

М. Відякіна

M. Vidiakina

**ІНСТИТУЦІЙНІ АСПЕКТИ ТРАНСФОРМАЦІЇ  
СПІЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ ЄС****INSTITUTIONAL ASPECTS OF THE TRANSFORMATION  
OF EU COMMON TRANSPORT POLICY**

*Стаття присвячена дослідженню інституційних вимірів трансформації спільної транспортної політики ЄС як одного з перших напрямків комунітарної політики Союзу. Ця політика пов'язана з доволі динамічним сектором регіональної економіки, на який припадає 4,5 % зайнятих в ЄС, близько 5 % валового внутрішнього продукту. Зазначається, що за останні десятиліття зміни в європейській транспортній політиці сприяли становленню широкого внутрішнього ринку ЄС шляхом відкриття національних ринків, які раніше характеризувалися державною монополією, передусім, в авіації і залізничному транспорті. У статті аналізуються також соціальні й економічні обмеження формування спільної транспортної політики, які суттєво актуалізували модель стійкої мобільності. Розкрито зміст і завдання спільної транспортної політики. Досліджується механізм формування і трансформації транспортної політики ЄС крізь призму інституційних змін, починаючи з підписання Римського договору 1957 р. Особлива увага приділяється сучасному етапу спільної транспортної політики ЄС. На основі аналізу останніх змін, передусім керівних принципів розвитку Транс'європейської транспортної мережі, аргументовано пріоритетність сполучення напрямку схід-захід в рамках оновленої транспортної політики. Сформульовано пріоритетні кроки європейської спільноти в контексті максимізації переваг, пов'язаних з реалізацією спільної транспортної політики ЄС, обґрунтовано перспективні напрями співпраці України в межах транспортної панелі Східного Партнерства.*

**Ключові слова:** Транс'європейська транспортна мережа, модель стійкої мобільності, транспортна інфраструктура, спільна транспортна політика, транспортний коридор, базова мережа, ключова мережа.

**Актуальність проблеми.** Координація зусиль щодо регулювання транспортної інфраструктури та вироблення спільних засад транспортної політики Європейського Союзу поглиблювалася по мірі інтенсифікації інтеграційних процесів у Європі. Транспорт як категорія виходить за межі суто мобільності, і є важливим чинником конкурентоспроможності. Транспортні мережі знаходяться в центрі ланцюга поставок і є основою економіки будь-якої країни. Без транспорту неможлива торгівля, рух факторів виробництва, робочої сили, неможливий спільний ринок. Інфраструктура, зокрема транспортна, завжди посідала чільне місце в регіональній політиці ЄС. На важливості спільної транспортної політики наголошувалося ще в Римському договорі. Транспорт став однією з перших галузей спільної політики Співтовариства. Як одному з перших напрямків спільної політики Європейського Союзу транспорту відводилося важливе значення у досягненні трьох з чотирьох свобод спільного ринку: вільного пересування осіб, товарів і послуг. Саме тому транспортна політика ЄС завжди спрямована на подолання перешкод між державами-членами і створення єдиного європейського транспортного простору із справедливими умовами конкуренції для і між різними видами транспорту: автомобільним, залізничним, повітряним та водним. В сучасних умовах розвиток європейської економіки суттєво залежить від реалізації оновленої спільної транспортної політики.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Вивченню ролі транспортної інфраструктури в економічному зростанні країн і регіонів світу присвячені праці таких вітчизняних і зарубіжних дослідників, як Л. Р. Айкер, Р. Дж. Барро, В. Борщевський, Е. М. Гремлі, А. Есташ, П. Калайтдзідакіс, Е. Квон, С. Максимов, Н. Міллер, Р. Охдой, М. Потаєв, В. Ромп, А. Румянцев, Л. Сервен, К. Тсоукіс, Дж. Фур'є. Майже всі вони, базуючись на результатах власних досліджень, пов'язують розвиток транспорту і транспортної інфраструктури з позитивними наслідками для національної і регіональної економіки, як з огляду на стимулювання ефективного розподілу товарів, нарощування внутрішнього споживання, активізації мобільності фізичних осіб, так і в контексті загального економічного зростання, розвитку підприємництва, підвищення якості життя.

Взаємозв'язок між транспортною інфраструктурою і регіональним економічним розвитком в ЄС розкривають Р. Віккерман, Д. Джонсон, Д. Пітерз, Х. Стівенс, С. Тернер, Т. Харт, С. Файман. Саме ця взаємозалежність, як аргументують науковці, лежить в основі стійкого зв'язку між регіональною і транспортною інфраструктурною галузями політики ЄС. Таким чином, існує чіткий регіональний інтерес до транспортної інфраструктури, яка веде до потенційної мобілізації субнаціональних політичних і економічних ресурсів в рамках європейської транспортної політики, зокрема формування Транс'європейської транспортної мережі (далі TEN-T). Водночас, попри суттєвий масив емпіричних досліджень взаємозв'язків розвитку транспортної інфраструктури й економічного зростання окремих країн та регіонів, недостатньо розробленими залишаються проблеми реалізації і координації спільної транспортної політики Європейського Союзу, вивчення механізму, і, зокрема, інституційних вимірів, її трансформації.

**Формулювання цілей статті.** Враховуючи зазначене **мета дослідження** полягає у поглибленому аналізі інституційної складової трансформації спільної транспортної політики ЄС, виявленні потенційних шляхів максимізації переваг від її реалізації.

**Виклад основного матеріалу.** Спільна транспортна політика країн-членів ЄС є складовою координації та узгодження транспортних політик на рівні міжнародного співробітництва держав у транспортній галузі. Вона направлена на нормативно-правове регулювання діяльності автотранспорту, авіа, залізничних, водних (як внутрішніх, так і морських) перевезень, регламентування і регулювання комбінованих (об'єднання декількох видів транспортних засобів) та змішаних (об'єднання декількох видів товарів) схем транспортних перевезень. Згідно Договору про функціонування Європейського Союзу регулювання діяльності транспорту належить до спільної компетенції країн-членів ЄС [12]. У Договорі, зокрема, прописані завдання спільної транспортної політики Європейського Союзу, а саме:

- формування єдиних правил та норм транспортних перевезень в межах ЄС, до/з його території або транзитних перевезень територією країн-членів;
- регулювання діяльності транспортних підприємств-нерезидентів на ринку транспортних послуг ЄС;
- підвищення безпеки транспортних перевезень [12].

За останні 60 років транспорт ЄС суттєво удосконалився і продовжує відігравати провідну роль у європейській економіці. У цій галузі працюють понад 4,5 % зайнятих в ЄС, продукується близько 5 % валового внутрішнього продукту [5].

Багато європейських компаній є світовими лідерами в галузі інфраструктури, логістики й виробництва транспортних засобів та устаткування. Домогосподарства ЄС витрачають 13,5 % доходу на пов'язані з транспортом товари і послуги, що робить транспорт другою за величиною статтею бюджетів домашніх господарств [5].

За останні десятиліття зміни в європейській транспортній політиці сприяли розбудові широкого внутрішнього ринку ЄС шляхом відкриття національних ринків, на яких раніше панували державні монополії, передусім, в авіації і залізничному транспорті. Крім того, за зазначений період, не враховуючи зниження трафіку унаслідок економічної кризи 2008 року, відбулося зростання обсягів пасажирських і вантажних перевезень в результаті завершення європейського внутрішнього ринку, скасування внутрішніх кордонів, зниження цін на транспортні послуги, змін в управлінні системою виробництва.

Втім, економічно успішний і динамічний транспортний сектор зіткнувся з доволі серйозними соціальними й екологічними обмеженнями, що актуалізувало модель стійкої мобільності. Попри значні зусилля європейська транспортна політика все ще стикається з проблемами в галузі сталого розвитку, особливо в питаннях зміни клімату. На транспортний сектор припадає майже чверть викидів парникових газів в ЄС, що робить його другим, після енергетичного сектору, за рівнем викидів парникових газів. Більш того, транспорт є єдиною галуззю в ЄС, чиї викиди зростають. Ось чому Біла книга по транспорту 2011 р. рекомендує скорочення на 20 % викидів транспорту (в тому числі міжнародної авіації, виключаючи міжнародні морські перевезення) в період з 2008 по 2030 рік, і принаймні на 60 % в період 1990-2050 рр. Рекомендується також скорочення на 40% викидів від міжнародних морських перевезень в період 2005-2050 рр. Крім того, до 2050 р. палива з низьким вмістом вуглецю повинні складати 40 % споживання в авіації, а чисельність міського транспорту на традиційному паливі має скоротитися на 50 % до 2030 року, з метою поступового припинення їх використання до 2050 року [9].

Модель стійкої мобільності передбачає, з одного боку, збереження досить недорогої й ефективної мобільності для людей і товарів, як центрального елементу конкурентного внутрішнього ринку ЄС і необхідної умови свободи пересування. З іншого боку, збільшення обсягів трафіку потребує управління таким чином, щоб звести до мінімуму зовнішні ризики, такі як дорожньо-транспортні пригоди, захворювання дихальних шляхів, зміна клімату, шкода довкіллю, тощо [10]. Тому дана модель вимагає комплексного підходу, покликаного оптимізувати ефективність транспортної системи, організації транспорту і безпеки, зменшити споживання енергії та екологічних ризиків. Ключовими елементами моделі є підвищення конкурентоспроможності екологічно чистих видів транспорту, створення інтегрованих транспортних мереж, що використовуються двома або кількома видами транспорту (комбінованих та інтермодальних), а також створення справедливих умов конкуренції між видами транспорту на основі справедливого стягування плати за зовнішні збитки, які вони продукують.

До середини XX ст. автомобільні перевезення та розвиток автодорожньої інфраструктури в країнах-членах ЄС регулювалися виключно на національному рівні. Автомобільні перевезення фактично здійснювалися в межах дозвільної системи. Дозволи, що видавалися на основі квотування, стосувалися не лише міжнародних перевезень, а й внутрішніх ринків європейських країн. Вони обумовлювали зони перевезень, транспортні, економічні зв'язки, відстані та види вантажів для перевезень. Крім того, фіксована вартість робіт, які могли виконувати автотранспортні підприємства, суттєво обмежувала комерційну свободу автоперевізників [6].

Формування спільної транспортної політики можна віднести до підписання 1957 р. Римського договору про заснування Європейського економічного співтовариства (див. табл. 1), який визначав необхідність створення європейської мережі каналів, автошляхів, залізниць. Цілями Римського договору було створення спільного ринку для вільного переміщення товарів, послуг, капіталу і праці.

До 1985 року транспортна політика в Європі формувалася переважно на національному рівні. Ситуація змінилася з публікацією Білої книги «Завершення формування внутрішнього ринку» в 1985 році, в якій йшлося про необхідність усунення внутрішнього прикордонного контролю щодо перевезення товарів. Обмеження на надання транспортних послуг у ній визначалися як серйозний бар'єр для вільної торгівлі і порушення умов Римського договору [2]. Відтоді розпочався інтенсивний процес розробки директив щодо економічного розвитку, доступу до ринків, інвестицій в інфраструктуру і гармонізації стандартів.

У 1985-1991 рр. Європейська Комісія ініціювала більше десятка директив і розпоряджень, серед яких такі, що стосуються розвитку залізниць Співтовариства (CD 440/91), гармонізації соціального законодавства щодо автомобільного транспорту (CR 3820/85), а також лібералізаційні пакети, які стосувалися повітряного транспорту. На той час Європейському Союзу вдалося майже повністю відкрити національні ринки дорожніх і морських шляхів, частково – повітряних і річкових. Перша спроба лібералізувати європейські залізниці була зроблена 1991 р. з виходом директиви щодо розвитку спільної залізниці [6].

Початок наступного періоду у формуванні транспортної політики Співтовариства ознаменувала Біла книга 1992 р. «Майбутній розвиток спільної транспортної політики: глобальний підхід до створення життєздатної транспортної структури Співтовариства». Вона визначила створення і розвиток транс'європейських транспортних мереж у якості мети політики Співтовариства, і закликала до взаємозв'язку і взаємодії національних мереж для досягнення цієї мети. Документ свідчить про те, що європейська транспортна політика пов'язана не лише з інфраструктурою, а й з довкіллям, НДДКР, питаннями безпеки, технічною гармонізацією.

У 1994 р. було визначено 14 проектів на отримання пріоритетного європейського фінансування для усунення прогалин в європейській мережі транспортної інфраструктури [6]. Того ж року проекти були затверджені Радою міністрів в Ессені.

Підписаний 1992 р. Маастрихтський договір зміцнив політичні, інституційні та бюджетні засади транспортної політики. Європейський Парламент посів чільне місце у процесі ухвалення рішень, що продемонструвало його історичне рішення в грудні 2000 р. повністю відкрити ринок залізничного транспорту до кінця 2008 р. [6]. Крім того, Договір містив концепцію транс'європейських мереж, що уможливила створення зусиллями Співтовариства транспортної інфраструктури на європейському рівні.

З 1996 р. суттєва увага почала приділятися екологічним аспектам спільної транспортної політики [4]. Так, було затверджено стандарти щодо атмосферних викидів, рівня шуму літаків, мінімізації акцизу на паливо. Власне спільна транспортна політика вимагає і стимулює перехід на екологічно

чисті режими у межах залізничних і водних шляхів за рахунок комбінування перевезень різними видами транспорту.

Таблиця 1

## Інституційні виміри трансформації транспортної політики ЄС

Рік	Документ	Цілі/рішення
1957	Римський Договір	Створення європейської мережі каналів, автошляхів, залізниць.
1985	Біла книга «Завершення формування внутрішнього ринку» (COM(85)310)	Усунення внутрішнього прикордонного контролю щодо перевезення товарів.
1992	Біла книга «Майбутній розвиток спільної транспортної політики» (COM(92)494)	Мета комунітарної політики – створення і розвиток транс'європейських транспортних мереж. Взаємозв'язок і взаємодія національних мереж для досягнення мети.
1996	Перші керівні принципи TEN-T (Regulation №1692/96/EC)	Загальні рекомендації стосовно функціонування мережі, визначено проекти спільного значення.
2001	Біла книга «Європейська транспортна політика до 2010: час для рішень» (COM(2001) 370)	Запропоновано понад 60 заходів реформування спільної транспортної політики відповідно до вимог сталого розвитку.
2004	Перегляд керівних принципів (Regulation (EC) №807/2004, Decision №884/2004/EC)	Збільшення числа пріоритетних проектів до 30. Враховано розширення ЄС 2004 р., визначено горизонтальні проекти у галузі управління трафіком, удосконалення функціонування залізничних мереж, заходи стимулювання розвитку морського і внутрішнього транспорту.
2006	Перегляд керівних принципів (Regulation (EC) №1791/2006)	Враховано розширення ЄС 2007 року.
2009	Зелена книга «На шляху до інтегрованої транс'європейської транспортної мережі на службі спільної транспортної політики» (COM (2009)44)	Обґрунтовано доцільність трансформації дворівневої системи політики TEN-T, перехід від окремих пріоритетних проектів до базової і ключової мереж.
2010	Стратегія «Європа 2020» (COM(2010)2020)	Поглиблена координація і концентрація на проектах з високим рівнем доданої вартості. Розробка інноваційних інструментів фінансування, спрощення доступу до ринку капіталів.
2010	Консультація щодо майбутнього політики транс'європейської транспортної мережі (COM (2010) 212)	Інкорпоровано стратегію «Європа 2020». Запропоновано ключову мережу, яка враховує раціональне використання ресурсів, скорочення викидів вуглецю. Питання усунення прогалів фінансування й імплементації проектів TEN-T.
2011	Біла книга «План розвитку єдиного транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи» (COM(2011)144)	Необхідність розробки механізму фінансування з урахуванням специфіки програми TEN-T, Структурних фондів і Фонду гуртування.
2013	Керівні принципи розвитку транс'європейської транспортної мережі Regulation (EC) №1315/2013)	Визначено технічні вимоги, пріоритетні напрямки дії. Дворівнева система. Майбутня розбудова «ключової» мережі на основі 9 мультимодальних коридорів у базовій мережі.
2014-2020	«Бюджет для Європи 2020» (COM (2011) 500)	Запланована сума інвестицій у Транс'європейську транспортну мережу на 2014-2020 рр. – 540 млрд. євро.
2016	«Співфінансування інвестиційних проектів на Західних Балканах у 2016»	Включення країн Зх. Балкан, можливості фінансування проектів, що становлять взаємний інтерес.
2030	Заплановане завершення формування «ключової» мережі	
2050	Заплановане завершення формування «базової» мережі	

Джерело: розроблено автором.

Рішенням Європейського парламенту та Ради Європи про Керівні принципи розвитку Транс'європейської транспортної мережі 1996 р. було схвалено загальні рекомендації стосовно функ-

ціонування мережі й визначено проекти спільного значення, які мали бути завершені до 2010 р. Відповідно до статті 2 Рішення Транс'європейська транспортна мережа повинна:

- гарантувати вільне пересування осіб і товарів у межах ЄС за наявності найкращих соціальних і безпечних умов, прагнучи при цьому досягнення цілей Співтовариства, особливо стосовно довілля, конкуренції і внеску в зміцнення економічної та соціальної єдності;

- пропонувати користувачам високоякісну інфраструктуру на економічно прийнятних умовах;

- охоплювати всі види транспорту, враховуючи переваги кожного з них;

- забезпечити оптимальне використання наявних потужностей;

- бути, наскільки можливо, функціональною в межах усіх видів транспорту;

- бути, наскільки можливо, економічно життєздатною;

- охопити всю територію країн-членів Співтовариства з метою спрощення доступу до периферійних регіонів, які не мають виходу до моря та до центральних регіонів, і сполучити головні великі міста та регіони Співтовариства;

- бути готовою до з'єднання з мережами держав ЄАВТ, країн Центральної та Східної Європи і середземноморських країн і водночас – до взаємодії й розширення доступу до цих мереж – настільки, наскільки це належить до сфери інтересів Співтовариства [4].

В рамках реалізації даного етапу транспортної політики Європейська Комісія отримала відповідні інструменти та повноваження для розробки і реалізації транспортної ЄС.

Наступний етап розвитку спільної транспортної політики ЄС пов'язаний з розробкою програми дій (термін реалізації до 2010 року) у транспортній сфері ЄС у зв'язку з відкриттям нових ринків збуту для товарів Європейського Союзу в країнах Східної Європи. Крім того, двічі переглядалися керівні принципи TEN-T з урахуванням розширень ЄС 2004 і 2007 р. Важливим кроком у процесі трансформації інституційних засад транспортної політики ЄС стала Зелена книга «На шляху до інтегрованої транс'європейської транспортної мережі на службі спільної транспортної політики» (СОМ (2009)44), у якій було обґрунтовано доцільність трансформації дворівневої системи політики формування Транс'європейської транспортної мережі, перехід від окремих пріоритетних проектів до базової і ключової мереж [6].

З 2013 року ЄС реалізує оновлену політику розвитку Транс'європейської транспортної мережі, головна особливість якої полягає в системному загальноєвропейському мережевому підході із загальним набором правил для створення і фінансування мережі. Даний підхід базується на активній участі регіонів з метою забезпечення ефективнішої взаємодії. Того ж року у м. Люксембург прийнято спільну декларацію «Майбутнє співробітництво у сфері транспорту в рамках Східного партнерства», якою схвалено карти транспортної регіональної мережі «Східного партнерства», які демонструють поєднання країн Партнерства між собою та з державами-членами ЄС.

Прийняті в грудні 2013 року керівні принципи TEN-T окреслюють мережі, які будуть розроблені, визначають технічні вимоги та встановлюють пріоритетні напрямки, зокрема щодо усунення відмінностей інфраструктури країн-членів ЄС, удосконалення мультимодальних зв'язків між різними видами транспорту, скорочення викидів парникових газів від транспорту [8].

У липні 2016 року в рамках місії представників Європейської Комісії було обговорено реформи у транспортному секторі та пріоритети оновленої транспортної стратегії. Відбулася дискусія щодо пріоритетних інфраструктурних проектів для розбудови регіональної ключової та базової транспортної мережі, Європейських інструментів фінансування та перспектив залучення фінансування через інструмент «Єднаючи Європу» (CEF) [7].

Нова політика також приділяє підвищену увагу зв'язкам з третіми країнами, такими як Швейцарія, Норвегія, Туреччина. Після домовленостей на політичному рівні, Європейська комісія в лютому 2016 року прийняла рішення про розширення Транс'європейської транспортної мережі за рахунок країн Західних Балкан, відкриваючи можливості для фінансування проектів, що становлять взаємний інтерес, і сприяють покращенню сполучень [3].

Мережа складається з базової та ключової мереж, завершення формування яких заплановане на 2030 і 2050 р. Обидва рівні охоплюють всі види транспорту і їх взаємозв'язок, а також відповідну інформацію про дорожню обстановку і управління системи.

Базова мережа призначена для забезпечення доступності та підключення всіх регіонів ЄС. Ця мережа складається зі стратегічно найважливіших ланок і вузлів, організованих в дев'ять коридорів і два горизонтальних пріоритети («Європейська система управління залізничними перевезеннями» і

«Морські автостради»). Така структура покликана сприяти інвестиціям і поглибленню координації. Коридори призначені для покриття найважливіших потоків на великі відстані і поліпшити транскордонні зв'язки в межах ЄС. Частково коридори вже існують, але окремі ланки все ще споруджуватимуться або суттєво удосконалюватимуться.

За підрахунками Європейської Комісії і держав-членів на розвиток Транс'європейської транспортної мережі протягом 2014-2020 рр. знадобляться інвестиції в розмірі близько 500 млрд. євро (половина з яких для основних елементів базової мережі). Додаткові інвестиції для відновлення існуючої транспортної інфраструктури, що наближається до кінця експлуатації, були оцінені в 20 млрд. євро на рік. Загальна вартість повного завершення формування базової мережі оцінюється в 700-750 млрд. євро [1].

Базова мережа поєднає 94 основних європейських портів із залізничними та автомобільними сполученнями; 38 ключових аеропортів із залізничним сполученням у великих містах; 15 тис. км залізничного полотна, модернізованого до високої швидкості; 35 транскордонних проектів зі скороченням вузьких місць [7].

Дев'ять мультимодальних коридорів покликані сприяти розвитку базової мережі. Кожен коридор охоплює три види транспорту, три країни-члена та дві прикордонні ділянки:

1) Коридор Балтика-Адріатика сполучає Балтійське й Адріатичне моря через промислові райони південної Польщі (Верхня Сілезія), Відень, Братиславу, східно-альпійський регіон і північну Італію. До нього входять важливі залізничні проекти, такі як Земмерінгський базовий тунель і залізниця Коралм в Австрії, прикордонні ділянки між Польщею, Чехією і Словаччиною.

2) Коридор Північне море-Балтика з'єднує порти східного узбережжя Балтійського моря з портами Північного моря. Коридор сполучає Фінляндію з Естонією паромною переправою, забезпечує сучасні дороги і залізничні транспортні зв'язки між країнами Балтії, з одного боку, Польщею, Німеччиною, Нідерландами і Бельгією – з іншого. Між річкою Одра і німецькими, голландськими і фламандськими портами до нього належать внутрішні водні шляхи, такі як «Середньонімецький канал». Найважливіший проект – «Балтійська залізниця», – європейський стандарт колії між Таллінном, Рігою, Каунасом і пн.-сх. Польщею.

3) Середземноморський коридор пов'язує Піренейський півострів з угорсько-українським кордоном. Він простягається середземноморським узбережжям Іспанії і Франції, перетинає Альпи у напрямку на схід через північну Італію, повз адриатичне узбережжя в Словенії та Хорватії у напрямку Угорщини. Крім річки По і деяких інших каналів в північній Італії, він складається з автомобільного та залізничного транспорту. Основні залізничні проекти уздовж цього коридору – сполучення Ліон-Турин і частково Венеція-Любляна.

4) Коридор Схід/Схід-Середземномор'я поєднає морські інтерфейси Північного, Балтійського, Чорного і Середземного морів, оптимізуючи експлуатацію відповідних портів і пов'язаних з ними морських магістралей. Включаючи Ельбу у якості внутрішнього водного шляху, це поліпшить мультимодальні зв'язки між північною Німеччиною, Чехією, регіоном Паннонія і пд.-сх. Європою.

5) Скандинавський-Середземноморський коридор є одним з найважливіших для європейської економіки на вісі північ-південь. Перетинаючи Балтійське море з Фінляндії до Швеції, він проходить через Німеччину, Альпи, Італію, сполучає великі міські центри та порти Скандинавії та північної Німеччини, простягаючись далі до промислових центрів південної Німеччини, Австрії, північної Італії далі до італійських портів і міста Валлетта. Найважливіші проекти в цьому коридорі – тунелі Фермарнбелт і Бреннер, в тому числі маршрути доступу до них. Він простягається морем від Південної Італії і Сицилії на Мальту.

6) Коридор Рейн-Альпи є одним з найбільш поживлених вантажних маршрутів Європи, що з'єднують порти Північного моря Роттердам і Антверпен з басейном Середземного моря в Генуї, через Швейцарію і деякі з основних економічних центрів (Рейн-Рур, Рейн-Майн-Некар), регіони і агломерації (Мілан). Цей мультимодальний коридор включає в себе і Рейн як внутрішній водний маршрут. Ключовими проектами тут є частково споруджені базові тунелі в Швейцарії і шляхи доступу до них в Німеччині й Італії.

7) Атлантичний коридор поєднає західну частину Піренейського півострова і порти Гавр і Руан, Париж і далі Мангейм/Страсбург, з високошвидкісними залізничними лініями і паралельно звичайними, в тому числі і річку Сену у якості внутрішнього водного шляху. Важливу роль у цьому коридорі відіграє морський аспект.

8) Коридор Північне-Середземне море простягається від Ірландії і півночі Англії через Нідерланди, Бельгію, Люксембург до французького узбережжя Середземного моря. Цей мультимодальний коридор, що включає внутрішні водні шляхи в країнах Бенілюксу та Франції, спрямований не лише на здійснення більш мультимодальних перевезень між портами Північного моря, річковими басейнами Маас, Рейн, Шельда, Сена, Сона і Рона, портами Фос-сюр-Мер і Марсель, але й на покращення сполучення британських островів з континентальною Європою.

9) Коридор Рейн-Дунай, де водні шляхи річок Дунай і Майн є основою ланцюга, з'єднує центральні райони навколо Страсбурга і Франкфурта через південну Німеччину до Відня, Братислави, Будапешту і, нарешті, Чорне море, з важливим розгалуженням із Мюнхена до Праги, Жиліна, Кошице та українського кордону [7].

Ключова мережа є невід'ємною частиною політики TEN-T. Управління мережею реалізуватиметься переважно державами-членами частково за рахунок ресурсів, що виділяються через інструмент «Єднаючи Європу» і, звичайно, в рамках регіональної політики. Це і є субсидіарність в дії. Планується, що до 2050 року час на дорогу від цієї мережі більшості громадян і підприємств Європи не перевищуватиме 30 хвилин [6].

Аналіз оновленої політики побудови Транс'європейської транспортної мережі свідчить про зміщення уваги з окремих проєктів, на ті, які спрямовані на створення основної мережі стратегічних коридорів, що сполучатимуть схід і захід і всі куточки великого географічного регіону – від Португалії до Фінляндії, від узбережжя Шотландії до берегів Чорного моря. Так, сполучення схід-захід є одним з головних пріоритетів для нової інфраструктурної політики ЄС. З дев'яти основних коридорів базової мережі, 7 мають реальний вимір схід-захід: Балтійсько-Адріатичний, Північне-Балтійське море, Середземноморський коридор, Коридор Схід/Схід-Середземномор'я, атлантичний, Північне море-Середземномор'я, Рейн-Дунай. Два із зазначених коридорів проходять у напрямку України: Рейн-Дунай і Середземноморський коридор, який простягається від Піренейського півострова у напрямку угорсько-українського кордону.

Про пріоритетність сполучення у напрямку схід-захід свідчать і наступні факти. Так, наприклад, до реформування транспортної політики не існувало пріоритетних проєктів сполучення Польщі та Німеччини. Наразі ж до базової мережі включено три: Щецин-Берлін, Варшава-Берлін і Дрезден-Вроцлав. Варшава-Берлін також є частиною коридору Північне море-Балтика, який простягається між Роттердамом і Таллінном. Не були пов'язані пріоритетним проєктом з країнами центральної Європи (Болгарією, Румунією, Словаччиною, Угорщиною, Чехією) і німецькі порти. Тепер цей напрямок є частиною коридору Схід/Схід-Середземномор'я. Словаччина і Чехія не були ефективно поєднані з південної Німеччиною. Тепер два основні мережеві сполучення (Прага-Нюрнберг-Франкфурт і Прага-Мюнхен-Штутгарт) є частиною коридору Рейн-Дунай. Дунай сам по собі вважався пріоритетним проєктом, обмежуючись проте, внутрішніми водними шляхами. Віднині ж коридор Рейн-Дунай охоплюватиме не лише Дунай, а й сполучатиме його з іншими внутрішніми водними шляхами (Рейн) і включатиме залізничні сполучення і дороги, що зв'язуватимуть центральну Європу з Німеччиною і Францією.

**Висновки.** Транспортна політика ЄС може стати потужним інструментом відновлення економічного зростання регіону, головним чином через активізацію торгівлі в Європі і решті частин світу. Сучасна економіка потребує локальних мереж для створення інноваційних екосистем, транснаціональних зв'язків, що поєднують їх між собою, і розширених мереж для забезпечення доступу до всього європейського ринку. За умов обмеженості державних фінансів вкрай необхідно залучати цільові транспортні інвестиції для досягнення максимального ефекту від реалізації спільної транспортної політики.

За останні 60 років політика ЄС в галузі транспортної інфраструктури зазнала суттєвих змін, перейшовши від концентрації на національному рівні окремих країн-членів і питаннях формування внутрішнього ринку до аспектів підвищення конкурентоздатності регіону, від реалізації окремих пріоритетних проєктів до розвитку оновленої Транс'європейської транспортної мережі, головна особливість якої полягає в систематичному загальноєвропейському мережевому підході, із загальним набором правил її створення і фінансування. Запровадження дев'яти коридорів базової мережі в межах оновленого формату європейської транспортної політики є важливим досягненням у плануванні транспортної інфраструктури Європи. Нові плани коридорів і структура управління суттєво спростять запровадження базової мережі.

Враховуючи пріоритетність напрямку схід-захід в рамках оновленої політики TEN-T можемо виокремити пріоритетні напрями співпраці України в межах транспортної панелі Східного Партнерства. До таких можна віднести розвиток транспортної мережі у форматі інтегрованих транспортних коридорів; включення внутрішніх водних шляхів України до регіональної мережі TEN-T; аналіз вузьких місць національної транспортної мережі, яка поєднуються з Транс'європейською; підготовка інфраструктурних проєктів для залучення грантових ресурсів ЄС; розробка механізмів лібералізації автоперевезень з ЄС та країнами-членами.

Відтак, майбутнє спільної транспортної політики залежить від раціонального використання наземного транспорту, підвищення конкуренції, активізації участі бізнесу в інвестуванні інфраструктурних проєктів, розвитку мультимодальних перевезень, тобто можливість для логістичних ланцюжків використовувати різні послідовні види транспорту, відповідно до їх конкретних потреб з метою оптимізації витрат і впливу на довкілля. Це вимагає, поряд із розвитком нової інфраструктури, оптимізації існуючої шляхом усунення вузьких місць і реконструкції систем за кращими європейськими стандартами.

### Список використаної літератури

1. A budget for Europe (2014-2020) [Electronic resource] / European commission. – Mode of access: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=URISERV%3A3Abu0001>
2. Completing the Internal Market. White Paper from the Commission to the European Council, (COM(85)310) [Electronic resource]. – Mode of access: [http://europa.eu/documents/comm/white\\_papers/pdf/com1985\\_0310\\_f\\_en.pdf](http://europa.eu/documents/comm/white_papers/pdf/com1985_0310_f_en.pdf)
3. Connectivity Agenda: Co-financing of Investment Projects in the Western Balkans in 2016 [Electronic resource] / European commission. – Mode of access: [https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/pdf/western\\_balkans/20160704\\_paris\\_package.pdf](https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/pdf/western_balkans/20160704_paris_package.pdf)
4. Decision of the European Parliament and of the Council on Community guidelines for the development of the trans-European transport network, № 1692/96/EC, 23 July 1996 [Electronic resource]. – Mode of access: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=LEGISSUM:l24094>
5. EU transport Scoreboard [Electronic resource] / European commission. – Mode of access: [https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard\\_en](https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard_en)
6. Infrastructure - TEN-T - Connecting Europe [Electronic resource] / European commission. – Mode of access: [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en)
7. Pape M. The trans-European transport network – state of play [Electronic resource] / M. Pape // European Parliamentary Research Service, 2016. – Mode of access: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/589849/EPRS\\_BRI\(2016\)589849\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/589849/EPRS_BRI(2016)589849_EN.pdf)
8. Regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU Text with EEA relevance, (EU) №1315/2013 [Electronic resource]. – Mode of access: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1315>
9. Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system Brussels. White Paper. COM(2011) 144 final, 28.3.2011: [Electronic resource]. – Mode of access: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:en:PDF>
10. The Future Development of the Common Transport Policy: A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility. White Paper, COM(92)494 final [Electronic resource]. – Mode of access: [http://aei.pitt.edu/1116/1/future\\_transport\\_policy\\_wp\\_COM\\_92\\_494.pdf](http://aei.pitt.edu/1116/1/future_transport_policy_wp_COM_92_494.pdf)
11. The implementation of the 2011 White Paper on Transport "Roadmap to a Single European Transport Area – towards a competitive and resource-efficient transport system" five years after its publication: achievements and challenges. Commission staff working document, SWD(2016)226 final, 1.7.2016 [Electronic resource]. – Mode of access: [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011\\_white\\_paper/swd%282016%29226.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/swd%282016%29226.pdf)
12. The Treaty establishing the European Community (consolidated version): [Electronic resource]. – Mode of access: [http://eur-lex.europa.eu/en/treaties/dat/12002E/htm/C\\_2002325EN.003301.html](http://eur-lex.europa.eu/en/treaties/dat/12002E/htm/C_2002325EN.003301.html)



M. Vidiakina

## INSTITUTIONAL ASPECTS OF THE TRANSFORMATION OF EU COMMON TRANSPORT POLICY

*Coordination of efforts on transport infrastructure regulation and the development of common principles of EU transport policy has intensified along with integration processes in Europe. Transport networks are at the heart of a supply chain and fundamental for any economy. Effective functioning of transport is closely linked to trade, labor mobility and, to a large extent, common market. Infrastructure, particularly transport, occupies a prominent place in EU regional policy ever since the Treaty of Rome. Transportation was one of the first common policy areas of the Community. As one of the first areas of common EU policy transport was given importance in achieving three of the four EU freedoms. That is why EU transport policy has always aimed at overcoming barriers between member states and the creation of Single European Transport Area with fair conditions for competition between different modes of transport. In modern conditions the development of European economy greatly depends on the implementation of the revised common transport policy.*

*The purpose of the study is to analyze institutional component of common transport policy transformation as one of the first areas of communitarian policy of the Union; and to define potential ways to maximize the benefits of its implementation.*

*The article investigates institutional dimensions of transformations of EU common transport policy as one of the first community policy areas in the Union. It is noted that over the past decade changes in European transport policy have led to strengthening of broad EU internal market by opening up national markets largely characterized by state monopoly, especially in aviation and rail transport. The article also examines social and economic constraints in framing of common transport policy, which essentially actualized the sustainable mobility model. It defines the essence and objectives of common transport policy.*

*The author investigates the mechanism of EU transport policy transformation in the light of institutional changes since the Treaty of Rome. Particular attention is paid to the current stage of common transport policy. Based on analysis of recent developments, especially Trans-European Transport Network guidelines, the author views the East-West connection as a priority direction in the revised transport policy.*

*The article points out priorities for action for European Community in the context of maximizing the benefits associated with implementation of EU common transport policy (sustainable use of ground transport, increasing competition, increasing participation of business in financing infrastructure projects, multimodal transport development, optimization of the existing infrastructure by the best European standards). Strategic directions of Ukraine's cooperation within Eastern Partnership Transport Panel lies in transport network development in line with integrated transport corridors; incorporating Ukrainian inland waterways into TEN-T regional network; infrastructure projects development to attract grant resources of EU; liberalization of transport from EU and member states, etc.*

**Keywords:** *trans-European transport network (TEN-T), sustainable mobility model, transport infrastructure, common transport policy, network corridor, core network, comprehensive network.*