

Електронний журнал «Ефективна економіка» включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України № 975 від 11.07.2019). Спеціальності – 051, 071, 072, 073, 075, 076, 292. Ефективна економіка. 2024. № 5.

DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2024.5.103>

УДК 339.56+338.168.6:33.025.12

*Р.М. Хайнас,
аспірант, Ужгородський національний університет
ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0007-8414-3509>*

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ МІЖНАРОДНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

*R. Hynas,
Postgraduate Student, Uzhhorod National University*

FUNCTIONING PRINCIPLES OF THE TRANSPORTATION SYSTEM: THEORETICAL AND METHODOLOGICAL ASPECTS OF INTERNATIONAL REGULATION

У статті досліджуються актуальні регуляторні аспекти функціонування транспортної системи в середовищі міжнародних економічних відносин. Відзначається вплив транспорту та інфраструктури на ефективність розвитку світової економіки, розширення міжнародних економічних зв'язків між країнами та зростання їх інтеграції. Констатується, що темпи глобалізації стимулюють безперервне оновлення методології дослідження міжнародної системи перевезень та розвитку транспортної інфраструктури. Систематизовано розподіл ролей провідних

спеціалізованих міжнародних транспортних організацій, залучених в процеси регулювання у сфері міжнародних транспортних перевезень. Систематизовано розвиток основних транспортних коридорів на основі стратегій розвитку транспортних мереж Європейського Союзу, метою якого є зміцнення економічних зв'язків між країнами-членами та зростання їх інтеграції. Розглянуто геоекономічне позиціонування транспортно-логістичної панелі Східного партнерства. Досліджено реалізацію плану розвитку транспортної інфраструктури в країнах «Східного партнерства».

The article examines the methodological aspects and principles of the functioning of the transport system. After all, transport, being an element of the economic system, has the property of a powerful catalyst. It directly or indirectly increases the level of production and commercial activity in all spheres of the state's economy, makes it possible to expand the scale of production, develop new territories and include new resources in circulation, allows to connect production structures and product markets. In addition, people's business activity largely depends on their personal contacts, which need to be maintained for conducting business, cultural and scientific communication. In the conditions of globalization, which has become one of the most influential forces, the importance of the role of transport remains, which is due to the development of trade and economic relations and the state of transport infrastructure. Having the property of a catalyst, transport as a multi-element system has the potential ability to provide a positive "synergistic" effect. At the same time, the transition from the simple movement of material flows to the integrated interaction of their suppliers and consumers with logisticians and carriers is noted, which requires detailed research. With this in mind, the general structure of the international transport system was systematized and built, with the definition of the relationship between transport organizations, as well as the leading specialized international transport organizations that are directly involved in the regulation process and are key in

their field. The main transport corridors within the project of development of transport networks of the European Union are analyzed, the purpose of which is to strengthen ties between member countries and eliminate their isolation. The role and place of geopolitics in the functioning of the global transport system and the acquisition of the place of the transport direction in the hierarchy of the global transport system have been studied. The transport and logistics panel of the Eastern Partnership was defined, as well as the plan for the development of transport infrastructure in the countries of the "Eastern Partnership".

Ключові слова: *світова транспортна система, світові перевезення, міжнародна організація, регулювання, Європейський Союз, Східне партнерство, транспортний коридор, інфраструктура, мультимодальні перевезення, глобалізація, геополітика.*

Key words: *world transport system, world transportation, international organization, regulation, European Union, Eastern Partnership, transport corridor, infrastructure, multimodal transportation, globalization, geopolitics.*

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Транспорт та перевезення, будучи невід'ємними елементами світового господарства, безпосередньо чи опосередковано підвищують рівень виробничої та комерційної активності у всіх складових світової економіки та національних економік країн світу, дають можливість розширити масштаби виробництва, освоїти нові території та включити в обіг нові ресурси, дозволяють пов'язати виробничі структури та товарні ринки, підтримувати інтенсивну ділову активність людей, від якої великою мірою залежить ведення бізнесу, культурне і наукове спілкування.

Маючи властивість каталізатора глобалізаційних процесів, транспорт як багатоелементна система має потенційну здатність генерувати масштабний і результативний «синергетичний» ефект, викликаючи зокрема

збільшення результату в обслуговуваних ним підприємствах. Під його впливом результуючий прибуток чи успіх всієї економічної системи можуть бути набагато більшими за арифметичну суму прибутків окремо взятих елементів цієї системи без урахування взаємних впливів транспорту та суб'єктів економічної діяльності. В умовах прискорення глобалізації у світових перевезеннях відзначається перехід від простого, т. м. однолінійного переміщення матеріальних вантажопотоків до інтегрованої мультимодальної взаємодії їх постачальників та споживачів із логістами та перевізниками, що потребує безперервного детального дослідження, урахування та регулювання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Світовими та українськими дослідниками приділяється значна увага розвитку та функціонуванню світової та регіональних міжнародних транспортних систем з огляду на їх значення для світової економіки в цілому, а також для окремо взятих її регіональних та національних складових. Помітний вплив на розробку теоретичних концепцій аналізу світових перевезень здійснили провідні дослідники теорії і практики маркетингу Ф. Котлер, Г. Армстронг та М.Опрешнік, С. Хусманн, які залучили до їх аналізу поняття «компресії(стискання) часу та простору», «елімінації(видалення) відстаней», «мультимодальної мобільності». Дослідження пріоритетів формування та розвитку глобальної транспортної інфраструктури, транспортних систем та міжнародних транспортних коридорів, транспортної політики країн та діяльності міжнародних економічних об'єднань і спеціалізованих міжнародних транспортних організацій знайшли відображення в роботах М. Бессонової, І. Гращенко, І. Дмитрієва, Я. Левченка, І. Лукасевича-Крутника, Т. Остапенко, І. Познанської, Н. Прищепи, С. Федонюка, Г. Шамборовського та ін. Водночас, поліструктурні трансформації середовища міжнародних економічних відносин, в якому функціонує світова транспортна система, потребують від суб'єктів світогосподарських відносин постійної уваги до її

наявних та потенційних змін задля того, щоб залишатись її активними учасниками та бенефіціарами.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою роботи є дослідження актуальних теоретико-методологічних аспектів міжнародного регулювання розвитку та функціонування транспортної системи із визначенням ролі та взаємозв'язку міжнародних економічних та спеціалізованих транспортних організацій; аналіз процесів розвитку основних транспортних коридорів і мереж, зокрема їх розвитку в рамках транспортного простору Європейського Союзу та транспортно-логістичної панелі країн Східного партнерства.

Виклад основного матеріалу дослідження. В умовах швидкоплинних глобалізаційних процесів зростання взаємозалежності країн і світу внаслідок дедалі більш тісної інтеграції їх національних ринків товарів, послуг та капіталу, а також розвитку масштабів та обсягів міжнародної торгівлі, суттєво змінюється роль та значення транспорту. У зовнішньоекономічних зв'язках відстані та дистанції перестали бути тими стримуючими чинниками, якими вони були упродовж попередніх століть світової торгівлі. У географічному відношенні перевезення між різними країнами і континентами дедалі більше перетворюються на єдиний логістично-технологічний процес, у якому транспортні артерії забезпечують доступність простору, а збільшення швидкостей руху мультимодальних транспортних засобів скорочує час переміщення пасажирів і вантажів, завдяки чому відстані як би зменшуються, а простір стискається [1].

Задля забезпечення безперебійного функціонування глобальної транспортної системи та її суб'єктів на перше місце виходить необхідність формування засад, принципів та правил (регламентів) функціонування та регулювання транспортної системи та її інфраструктури. В сучасних умовах здійснення регулюючих та контролюючих функцій стосовно розвитку світової транспортної системи, міжнародних транспортних перевезень покладається на міжнародні організації, що поділяються на дві категорії:

міжнародні урядові організації та міжнародні неурядові організації, які можуть виступати у вигляді асоціацій, федерацій, спілок чи інших об'єднань, які представляють підприємницькі, галузеві(секторальні), професійні та інші інтереси. У регулюванні та забезпеченні функціонування міжнародних транспортних систем беруть активну участь національні державні та комерційні транспортні організації. Їх функціональне позиціонування систематизовано нами на Рис. 1.

РЕГУЛЯТОРНІ ІНСТИТУЦІЇ СВІТОВОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ



Рис. 1. Взаємозв'язок міжнародних організацій у регулюванні та розвитку світової транспортної системи

** Побудовано автором*

Низка організацій, які функціонують у міжнародних відносинах одночасно і як її структури, і як самостійні суб'єкти, діяльність яких безпосередньо стосується транспорту та торговельних відносин, склалася в структурі ООН. Серед цих структур особливо слід виділити такі як Економічна та соціальна рада ООН (ЕКОСОС ООН), Комісія ООН з права міжнародної торгівлі (ЮНСІТРАЛ), які координують співпрацю спеціалізованих установ ООН в економічній та соціальній галузях та членських країн задля «сприяння прогресивному узгодженню та уніфікації

права міжнародної торгівлі, усунення розбіжностей, що виникають внаслідок застосування законів різних держав у питання міжнародної торгівлі і є однією з перешкод світовим торговим потокам» [2].

До провідних спеціалізованих міжнародних транспортних організацій, що безпосередньо задіяні в процесі регулювання світових перевезень і є ключовими у своїй сфері, необхідно віднести наступні:

- Міжнародна федерація експедиторських асоціацій (FIATA – International Federation of Freight Forwarders Associations). Одна із найбільших міжнародних неурядових світ-системи транспорту. Нараховуючи понад 5000 членських організацій, вона представлена у 150 країнах та охоплює діяльність майже 40 тисяч експедиторських та логістичних фірм усіх форм власності, що здійснюють функції організаторів доставки товарів внутрішньої та зовнішньої торгівлі. Відіграє важливу роль у регулюванні та створенні прийнятних умов діяльності експедитора на міжнародному рівні, розробці єдиних форм транспортних документів, правил експедиційної діяльності. Широке застосування знайшли такі документи, розроблені ФІАТ, як: оборотний мультимодальний транспортний коносамент; необоротна мультимодальна транспортна накладна; експедиторський сертифікат перевезення; експедиторська розписка; складська розписка; інтермодальне вагове свідоцтво відправника; декларація відправника про перевезення небезпечних вантажів; доручення експедитору. ФІАТ запропонувало Керівництво з митного очищення товарів та Проформу експедиційних умов як зразок розробки національними експедиторами своїх експедиційних умов. Перелічені документи знайшли широке застосування у світовій практиці, мають високу репутацію та визнані діловими колами як доказ високої надійності та професіоналізму інституції [3].

- Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA – International Air Transport Association). Неурядова організація, членами якої є 240 авіакомпаній, які забезпечують 84% всього повітряного руху. IATA виступає координатором та представником інтересів авіатransпортної галузі

у таких галузях як: забезпечення безпеки польотів, виробництво польотів, тарифна політика, техобслуговування, авіаційна безпека; розробка міжнародних стандартів: до вантажних перевезень, зокрема інструкції з регулювання перевезень небезпечних товарів, з регулювання перевезень живих тварин, з регулювання перевезень швидкопсувних вантажів. Найважливішим напрямом діяльності IATA є організація взаєморозрахунків між суб'єктами повітряного транспорту, заснована на системі продажу перевезень на нейтральному бланку авіаквитків, ініціатор продажу авіаквитків в електронній формі [4];

- Міжнародна палата судноплавства (ICS – International Chamber of Shipping). Неурядова організація судноплавної галузі, що представляє інтереси судновласників та операторів світу, які охоплюють всі галузі морських перевезень і володіють 80% тоннажу усього світового торгового флоту. Має консультативний статус, співпрацює з багатьма провідними міжнародними морськими організаціями, займається всіма аспектами світового судноплавства, серед яких розробка морської судноплавної політики, та інформування членів ICS про законодавчі акти морських держав щодо судноплавства; безпека мореплавства й уніфікація транспортної документації, запобігання забруднення моря та ін. [5];

- Світова організація автодорожнього транспорту (IRU – International Road Transport Union). Покликана сприяти розвитку міжнародного автомобільного транспорту на користь автомобільних перевізників, IRU включає понад 150 асоціацій та союзів автоперевізників 45 країн. До основних напрямків її діяльності належать вивчення та пошук практичних шляхів вирішення проблем з таких аспектів міжнародних автомобільних перевезень, як перетин державних кордонів, лібералізація дозвільної системи, скорочення або повне скасування податків та зборів, вдосконалення якості обслуговування клієнтів, режим праці та відпочинку водіїв, що виконують міжнародні перевезення, тощо. Багато уваги приділяє координації та підтримці національних заходів щодо розвитку національного

та міжнародного транспорту, представленню інтересів членів IRU перед міжнародними та національними урядовими та неурядовими організаціями, пов'язаними з діяльністю автомобільного транспорту, проведенню досліджень з питань міжнародних автомобільних перевезень [6];

- Міжнародний союз залізниць (IUR – International Union of Railways). Об'єднує національні залізничні компанії з метою спільного вирішення завдань розвитку залізничного транспорту, покращення умов будівництва та функціонування залізниць, зайнятих перевезеннями у міжнародних сполученнях, координація та стандартизація основної діяльності родинних міжнародних організацій, зв'язок з національними залізничними адміністраціями. IUR відіграє важливу роль у діяльності, спрямованої на підвищення ефективності залізничного транспорту, її членами є понад 60 адміністрацій залізниць країн та територій світу. Міжнародним союзом залізниць виробляються рекомендації щодо уніфікації міжнародних тарифів на перевезення пасажирів, багажу та вантажів, визначення собівартості залізничних перевезень, вибору найбільш раціональних міжнародних маршрутів перевезень, розробки стандартних типів товарних вагонів тощо. ООН надала IUR «статус В», що означає присутність представників Союзу на сесіях різних органів ООН з правом дорадчого голосу [7];

Стратегічне значення у функціонуванні глобальної транспортної системи та здобутті місця(позиціонування) транспортного спрямування(спеціалізації) в ієрархії глобальної системи транспорту має геополітика (або спрямована діяльність суверенних держав та міжнародних міждержавних організацій, що має на меті використання природних переваг для створення преференцій для реалізації національних інтересів або їх балансу), а просторовим виразом геополітичного чинника є положення точки транспортної мережі межах різних геополітичних полів. Регулювання геополітичного потенціалу комунікацій, що входять до світової транспортної системи, здійснюється через:

- спрямований перерозподіл транспортних потоків, що мають суттєве геополітичне значення на користь певної країни чи об'єднань окремих країн;

- контроль (у тому числі створення штучних перешкод) за діючими маршрутами, що мають глобальне значення, у зв'язку з досягненням політичних або економічних цілей. Контроль над глобальною транспортною інфраструктурою, який здійснюється найбільшими «гравцями» світової політики, породжує ефект «логістичного монополізму». У міжнародних масштабах формується квазімонополія, що призводить до серйозних економічних, соціальних і політичних наслідків. Логістичні підсистеми (ланцюжки) глобальної інфраструктури відкидають аутсайдерів, які опиняються в явно не вигідному (неконкурентоспроможному) становищі. І може йтися про цілих галузях чи навіть країнах;

- створення нових транспортних напрямів, що забезпечують просування національних інтересів на територіях, що входять до кола їхньої просторової досяжності. З метою зміни «силових векторів» геополітики можуть створюватися нові комунікації, здатні істотно вплинути на конфігурацію світової транспортної системи. Створені в обхід точок міжнародної напруженості маршрути або просування інфраструктурних проектів, що позитивно впливають на вартість трафіку, безумовно вносять істотні зміни до ієрархії напрямків глобального транспортного сполучення, що традиційно склалася;

- досягнення консенсусу щодо міжнародного використання глобальної транспортної інфраструктури [5;8].

Значний вплив на функціонування світової транспортної системи здійснюють процеси глобалізації. Перехід до нематеріальної економіки, що ґрунтується на інтелекті та інформації, неминує розширює комунікаційний простір, у тому числі транспортний. Світовим транспортним мегатрендом виступає бурхливо зростаючий рівень мультимодальності разом з актуалізацією логістичної складової і контейнеризації, а також поява

транспортних засобів нової якості. Зазначений вплив спричиняє не просто «косметичні» зміни, а структурну трансформацію світової транспортної системи, перегляд засад її функціонування, нарощуванні довжини, швидкості та рухливості комунікації та створенні нових міжнародних коридорів, тощо.

Масштабну і різновекторну регуляторну та інвестиційну діяльність у сфері міжнародних перевезень та розбудови транспортної інфраструктури провадить таке потужне міжнародне інтеграційне об'єднання як Європейський Союз, фізичні показники транспортної інфраструктури якого становлять понад 217 000 км залізниць, 77 000 км автомагістралей, 42 000 км внутрішніх водних шляхів, 329 ключових морських портів і 325 аеропортів [9].

Ухвалена ЄС Дорожня карта до єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи передбачає розробку та впровадження нових і стійких видів палива та рушійних систем; оптимізацію продуктивності мультимодальних логістичних ланцюгів, у тому числі за рахунок ширшого використання більш енергоефективних режимів; підвищення ефективності транспорту та використання інфраструктури за допомогою інформаційних систем та ринкових стимулів. Ставиться мета забезпечити світове лідерство ЄС у галузі безпеки та на всіх видах транспорту.

У рамках реалізації вищевказаної Стратегії зокрема:

- тридцять відсотків вантажних перевезень на віддаль понад 300 км повинні перейти на інші види, такі як залізничний або водний транспорт, до 2030 року, і більше 50% - до 2050 року, чому сприятимуть зелені вантажні коридори;

- до 2050 року заплановано добудувати європейську високошвидкісну залізничну мережу, потроїти довжину існуючої високошвидкісної залізничної мережі до 2030 р. та підтримувати густу залізничну мережу у всіх державах-членах. До 2050 року більшість пасажирів середньої відстані повинні їхати залізничним транспортом;

- здійснюється розгортання модернізованої інфраструктури управління повітряним рухом (SESAR) в Європі та завершення створення загальноєвропейського авіаційного простору. Розгортаються системи еквівалентного управління наземним та водним транспортом (ERTMS), (ITS), (SSN та LRIT), (RIS) та Європейської глобальної супутникової навігаційної системи (Galileo);

- створюється основа для європейської інформаційної, управлінської та платіжної системи мультимодального транспорту, у рамках якої планується перейти до повного застосування принципів „користувач платить” та „забруднювач платить” та всеосяжного залучення приватного сектору до транспортних інвестицій [10].

Розпочато реалізацію нової транспортної політики ЄС, основою якої є трансєвропейська транспортна мережа (TEN-T), девіз та мета мережі – із Заходу на Схід за півгодини. В рамках цієї політики здійснюється інтеграція загальноєвропейських транспортних коридорів з транспортними маршрутами країн-учасниць Євросоюзу, що дозволить від мозаїчного формату перейти до єдиної та стрункої системи, яка мінімізує час доставки людей та вантажів.

Єврокомісія запропонувала план розвитку транспортної інфраструктури в країнах «Східного партнерства», в тому числі й в Україні. На час початку повномасштабної російської агресії проти України в межах транспортно-логістичної панелі Східного партнерства здійснювалися наступні заходи, які не втратили своєї актуальності і на даний час, коли Україна отримала статус країни - кандидата на вступ до ЄС:

- заходи з метою включення до регіональної мережі TEN-T внутрішніх водних шляхів України, зокрема, річок Дніпро, Південний Буг та української ділянки річки Дунай;

- розгляд можливостей реалізації пріоритетних проектів з метою розвитку мережі TEN-T із залученням грантів у рамках Інструменту об'єднання Європи;

- опрацювання нових перспективних проєктів, зокрема, щодо диверсифікації залізничних і автомобільних маршрутів, включення яких до мережі TEN-T дасть змогу значно скоротити сполучення між заходом та півднем Європи з подальшим виходом до країн Чорноморського басейну (Туреччини, Грузії, тощо);

- українська сторона підготувала актуалізований перелік пріоритетних інфраструктурних проєктів, які запропоновано ЄС на розгляд;

- ведеться робота над актуалізацією карт Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) [11].

Вищенаведений аналіз підтверджує той факт, що світова транспортна політика має регіональний геополітичний вимір. Регіональна її структуралізація, по-перше, має здатність стягування (обмеження) та розтягування (розширення) політико-економічного впливу акторів міжнародних відносин, одним із найважливіших інструментів якого є транспорт. По-друге, вона має об'єктивну основу, що визначається інтенсивністю комунікаційних зв'язків у територіальній локалізації, що охоплює країни, інтегровані ланцюжками поставок, виробництва та споживання, цивілізаційною та культурно-історичною спільністю (наприклад, Європейський Союз). Створення геостратегічного регіону – процес, в рамках якого забезпечуються національні інтереси шляхом здійснення контролю над найважливішими торговими та військовими маршрутами по суші та морю [12;13;14;15].

Висновки. Задля забезпечення безперебійного функціонування глобальної транспортної системи та її суб'єктів на перше місце виходить необхідність формування засад, принципів та правил (регламентів) функціонування та регулювання транспортної системи та її інфраструктури. В умовах сучасних міжнародних економічних відносин важливу сутнісну роль у здійсненні регулюючої та контролюючої функції стосовно розвитку світової транспортної системи, міжнародних транспортних перевезень відіграють міжнародні організації. Фундаментальним та ефективним рівнем

геопросторового наднаціонального впливу та контролю за відповідним рівнем транспортного сполучення є регіональний рівень, представлений як правило геостратегічними регіонами світової економіки, на які спираються у визначенні та реалізації власних транспортно-комунікаційних векторів актори геополітики. Ініціюючи транспортну транскордонність або, навпаки, локалізацію регіонів, країни та міжнародні об'єднання світової політики та глобальної економіки безпосередньо впливають на їхнє позиціонування у світовій транспортній системі.

Світова транспортна система – феномен, що адекватно відображає динаміку планетарної цивілізації та відтворює наростаючу якість складності та трансформації. Основу функціонування та якісних змін глобальної транспортної системи складають як об'єктивні, так і суб'єктивні фактори. Можливості впливу на напрями і темпи змін глобальних транспортних комунікацій, зумовила активне використання регуляторних механізмів у досягненні геополітичних преференцій. У міру набуття комунікаціями особливого значення у досягненні соціально-економічних та політичних переваг конкуренція за ресурс регулювання та управління глобальною транспортною системою стає важливою складовою міжнародних економічних відносин та безпечного світогосподарського розвитку.

Література

1. Principles of Marketing, 17th Global Edition. Philip Kotler Northwestern University, Gary Armstrong University of North Carolina with Marc Oliver Opresnik, St. Gallen Management Institute. URL: https://opac.atmaluhur.ac.id/uploaded_files/temporary/DigitalCollection/ODljY2E4ODIyODViZjFkODgzNDUxYWZlNWZhZmY2MGE5MDc0ZDVmYw==.pdf (дата звернення: 06.05.2024).
2. Остапенко Т.Г., Гращенко І.С., Прищепя Н.П. Транспорт система України як елемент глобальної транспортної системи // Економіка та управління національним господарством. 2018. Випуск № 15. С. 177-185.

3. International Federation of Freight Forwarders Associations FIATA <https://fiata.org/about/> (дата звернення: 06.05.2024).
4. Annual Report of the ICAO Council 2014. The World of Air Transport. Available at: http://www.icao.int/annualreport-2014/Pages/RU/default_RU.aspx (accessed 22.09.2023).
5. Review of Maritime Transport. New York–Geneve, UNCTAD, 2014. 118 p.
6. International Road Transportation Union <https://www.iru.org/what-we-do/being-trusted-voice-mobility-and-logistics> (дата звернення: 06.05.2024).
7. UIC. Railway publications. A framework for Whole System Decision-Making. <https://shop.uic.org/fr/autres-rapports/14727-a-framework-for-whole-system-decision-making.html> (дата звернення: 06.05.2024).
8. Global Migration Trends. An Overview. Geneve, International Organization for Migration, 18.12.2014.
9. Федонюк С. Реалізація політики ЄС у сфері відкритого співробітництва. *Науковий вісник Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки. Міжнародні відносини*. 2017. № 10. С. 85-89. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvvnum_2017_10_16 (дата звернення: 06.05.2024)
10. An official website of the European Union. WHITE PAPER Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52011DC0144> (дата звернення: 06.05.2024).
11. Загальна інформація щодо Східного партнерства // Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <http://mtu.gov.ua/content/shidne-partnerstvo.html> (дата звернення: 06.05.2024).
12. Isserman A.M. Lost in Space? On the History, Status, and Future of Regional Science (Presidential Address, April 4, 1992). *The Review of Regional Studies*, 1993, vol. 23(1), Summer, pp. 1-50.

13. Buzan B., Waever O. Regions and Powers. The Structure of International Security. Cambridge, Cambridge University Press, 2003. 564 p.

14. Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU Text with EEA relevance <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1315> (дата звернення: 06.05.2024).

15. Познанська І.В. Сучасні тенденції розвитку транспортної інфраструктури ЄС // Молодий вчений. 2014. №9. С. 56-59.

References

1. Kotler, Ph. Armstrong, G. and Opresnik, M.O. (2018), Principles of Marketing, 17th Global Edition, Pearson, Harlow, UK, available at: https://opac.atmaluhur.ac.id/uploaded_files/temporary/DigitalCollection/ODIjY2E4ODIyODViZjFkODgzNDUxYWZlNWZhZmY2MGE5MDc0ZDVmYw==.pdf (Accessed 06.05.2024).

2. Ostapenko, T.H. Hraschenko, I.S. and Pryscheпа, N.P. (2018), “The transport system of Ukraine as an element of the global transport system”, *Ekonomika ta upravlinnia natsional'nym hospodarstvom*, vol. 15, pp. 177-185.

3. International Federation of Freight Forwarders Associations FIATA (2024), available at: <https://fiata.org/about/> (Accessed 06.05.2024).

4. ICAO (2014), “Annual Report of the ICAO Council 2014. The World of Air Transport”, Available at: http://www.icao.int/annualreport-2014/Pages/RU/default_RU.aspx (accessed 22.09.2023).

5. UNCTAD (2014), “”, Review of Maritime Transport, UNCTAD, NewYork–Geneve.

6. International Road Transportation Union (2024), <https://www.iru.org/what-we-do/being-trusted-voice-mobility-and-logistics> (Accessed 06.05.2024).

7. UIC. Railway publications. (2024), “A framework for Whole System Decision-Making”, available at: <https://shop.uic.org/fr/autres-rapports/14727-a-framework-for-whole-system-decision-making.html> (Accessed 06.05.2024).
8. International Organization for Migration (2014), Global Migration Trends. An Overview, International Organization for Migration, Geneva.
9. Fedoniuk, S. (2017), “Implementation of EU policy in the field of open cooperation”, *Naukovyj visnyk Shhidnoievropejs'koho natsional'noho universytetu imeni Lesi Ukrainky. Mizhnarodni vidnosyny*, vol. 10, pp. 85-89, available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvvnum_2017_10_16 (Accessed 06.05.2024).
10. An official website of the European Union (2011), “WHITE PAPER Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system”, available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52011DC0144> (Accessed 06.05.2024).
11. Ministry of Infrastructure of Ukraine (2024), “General information regarding the Eastern Partnership”, available at: <http://mtu.gov.ua/content/shidne-partnerstvo.html> (Accessed 06.05.2024).
12. Isserman, A.M. (1993), “Lost in Space? On the History, Status, and Future of Regional Science (Presidential Address, April 4, 1992)”, *The Review of Regional Studies*, vol. 23 (1), pp. 1-50.
13. Buzan, B. and Waever, O. (2003), *Regions and Powers. The Structure of International Security*, Cambridge University Press, Cambridge, UK.
14. European Parliament and of the Council (2013), “Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU Text with EEA relevance”, available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1315> (Accessed 06.05.2024).
15. Poznans'ka, I.V. (2014), “Modern trends in the development of EU transport infrastructure”, *Molodyj vchenyj*, vol. 9, pp. 56-59.

Стаття надійшла до редакції 13.05.2024 р.