

УДК 338.47(4)

А. О. Бояр – кандидат географічних наук, доцент кафедри міжнародних економічних відносин Волинського національного університету імені Лесі Українки;

А. Ю. Стукалова – студентка IV курсу факультету міжнародних відносин Волинського національного університету імені Лесі Українки

Розвиток, сучасний стан та актуальні проблеми транспортної політики Європейського Союзу

Роботу виконано на кафедрі міжнародних економічних відносин ВНУ ім.Лесі Українки

Розглянуто особливості здійснення транспортної політики ЄС щодо окремих видів транспорту (автомобільний, залізничний, повітряний та морський транспорт). Висвітлено історичні етапи становлення єдиної транспортної політики Європейського Союзу. У статті також проаналізовано механізм регулювання єдиної транспортної політики ЄС та актуальні проблеми, що стоять перед Співтовариством на шляху впровадження нових правових норм і стандартів щодо різних видів транспорту. Крім того, визначено пріоритетні напрями діяльності ЄС у галузі транспорту та перспективи розвитку транспортної політики Європейського Союзу в цілому.

Ключові слова: єдина транспортна політика, Європейський Союз, види транспорту, співробітництво, Біла книга.

Стукалова А. Ю. Развитие, современное состояние и актуальные проблемы транспортной политики Европейского Союза. Рассмотрены особенности осуществления транспортной политики ЕС в отношении отдельных видов транспорта (автомобильный, железнодорожный, воздушный и морской транспорт). Охарактеризованы исторические этапы становления единой транспортной политики Европейского Союза. В статье также проанализирован механизм регулирования единой транспортной политики ЕС и актуальные проблемы, стоящие перед Сообществом на пути внедрения новых правовых норм и стандартов по различным видам транспорта. Кроме того, определены приоритетные направления деятельности ЕС в области транспорта и перспективы развития транспортной политики Европейского Союза в целом.

Ключевые слова: единая транспортная политика, Европейский Союз, виды транспорта, сотрудничество, Белая книга.

Stukalova A. Y. Development, Current State and Actual Problems of the EU Transport Policy. The peculiarities of the European Union transport policy for different types of transport (road, rail, air and maritime transport) are analyzed. The historical stages of the Common Transport Policy of the EU are characterized. The article also analyzes the mechanism of regulation of the EU Common Transport Policy and actual problems of it, which the EU is facing with, on the way of implementing new legal norms and standards for various types of transport. In addition, the priority areas of EU in transport sphere are defined, and prospects of the development of the transport policy of the European Union are investigated.

Key words: Common Transport Policy, European Union, transport modes, cooperation, White paper.

Постановка наукової проблеми та її значення. Сьогодні існування будь-якої держави без потужного транспорту неможливе. У ХХ ст., особливо в другій половині, відбулися великі перетворення в усіх частинах світу й сферах людської діяльності. Зростання кількості населення, збільшення споживання матеріальних ресурсів, урбанізація, науково-технічна революція, а також природно-географічні, економічні, політичні, соціальні та інші фундаментальні фактори призвели до того, що транспорт отримав небачений розвиток і в кількісному, і в якісному значеннях. Такий розвиток транспортних систем не оминув також великих співтовариств держав, зокрема Європейський Союз. Для успішного функціонування спільного економічного простору ЄС розвиток єдиної транспортної системи й упровадження нових стандартів та заходів європейської транспортної політики відіграють неабияку роль. Транспортний сектор є важливою сферою співпраці між Україною та ЄС. З огляду на це, а також на задекларований нашою державою курс на європейську інтеграцію, тематика дослідження є актуальною.

Аналіз останніх досліджень із цієї проблеми. Питанням дослідження сучасного стану й актуальних проблем транспортної політики займалися багато іноземних і вітчизняних фахівців, зокрема П. Луцишин, Н. Луцишин, Д. Клімонт у своїй праці «Територіальна організація суспільства» окреслили основні переваги та недоліки кожного з видів транспорту [4]; С. Паппас і Н. Мусис у своїх працях «Транспортна політика ЄС» [7] та «Все про спільні політики Європейського Союзу» [6],

відповідно, проаналізували становлення єдиної транспортної політики й особливості автомобільного, залізничного, повітряного та інших видів транспорту ЄС; у праці О. Рудіка й О. Дзяд «Спільні політики Європейського Союзу та їх значення для України» окреслено сучасний стан співпраці України і ЄС та представлено повну інформацію про проекти, упроваджувані ЄС щодо третіх країн у сфері транспорту [2].

Мета та завдання статті. *Мета* – вивчити інтеграційний потенціал спільної транспортної політики Євросоюзу, висвітлити проблеми та завдання, що існують сьогодні у сфері транспорту ЄС. *Завдання* дослідження – 1) розкрити історичні особливості єдиної транспортної політики Євросоюзу; 2) з'ясувати пріоритети єдиної транспортної політики ЄС щодо окремих видів транспорту; 3) проаналізувати сучасний механізм регулювання єдиної транспортної політики ЄС.

Виклад основного матеріалу й обґрунтування отриманих результатів дослідження. Ще в Римському договорі транспортна політика проголошена одним із важливих напрямів співпраці ЄС. Це обумовлено тим, що саме в ньому поставлено завдання створення спільного ринку в межах Європейського Економічного Співтовариства (ЄЕС), а без належного розвитку співробітництва в галузі транспорту, вільний рух людей і товарів неможливий. Однак на практиці розвиток спільної транспортної політики Співтовариства, зокрема поставлена в договорі мета лібералізації перевезень між державами-членами, практично не реалізовувалися до середини 1980-х рр. Це пояснюється багатьма об'єктивними причинами: і роллю держави в розвитку транспорту, і потребою великих капіталовкладень без стовідсоткової гарантованої віддачі, і наявністю природної монополії на залізничному транспорті, і тим, що транспорт є важливою складовою частиною інфраструктури держави [13].

Першим кроком до забезпечення стабільності транспортного ринку було прийняття Регламенту Ради (ЄЕС) № 1017/68 від 19 липня 1968 р. [8] про застосування правил конкуренції у сферах залізничного, автомобільного та внутрішнього водного транспорту. Регламент зобов'язав уряди держав-членів ЄС не допускати створення несхожих умов для еквівалентних операцій із різними партнерами, таким чином ставлячи їх у конкурентно не вигідне становище. Регламенти Ради (ЄЕС) № 1191/69 [9] та (ЄЕС) 1192/69 [10] від 26 червня 1969 р. установили загальні правила й процедури виплати компенсацій, що впливають із нормалізації рахунків суб'єктів господарювання залізниці та відшкодування фінансових витрат, спричинених виконанням зобов'язань, властивих концепції публічних послуг у галузі залізничного, автомобільного й внутрішнього водного транспорту [15, 539–540].

Інтеграція у сфері транспорту принесла вигоду й самому сектору, який наприкінці 1990-х нараховував близько 7 млн робочих місць, і в ньому вироблялося 6 % послуг від внутрішнього валового продукту країн – членів ЄС [21].

У розділ Договору про заснування ЄЕС, присвячений транспорту, Маастрихтським договором внесено деякі нововведення. На сферу транспортної політики поширено голосування кваліфікованою більшістю, а питання безпеки перевезень увійшли до компетенції Ради. У Договір також було включено окремий розділ, присвячений створенню транс'європейських мереж. У процесі становлення єдиного внутрішнього ринку значення спільної транспортної політики зростало. Однак національні інтереси держав часто суперечили намірам Комісії. Деякі уряди не повністю підтримували цю ідею, побоюючися за національних перевізників. Існувала також нагальна потреба належним чином інтегрувати всередині Євросоюзу національні та регіональні транспортні мережі в єдине ціле. Крім того, сам розвиток транспорту породжував нові проблеми. Зокрема, збільшення кількості автомашин призвело до появи дорожніх заторів. Скупчення машин на дорогах і збої в аеропортах сприяли збільшенню забруднення навколишнього середовища та втрати робочого часу. На всіх рівнях прийняття рішень у ЄС з'явилося розуміння того, що відсутність загальної, сучасної, працюючої на благо користувачів транспортної системи загрожує стійкому й поступальному розвитку Євросоюзу [13].

Ґрунтуючися на положеннях Договору про ЄС, у грудні 1992 р. опубліковано першу Білу книгу про подальший розвиток спільної транспортної політики та лібералізацію транспортного ринку. Програма дій у галузі транспорту на 1995–2000 рр., запропонована Білою книгою, передбачала:

- 1) «подвійну інтеграцію» національних транспортних мереж і різних видів транспорту для створення єдиної європейської транспортної мережі;
- 2) розвиток транспортної інфраструктури Європейського Союзу;
- 3) підвищення безпеки транспорту;
- 4) розвиток транспортних зв'язків між ЄС і третіми країнами;
- 5) модернізацію устаткування;
- 6) покращення якості обслуговування [22, 194].

Документ передбачав понад 60 заходів для підвищення ефективності, якості надання послуг і зростання безпеки транспортних перевезень та був спрямований на подолання дисбалансу між видами перевезень, розвиток внутрішньорегіональних морських перевезень, контроль зростання авіаперевезень і розвиток інтермодальних комбінованих перевезень пасажирів («автозалізниця», «море-автомобіль», «залізниця-авіаперевезення») [15, 541–542].

Сповільнене виконання рішень Співтовариства у сфері транспортної політики призвело до того, що на початок 2000-х рр. продовжувала існувати низка труднощів, а саме:

– нерівномірне зростання різних видів транспорту. У загальному обсязі пасажирського транспорту ЄС основну частку займав саме персональний транспорт (майже 82 %) і тільки 8,5 % – автобусний та близько 6 % – залізничний. Більшість вантажів у ЄС доставляли по автодорогах – 73 %, лише 14,5 – по залізниці, близько 7 – по внутрішніх водних шляхах і 5 % – іншими видами транспорту [16];

- затори на основних автомобільних та залізничних маршрутах, у містах і в деяких аеропортах;
- шкідливий вплив на навколишнє середовище та здоров'я населення [12].

У зв'язку із цим 12 вересня 2001 р. Європейська комісія прийняла Білу книгу у сфері транспорту з дуже примітним заголовком «Європейська транспортна політика до 2010 року: час рішень». У документі сформульовано чотири головні завдання транспортної політики ЄС: зміна балансу між різними видами транспорту; орієнтація транспортної політики на її користувачів; отримання ефекту від глобалізації транспорту [13]. Для того, щоб досягти успіху в досягненні цих цілей, визначали такі напрями для транспортної політики: 1) мобільність населення та підприємств на всій території ЄС; 2) охорона навколишнього середовища, енергетична безпека, сприяння захисту пасажирів і громадян; 3) інновації, які забезпечують здійснення двох попередніх цілей [6].

Улітку 2006 р. Європейська комісія схвалила перегляд середньострокових перспектив розвитку транспорту в ЄС і представила Білу книгу, у якій зроблено акцент на загальні для всіх країн ЄС підходи та спільний діалог із проблем транспорту. Документ також містить план розвитку галузі до 2020 р. На думку Єврокомісії, основне завдання розвитку – це оптимізація роботи всіх видів транспорту. Транспортна система має стати більш технологічною, для чого слід інтенсивніше застосовувати досягнення логістики та інноваційних технологій, приділяючи при цьому підвищену увагу різним аспектам безпеки на транспорті й охороні навколишнього середовища [13].

Розглянемо докладніше кожен із видів транспорту, його переваги й недоліки та заходи ЄС, спрямовані на усунення недоліків і покращення його функціонування.

Автомобільний транспорт розвивається в ЄС дуже швидкими темпами. Позитивні сторони такого виду транспорту: висока маневреність, можливість використовувати ґрунтові дороги, дешевше будівництво автотрас. Щодо негативних сторін, то це насамперед висока собівартість транспорту й менша вантажопідйомність [1, 171–172].

Європейська комісія прагне досягнення таких цілей у сфері автомобільного транспорту, як: 1) підготовка законодавчих актів щодо організації робочого часу водіїв; 2) забезпечення справедливих умов працевлаштування водіїв; 3) покращення системи контролю автомобільного транспорту; 4) підвищення професійної кваліфікації водіїв. Метою є більш ефективне застосування наявних норм і положень за допомогою посилення жорсткості контролю та штрафів [7, 10–12].

Унаслідок зростання обсягу вантажних перевезень збільшилися затори навіть на основних магістралях. Крім того, 84 % усіх токсичних вихлопних газів виділялося саме автомобільним транспортом, тому Єврокомісія запропонувала такі заходи: 1) узгодити час роботи водіїв (робочий тиждень у середньому повинен становити не більше 48 годин); 2) запровадити «водійський сертифікат» для перевірки законності працевлаштування водія; 3) сприяти створенню єдиного транспортного законодавства; 4) гармонізувати штрафи й умови, що офіційно дають змогу зупинці транспортних засобів; 5) підвищити рівень безпеки дорожнього руху й зменшити вдвоє число жертв автодорожніх аварій тощо [12].

Незважаючи на вільне пересування в межах ЄС, у країнах-членах існують суттєві розбіжності в нормах, які стосуються використання автомобільного транспорту (максимальна швидкість руху та максимальна вага автомобілів, дозволений рівень алкоголю в крові водія й ін). Нині в ЄС існує близько ста зразків водійських документів. До 2032 р. як водійські права використовуватимуть тільки пластикові картки з мікрочіпом, на якому міститиметься необхідна інформація; їх почнуть видавати із 2012 р. [13].

Залізничний транспорт відіграє провідну роль у здійсненні внутрішньодержавних і значну роль у зовнішньодержавних економічних зв'язках країн ЄС. Переваги такого виду транспорту – висока провізна здатність; регулярність, масовість перевезень; відносно велика швидкість; слабка

залежність від погодних умов; низька собівартість перевезень, особливо при перевезеннях на великі відстані; багатоваріантність вибору напрямів залізниць. До недоліків цього виду транспорту належать мала маневреність і потреба додаткових вантажних робіт при переміщенні вантажів із залізниць на інші види транспорту [1, 170]. Одними з основних недоліків залізничного транспорту ЄС є низький технічний рівень і незадовільний стан його виробничої бази. Зниження обсягів реконструкції та будівництва інфраструктурних об'єктів, а також темпів поповнення й відновлення парків рухомих засобів транспорту, іншої транспортної техніки призвели в останні роки до істотного погіршення їх технічного стану (вікової структури, збільшення зносу та ін.) і працездатності [17].

У липні 1991 р. Рада ЄС прийняла Директиву 91/440 [3]. Вона стосується питання функціонування залізниць Співтовариства й ставить перед країнами-членами вимогу – прийняти низку заходів, спрямованих на виправлення становища залізничного транспорту. Ця директива викликала переверт у сфері залізниць. Заходи, намічені в Директиві 91/440, були розширені та доповнені в Білій книзі з відродження залізниць Співтовариства, що з'явилася в липні 1996 р. [14]. Тут шлося про комплекс заходів, спрямованих на покращення положення залізничного транспорту на європейському ринку транспортних послуг, що тягнули за собою значну реорганізацію його структури [17].

Новий поштовх розвитку залізничного транспорту в ЄС надали швидкісні потяги. Новий імпульс спонукав до «залізничного пакета» заходів, спрямованих на прискорення ринкової інтеграції через скасування перепон на шляху транскордонного надання послуг, забезпечення високих стандартів безпеки на залізницях, а також зниження цін і спрощення роботи завдяки кращій гармонізації технічних стандартів у залізничних перевезеннях [18]. У 2002 р. Єврокомісія запропонувала другий «залізничний пакет», що містить заходи, спрямовані на активізацію діяльності залізничного транспорту шляхом побудови інтегрованого європейського залізничного простору. Вони полягають у: 1) розробці загального підходу до безпеки на залізницях з метою поступової інтеграції національних систем безпеки; 2) підтримці основних принципів інтермодальності; 3) заснуванні Європейської головної залізничної агенції; 4) приєднанні до Міжурядової організації з міжнародних залізничних перевезень. Погоджено також розпочати розгляд «третього залізничного пакета», запропонованого Комісією в березні 2004 р., який містить пропозицію прийняття директиви про надання сертифіката машиністам локомотивів, задіяних у пасажирських і вантажних перевезеннях у межах Співтовариства; пропозицію прийняття регламенту про міжнародні права пасажирів залізниць; пропозицію прийняття директиви про відкриття ринку транспортних послуг міжнародних залізничних пасажирських перевезень [12].

Повітряний транспорт стає все більш популярним у країнах Європейського Союзу. За 30 років повітряні пасажирські перевезення продемонстрували тенденцію до зростання – із 4 % у 1970 р. до біля 8 % у 2010 р. Головними перевагами повітряного транспорту є: 1) висока швидкість перевезення; 2) можливість значного скорочення маршруту, порівняно з наземними й водними шляхами [5]. Головні недоліки повітряного транспорту – 1) висока собівартість перевезень; 2) залежність від метеорологічних умов [1, 172].

Мета політики ЄС у секторі повітряного транспорту полягає в контролюванні збільшення повітряного транспорту, вирішенні проблеми завантаженості повітряних коридорів, установленні стандартів безпеки та впливу на навколишнє середовище.

Європейське Співтовариство прагне гармонізувати законодавство в авіаційному секторі. У грудні 1987 р. Рада ЄС прийняла пакет рішень про повітряний транспорт («Люксембурзький пакет»), які набрали чинності з 1 січня 1988 р. Основними положеннями цього пакета були: нові ліберальні правила призначення авіаперевізників і їхнього доступу на ринки, встановлення знижених тарифів, визначення штрафних санкцій [20, 104–110].

У 1987 р. за пропозицією Європейської комісії почалося створення «Єдиного європейського неба», або «Відкритого неба», шляхом упровадження: 1) регуляторної програми, що ґрунтується на загальних правилах використання повітряного простору; 2) спільного цивільного й військового керування повітряним транспортом; 3) системи спостереження, інспекції й стягнення штрафів, яка забезпечить дотримання правил [7, 40].

У 1990 р. прийнято другий, а в 1992 р. – третій пакет заходів щодо лібералізації, які охоплювали регулярні чартерні рейси, вантажні перевезення [15, 552]. Оскільки лібералізація веде до створення насправді єдиного ринку повітряного транспорту, Співтовариство гармонізувало численні правила та регламенти з метою забезпечення однакових умов для всіх повітряних компаній. Зокрема, розроблено технічні стандарти й адміністративні процедури для визначення загальних стандартів

льотної придатності повітряного судна, що також законодавчо сприяло взаємному визнанню ліцензій осіб, які працюють у сфері цивільної авіації, що дає можливість безпосередньо наймати пілотів із будь-якої країни-члена ЄС [7, 43].

До інших видів транспорту, які розвиваються в Європейському Союзі й мають певне значення для економіки, належать морський, внутрішньоводний і трубопровідний.

Важлива перевага *морського транспорту* – низька собівартість перевезень, а недолік – тривалість і залежність від погодних умов. Усе-таки, важливе значення цього виду транспорту для ЄС підтверджує той факт, що 85 % зовнішньої торгівлі ЄС обслуговує саме він. За даними Євростату, обсяг вантажних перевезень морським транспортом за період з 1995 до 2005 рр. виріс більш ніж на 30 %, у той же час пасажирські перевезення морським транспортом зменшилися на 11 %.

Морські перевезення та перевезення по внутрішніх водних шляхах є дійсно конкурентоспроможною альтернативою наземному транспорту. Такі перевезення надійні, економічні, чисті та безшумні.

Єврокомісія має намір створити інфраструктуру водного транспорту, спростити умови регулювання морських перевезень за рахунок відкриття служб повного обслуговування суден й інтегрування національних законодавств країн-членів для створення справжніх «морських магістралей». Комісія запропонувала нове рамкове законодавство для портів, яке призначене для: 1) викладення нових, більш чітких норм лоцманської служби, обробки вантажів, вантажних робіт і т. д.; 2) спрощення правил керування роботою самих портів та зібрання разом усіх ланок ланцюжка матеріально-технічного постачання (відправники вантажу, власники суден, перевізники та ін.) в одному офісі [7, 62–63].

Стосовно *внутрішніх водних шляхів* поставлено такі цілі: уникнути вузьких проходів; стандартизувати технічні характеристики суден; гармонізувати сертифікати лоцманів і норми часу відпочинку; розробити системи навігаційної допомоги. Розвиток водного транспорту загалом зводиться до двох основних завдань: 1) створення внутрішнього простору перевезень; 2) розширення портових потужностей.

Намагаючись урівноважити різні види транспорту, потрібно враховувати той факт, що не існує тісного зв'язку між морем, внутрішніми водними шляхами та залізницею. У межах програми «Пілотний план функціонування комбінованого транспорту в період 1992–2000 рр.» було запущено 167 проєктів. Щорічний бюджет нової програми взаємодоповнення транспортних систем «Марко Поло» на період із 2003 по 2007 становив 115 млн євро, тоді як передбачений бюджет цієї ж програми на період із 2007 по 2013 рр. становить 450 млн євро. Мета програми – змінити співвідношення між різними видами транспорту шляхом випереджаючої політики, спрямованої на підтримку взаємодоповнення інтермодальності транспортних систем залізничного, морського та внутрішнього водного транспорту, а також перетворення взаємодоповнюючого транспорту в конкурентоспроможну, економічно життєздатну реальність [7, 66].

Ідея створення транспортних коридорів із півночі на південь, із заходу на схід Європи була озвучена в середині 80-х рр. ХХ століття. У Маастрихтському договорі з'явилися положення про створення транс'європейських транспортних мереж (TEN-T) і ролі спільноти в їх розробці та реалізації. Розвиток TEN-T покликаний ліквідувати «вузькі проходи» в єдиній Європі й сприяти вирішенню не тільки безпосередньо транспортних завдань, а й служити соціальним та екологічним цілям і в цілому економічному розвитку території Європи. Комісія сформулювала основні принципи реалізації TEN-T: концентрація фінансування на міждержавних проєктах, оптимальний і чесний розподіл ресурсів спільноти, підвищена увага до можливості взаємодії транспортних мереж, послідовне здійснення робіт і співробітництво між державами-членами [13].

Існує багато проєктів під егідою програми TEN-T, у тому числі залізничне сполучення Ліон-Турин, яке включає в себе шляхи через тунель під Альпами, проєкт «Морські магістралі», а також зв'язок із новими сусідами ЄС на Сході. Інший всеосяжний проєкт «Галілео» щодо системи супутникової навігації в Європі, розпочато ЄС та Європейським космічним агентством. У зв'язку з тим, що система складається із 30 супутників, вона забезпечуватиме більш складні функції, ніж нинішні GPS (США) і ГЛОНАСС (Росія) військово-розвинуті системи. Основний сигнал буде доступний для всіх (а не зашифровані для використання у військових цілях) і забезпечуватиме точність до одного метра. Перший тестовий супутник запущено в грудні 2005 року [11].

Висновки й перспективи подальших досліджень. Розвиток транспорту у ЄС відбувається швидкими темпами. Пріоритетним у пасажирських перевезеннях, звичайно, є автомобільний транспорт, оскільки такий вид його досить зручний, мобільний і динамічний. Щодо вантажних

перевезень, то значними перевагами тут користуються залізниці, оскільки вони вирізняються високою швидкістю перевезень і, що також важливо, слабкою залежністю від погодних умов та великою вантажопідйомністю. Автомобільний та залізничний види транспорту є своєрідними конкурентами на ринку перевезень і пасажирів, і вантажів. Крім переваг, вони також мають і недоліки. Так, наприклад, автомобільний транспорт є одним із найбільших забруднювачів навколишнього середовища. Проблемним також є питання безпеки пасажирів на дорогах через велику кількість дорожньо-транспортних пригод. Говорячи про інші види транспорту, відзначимо, що на сьогодні момент існують конкретні плани та програми, такі як, наприклад, «Галілео» – програма супутникової навігації, «Марко Поло» – програма взаємодоповнення різних видів транспорту, що допомагають Європейському Співтовариству оптимізувати використання переваг інших видів транспорту.

Потребують подальшого дослідження питання інституційно-правового забезпечення транспортної політики ЄС, моделювання транспортної системи та механізмів інтермодальності в ЄС, економічної ефективності реалізації транспортних проектів ЄС.

Список використаної літератури

1. Державне управління в галузі транспорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukreferat.com/index.php?id=28775>
2. Дзяд О. В. Спільні політики Європейського Союзу та їх значення для України. Common EU Policies and Their Significance for Ukraine : навч. посіб. / О. В. Дзяд, О. М. Рудік ; за заг. ред. М. Бойцуна, І. Грицяка, Я. Мудрого та ін. – К. : Міденіум, 2009. – 668 с.
3. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://1520mm.com/ua/mtu/council2001/c.htm>
4. Луцишин П.. Територіальна організація суспільства : навч. посіб. / П. Луцишин, Д. Клімонт, Н. Луцишин. – Луцьк : РВВ «Вежа» Волин. держ. ун-ту ім. Лесі Українки. – 2001. – 335 с.
5. Міщенко М. І. Проблеми формування загальноєвропейської транспортної політики / М. І. Міщенко [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.nbu.gov.ua/portal/Natural/Vdnuzh/2009_29/911misch.pdf
6. Мусис Н. Все про спільні політики Європейського Союзу : пер. з англ. / Н. Мусис. – К. : [б. в.] , 2005. – 466 с.
7. Паппас С. Транспортна політика ЄС : навч. посіб. / С. Паппас. – К. : ІМВ КНУ ім. Тараса Шевченка, 2004. – 80 с.
8. Правове регулювання сфери транспорту в Європейському Союзі та в Україні : у 2 т. / за ред. В. Г. Дідика. – К. : ТОВ «Ніка-Прінт», 2006. – Т. 1. – 392 с.
9. Сисенко Н. Транспортна стратегія України на період до 2020 року / Н. Сисенко [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ier.com.ua/ua/publications/comments/?pid=2539>
10. Спеціалізовані та нетрадиційні види транспорту, їх характеристики й проблеми розвитку [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.parta.com.ua/referats/view/596/>
11. Транспорт: матеріали Вікіпедії – вільної енциклопедії [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://uk.wikipedia.org/wiki>
12. Транспортний комплекс [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.vuzlib.net/rps/211.htm>
13. Транспортний комплекс світу [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.refine.org.ua/pageid-4007-1.html>
14. Транспортний комплекс України // Бібліотека Гринчука [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.grinchuk.lviv.ua/referat/1/2249.html>
15. Шемятенков В. Г. Европейская интеграция : учеб. пособие / В. Г. Шемятенков. – М. : Междунар. отношения, 2003. – 400 с.
16. A sustainable future for transport [Electronic resource]. – Mode of access : http://ec.europa.eu/transport/publications/doc/2009_future_of_transport_en.pdf
17. Africa. European Commission of mobility and transport [Electronic resource]. – Mode of access : http://ec.europa.eu/transport/international/regional_cooperation/africa_en.htm
18. Caucasus/Central Asia. European Commission of mobility and transport [Electronic resource]. – Mode of access : http://ec.europa.eu/transport/international/regional_cooperation/caucasus_central-asia_en.htm
19. China. International relations. European Commission Mobility and Transport [Electronic resource]. – Mode of access : http://ec.europa.eu/transport/international/bilateral_cooperation/china_en.htm
20. Cohesion and transport [Electronic resource]. – Mode of access : http://europa.eu/legislation_summaries/transport/bodies_objectives/124207_en.htm
21. Commission Regulation (EC) No 803/2007 of 9 July 2007 establishing the standard import values for determining the entry price of certain fruit and vegetables / Official Journal. – L. 180. – 10.07.2007. – P. 0001–0002.
22. Communication from the Commission to the Council and the European Parliament on combating HIV/AIDS within the European Union and in the neighbouring countries, 2006–2009 [Electronic resource]. – Mode of access : http://ec.europa.eu/health/ph_threats/com/aids/docs/com_2005_654_en.pdf

Статтю подано до редколегії
26.11.2011 р.