

УДК 339.9:629

Стукало А.В.

кандидат економічних наук,

старший викладач кафедри «Вагони і вагонне господарство»
Державного економіко-технологічного університету транспорту

РЕГУЛЮВАННЯ СВІТОВОГО РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ. МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ ОРГАНІЗАЦІЇ

Розглядаються основні питання регулювання світового ринку транспортних послуг в умовах глобалізації. Обґрунтована необхідність адаптації ринку транспортних послуг України до вимог і стандартів Європейського співтовариства. Розглядається роль і місце глобалізації на транспортному ринку та її вплив на розвиток міжнародних перевезень. Досліджується діяльність міжнародних транспортних організацій (МТО). Розглядаючи етапи створення МТО, автор виділяє окремі з них та досліджує їхній вплив на розвиток міжнародного транспорту. Визначено роль і місце міжнародних транспортних організацій у регулюванні світового транспортного ринку.

Ключові слова: глобалізація, міжнародні транспортні організації, світовий ринок, транспортні послуги, регулювання, адаптація, міжнародні перевезення.

Стукало А.В. РЕГУЛИРОВАНИЕ МИРОВОГО РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ

Рассматриваются основные вопросы регулирования мирового рынка транспортных услуг в условиях глобализации. Обоснована необходимость адаптации рынка транспортных услуг Украины к требованиям и стандартам Европейского сообщества. Рассматривается роль и место глобализации на транспортном рынке и ее влияние на развитие международных перевозок. Исследуется деятельность международных транспортных организаций (МТО). Рассматривая этапы создания МТО, автор выделяет некоторые из них и исследует их влияние на развитие международного транспорта. Определены роль и место международных транспортных организаций в регулировании мирового транспортного рынка.

Ключевые слова: глобализация, международные транспортные организации, мировой рынок, транспортные услуги, регулирования, адаптация, международные перевозки.

Stukalo A.V. REGULATION OF THE WORLD MARKET OF TRANSPORT SERVICES. INTERNATIONAL TRANSPORT ORGANIZATIONS

The article deals the basic questions of regulation of the world market of transport services in the context of globalization. The author substantiates the need to adapt the transport market of Ukraine to the requirements and standards of the European Community. The article examines the role and place of globalization in the transport market and its impact on the development of international transport. It explores the activity of international transport organizations (ITO). Considering the stages of creating the ITO, the author identifies some of them and explore their impact on the development of international transport. The author defines the role and place of international transport organizations in regulating global transport market.

Keywords: globalization, international transport organizations, the global market, transport services, regulation adaptation, international transport.

Постановка проблеми. Сучасні тенденції розвитку світової економіки визначаються постійним розширенням глобалізаційних процесів, пов'язаних із пошуком нових джерел відновлення світової економіки. При цьому необхідною умовою виходу України з фінансової і економічної кризи в умовах стрімкої глобалізації ринків є вирішення завдань щодо підвищення конкурентоспроможності національної економіки та її інтеграція в європейські і світові ринки.

У зв'язку з цим у дослідженнях українських економістів з'ясовуються сутність, закономірності та рушійні сили глобалізації, характер участі в ній провідних галузей економіки, взаємовплив глобалізації та економічних криз у цих галузях, що у першу чергу стосується транспортної галузі України.

Глобалізація, яка охопила багато областей світових господарських відносин, не могла не поширитися на транскордонні перевезення, які є основою товарообігу. Разом із тим вплив глобалізації на міжнародний транспорт через деякі об'єктивні причини суттєво відрізняється від впливу на інші сфери міждержавного економічного співробітництва.

Транспорт належить до об'єктів підвищеної небезпеки для використання і навколишнього середовища. Розвиток засобів транспорту нерозривно пов'язано із забезпеченням безпеки для пасажирів і вантажів, а послуги в області транспорту, як зазначалося, є об'єктом страхування. Це зумовило зацікавленість

світової спільноти в його впорядкуванні та координації діяльності на багатосторонньому рівні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням міжнародних перевезень приділяли увагу багато вчених-економістів, таких як Р.О. Заблоцька, О.О. Донченко, К.І. Плужников, Г.О. Анцелевич, В.О. Голубева, Т.В. Злуніцина та ін. Особливо питаннями правового регулювання міжнародних перевезень займалися Д.В. Авчинкін, М.А. Алахвердов, В.Н. Гречуха, В.Н. Дягтяренко, А.Н. Романович, К.І. Принилов, О.Н. Дозорець та ін.

Постановка завдання. Метою даної статті є дослідження регулювання світового ринку транспортних послуг та діяльності міжнародних транспортних організацій.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сьогодні транспортна галузь має виключно важливе значення для розвитку економіки і зовнішньоекономічних зв'язків нашої країни. Окрім того, з одного боку, транспорт – це ключовий інфраструктурний компонент зовнішньої торгівлі, а з іншого – велика і зростаюча стаття торгівлі послугами, яка забезпечує більше 23% всього українського зовнішньоторговельного обороту у сфері послуг. Господарські операції по цій статті демонструють стійке позитивне сальдо (експорт більше, ніж у 1,5 рази перевищує по вартості імпорту), що вигідно відрізняє транспортну сферу від більшості інших видів послуг, за яки-

ми Україна є великим нетто-імпортером. При цьому вкрай тривожною тенденцією є недостатня конкурентоспроможність транспортного комплексу України на зовнішньому ринку за цілим рядом позицій, що пов'язано з катастрофічним старінням основних фондів і в першу чергу їх активної частини, а також зі зростанням витрат у галузі.

Вирішення цієї проблеми сьогодні є вкрай актуальним. Підписану 27 липня 2014 року Угоду про асоціацію України з Європейським Союзом [1] було ратифіковано Верховною Радою України 16 вересня 2014 року та прийнято закон «Про ратифікацію Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом» [2], який був підписаний в цей же день Президентом України. Це обумовлює необхідність адаптації та модернізації економіки залізничного транспорту і всіх його технічних регламентів до стандартів Європейського Союзу, що, у свою чергу, потребує закупівлі сучасного рухомого складу і розширення законодавчої бази України по імплементації рішень Європейського Союзу у сфері залізничного транспорту.

Говорячи про історичну подію ратифікації Угоди про асоціацію України і Європейського Союзу необхідно підкреслити, що ратифікація цієї Угоди в Парламенті України пішла синхронно з розглядом цього питання в Європарламенті, де за ратифікацію проголосувало 74% депутатів Європарламенту. Після цього рішення, у відповідності зі статтею 49 Угоди про асоціацію, Україна має європейську перспективу і може стати членом Європейського Союзу при умові, що буде дотримуватися принципів демократії, поважати основні свободи, права людини, права меншості та забезпечувати верховенство права.

При цьому, щоб отримати погодження Європарламенту на приєднання до Євросоюзу, держава-заявник має задовольняти політичним і економічним умовам, які загальновідомі як Копенгагенські критерії [3] (на честь Саміту Європейського Союзу, який пройшов у Копенгагені у 1993 р.): стабільність установ, які гарантують демократію, верховенство права, дотримання прав людини та захист прав меншин; дієва ринкова економіка; зобов'язання, що випливають із факту вступу до ЄС, зокрема визнання його політичних, економічних та монетарних цілей.

Згідно з Маастрихтським договором [4], кожна держава-член, а також Європарламент повинні прийти до згоди стосовно будь-якого рішення. Необхідно відмітити, що вступ до Європейського Союзу відбувається у декілька етапів:

1. Підписання Угоди про асоціацію.
2. Включення в офіційну програму розширення Європейського Союзу.
3. Подача заяви про вступ.
4. Отримання статусу кандидата в Європейському Союзі.
5. Вступ до Європейського Союзу.

Сьогодні Україна знаходиться тільки на першому етапі. На думку Президента України Петра Порошенка, Україна тільки до 2025 р. може стати повноправним членом Європейського Союзу.

В умовах підписання між Україною та Європейським Союзом Угоди про асоціацію набувають актуальності питання регулювання ринку транспортних послуг, оскільки адаптація до європейських вимог і стандартів вимагає більш детального аналізу і дослідження світового досвіду. Історично Україна володіє сприятливими природно-географічними умовами для нарощування міжнародних транспортних операцій, що є важливою передумовою для отримання значно-

го економічного ефекту від цих операцій. Однак варто відмітити, що вони не забезпечують у повній мірі міжнародну конкурентоспроможність транспортного комплексу України. Тому для зміцнення позицій України на світовому ринку транспортних послуг необхідне створення сучасної транспортної інфраструктури і корінна організаційна і технологічна модифікація усієї транспортної системи України.

Нова геополітична ситуація, яка складається у світовій економіці, значною мірою визначає конструкцію трансконтинентальних транспортних комунікацій України, адекватних можливостям і потребам основних планетарних гравців сучасної цивілізації. У сучасних умовах цілісність економічного простору країни, міцність зв'язків між її регіонами значно більше, ніж раніше, стали залежати від рівня розвитку транспортного комплексу. У той же час позиціонування України в європейське співтовариство в якості сучасної держави висуває нові вимоги до місії її транспортного комплексу. При цьому, враховуючи місце ролі транспорту як інструменту для пасажирів і вантажообміну, системоутворюючого каркасу для забезпечення цілісності держави виникає нова місія транспортно-комунікативних систем – бути інструментом для цілей гармонічного входження країни в європейське співтовариство і відстоювання національних інтересів з позицій транспортної безпеки. Концептуальний економіко-політичний підхід визначає ефективну транспортну систему, з одного боку, як основний елемент інфраструктури теперішнього і майбутнього зростання економіки, з іншого – як фактор міжнародних інтеграційних зв'язків країни.

У зв'язку з цим все більш важливим напрямом у підвищенні конкурентоспроможності транспортної системи України, передусім її Міжнародного сектору, в умовах інтеграції нашої країни в європейське господарство стає розвиток її транспортної інфраструктури. Крім того, регулювання міжнародних транспортних послуг в Україні повинно відповідати принципам Генеральної угоди про торгівлю послугами (ГАТС) [4], усієї існуючої світової системи регулювання. При цьому адміністративні методи повинні поступатися місцем економічним механізмам. Серед актуальних завдань – вивчення європейського законодавства та його застосування на практиці. Для пом'якшення глобальної конкуренції, що наростає, необхідні також розроблення та використання протекціоністських інструментів в больових точках українських транспортних послуг, що потребує розуміння логіки і реалій державного регулювання за кордоном.

При цьому дуже важливо враховувати, що приєднання України до Світової Організації Торгівлі, створюючи можливості для розширення транспортних послуг, підвищення їх якості, полегшення доступу до європейських ринків, захисту від дискримінації, одночасно вимагатиме від українських перевізників і держави особливих зусиль для забезпечення необхідного міжнародного конкурентного рівня галузі в умовах лібералізації важливих сегментів українського транспортного ринку. У зв'язку з цим вкрай актуальним є проведення комплексного дослідження світового транспортного ринку з акцентом на його регулювання, оскільки на основі такого аналізу можливо уточнити шляхи і напрями удосконалення міжнародної транспортної політики України.

Глобалізація транспортної діяльності викликала суперечливі явища й процеси, спричинені поступовим стиранням кордонів ринків, посиленням залежності національних економік від зовнішніх шоків,

ризиків тощо. В останні десятиліття серед транспортних науковців відбувається зумовлена глобалізацією дискусія стосовно сутності, ролі та функцій держави у регулюванні ринку транспортних послуг. У зв'язку з цим необхідно підкреслити, що транспортні послуги пов'язані з міжнародними економічними стосунками подвійно. Це обумовлено тими обставинами, що перевезення вантажів і пасажирів, з одного боку, є самостійною сферою надання комерційних послуг на світовому ринку, а з іншого – це ключова посередницька ланка, необхідна для багатьох видів цих відносин у формі купівлі-продажу товарів і надання послуг. Тому у світовій практиці регулювання транспортних перевезень має важливе значення для ефективності міжнародної торгівлі, а також для розвитку економічно вигідних маршрутів перевезень, окремих регіонів, країн і світового господарства, особливо у період глобалізації.

При цьому необхідно відмітити, що регулювання міжнародних перевезень поєднано зі значними труднощами, які обумовлені не тільки значенням цих перевезень, але і швидким науково-технічним прогресом і структурними змінами на транспорті, посиленням конкуренції і монополізації в галузі, а також значними розбіжностями в потенціалі та вартості перевезень в окремих транспортних галузях та іншими факторами, у тому числі далеко не в останню чергу специфікою організації і здійснення перевезень.

Найбільш важливу роль в регулюванні міжнародних перевезень відіграють спеціалізовані міжнародні організації в області транспорту. Багатосторонні організації в галузі транспорту або ті, які пов'язані з транспортом і сприяють його розвитку, стали виникати в світі одними з перших – наприкінці XIX ст. і на початку XX ст. зі збільшенням міжнародних перевезень вантажів і пасажирів, що були у той час найважливішою сферою зовнішньоекономічних послуг. Зокрема, у 1874 р. був створений Міжнародний союз морського страхування зі штаб-квартирою в Цюриху, у 1884 р. виникла Міжнародна асоціація залізничних конгресів в Лондоні, у 1897 р. був утворений Міжнародний морський комітет в Антверпені, у 1900 р. з'явилася Постійна міжнародна асоціація конгресів з судноплавства у Брюсселі, у 1905 р. – Балтійська і міжнародна морська конференція в Копенгагені, у 1919 р. – Міжнародна асоціація повітряних перевізників у Гаазі, а у 1934 р. засновано Міжнародний союз авіаційних страховиків у Лондоні.

Перелічені організації зазвичай охоплювали порівняно вузькі сфери діяльності, що мали, однак, істотне значення для організації та розвитку міждержавних перевезень, оскільки таким шляхом вдалося спільно вирішувати питання, що вимагали узгодження. Наприклад, Міжнародний союз морського страхування дозволив розширити діяльність національних страхових компаній, що сприяли зростанню вантажообігу небезпечного виду транспорту, який обслуговував зовнішньоторговельні перевезення в найбільших масштабах [5]. Через три десятиліття з початку транскордонних авіаперевезень потрібно було створення аналогічної організації для зниження ризиків при використанні повітряного транспорту.

У післявоєнний період число міжнародних організацій в області транспорту збільшилося (але на початку 70-х років цей процес призупинився, досягнувши, мабуть, достатнього рівня), розширилася сфера їх діяльності і підвищилася ефективність. Ці організації стали однією із найбільш представницьких галузевих груп (див. табл. 1).

Серед основних міжнародних транспортних або

сприяючих розвитку транспорту організацій є спеціалізовані в окремих областях співробітництва (наприклад, як зазначалося, в області морського чи авіаційного страхування), в окремих секторах сфери послуг (портове господарство, власники танкерів, автодорожній холодильний транспорт), або які займаються усіма питаннями певного виду транспорту – водного, авіаційного, автодорожнього.

Таблиця 1
Основні міжнародні транспортні організації,
створені після Другої світової війни [6]

Найменування	Абревіатура	Рік	Місто створення штаб-квартири
Міжнародна організація цивільної авіації	ІКАО	1944	Монреаль
Міжнародна авіатранспортна організація	IATA	1945	Монреаль
Міжнародний союз автомобільного транспорту	МСАТ	1947	Женева
Міжнародна палата судноплавства	МПС	1948	Лондон
Міжнародний союз річного судноплавства	ІЮІН	1952	Антверпен
Центральна організація автодорожнього холдингового транспорту		1955	Женева
Міжнародна асоціація портів і гаваней	МАПГ	1955	Токіо
Міжнародна морська організація	ІМО	1959	Лондон
Міжнародна асоціація цивільних авіапортів	ІКАА	1962	Париж
Міжнародна асоціація незалежних власників танкерів	Інтертанко	1971	Осло

За кількістю міжнародних організацій виділяється водний транспорт. Із 16 основних організацій на водний транспорт припадає 9, у тому числі 4 організації з 6 довоєнних і 5 організацій з 10 повоєнних. Це пов'язано з історією розвитку міжнародного транспорту за допомогою освоєння морських шляхів великим зовнішньоторговельним вантажообігом, який досі здійснюється водним транспортом, і з глобалізацією плавання торговельних суден. Як справедливо відзначають російські експерти, морський транспорт «...є найважливішим для світових зв'язків і найбільш міжнародним за своєю діяльністю» [7].

Серед міжнародних транспортних організацій, що займаються широким колом питань, можна виділити Міжнародну морську організацію та Міжнародну організацію цивільної авіації. Вони входять у якості спеціалізованих установ у систему ООН, функціонують вже декілька десятиліть і, представляючи основні засоби перевезення зовнішньоторговельних вантажів, добилися істотних практично корисних результатів.

Крім багатосторонніх транспортних організацій, істотне значення в регулюванні світового ринку послуг мають і регіональні, причому деякі з них поширюють свою діяльність у комплексі на ряд видів транспорту. Однією із найбільш важливих таких організацій є Європейська конференція міністрів транспорту (ЄКМТ), створена у 1953 р. в Парижі групою міністрів цього континенту. У даний час повноправними членами Конференції є представники понад 30 країн; крім того, асоційованими членами виступають США, Канада, Японія та ін. У сферу її компетенції входять залізничний, автодорожній і річковий тран-

спорт.

ЄКМТ тісно пов'язана з ОЕСР. Зокрема, остання здійснює фінансування Конференції, комплектує її Секретаріат своїми фахівцями і «дала притулок» у своїй штаб-квартирі. Метою Конференції є розробка і проведення заходів, які сприяють оптимальному використанню внутрішньоєвропейського транспорту, що має міжнародне значення. ЄКМТ виступає координатором діяльності інших транспортних організацій в Європі та сприяє їх роботі. Експерти Конференції ведуть дослідження у галузі економіки транспорту, прогнозують розвиток попиту і готують проекти міжнародних конвенцій.

Конференція розробляє основні напрями транспортної політики, включаючи питання безпеки і правил дорожнього руху, інвестицій і застосування нових технологій. У 1972 р. за рішенням ЄКМТ почала діяти система «Міжнародне співробітництво в галузі транспортної документації». У 1995 р. Рада міністрів Конференції прийняла рішення про розробку концепції всеєвропейської транспортної політики в умовах зростаючої переваженості доріг у Європі та про полегшення доступу на європейський транспортний ринок шляхом гармонізації діючих норм, у тому числі перехідних (шляхом лібералізації та інтеграції, встановлення єдиних правил для автобусного сполучення, приєднання до міжнародних угод Європейської економічної комісії ООН).

Серед найбільш важливих галузевих регіональних транспортних організацій можна відзначити Європейську конференцію цивільної авіації (ЕКАК). Створена у 1995 р. у Страсбурзі з ініціативи Європейської ради і за підтримки ІКАО, налічує понад 30 членів. Займається координацією повітряних перевезень в Європі, а також питаннями більш ефективного використання та безпечного розвитку цивільної авіації. Експерти Конференції збирають і аналізують економічну і технічну інформацію про регулярні та нерегулярні перевезення; розробляють рекомендації і проекти угод для урядів. Користується послугами Секретаріату ІКАО.

Діяльність Конференції будується на трьох принципах: зацікавленості більшості країн у вирішенні істотного питання, можливості його прийняття на взаємовигідній основі, специфічності проблеми для європейських країн і корисність врегулювання останньою для ІКАО. Оскільки літаки стають швидкісними, потенціал авіаперевезень все більше залежить від механізму контролю за транспортними потоками, які наближаються до граничного насичення на певних трасах, і від стану інфраструктури аеропортів, оперативного обслуговуючих польоти, особливо у години пік. Останнім часом на подолання зазначених рамок для розширення використання цивільної авіації націлені зусилля членів Конференції.

Зокрема, у 1988 р. в рамках ЕКАК було розроблено пропозицію про створення єдиного органу управління повітряним рухом в Європі. У 1990 р. прийнята стратегія Конференції на майбутнє десятиліття, яка орієнтує країни-члени на завершення гармонізованої та інтегрованої системи аеронавігаційного контролю. Передбачена повна гармонізація служб контролю у 1995–1998 рр. і намічено здійснення їх інтеграції на початку ХХІ ст. [8].

Крім того, необхідно підкреслити, що регулювання світового ринку транспортних послуг формується під впливом трьох основних факторів: міжнародних економічних відносин, у тому числі змін у структурі товарообігу, торгівлі послугами по перевезенню вантажів і пасажирів, включаючи обслуговування цих

перевезень (впливає також різна частка вантажів і пасажирів у перевезеннях національними видами транспорту) і, власне, транспорту (у цілому і окремих його конкурентних видів).

Ринок транспортних послуг теоретично сприймається і аналізований як єдине ціле, на практиці сильно диференційований. Це відноситься не тільки до окремих видів транспорту – водного, залізничного, автодорожнього та авіаційного (вони розвиваються в різних умовах і управляються, як правило, самостійними державними структурами), але і до концентрації капіталу в них: при порівняно високій монополізації залізничного та повітряного транспорту відносно вільна конкуренція існує в галузі водного і особливо автодорожнього транспорту, де успішно знаходять свою «нішу» не тільки великі, а й середні і навіть малі компанії.

Міжнародні транспортні організації почали свою діяльність з налагодження постійної співпраці між національними компаніями, їх об'єднаннями та урядовими установами з метою усунення невинуватених технічних і правових відмінностей, які створювали бар'єри для транскордонних перевезень, обтяжували останні додатковими витратами, затримували доставку пасажирів і вантажів. Ця діяльність здійснюється і в даний час, але вона є далеко не єдиною і не визначальною.

Велика увага приділяється стандартизації та раціоналізації національних правил і вимог щодо експлуатації транспортних засобів та інфраструктури, а також створенню оптимальних умов для трансграничного переміщення пасажирів і вантажів.

Формою лібералізації торгівлі транспортними послугами, що успішно розвивається, є активна діяльність багатосторонніх організацій з гармонізації, уніфікації та спрощення транспортних і супутніх перевезень документів і процедур, тобто шляхом скорочення й усунення технічних бар'єрів.

До особливостей регулювання світового ринку транспортних послуг можна віднести такі.

Більшість міжнародних організацій, незалежно від сфери їхньої діяльності і складу учасників, займаються питаннями безпеки, які розглядаються як інструмент сприяння розвитку транскордонних перевезень та світового ринку транспортних послуг. З тих же міркувань багато міжнародних організацій вважають пріоритетною сферою своєї діяльності вдосконалення транспортних засобів та технічного оснащення портів.

У регулюванні ринку співіснують дві взаємозалежні системи: двосторонні угоди між країнами, що визначають умови взаємного надання транспортних послуг, у тому числі преференційний режим по деяких операціях, і багатостороннє регулювання (особливо в області морських, повітряних та залізничних перевезень), що передбачає правила експлуатації транспортних засобів і заходи з контролю за виконанням прийнятих зобов'язань країнами-членами.

Існуюча система міжнародних організацій включає дві принципово різні їх групи: меншу за кількістю, але найбільш авторитетну й представницьку за складом членів, утворюють організації, що встановлюють фактично обов'язкові для всіх країн правила і вимоги, наприклад ІМО і ІКАО (міжурядові організації, що входять в ООН і налічують понад 100 членів), а більшу за кількістю, але меншу за представництвом (об'єднують переважно асоціації, союзи підприємств галузі та великі компанії) – організації, що сприяють діяльності їх членів і готують пропозиції та рекомендації для національних урядів та ін-

ших міжнародних економічних організацій, у тому числі які входять у першу групу.

У розвитку регулювання національних ринків транспортних послуг можна виявити певний «поділ праці»: у торгово-політичному регулюванні, включаючи часткову лібералізацію, домінують двосторонні угоди, а в організаційно-технічному – домовленості на багатосторонньому рівні. Останнє пов'язано з тим, що заходи у цій області представляють практичний інтерес для всього ділового світу і не пов'язані напругою з допуском іноземців на внутрішній ринок.

У багатьох спеціалізованих міжнародних організаціях створені підрозділи, що здійснюють збір, аналіз та розповсюдження інформації, що представляє практичний інтерес для їхніх членів. При цьому інформаційні «ніші» організацій диференційовані, охоплюючи, зокрема, стан кон'юнктури на ринку, проведення торгово-політичних заходів, випадки недобросовісної комерційної практики тощо.

При значній кількості міжнародних організацій загального характеру та галузевої спеціалізації неминуче дублювання діяльності. Але у цьому можна углядати і раціональний елемент: створення умов для конкуренції та підвищення ефективності.

Висновки з проведеного дослідження. Регулювання світового ринку транспортних послуг є складним багатостороннім процесом пошуку рішень для забезпечення функціонування транспортного комплексу в умовах глобалізації. Міжнародні транспортні організації відіграють у цьому складному процесі найважливішу роль, сприяючи розвитку світового транспортного комплексу.

Сучасне регулювання світового ринку транспортних

послуг являє собою постійний пошук взаємоприйнятних рішень у вкрай складному комплексі торгово-політичних, організаційно-технічних і правових проблем для забезпечення безпеки і економічності функціонування цієї галузі відповідно до сучасних потреб продуктивних сил і розвитку процесів глобалізації.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=246581344.
2. Закон України «Про ратифікацію Угоди про асоціацію між Україною, з одного боку, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншого боку» [Електронний ресурс] Верховна Рада України. Офіційний веб-сайт. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1678-vii>
3. Копенгагські критерії [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://ru.wikipedia.org/wiki/копенгагские_критерии.
4. Генеральное соглашение по торговле услугами [Электронный ресурс] Мировая организация торговли. Официальный веб-сайт. – Режим доступа : http://www.rgwt.com/wto.asp?id=3668&doc_id=2111.
5. Авдеевич М. Современные тенденции многостороннего регулирования международных экономических отношений [Текст] / М. Авдеевич. – М., 2002. – С. 9.
6. Фаризов М. Международные экономические организации : справочник. [Текст] / М. Фаризов. – М., 1982. – С. 286.
7. Могилевкин И. Транспорт и коммуникации: прошлое, настоящее и будущее [Текст] / И. Могилевкин. – М., 2005. – С. 272.
8. Дворецкий А. Н. Развитие и регулирование мирового рынка транспортных услуг в условиях глобализации [Текст] : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.14 / А.Н. Дворецкий. – Москва, 2005. – 62 с.