Із всього вищесказаного можна зробити наступні висновки: 1. Транспорт розвивався під впливом Великих відкриттів. 2. Транспорт підрозділяється - як транспорт взагалі – на: сухопутний, водний (річковий і морський). 3. Морський транспорт відігравав в епоху великих відкриттів значну роль у світовому господарстві. Основні судноплавні шляхи проходили через великі річки. Транспортування на багатьох ріках Європи (Рейн, Дунай) стало монополією цехів човнярів. З ростом торгівлі таких міст, як Венеція, Генуя, одержав розвиток морський транспорт. З кінця XV століття, після того як було відкрито компас, судна виходять у відкритий океан. Починається епоха великих географічних відкриттів. З ростом обміну, торгівлі, нагромадженням капіталу й поглибленням суспільного поділу праці створювалися сприятливі умови для того, щоб транспорт зробити галуззю виробництва. В XV-XVII ст. Перевезення пасажирів по сухопутних дорогах покращилось. У Франції, Німеччині, пізніше і в Англії в XVII столітті будуються поліпшені дороги. Наведений аналіз лише найважливіших проблем функціонування різних видів транспорту, які чекають свого невідкладного розв'язання, свідчить про їх масштабність, складність і визначальність для загального розвитку економіки України, їх реалізація потребує великих інвестицій і непростих організаційних рішень. Об'єктивно склалося так, що нині треба вирішувати проблеми, які докорінно мають впливати на організаційну, технічну, технологічну сторону політики в галузі транспортних комунікацій. В Україні є необхідні стартові умови для формування сучасної системи транспортних комунікацій, яка відповідала б європейським стандартам. До них насамперед належать: необхідність в усіх видах транспорту докорінного технічного переоснащення галузі і суттєвих організаційних змін; достатня ресурсна база і рівень розвитку техніки і технологій; наявність кваліфікованого трудового потенціалу і передових науково-технічних розробок; вигідні природно-кліматичні й географічні характеристики території; наявність конкурентоспроможних науково-технічних проектів, які пройшли відповідну експертизу і готові до реалізації; заінтересованість зарубіжних інвесторів у розміщенні капіталів в Україні; стійка тенденція до визнання України світовим співтовариством як європейської держави, з якою бажано мати стабільні ділові відносини на широкій і довготривалій основі і яка в перспективі справлятиме серйозний вплив на ключові проблеми європейської політики; наявність затвердженої концепції створення і функціонування в Україні національної мережі міжнародних транспортних коридорів. Відчутний вплив на формування довгочасної стратегії розвитку транспортних комунікацій України має справляти вигідне геостратегічне розміщення її території, через яку традиційно пролягають давні торговельні шляхи між Сходом і Заходом та між Півднем і Північчю. У зазначеній концепції створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів на території України виділено такі транспортні коридори: № 3 — Берлін (з відгалуженням на Дрезден) — Вроцлав — Львів — Київ; № 5 — Трієст — Любляна — Будапешт (з відгалуженням на Братиславу)—Львів; № 7—Дунайський (водний); № 9 — Хельсинкі — Санкт-Петербург — Мінськ (з відгалуженням на Москву) — Київ — Кишинів (з відгалуженням на Одесу) — Димитровград. Наявність на території України міжнародних транспортних коридорів накладає свій відбиток на функціонування всієї мережі транспортних комунікацій держави. Зокрема, вона зобов'язує її працювати у злагодженому, синхронному режимі, з більшою відповідальністю щодо дотримання графіків роботи і доставки вантажів до вузлових точок, поступово і неухильно змушуватиме всю транспортну мережу працювати в режимі і на рівні функціонування міжнародних транспортних коридорів, тобто на європейському рівні. Це означає, що рівень техніки, технології, організації, нормативно-правового забезпечення має бути відповідним європейському. Прерогатива визначення територіальної структури трансєвропейських транспортних коридорів, норм і правил їх функціонування, окреслення їх юридичного статусу належить міжнародним інституціям, таким, зокрема, як Комітет внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії при ООН. Інвестиційне забезпечення розвитку і функціонування транспортної мережі в цілому і трансєвропейських транспортних коридорів зокрема, як правило, покладається на їх власників. В Україні транспортна залізнична мережа як основа транспортних коридорів належить до галузей і об'єктів, які не підлягають роздержавленню і приватизації, тому основним джерелом інвестування проектів, пов'язаних з цим видом транспорту, на думку авторів, є, насамперед, державний бюджет і власні кошти структурних одиниць залізничного транспорту з можливим залученням кредитів вітчизняних та зарубіжних інвесторів. Однак, як свідчить практика останніх років, іноземні інвестори направляють свої ресурси переважно на проекти з короткими строками окупності, з перспективами на монопольний характер кінцевої продукції, з великою нормою прибутку; на проекти невиробничої сфери, а якщо й виробничої, то не базових галузей. Щоб змінити цю тенденцію, слід цілеспрямовано формувати привабливий інвестиційний клімат шляхом удосконалення нормативно-правової бази та досягнення її стабільності, визначення і дієвого стимулювання інвестиційних пріоритетів, розробки і реалізації програм їх державної підтримки. Першорядне розв'язання саме цих питань є основою нарощування інвестиційних потоків для створення та розвитку трансєвропейських коридорів на території України.

Із всього вищесказаного можна зробити наступні висновки: 1. Транспорт розвивався під впливом Великих відкриттів. 2. Транспорт підрозділяється - як транспорт взагалі – на: сухопутний, водний (річковий і морський). 3. Морський транспорт відігравав в епоху великих відкриттів значну роль у світовому господарстві. Основні судноплавні шляхи проходили через великі річки. Транспортування на багатьох ріках Європи (Рейн, Дунай) стало монополією цехів човнярів. З ростом торгівлі таких міст, як Венеція, Генуя, одержав розвиток морський транспорт. З кінця XV століття, після того як було відкрито компас, судна виходять у відкритий океан. Починається епоха великих географічних відкриттів. З ростом обміну, торгівлі, нагромадженням капіталу й поглибленням суспільного поділу праці створювалися сприятливі умови для того, щоб транспорт зробити галуззю виробництва. В XV-XVII ст. Перевезення пасажирів по сухопутних дорогах покращилось. У Франції, Німеччині, пізніше і в Англії в XVII столітті будуються поліпшені дороги. Наведений аналіз лише найважливіших проблем функціонування різних видів транспорту, які чекають свого невідкладного розв'язання, свідчить про їх масштабність, складність і визначальність для загального розвитку економіки України, їх реалізація потребує великих інвестицій і непростих організаційних рішень. Об'єктивно склалося так, що нині треба вирішувати проблеми, які докорінно мають впливати на організаційну, технічну, технологічну сторону політики в галузі транспортних комунікацій. В Україні є необхідні стартові умови для формування сучасної системи транспортних комунікацій, яка відповідала б європейським стандартам. До них насамперед належать: необхідність в усіх видах транспорту докорінного технічного переоснащення галузі і суттєвих організаційних змін; достатня ресурсна база і рівень розвитку техніки і технологій; наявність кваліфікованого трудового потенціалу і передових науково-технічних розробок; вигідні природно-кліматичні й географічні характеристики території; наявність конкурентоспроможних науково-технічних проектів, які пройшли відповідну експертизу і готові до реалізації; заінтересованість зарубіжних інвесторів у розміщенні капіталів в Україні; стійка тенденція до визнання України світовим співтовариством як європейської держави, з якою бажано мати стабільні ділові відносини на широкій і довготривалій основі і яка в перспективі справлятиме серйозний вплив на ключові проблеми європейської політики; наявність затвердженої концепції створення і функціонування в Україні національної мережі міжнародних транспортних коридорів. Відчутний вплив на формування довгочасної стратегії розвитку транспортних комунікацій України має справляти вигідне геостратегічне розміщення її території, через яку традиційно пролягають давні торговельні шляхи між Сходом і Заходом та між Півднем і Північчю. У зазначеній концепції створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів на території України виділено такі транспортні коридори: № 3 — Берлін (з відгалуженням на Дрезден) — Вроцлав — Львів — Київ; № 5 — Трієст — Любляна — Будапешт (з відгалуженням на Братиславу)—Львів; № 7—Дунайський (водний); № 9 — Хельсинкі — Санкт-Петербург — Мінськ (з відгалуженням на Москву) — Київ — Кишинів (з відгалуженням на Одесу) — Димитровград. Наявність на території України міжнародних транспортних коридорів накладає свій відбиток на функціонування всієї мережі транспортних комунікацій держави. Зокрема, вона зобов'язує її працювати у злагодженому, синхронному режимі, з більшою відповідальністю щодо дотримання графіків роботи і доставки вантажів до вузлових точок, поступово і неухильно змушуватиме всю транспортну мережу працювати в режимі і на рівні функціонування міжнародних транспортних коридорів, тобто на європейському рівні. Це означає, що рівень техніки, технології, організації, нормативно-правового забезпечення має бути відповідним європейському. Прерогатива визначення територіальної структури трансєвропейських транспортних коридорів, норм і правил їх функціонування, окреслення їх юридичного статусу належить міжнародним інституціям, таким, зокрема, як Комітет внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії при ООН. Інвестиційне забезпечення розвитку і функціонування транспортної мережі в цілому і трансєвропейських транспортних коридорів зокрема, як правило, покладається на їх власників. В Україні транспортна залізнична мережа як основа транспортних коридорів належить до галузей і об'єктів, які не підлягають роздержавленню і приватизації, тому основним джерелом інвестування проектів, пов'язаних з цим видом транспорту, на думку авторів, є, насамперед, державний бюджет і власні кошти структурних одиниць залізничного транспорту з можливим залученням кредитів вітчизняних та зарубіжних інвесторів. Однак, як свідчить практика останніх років, іноземні інвестори направляють свої ресурси переважно на проекти з короткими строками окупності, з перспективами на монопольний характер кінцевої продукції, з великою нормою прибутку; на проекти невиробничої сфери, а якщо й виробничої, то не базових галузей. Щоб змінити цю тенденцію, слід цілеспрямовано формувати привабливий інвестиційний клімат шляхом удосконалення нормативно-правової бази та досягнення її стабільності, визначення і дієвого стимулювання інвестиційних пріоритетів, розробки і реалізації програм їх державної підтримки. Першорядне розв'язання саме цих питань є основою нарощування інвестиційних потоків для створення та розвитку трансєвропейських коридорів на території України.