інших зв'язках між державами транспортна політика знаходяться в фокусі дослідницької уваги істориків, економістів, політологів, економічних географів, експертів по діяльності ЄС. Транспортна інфраструктура включається в об'єкт вивчення і отримує освітлення з різних дисциплінарних точок зору, проте поки не стала предметом розгорнутого аналізу.

Познанська І.В. проаналізувала вимоги до побудови сучасної транспортної інфраструктури. Дослідила проблеми впровадження нової політики транспортної інфраструктури ЄС. Виділила пріоритетні напрямки розвитку за видами транспорту та особливості впливу цих перетворень на українську практику [8]. Вчені Дмитриченко М.Ф., Яцківський Л.Ю., Ширяєва С.В. та Докуніхін В.З. визначили та розглянули основи теорії транспортних процесів та систем [3]. Філіпенко О.В. у своїй роботі розглянула вивчення інтеграційного потенціалу спільної транспортної політики Євросоюзу, правових засобів її поширення [10]. Науковець



Іншакова А.О. проаналізувала основні тенденції розвитку сучасної політики в галузі транспортного права Європейського Союзу [12].

На основі аналізу ступеня вивченості теми цієї статті, можна констатувати, що загалом, аспект поступового формування єдиної транспортної політики ЄС і її сучасна реалізація виділений і акцентований недостатньо. Тим часом, саме поступове формування єдиної транспортної політики ЄС і її сучасна реалізація в контексті внутрішньополітичних і зовнішньополітичних аспектів є актуальним завданням.

**Постановка завдання.** Мета статті – дослідження змісту транспортної політики та розвитку транспортної інфраструктури ЄС в контексті внутрішньополітичних аспектів та її еволюції до теперішнього часу.

**Основний текст статті.** Стабільна транспортна інфраструктура може сприяти економічному зростанню та покращенню доступності, не шкодячи навколишньому середовищу та підвищуючи сталість міст, міські та міжтериторіальні зв'язки та продуктивність сільських територій [9]. Все більш зростаючі економічні та технологічні можливості роблять транспортну галузь потужним важелем впливу на загальний господарсько-економічний розвиток та його курс, інструментом формування певних геополітичних векторів в стратегії тих чи інших регіонів в глобальному масштабі.

Становлення транспортної політики ЄС та розвитку транспортної інфраструктури відбувалося відповідно до загальної логіки поступального розвитку Європейського Союзу, тенденціями ускладнення і зміцнення господарсько-економічних зв'язків в Європі, процесами закономірної інституціоналізації і гармонізації сфер регулювання і управління транспортною галуззю. Неухильне і економічно-мотивоване просування держав ЄС до єдиного ринку та політичного простору вилилося у формування складної та ефективної системи інститутів управління

транспортною інфраструктурою, розробці та затвердженні стратегічних документів щодо розвитку інфраструктури, застосуванні ефективних методів і інструментів управління в транспортній сфері.

Розвиток транспортної сфери та інфраструктури в країнах ЄС, стратегія і тактика транспортної політики ЄС показують, що: транспортна політика ЄС здійснюється відповідно до європейських демократичних традицій і принципів, які передбачають контроль з боку громадськості, загальноєвропейських і національних представницьких і виконавчих органів, і партій, екологічних неурядових організацій, профспілок, всіх зацікавлених сторін. Транспортна політика ЄС забезпечена розвиненими механізмами організаційного, фінансового та науково-проектного забезпечення, будується з урахуванням далеких перспектив розвитку економіки континенту, і його транспортних сполучень з сусідніми регіонами, новітніх наукових розробок, які підвищують економічну ефективність, загальну і екологічну безпеку транспорту.

Ключові принципи і зміст транспортної політики ЄС, основні завдання, проблеми, тенденції та вектори розвитку транспортної інфраструктури викладені у «Білій книзі» ЄС. «Біла книга» характеризується глибиною і детальністю опрацювання всього спектра напрямів і всіх аспектів розвитку транспорту в країнах ЄС. Очевидний високий ступінь відповідності реальних потреб і проблем розвитку транспорту, стратегії, змісту, конкретних планів транспортної політики викладаються в «Білій книзі». Разом з тим базовий концептуально-стратегічний документ транспортної політики ЄС задає орієнтири і цілі, що стимулюють просування до нових стандартів і рівня розвитку [4].

28 березня 2011 року в Брюсселі Європейська рада ухвалила чергову «Білу книгу - дорожню карту переходу Єдиної європейської транспортної зони до конкурентної і енергоефективної транспортної системи» [14], що містить положення про заходи, необхідні для переходу до конкурентної



низьковуглецевої економіки до 2050 р. Ключові цілі політики розвитку транспортної інфраструктури ЄС відповідно до «Білої книги» представлені в Табл. 1.

Таблиця 1

**Ключові цілі політики розвитку транспортної інфраструктури ЄС  
відповідно до «Білої книги» [14]**

№	Ключові цілі	Шляхи досягнення цілей
1	Єдиний європейський транспортний простір	1. Відкриття транспортного ринку повинно відбуватися одночасно зі створенням якісних робочих місць та умов праці, оскільки кадри є вирішальним компонентом будь-якої високоякісної транспортної системи [14]. 2. Створення системи технічно безпечного транспорту [14]
2	Інновації для майбутнього – технологія та організація роботи	1. Ефективність транспортних засобів завдяки новим двигунам, матеріалам та конструкціям, теж саме стосується і інфраструктури [14]. 2. Використання екологічно чистішої енергії завдяки новим видам палива та силовим установкам [14]. 3. Краще використання мережі та більш безпечні операції з огляду на технічну та громадську безпеку завдяки інформаційним та комунікаційним системам [14]. 4. Впровадження інтелектуальних систем мобільності, розроблених науковими дослідженнями, які фінансуються ЄС [14]
3	Сучасна інфраструктура, раціональне ціноутворення та фінансування	1. Створення «базової мережі» коридорів, якими здійснюються великі та консолідовані обсяги вантажних і пасажирських перевезень з високою ефективністю та низькими викидами завдяки масштабному застосуванню більш ефективних видів транспорту у мультимодальних комбінаціях та широкому використанню передових технологій та допоміжної інфраструктури для екологічно чистих видів палива [14]. 2. Необхідні диверсифіковані джерела фінансування як з державних, так і приватних джерел [14]
4	Міжнародне значення	1. Розширити сфери дії правил внутрішнього ринку через діяльність у міжнародних організаціях [14]. 2. Поширити сферу транспортної та інфраструктурної політики ЄС на безпосередніх сусідів, включаючи підготовку планів мобільної неперервності, щоб досягти більшої інтеграції ринку [14]

Правовою основою транспортної політики ЄС є розділ V частини III Договору про ЄС «Транспорт», положення якого не зазнали істотних змін з моменту укладення Договору в 1957 р. Він встановлює в компетенції Союзу

особливу сферу діяльності - транспортну політику, якої повинні дотримуватися країни-члени при реалізації власних заходів в галузі транспорту [4]. Повноваження Союзу досить великі. Він має право визначати: загальні правила міждержавних транспортних перевезень; умови, при яких перевізники-нерезиденти мають право надавати транспортні послуги в державах-членах; заходи щодо підвищення безпеки на транспорті, а також інші необхідні заходи.

Система інститутів ЄС та європейські органи управління в основному справляються з найскладнішими завданнями розвитку транспортного сектора, поступової лібералізації і гармонізації нормативно-правової бази, яка регламентує транспортний сектор. Забезпечується просування до гарантовано ефективного законодавства Союзу щодо транспорту, формування єдиного транспортного ринку, єдиних критеріїв. оцінки, роботи транспорту на всьому просторі ЄС [1].

Складність організаційних, економічних, технологічних, міжнародних, соціально-політичних, екологічних та інших проблем не заважає здійсненню загальної стратегії і тактики з розвитку транспорту, транспортних мереж в ЄС і побудови транспортних коридорів, або осей, що зв'язують ЄС і сусідні регіони. Результати транспортної політики, одного з ключових напрямків європейської інтеграції, призводять до руху країн ЄС до формування простору вільного переміщення товарів, послуг і пасажирів в країнах ЄС і формування надійного і взаємовигідного транспортного сполучення з сусідніми і далекими країнами, регіонами і континентами [3].

У липні 1996 року Європейський Парламент та Рада прийняли Рішення Співтовариства № 1692/96/ЄС щодо загальних принципів розробки транс'європейської транспортної мережі [6]. Ці принципи стосуються автомобільних доріг, залізниць, вод внутрішнього сполучення, аеропортів, річкових та морських портів, а також систем управління рухом, які обслуговують весь континент.

У березні 2010 року була схвалена європейська стратегія економічного розвитку на найближчі 10 років: «Європа 2020: стратегія розумного, стійкого і всеосяжного зростання». Дана стратегія передбачає сприяння стійкому транспорту та усунення вузьких місць у ключових видах транспортної інфраструктури. Основними цілями даної стратегії щодо вирішення проблем транспортної інфраструктури є [13]:

- ✓ модернізація транспортної інфраструктури;
- ✓ фінансування має бути доступне як з державних, так і з приватних джерел;
- ✓ зростання вантажних перевезень на 80% та збільшення пасажирських перевезень на 50%;
- ✓ однаково розвинена інфраструктура у східній та західній частинах ЄС;
- ✓ сприяння зеленому транспорту з низькими викидами парникових газів.

ЄС поставив завдання збільшення майже вдвічі інвестицій в розробку нових, перш за все «зелених» технологій (з нинішніх 1,9 до 3 відсотків від ВВП).

Стратегія «Європа-2020» [13] передбачає велику увагу приділити екології. Викиди двоокису вуглецю повинні бути скорочені на 20% в порівнянні з рівнем 1990 року, частка відновлюваних джерел енергії в кінцевому енергоспоживанні повинна становити не менше 20%, на 20% має знизитися і енергоспоживання.

Відповідно до прийнятої стратегії [13] транспортна політика зазнає певного коригування. Зокрема, значна увага буде приділена створенню більшої безпеки на транспорті, збільшення ступеня екологічності транспорту в ЄС, інтелектуалізації транспортної сфери. Передбачається встановити більш високі норми безпеки транспортних засобів, підвищити

рівень навчання водіїв і пішоходів, домогтися більш чіткого виконання правил дорожнього руху.

У 2018 р. Комітетом з регіонального розвитку Європейського парламенту було затверджено доповідь Комітету з питань транспорту та туризму «Політика згуртованості та тематична мета «сприяння стійкому транспорту та усунення вузьких місць у ключовій мережевій інфраструктурі»», в якій були визначені основні аспекти розвитку транспорту та інфраструктури ЄС (Табл. 2).

Таблиця 2

**Основні аспекти розвитку транспорту та інфраструктури ЄС  
відповідно до Доповіді «Політика згуртованості та тематична мета  
"сприяння стійкому транспорту та усунення вузьких місць у ключовій  
мережевій інфраструктурі" Комітету з регіонального розвитку  
Європейського парламенту (2018 р.) [4]**

№	Основні аспекти розвитку	Пропозиції
1	Джерела інвестування	Європейський фонд регіонального розвитку (ЄФРР) та інші фонди повинні залишатися основними джерелами ЄС для інвестицій у транспортну інфраструктуру [4]
2	Інвестиції у транспортну інфраструктуру	Логіка втручання, яка стоїть за інвестиціями в транспортну інфраструктуру ЄС, повинна залишатися добре збалансованою структурою джерел управління, централізованим управлінням та спільним управлінням для задоволення потреб у політиці та фінансуванні [4]
3	Фінансування	Роль додаткових джерел, таких як Європейський фонд стратегічних інвестицій (EFSI) та фінансових інструментів, слід визначити з огляду на їх взаємодоповнюваність до Європейського фонду регіонального розвитку (ЄФРР) та Фонду згуртованості (ФЗ) та їх доповнення до кредитних операцій Європейського інвестиційного банку (ЄІБ) [4]
4	Попит на інфраструктуру	Проведення об'єктивної кількісної оцінки попиту і майбутніх потреб перед визначенням бюджету фінансування та побудовою нових об'єктів транспортної інфраструктури [4]
5	Критерії якості інфраструктури	Скласти контрольний список критеріїв якості, який краще виражає місцеві та регіональні потреби щодо транспортної інфраструктури, щоб допомогти визначити необхідні інвестиції та пріоритети, які слід встановити [4]
6	Інвестиції у інфраструктуру	Необхідність більш інтегрованих інвестицій у основну транспортну інфраструктуру в менш розвинених регіонах, а

	гірських та інших територій	також у гірських, віддалених, депопуляційних чи найвіддаленіших регіонах з низькою доступністю [4]
7	Інновації	Інновації на транспорті потребують синергії та доповнення між трьома основними інструментами - фондами ESI, CEF та Horizon 2020 [4]
8	Міжтериторіальне співробітництво у побудові інфраструктури	Посилити підтримку ЄФРР європейському територіальному співробітництву за рахунок додаткових ресурсів, зосереджуючи увагу на ключових інвестиціях у стійку транспортну інфраструктуру [4]
9	Міжрегіональне співробітництво	Закрити прогалини у транспортній інфраструктурі із Західними Балканами стосовно інтегрованих транспортних проектів, зосереджуючи увагу на подальших інвестиціях у сполучення та на усунення транспортних вузьких місць [4]
10	Екологічність транспортної інфраструктури	Необхідно провести інтеграцію захисту клімату в політику згуртованості стосовно цілей сталого розвитку на транспорті, транспортна інфраструктура має бути адаптованою до цих досягнення цих цілей [4]
11	SMART управління трафіком	Надавати більшу підтримку просуванню SMART управління трафіком, у тому числі шляхом цифровізації, шляхом більш ефективного використання існуючої інфраструктури та перенаправлення на час пік [4]
12	Зміна транспортної політики	Необхідно впорядкувати, стандартизувати та прискорити процедури державних закупівель та отримання державних допомог [4]
13	Співфінансування	Стимулювати співфінансування проектів розвитку транспортної інфраструктури [4]
14	Розвиток регіональних структур управління	Виділяти значно більше ресурсів для надання всебічної консультативної допомоги місцевим, регіональним та національним органам влади на більш ранній стадії визначення та попередньої оцінки проектів з додатковою цінністю для ЄС [4]
15	Виділення більшого фінансування	Застосовувати принципи «користувач та забруднювач платить» до стягнення плати за дорожні мережі, щоб заохотити «зелену» логістику та отримати дохід, який може компенсувати видатки [4]
16	Дослідження безпеки дорожнього руху	Виділення достатніх ресурсів для досліджень, програм та проектів, що сприяють безпеці дорожнього руху в Європі [4]
17	Міська мобільність	Необхідність забезпечити доступність ресурсів для підтримки стійкої міської мобільності, розвитку інтелектуальних транспортних систем, проектів для велосипедистів та пішоходів та покращення доступності транспорту для людей з обмеженими можливостями [4]

Примітки: SMART – (від англ. smart - розумний).

Особливо актуальним у останні роки постало питання інвестування у транспортну інфраструктуру держав ЄС, враховуючи те, що розвиток інфраструктури повинен відповідати прогнозованому зростанню

європейського транспортного попиту. Останній, як очікується, коштуватиме 1,5 трлн. євро до 2030 року. Комісія підрахувала, що для завершення транс'європейської мережі потрібно буде близько 500 млрд. євро, і на цю суму потрібно близько половини для подолання основних проблемних місць. Незважаючи на те, що бюджет ЄС забезпечує значне фінансування інфраструктури в Європі, найбільша частина фінансування проектів все ще надходить від країн-членів ЄС.

Упродовж останніх років, для країн-членів ЄС, абсолютний річний обсяг інвестицій в транспортну інфраструктуру виріс з приблизно 94 млрд. євро в 1995 р. до більш ніж 101 млрд. євро в 2014 р., збільшення приблизно на 8%. Витрати досягли свого найвищого рівня у 2009 році, досягши майже на 40% більше, ніж було витрачено у 1995 році (рис.1.).

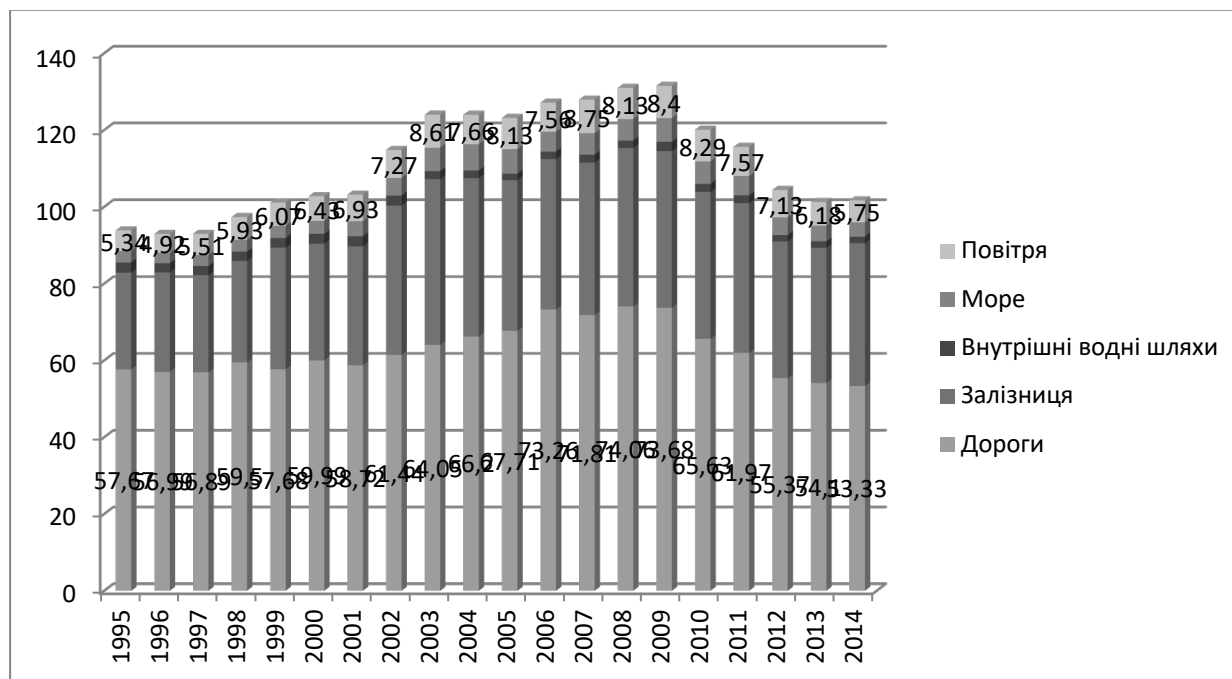


Рис. 1. Інвестиції в транспортну інфраструктуру упродовж 1995-2014 рр.,

млрд. євро [5]

Проте, частка ВВП, вкладеного в транспортну інфраструктуру в державах-членах ЄС, незначно зросла між 1995 та 2009 роками, але згодом знизилася. У 2014 році видатки на інфраструктуру були більш ніж на чверть нижчі за рівень 2003 року, в якому частка була найбільшою. Частка ВВП



зменшилася на 1% між 2013 та 2014 роками. У дорожній, морській та повітряній інфраструктурі частка ВВП, вкладена в них між 2004 р. та 2014 р зменшилась. Найбільше зменшення в цей період було на інфраструктуру морського транспорту, який зменшився приблизно на 50% [7].

Ключова роль Європейського фонду регіонального розвитку, Європейського фонду розвитку та Фонду згуртованості а також визначених цілей розвитку транспортної інфраструктури, в період після 2020 року вимагає значних бюджетних витрат та зобов'язань що пов'язані з розвитком регіональної транспортної інфраструктури, як необхідної умови для зростання та розвитку. При цьому, характеристики зростання істотно розрізняються в країнах ЄС, відображаючи відмінності в економічному та політичному розвитку.

**Висновки.** За тривалу історію розвитку і в силу великого значення в житті держав континенту транспортна мережа Європи стала істотним чинником європейської економіки і невіддільна від економічної політики держав ЄС. Величезне значення в житті країн ЄС має традиційно високий рівень технологічного розвитку, що створив умови для формування єдиної транспортної мережі, що, у свою чергу, стало додатковим стимулом переходу європейських країн до єдиної економічної і транспортної політики. Значні інвестиції держав ЄС у транспортну інфраструктуру сприяють підвищенню економічної активності на місцевому рівні. Розвиток транспортної інфраструктури відповідає прогнозованому зростанню європейського транспортного попиту. Основними законодавчими документами, які закладають основи транспортної політики ЄС є: «Біла книга», розділ V частини III Договору про ЄС «Транспорт» та Стратегія «Європа 2020: стратегія розумного, стійкого і всеосяжного зростання».

Разом з тим, у розвитку транспортної інфраструктури в ЄС залишаються проблеми, пов'язані, насамперед, з високими вимогами економічної ефективності, загальної та екологічної безпечності

інфраструктури та досягнення цілей сталого розвитку, забезпечення безпеки дорожнього руху та впровадження цифрових технологій. Це створює поле для нових наукових досліджень.

### **Література**

1. Довженко Є.В. Закон – основний регулятор правовідносин в транспортній // Юридичний вісник. 2013. № 1 (26). С. 14-18.
2. Європейський Союз: факти та коментарії. Розділ «Транспортна політика» // Офіційний сайт Інформаційного центру Європейського Союзу. URL: <http://www.edcaes.ru/ru/union> (Дата звернення 22 липня 2020).
3. Дмитриченко М.Ф., Яцківський Л.Ю., Ширяєва С.В. та Докуніхін В.З. (2009) Основи теорії транспортних процесів та систем. Київ, Україна, Вид. Дім «Слово». 336 с.
4. Офіційний сайт Законодавства ЄС // Дорожня карта єдиного європейського транспортного простору. URL: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF> (Дата звернення 8 липня 2020).
5. Офіційний сайт Європейської Комісії. URL: [http://ec.europa.eu/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/index_en.htm) (Дата звернення 17 липня 2020).
6. Офіційний сайт Міжнародного транспортного форуму. URL: <http://www.internationaltransportforum.org> (Дата звернення 9 липня 2020).
7. Офіційний сайт Статистичного бюро Європейського Союзу. URL: <https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/> (Дата звернення 21 липня 2020).
8. Познанська, І. В. Сучасні тенденції розвитку транспортної інфраструктури ЄС // Молодий вчений. 2014. №9. С. 56-59.

9. Рудік Н.М. Вплив процесу європейської інтеграції на європеїзацію державного управління в Україні // Аспекти публічного управління. 2013. № 1(1). С. 34-40.
10. Філіпенко О.В. Правовий механізм регулювання спільної транспортної політики Євросоюзу. Київ, Україна. 2004. 16 с.
11. Хромов О.І. Гармонізація законодавства в сфері регулярних автобусних перевезень // Часопис академії адвокатури України. 2013. № 20. С. 1-10.
12. Иншакова А.О. Основные тенденции развития современной политики в области транспортного права Европейского Союза // Транспортное право. Международное, публичное и частное право. 2006. № 1(28). С. 7-12.
13. Europe 2020 strategy. URL: [https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-and-fiscal-policy-coordination/eu-economic-governance-monitoring-prevention-correction/european-semester\\_en](https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-and-fiscal-policy-coordination/eu-economic-governance-monitoring-prevention-correction/european-semester_en) (Дата звернення 24 липня 2020).
14. White paper on the future of Europe. URL: [https://ec.europa.eu/commission/future-europe/white-paper-future-europe\\_en](https://ec.europa.eu/commission/future-europe/white-paper-future-europe_en) (Дата звернення 18 липня 2020).

### **References**

1. Dovzhenko Ye.V. "Law - the main regulator of legal relations in transport" // *Jurydychnyj visnyk*. Vol. 1. PP. 14-18.
2. The European Union: facts and comments. Section "Transport Policy" Official site of the Information Center of the European Union. URL: <http://www.edcaes.ru/ru/union> (Accessed 22 July 2020).
3. Dmytrychenko M.F., Jackivskyj L.Ju., Shyrjajeva S.V. and Dokunikhin V.Z. *Osnovy teorii transportnykh protsesiv ta system* [Fundamentals of the

- theory of transport processes and systems]. Kyiv, Ukraine. Vyd. Dim «Slovo». 2009. P. 336.
4. Official site of EU legislation // Roadmap for the Single European Transport Area, avai. URL: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?Uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF> (Accessed 8 July 2020).
  5. Official site of the European Commission. URL: [http://ec.europa.eu/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/index_en.htm) (Accessed 17 July 2020).
  6. Official website of the International Transport Forum. URL: <http://www.internationaltransportforum.org> (Accessed 9 July 2020).
  7. Eurostat. The statistical office of the European Union. URL: <https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/> (Accessed 21 July 2020).
  8. Poznansjka, I. V. "Current trends in the development of transport infrastructure in the EU" // *Molodyj vchenyj*. 2014. Vol. 9. PP. 56-59.
  9. Rudik N.M. "The impact of the process of European integration on the Europeanization of public administration in Ukraine" // *Aspekty publichnogho upravlinnja*. 2013. Vol.1. PP. 34-40.
  10. Filipenko O.V. *Pravovyj mekhanizm rehuljuvannja spiljnoji transportnoji polityky Jevrosojuzu* [Legal mechanism for regulating the common transport policy of the European Union], Kyiv, Ukraine. 2004. P. 16.
  11. Khromov O.I. Harmonization of legislation in the field of regular bus transportation // *Chasopys akademiji advokatury Ukrajinjy*. 2013. Vol. 20. PP. 1-10.
  12. Ynshakova A.O. The main trends in the development of modern policy in the field of transport law of the European Union // *Tansportnoe pravo. Mezhdunarodnoe, publichnoe y chastnoe pravo*. 2006. Vol. 1. PP. 7-12.
  13. Europe 2020 strategy. URL: [https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-and-fiscal-policy-coordination/eu-economic-governance-monitoring-prevention-correction/european-semester\\_en](https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-and-fiscal-policy-coordination/eu-economic-governance-monitoring-prevention-correction/european-semester_en) (Accessed 24 July 2020).

14. White paper on the future of Europe. URL:  
[https://ec.europa.eu/commission/future-europe/white-paper-future-europe\\_en](https://ec.europa.eu/commission/future-europe/white-paper-future-europe_en) (Accessed 18 July 2020).