

Беззаперечним фактом на сьогодні є глобалізація світової економіки, економічна і фінансова взаємозалежність держав. Це викликає необхідність узгодження міжнародно-правових із внутрішньодержавними фінансово-правовими нормами в середині кожної окремої країни.

**Список використаних джерел:**

1. Ровинский Е.А. Международные финансовые отношения и их правовое регулирование // Советское государство и право. – 1965. – № 2. – С. 62.
2. Назаренко А.Т. О нормах правового регулирования международных финансовых отношений // Тр. ВЮЗИ. – 1971. – Т. XIX. – С. 156-182.
3. Lippert G. Das Internationale Finanzrecht. Eine systematische Darstellung der internationalen Finanzrechtsnormen / G. Lippert. – Triest ; Wien ; Leipzig, 1912.
4. Rendell R.S. International Financial Law / R.S. Rendell. – London, 1980. – P. 5.
5. Версальский М. Проблемы международного финансового права / М. Версальский, Т. Надь, Н. Вачев // Советское государство и право. – М., 1967. – С. 63–68.
6. Шумилов В.М. Международное финансовое право : [учебник] / В. М. Шумилов. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Междунар. отношения, 2011. – 328 с.
7. Шаповалов М. А. История, современное состояние и перспективы развития науки международного финансового права / В. М. Шумилов // Известия вузов. Серия «Правоведение». – 2014. – № 1. – С. 120–133.
8. Лисовский В. И. Международное торговое и финансовое право: Учеб. Пособие для вузов. – М.: Высшая школа, 1974. – С. 134-135.
9. Про міжнародні договори України: Закон України від 29.06.2004 р. № 1906-IV // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1906-15>
10. Статут Международного Суда ООН от 26 июня 1945 г. // Міжнародне право в документах / За заг. ред. М. В. Буроменьського. – С. 181-183.
11. Опришко В. Ф. Міжнародне економічне право: Підручник / В. Ф. Опришко. – К.: КНЕУ, 2003. – 311 с.

*Рецензент д.е.н., професор Ковальська Л.Л.*

УДК 339.9:338.49

Рибчук А.В., д.е.н., професор

Дрогобицький державний педагогічний університет імені Івана Франка

Левківський В.М., д.е.н., професор

Національний університет «Чернігівський колегіум» імені Т.Г.Шевченка

## **ПЕРСПЕКТИВИ РОЗШИРЕННЯ ІНТЕГРОВАНОГО ПРОСТОРУ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ**

У статті досліджуються проблеми і перспективи просторового розширення функцій транспортної інфраструктури Європейського Союзу, аналізується еволюція транспортної політики регіонального угруповання за останні десятиріччя. Показано, що на відміну від попередніх етапів, останнє інтенсивне розширення ЄС спрямоване на досягнення інтегрованого просторового та транспортного розвитку, що дозволить посилити мобільність трудових ресурсів, товарів і послуг у регіоні. Зазначено, що європейські транспортні коридори давно сприяють становленню основи територіальної згуртованості держав ЄС.

**Ключові слова:** транспортна інфраструктура, просторове розширення, транспортні коридори, територіальна згуртованість, спільна стратегія розвитку, транспортна політика – TEN-T.

Rybchuk A., Levkivskiy V.

## **PROSPECTS FOR THE EXPANSION OF THE INTEGRATED SPACE OF FUNCTIONING THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF THE EUROPEAN UNION**

The article investigates the problems and prospects of spatial expansion of the functions of transport infrastructure of the European Union, analyzes the evolution of the transport policy of the regional group for the last decades. It has been shown that, unlike previous phases, the latest intensive EU enlargement is aimed at achieving integrated spatial and transport development, which will increase the mobility of labor resources, goods

and services in the region. It is noted that European transport corridors have long been helping to form the basis of the territorial cohesion of the EU states.

**Key words:** transport infrastructure, spatial expansion, transport corridors, territorial cohesion, common development strategy, transport policy – TEN-T.

Рыбчук А.В., Левковский В.Н.

## ПЕРСПЕКТИВЫ РАСШИРЕНИЯ ИНТЕГРИРОВАННОГО ПРОСТРАНСТВА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА

В статье исследуются проблемы и перспективы пространственного расширения функций транспортной инфраструктуры Европейского Союза, анализируется эволюция транспортной политики региональной группировки за последние десятилетия. Показано, что в отличие от предыдущих этапов, последнее интенсивное расширение ЕС направлено на достижение интегрированного пространственного и транспортного развития, что позволит усилить мобильность трудовых ресурсов, товаров и услуг в регионе. Отмечено, что европейские транспортные коридоры давно способствуют становлению основы территориальной сплоченности государств ЕС.

**Ключевые слова:** транспортная инфраструктура, пространственное расширение, транспортные коридоры, территориальная сплоченность, общая стратегия развития, транспортная политика – TEN-T.

**Постановка проблеми у загальному вигляді і її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями.** Внаслідок приєднання до ЄС великої групи країн ЦСЄ відбулася трансформація західноєвропейської інтеграції в загальноєвропейську. На відміну від попередніх етапів, останнє розширення Європейського Союзу спрямоване на досягнення інтегрованого просторового та транспортного розвитку, що дозволить посилити мобільність трудових ресурсів, товарів і послуг у регіоні. Європейські транспортні коридори давно сприяють становленню основи територіальної згуртованості держав ЄС. Тому поглиблення та розширення європейської інтеграції залежить не тільки від багатосторонньої координації торгівлі та транспортних потоків, але й від реалізації обґрунтованої стратегії просторового розвитку транспортної інфраструктури.

**Аналіз останніх досліджень, у яких започатковано вирішення проблеми.** Проблеми просторового розширення функціонування транспортної інфраструктури Європейського Союзу знаходяться в полі зору як українських, так і зарубіжних вчених-економістів.

Так, досліджуючи стратегію розвитку розширеного ЄС, В. Орлова зазначає: що «просторове розширення Європейського Союзу об'єктивно зумовило необхідність розроблення стратегії подальшого розвитку регіонального об'єднання, що зокрема передбачало і реалізацію спільної транспортної політики, яка мала врахувати інтереси усіх країн учасниць щодо будівництва та модернізації функціонуючої транспортної інфраструктури» [4, с. 53].

В. Борщевський, аналізуючи проблеми модернізації транспортної інфраструктури України, підкреслює: «В умовах поглиблення європейської інтеграції роль транспорту і транспортної інфраструктури суттєво збільшується, оскільки зростає мобільність робочої сили та інтенсифікується як міжнародний, так і внутрішній товарообіг. Це змушує національні уряди шукати додаткові ресурси для розвитку транспорту і модернізації транспортної інфраструктури» [1, с. 53].

Вивчаючи досвід формування світової транспортно-логістичної інфраструктури, А.Кузьменко звертає увагу на те, що «основу комунікаційного або транспортно-логістичного каркасу Європи визначила програма створення Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), якою передбачено формування сучасної транспортно-

логістичної мережі в країнах Європейського Союзу з метою забезпечення територіальної єдності та вільного руху товарів і населення в межах європейських країн, посилення процесів інтеграції на європейському просторі [2, с. 5].

Хенрік Холлолей, розглядаючи останні тенденції функціонування транспортної інфраструктури ЄС, стверджує: «Транспорт є наріжним каменем європейської інтеграції і міцно пов'язаний зі створенням Єдиного ринку, який сприяє зайнятості та економіці зростання... Транспорт стосується всіх нас, оскільки він впливає на повсякденне життя всіх громадян і компаній ЄС. Він також має сильний територіальний вимір і є ключем до згуртованості між регіонами ЄС. Таким чином, транспортна політика має вирішувати широкий діапазон економічних, соціальних та екологічних аспектів» [13, с. 1].

О. Цигу, О. Тоадер доводять, що: «транспортна інфраструктура у всіх 28 країнах Європейського Союзу (ЄС-28) пройшла найшвидший розвиток за останні десятиліття. Вона здійснює вплив на стійкий розвиток і економічне зростання, ...забезпечує мобільність для людей, ефективність і результативність у розподілі ресурсів. З іншого боку, економічне зростання впливає позитивно на доходи і формує більший попит на якісну інфраструктуру, що стимулює подальше покращення транспортних умов» [6, с.12].

**Цілі статті** – проаналізувати еволюцію транспортної політики ЄС за останні десятиріччя, дослідити умови реалізації програми Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) та виявити перспективи функціонування транспортної інфраструктури при розширенні інтегрованого простору Європейського Союзу.

**Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів.** Упродовж всього періоду функціонування Європейського Союзу акцентувалася увага на поступальному розвитку, удосконаленні та розширенні об'єктів виробничої інфраструктури регіонального рівня, а саме: елементів транспортної системи (залізничного, автомобільного, морського, трубопровідного та повітряного транспорту), інформаційної мережі. Водночас розв'язувалися проблеми будівництва та стандартизації станцій, причалів, аеропортів, управління рухом активної частини об'єктів регіональної транспортної інфраструктури.

Аналізуючи еволюцію європейської економічної інтеграції, варто зазначити два напрямки досягнення її зрілості: перший – об'єднання національних економік в єдину господарську систему регіонального рівня і другий – просторовий (територіальний) аспект розширення союзу європейських країн. Тому, виходячи із зазначеного, необхідно й можливо виділити основні періоди розвитку, поглиблення та розширення об'єктів виробничої, зокрема, транспортної інфраструктури регіону, які стали передумовою і наслідком прискорення європейської інтеграції.

Утворивши регіональне об'єднання шести європейських країн, ФРН, Франція, Італія, Бельгія, Нідерланди та Люксембург стали на шлях формування «зони вільної торгівлі», «спільного ринку» та «митного союзу», ефективно функціонування яких було можливе через узгоджене використання національних транспортних систем та інших інфраструктурних елементів. Уряди зацікавлених країн розробляли спільні проекти щодо розширення об'єктів та мережі виробничої інфраструктури, зокрема транспорту і зв'язку. Важливу роль у розвитку єврорегіональної виробничої інфраструктури відіграли перші прояви результатів науково-технічної революції, яка розпочалась у 60-х роках ХХ ст. На арену вийшли нові види транспорту та зв'язку. Узгоджена транспортна політика була проголошена у Римському договорі одним із домінуючих напрямів функціонування Співтовариства, але, на жаль, її реалізація носила епізодичний характер та не сприяла реалізації поставлених завдань [3, с. 19].

Згодом завдяки «транспортній революції» у Європейському союзі почали активно розвиватися передові, порівняно з традиційними, види транспорту, зокрема

автомобільний, трубопровідний, повітряний. Підтвердженням цьому є досвід такої країни як Великобританія. Раніше до Англії морським транспортом прибувало більше пасажирів ніж повітряним, але на початку 60-х років XX ст. число пасажирських авіапереvezень зросло вдвічі порівняно з морськими. Тим більше що вартість повітряних перевезень стала нижчою. Другий етап характеризувався ще й тим, що закінчилося формування єдиного внутрішнього ринку країн ЄС, а це вимагало формування адекватної транспортної інфраструктури.

Хронологія третього періоду розвитку євро регіональної транспортної інфраструктури визначається завершенням 1980-х та початком 1990-х років і триває до цього часу. Особливістю даного етапу є те, що в ньому знаходять відображення як економічні, так і політичні інтереси, зокрема країн Центральної та Східної Європи, які прагнуть якнайшвидше інтегруватися у Європейський Союз, використовуючи при цьому наявні об'єкти виробничої інфраструктури. Останні потребують значних інвестицій для свого розвитку та модернізації з метою адаптації до євро регіональної інфраструктури. Остання фінансово-економічна криза негативно вплинула на функціонування Європейського Союзу. Але вироблення узгодженої політики оздоровлення регіону подає надію на оптимістичну перспективу. Тільки план побудови Єдиного внутрішнього ринку (ЄВР) «Проект 92» стимулював прогрес в рамках загальної транспортної політики ЄС. Згодом у 2001 році Європейська Комісія прийняла «Білу книгу» з транспорту: «Європейська транспортна політика до 2010 року: час рішень». У документі було сформульовано чотири головні задачі транспортної політики ЄС: зміна балансу між різними видами транспорту; усунення «вузьких місць» у транспортній інфраструктурі; орієнтація транспортної політики на її користувачів; отримання ефекту від глобалізації транспорту [4, с. 53].

У зв'язку з перспективою розширення ЄС на початку 2000-х років виникла необхідність спрогнозувати подальший розвиток транспортної інфраструктури. Проведений аналіз ключових тенденцій економічного зростання європейської інтеграції дає можливість прослідкувати орієнтири країн ЄС-28 у транспортній сфері на період 2000 – 2020 рр. Як видно із рис. 1, найбільше зростання за вказаний відрізок часу буде властиве повітряному транспорту – 108%, на другому місці морський транспорт – 59%, на третьому загальний вантажний транспорт – 50%. Найнижчі темпи приросту на залізничному пасажирському транспорті – 19% та залізничному вантажному – 13%. Досить суттєво зросте і ВВП у транспортній галузі країн ЄС-28 за 2000 – 2020 рр., а саме на 52%. Тобто названі показники ще раз засвідчують оптимістичні прогнози розвитку транспортної інфраструктури Європейського Союзу на перспективу.

Розпочинаючи з січня 2014 р. Європейський Союз впроваджує нову політику у сфері транспорту: «TEN-T – нова транспортна політика ЄС або з Заходу на Схід за півгодини», TEN-T – Транс-Європейська транспортна мережа. Мета нової політики достатньо амбіційна – поєднати континент як з Заходу на Схід, так і з Півночі на Південь, тобто вставити необхідну ділянку транспортної мережі в потрібні місця, тим самим створивши однорідну мережу. Якщо ця стратегія буде реалізована успішно, то вже в 2050 році поїздка по ЄС буде займати в середньому півгодини, а нова транспортна мережа поєднає 94 порти, 38 аеропортів, а також 15 тисяч кілометрів модернізованих швидких залізничних доріг. Розвиток європейської транспортної мережі вже приносить та принесе величезну вигоду як бізнесу, так і звичайним громадянам, адже транспорт відіграє величезну роль у розвитку економіки, стимулює економічне зростання і допомагає створювати додаткові робочі місця [11, с. 13].



Рис. 1. Ключові тенденції економічного зростання в транспортній галузі у період 2000 – 2020 років у країнах Євросоюзу-28  
Джерело: [7, с. 10].

Ця глобальна подія привертає значну увагу і є важливою для всіх учасників ринку транспортної інфраструктури. За останнє десятиріччя це питання стало важливим у зв'язку з інтенсивним розширенням ЄС, через що транспортна інфраструктура Європейського Союзу стала частково розрізною і неоднорідною, особливо за напрямком «схід-захід». Нова транспортна політика ЄС спрямована на удосконалення автомагістралей, залізниць, а також внутрішніх водних і повітряних шляхів.

Програма просторового розширення інтегрованої транспортної інфраструктури TEN-T передбачає реалізацію наступних проблем:

- усунення «вузьких місць» у європейській транспортній інфраструктурі, які перешкоджають ефективному функціонуванню внутрішнього ринку ЄС;
- розроблення комплексно координуючих систем транспорту в межах розширеного транспортного простору;
- досягнення повної узгодженості між транспортними системами країн-членів ЄС;
- усунення технічних бар'єрів;
- популяризація використання екологічно чистого палива;
- ефективне використання транспортної інфраструктури завдяки новим навігаційним системам;
- інтеграція міських транспортних мереж у TEN-T;
- підвищення безпеки руху.

На реалізацію TEN-T було виділено більше 24 млрд євро. Проект планується реалізувати до 2020 року. Якщо на перших етапах TEN-T був просто інструментом фінансування великих проектів, то в даний час це транспортна політика, яка спрямована на досягнення довгострокових цілей ЄС – забезпечення мобільності при наявності ефективного використання ресурсів і зниження викидів газу [8, с. 12].

Програма розвитку транспортної інфраструктури TEN-T розширеного Євросоюзу передбачає також формування нових та удосконалення діючих транспортних коридорів, оскільки вони є складною системою, яка включає в себе декілька видів транспорту і

розгалуження від основної магістралі. У майбутньому очікується значний розвиток транспорту і транспортної інфраструктури на базі мультимодальних європейських коридорів.

Коридори Схід-Захід: Північне море – Балтика; Середземноморський: Рейн-Дунай; Діагональні коридори: Балтика-Адріатика, Північне море – Середземне море; Середньосхідний; Атлантичний. Коридори Північ-Південь: Скандинавія-Середземне море; Рейн-Альпи. На базі дев'яти зазначених коридорів до 2030 року буде побудована повна базова транспортна мережа розширеного Євросоюзу. Це створить передумови для суттєвого економічного зростання ЄС завдяки скороченню часу на пасажирські та вантажні перевезення, збільшення потоку пасажирів і вантажообігу, а також пропускну здатності транспортних мереж нового інтегрованого простору [11, с. 53].

Конкретними результатами функціонування дев'яти коридорів базової мережі є реалізація транскордонних інфраструктурних інноваційних проектів. Так, зокрема в інформаційних таблицях TEN-T відображено, що:

- Балтійсько-Адріатичний коридор, який з'єднує польські порти в Балтійському морі з італійськими, сприятиме тому, що словенці в Адріатичному морі генеруватимуть 1,56 млн робочих місць та 535 млрд євро ВВП до 2030 року;
- було визначено 217 проектів у Середземноморському коридорі, що забезпечить мультимодальний зв'язок портів Західного Середземномор'я з центром ЄС;
- залізниця Балтики – інвестиції в 5,8 млрд євро – з'єднають столиці Естонії, Латвії, Литви та Росії;
- на електромагнітних артеріях (EVA +) встановлюється 200 станцій швидкої зарядки. Ключові дороги та автомагістралі в Італії й Австрії пропонують всі стандарти швидкої зарядки (CCS Combo 2, CHAdeMO або зарядка AC).

Існують різні варіанти успіху щодо розгортання ERTMS. Деякі держави ЄС, зокрема Бельгія, Люксембург, Нідерланди, Данія, вирішили прийняти рішення для розгортання транспортної мережі. Транскордонне співробітництво також просувається, наприклад, на коридор Північноморсько-середземноморської основної мережі [10, с. 17].

З метою реалізації програми TEN-T було розроблено інвестиційний план для Європи щодо розширення мережі транспортної інфраструктури за наступними етапами: мобілізація ресурсів ЄС для інвестицій. Розпочинаючи з 2014 року, Фонд «З'єднання Європи» (CEF) сформував грантову підтримку 604 проектів, що будуть здійснювати майже 2000 бенефіціарів, з урахуванням співфінансування CEF у розмірі 21,4 млрд євро. Очікується, що такі проекти принесуть наступні результати:

- незалежні дослідження щодо інвестицій в TEN-T відзначають, що такі інвестиції приведуть до створення робочих місць у розмірі понад 900 000 чоловік / рік і стимулювання європейського ВВП на суму 264 млрд євро на період реалізації проектів;
- відновлення до 2020 року 243 залізничних, автомобільних та внутрішніх водних шляхів (30% на прикордонних ділянках);
- створення 3088 нових пунктів постачання альтернативних видів палива для автомобільного транспорту;
- електрифікація 1753 км та покращення 2804 км вантажних ліній;
- модернізація 3862 км внутрішніх водних шляхів;
- обладнання 138082 залізничних вагонів гальмами з низьким рівнем шуму;
- 38 заходів, спрямованих на розгортання інтелектуальних транспортних систем на дорогах ЄС, що забезпечують оперативну сумісність послуги з управління рухом та впровадження ІТС-додатків;
- підтримка узгодженого та синхронізованого розгортання повітряного руху єдиного європейського неба управління (SESAR) із залученням 28 аеропортів, 25 постачальників аеронавігаційних послуг, 14 авіакомпаній та 2 міжнародних організацій.

Окрім того, очікується, що 1 млрд євро буде спрямовано в рамках поточних потреб СЕФ [12, с. 7-9].

Програма СЕФ передбачає завершення базової мережі TEN-T та її коридорів до 2030 року і загальної транспортної мережі Європи до 2050 року. У липні 2017 року було подано 68 пропозицій від більше ніж 110 заявників з 22 країн-членів ЄС [8, с. 13]. Окрім цього, близько 70 мільярдів євро було запрограмовано на співфінансування ЄС з Європейського структурного фонду та інвестиційних фондів (ESI Funds) на період 2014-2020 рр., зокрема Фонд згуртування (CF) та Європейський Фонд регіонального розвитку (ЄФРР). Це включає 34 млрд євро для інфраструктури TEN-T і 36 млрд євро для інвестиційних проєктів у сфері транспорту, які підключаються до проєктів TEN-T або доповнюються ними. Це включає інвестиції, наприклад, в екологічно чистому транспорті та альтернативних видах палива, у сфері сталого міського руху, у розумному транспорті (наприклад, розгортання ІТС-рішень) або в активних видах транспорту, таких як велосипедний рух.

У період 2014-2020 рр. очікуються наступні досягнення з підтримки політики зближення:

- 1136 км нових залізничних ліній TEN-T, включаючи 571 км на TEN-T;
- 9680 км покращених залізничних ліній, у тому числі 4636 км на TEN-T;
- 3414 км нових доріг, у тому числі 2022 км на TEN-T;
- 9742 км поліпшених доріг, у тому числі 798 км на TEN-T;
- 977 км внутрішніх водних шляхів;
- 748 км нових або покращених трамвайних і метро-ліній [5, с. 34].

З моменту запуску у 2015 році до липня 2017 року Європейський фонд стратегічних інвестицій (EFSI) затвердив 47 операцій, що сприятимуть досягненню транспортних цілей. Для їх вирішення передбачається залучити близько 21,4 млрд євро інвестицій. Окрім цього, попередньо було схвалено чотири програми, для реалізації яких було додатково виділено 3,5 млрд євро інвестицій. Станом на кінець 2016 року борговий інструмент СЕФ та його застарілі інструменти LGTT (Гарантія позики для TEN-T) та РВІ (Project Bonds Initiative) мобілізували більше 13 мільярдів євро додаткових інвестицій в TEN-T, з яких близько 4,5 млрд євро з 2014 року [9, с. 73].

Зазначені проєкти ще раз підтверджують, що транспортна інфраструктура є стратегічним напрямом економічної політики розширеного Європейського Союзу, оскільки вона суттєво впливає на соціальний, економічний та екологічний розвиток Європи. Транспорт сприяє економічному зростанню та збільшенню робочих місць; глобальній конкурентоспроможності та торгівлі, надаючи можливість для переміщення Європою та за її межі; є ключовим чинником чотирьох свобод руху єдиного ринку – людей, товарів, послуг і капіталу.

**Висновки.** Проведене дослідження основних аспектів реформування та модернізації транспортної інфраструктури розширеного Європейського Союзу доводить потребу розроблення та реалізації адекватної політики у галузі транспорту, яка має враховувати інтереси усіх країн-учасниць регіонального угруповання. З цією метою необхідно вирішити ряд проблем: по-перше, досвід роботи з реалізації транспортної програми показав, що на її ефективне завершення інколи впливають складні регуляторні та адміністративні заходи, які можуть сприяти збільшенню витрат, затримці та невизначеності термінів завершення інфраструктурних проєктів; по-друге, важливо спростити процедуру оптимізації інвестиційного середовища в реалізації проєктів транспортної інфраструктури, при цьому необхідно раціонально використовувати форму державно-приватного партнерства; по-третє, реальний успіх здійснення задумів програми розвитку мережі транспортної інфраструктури TEN-T залежить від консолідованої економічної політики країн розширеного Європейського Союзу.

### Список використаних джерел:

1. Борщевський В. Модернізація транспортної інфраструктури в процесі наближення до ЄС: досвід Польщі для України. *Міжнародні відносини. Серія: Економічні науки*. 2016. №9. С. 114-121.
2. Кузьменко А. В. Досвід та закономірності формування світової транспортно-логістичної інфраструктури *Науковий огляд*. 2015. № 7 (17). С. 5-14.
3. Мансуров Т. Европейский союз: опыт и проблемы. Критический анализ. *Экономические стратегии*. 2017. № 5. С. 19-20.
4. Орлова В. М. Європейська транспортна політика: орієнтири для залізничного транспорту України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2010. № 31. С. 52-56.
5. A quick guide to EU Funding 2014-2020. Brussels: Deloitte Limited., 2014. 48 p.
6. Cigu Elena, Agheorghiesei Daniela Tatiana, Gavriluță (Vatamanu) Anca Florentina and Toader Elena (2019). Transport Infrastructure Development, Public Performance and Long-Run Economic Growth: A Case Study for the Eu-28 Countries. *Sustainability*. 11(67). URL: [https://www.mdpi.com/2071-1050/11/1/67#stats\\_id](https://www.mdpi.com/2071-1050/11/1/67#stats_id)
7. European Commission – Directorate General for Energy and Transport. Keep Europe moving. Brussels, June, 2006, pp. 4-11.
8. European Commission – Directorate General for Mobility and Transport. Delivering TEN-T. Facts & figures. Brussels, September 2017, pp. 12-13.
9. New ways of financing transport infrastructure projects in Europe. Brussels, 2018, 120 p.
10. OECD Futures Project on Transcontinental Infrastructure Needs to 2030/50. OECD 2011, 52 p.
11. Study on permitting and facilitating the preparation of TEN-T core network projects Brussels, Milieu Ltd, 2016, 80 p.
12. Transport Infrastructure Investment: Capturing the Wider Benefits of Investment in Transport Infrastructure. London, 2014, 14 p.
13. Transport in the European Union Current Trends and Issues. Brussels, April, 2018. 144 p.

УДК 331.101.38.331.2

Сакун Л.М., к.е.н., доцент

Шкодінова І.О., студентка

Шевченко А.С., студентка

Кременчуцький національний університет ім. М. Остроградського

### СВІТОВИЙ ДОСВІД МОТИВАЦІЇ ПРАЦІ ТА МОЖЛИВІСТЬ ЙОГО ВПРОВАДЖЕННЯ В УКРАЇНІ

У статті розглядаються теоретичні основи мотивації та стимуляції праці. Спираючись на світову теорію та практику мотивації праці, аналізуються деякі методи мотивації персоналу розвинених країн та розробляються рекомендації щодо покращення діяльності персоналу на вітчизняних підприємствах.

**Ключові слова:** персонал, мотивація, модель мотивації, стимулювання.

Sakun L., Shkodinova I., Shevchenko A.

### WORLD EXPERIENCE OF MOTIVATION AND THE POSSIBILITY OF ITS IMPLEMENTATION IN UKRAINE

Theoretical bases of motivation and stimulation of labour are expounded in the article. Leaning against the world theory and practice of motivation of labour, some methods of motivation of personnel of the developed countries are analysed and also recommendations about improvement of activity of personnel at the domestic enterprises are developed.

**Keywords:** personnel, motivation, model of motivation, stimulation.

Сакун Л.Н., Шкодінова І.А., Шевченко А.С.

### МИРОВОЙ ОПЫТ МОТИВАЦИИ ТРУДА И ВОЗМОЖНОСТЬ ЕГО ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ В УКРАИНЕ

В статье изложены теоретические основы мотивации и стимуляции труда. Проанализированы мировая теория и практика мотивации труда, некоторые методы мотивации персонала развитых стран, разработаны рекомендации по повышению активности персонала на отечественных предприятиях.

**Ключевые слова:** персонал, мотивация, модель мотивации, стимулирование.