

УДК 656.072

**ДОСВІД ЕВОЛЮЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ
ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ ЯК НАПРЯМОК ДЛЯ
СТРАТЕГІЧНОГО ПЛАНУВАННЯ
ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ**

Громова О.В., к.е.н, доцент (УкрДУЗТ)

Стаття присвячена аналізу досвіду Європейського союзу в будівництві дієвої стратегії транспортної інфраструктури. Нова транспортна політика Європейського Союзу ставить далекосяжні цілі. Вона зосереджена на співпраці між видами транспорту та розвитку сучасних технологічних рішень. Досвід та провідні рішення можуть бути добрим підґрунтям для будови нових реформ в нашій державі на шляху до Євроінтеграції.

Ключові слова: Європейський Союз, види транспорту, стратегія розвитку, транспортна галузь, ринкова економіка

**THE EXPERIENCE OF THE EVOLUTION OF THE EU
TRANSPORT POLICY AS A DIRECTION FOR STRATEGIC
PLANNING OF THE UKRAINIAN TRANSPORT SECTOR**

Gromova O.V., Candidate of Economic Sciences, associate professor (USURT)

The article analyzes the experience of the European Union in building an effective transport infrastructure strategy. The new transport policy of the European Union sets far-reaching goals. It focuses on cooperation between transport modes and the development of modern technological solutions.

A well-developed economic infrastructure is an important determinant of economic growth and sustainable development of regions. One of its main components is transportation infrastructure.

Many years preceding Ukraine's political and economic transformation were characterized by a steady level of investment spending. The principles of financing infrastructure investments applied at that time did not guarantee sufficient funds for the

construction of new infrastructure facilities and the maintenance and repair of existing facilities.

As a result, the technical and economic decapitalization of the infrastructure was progressing, creating barriers to meeting existing transportation needs.

Regional development is an important research issue. Answers are sought to questions concerning its determinants and variations in various aspects.

The researchers are looking for answers to the questions concerning its determinants and variations in various aspects. One of these aspects is the importance of transport infrastructure for the region. transportation infrastructure. The development of transport infrastructure should be carried out in close connection with the needs of the economy and society.

The complexity of the elements of the economy affected by transport infrastructure, including railways, is very high. They can be internal, from the point of view of the transportation system, and external, i.e. related to other areas of the economy.

Modern economic realities require a holistic view of economic problems, from different perspectives, taking into account various factors. In addition, it is necessary to remember that the nature of these interactions has the characteristics of a feedback loop, and the strength and importance of these factors change over time. Therefore, a systematic approach is justified.

Experience and leading solutions can be a good basis for building new reforms in our country on the way to European integration.

Keywords: *European Union, modes of transport, development strategy, transport industry, market economy*

Постановка проблеми. Динамічний розвиток транспортної галузі призвів до високих, а в деяких сферах навіть дуже високих технологічних, технічних та екологічних стандартів, стандартів якості, безпеки та організації. Незважаючи на це, все ще необхідно координувати функціонування всіх галузей транспорту як на національному, так і на міжнародному рівнях.

Постійно зростаючі транспортні потреби населення і вимоги до якості послуг, що надаються, в поєднанні з обмеженими людськими, фінансовими і, перш за все, природними ресурсами (пропозиція легкодоступної і відносно дешевої сировини нафти дуже обмежена, і необхідно замінювати її альтернативними видами палива), підтверджують необхідність поліпшення використання існуючих ресурсів і формулювання напрямків розвитку європейської транспортної політики.

Конкуренція є однією з характеристик ринкової економіки.

Постійне суперництво підприємців для досягнення однієї і тієї ж мети (максимізації прибутку) є важливим фактором успіху або невдачі компанії на конкретному ринку.

При виборі постачальника транспортних послуг клієнти керуються різними критеріями і беруть до уваги різні фактори. Важливість окремих критеріїв і факторів може залежати як від ринкової позиції компанії, її стратегії, так і від середовища, в якому вона працює.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанню розвитку стратегічного розвитку та планування транспортних змін у Євросоюзі та Україні приділили увагу наступні науковці: О.Г. Дейнека [2], В.Л. Дикань [3], А. М. Поручник [4], Р. Барчік [5], К. Бентковська-Сенатор [6], Й. Бурневич [7], М. Гарліковська [11], Й. Нейдер [12], А. Маршалек [13], Й. Раковська [14] та інші.

Виділення невирішених частин загальної проблеми.

З технічним і технологічним прогресом та зростанням мобільності суспільства у сфері транспорту можна виявити нові проблеми (такі як затори, забруднення повітря та інші), які існували раніше, але до цього часу мали другорядне значення через те, що найважливішим питанням на той час була якнайшвидша лібералізація сектору.

Варто зазначити, що нові виклики вирішуються інакше, ніж раніше. Якщо раніше заходи транспортної політики зосереджувалися переважно на проблемах окремих видів транспорту, то сьогодні Європейська Комісія будує свої заходи на основі транспортних сегментів, тобто поділяє транспорт на середньо- і далеко-магістральний та міський, не розмежовуючи його гілки.

Це пов'язано з фокусуванням на інших дилемах для транспортного сектору, ніж раніше. Підхід до транспортної політики ЄС змінився з секторального на горизонтальний. Заходи в окремих галузях транспорту не були відкинуті, але були відсунуті на другий план у контексті пошуку загальних, системних рішень конкретних горизонтальних проблем.

Метою статті є вивчення європейського досвіду становлення транспортної галузі, детальне дослідження покрокового розвитку та запровадження реформ, що надалі зможуть слугувати прикладом для розвитку України.

Виклад основного матеріалу. У створенні та подальшій реалізації транспортної політики беруть участь різні суб'єкти, як національні (на всіх рівнях державного управління), так і міжнародні.

Найважливішу роль відіграють органи законодавчої влади, а також, хоча і в значно вужчому обсязі, органи виконавчої влади.

В Україні це Верховна Рада України, зокрема на питання реформування транспорту безпосередньо впливають Міністр розвитку громад, територій та інфраструктури, Міністр з

питань стратегічних галузей промисловості та Міністр з Економіки.

У Польщі це відповідно Сейм і Сенат, а також, хоча і в значно вужчому обсязі, органи виконавчої влади - Міністр інфраструктури, Міністр інвестицій та розвитку і Міністр навколишнього середовища.

Метою Спільної транспортної політики є поступове усунення бар'єрів у кожному транспортному секторі шляхом гармонізації податкового, соціального, екологічного та технологічного регулювання, сприяння необмеженим конкуренції між компаніями та усунення випадків дискримінації перевізника на основі країни його походження.

Основною метою створення Європейського економічного співтовариства (ЄЕС) було поглиблення економічного, політичного та соціального співробітництва в рамках Європейського об'єднання вугілля та сталі, створеного в 1951 році. Шість країн-засновниць включають: Бельгія, Франція, Нідерланди, Люксембург, Німеччина та Італія. Однією з головних цілей ЄЕС було створення спільного ринку, що вимагало, як зазначено в статті 3 Римського договору, створення умов для вільної, неспотвореної конкуренції як між компаніями, так і між різними галузями транспорту. Транспортна політика, разом з аграрною політикою, вважалася наріжним каменем Співтовариства.

Тема транспорту була вперше порушена ще в Мессінській резолюції 1955 року: «Розширення торгівлі та переміщення людей вказують на необхідність спільного створення широкомасштабних хороших комунікацій. З цією метою будуть проведені спільні дослідження щодо європейської мережі каналів, автомагістралей, електричних залізниць і стандартизації обладнання...». Також зазначалося, що "через свою транскордонну природу транспорт передбачає міжнародне співробітництво» [13].

У Римському договорі від 25 березня 1957 року про заснування ЄЕС транспортна політика була описана як одна з трьох «спільних». Положення договору передбачали прийняття єдиних правил для міжнародних перевезень, транзиту та умов, за яких компанії, що не є членами ЄС, могли надавати транспортні послуги в межах Співтовариства. У договорі також перераховані фактори, що сприятимуть підвищенню безпеки на транспорті.

Початкові домовленості договору стосувалися переважно автомобільного та залізничного транспорту, згадувався внутрішній водний транспорт, а повітряний і морський транспорт були повністю проігноровані. Такий стан справ був зумовлений переважно розташуванням транспортних потреб держав-засновниць, а також характером пасажирських і вантажних перевезень. Договірні припущення на високому рівні узагальнення визначали правила надання державної допомоги перевізникам, згадували зобов'язання щодо надання суспільних послуг і наголошували на необхідності враховувати економічний стан перевізників.

Починаючи з 1950-х років, автомобільний транспорт почав стрімко розвиватися за підтримки урядів штатів. Рівень дорожньо-транспортної інфраструктури покращувався з кожним роком, а будівництво міських об'їзних доріг почало сприяти покращенню міжміських перевезень [11]. У наступні роки було підготовлено багато звітів і програм, найважливіші з яких включають:

- Шауський меморандум 1961 року, який визначив три основні цілі спільної транспортної політики: усунення всіх бар'єрів, що негативно впливають на створення та функціонування єдиного транспортного ринку, гарантування вільного руху транспортних послуг та загальну організацію транспортної системи Співтовариства [14],

- Програма дій щодо спільної транспортної політики 1962 року, перша так звана Біла книга, яка окреслила загальні принципи транспортної політики, більшість з яких залишаються чинними і сьогодні, а саме: вільна конкуренція, рівні правила доступу до ринку, рівне ставлення до перевізників з боку влади, соціальна та фіскальна гармонізація, регулювання цін та контроль пропозиції, координація структурних інвестицій у масштабах Співтовариства [7],

- Рішення Ради № 65/27/ЄЕС, що стосувалося гармонізації певних умов у фінансовій та фіскальній сферах, державного втручання та соціальних питань - це стосувалося лише громадського автомобільного транспорту,

- 1973 рік - розробка Спільної транспортної політики, документ додав повітряний та морський транспорт до Спільної транспортної політики, це було пов'язано з тим, що Данія, Ірландія та Великобританія приєдналися до ЄЕС у 1972 році. Документ також наголошував на важливих екологічних питаннях.

Однак реалізація багатьох запланованих заходів виявилася складною для ЄЕС. До співтовариства приєдналися країни з гіршою інфраструктурою, ускладнився процес прийняття рішень, а процедури досягнення одностайності унеможливили проведення переговорів і прийняття правил, які б інтегрували та лібералізували транспортну політику на кшталт Римського договору [5].

Цілі та завдання, викладені у вищезгаданих документах, на жаль, не знайшли відображення в реальних діях. У 1983 році бездіяльність Європейського Парламенту призвела до того, що ЄК подала позов до Суду ЄС проти Ради, стверджуючи, що її бездіяльність призвела до невиконання Договору про ЄЕС у питаннях спільної транспортної політики. Суд визнав обґрунтованість скарги і зобов'язав Раду посилити свої дії щодо СТС, що призвело до появи у 1985 році Білої книги [8] під назвою «Завершення

формування внутрішнього ринку», яка передбачала створення спільного європейського транспортного ринку до кінця січня 1993 року.

У 1992 році була підготовлена Біла книга «Майбутній розвиток спільної транспортної політики. Глобальний підхід до сталої транспортної системи», яка поширювала цілісний, глобальний підхід до сталої транспортної системи [9]. Найважливішими проблемами на той час вважалися перевантаженість мережі транспортної інфраструктури, нерівномірний розподіл перевезень (попиту) між видами транспорту, наявність вузьких місць, існування численних «периферійних зон», недостатнє фінансування інвестицій в інфраструктуру, яке постійно зменшується, збільшення забруднення повітря транспортом та низький рівень безпеки дорожнього руху.

Цілі транспортної політики на той час включали:

- усунення існуючих бар'єрів для каботажу для компаній, що працюють в межах Європейського Союзу,
- відмова від кількісних обмежень, двосторонніх квот на перевезення вантажів,
- усунення факторів, що негативно впливають на конкуренцію, з метою створення системи галузевої рівноваги на транспорті,
- скорочення викидів CO₂ від видів транспорту,
- підвищення безпеки на всіх видах транспорту,
- лібералізація морського та повітряного транспорту в межах Співтовариства,
- підвищення соціальних стандартів шляхом, зокрема, запровадження Соціальної хартії на транспорті,
- зміцнення транспортних зв'язків з країнами, що не входять до Спільного ринку ЄС, особливо зі Швейцарією та деякими сусідніми країнами, такими як Греція [12].

Зелена книга Європейської Комісії (ЄК) від грудня 1995 року. У цьому документі Комісія прагнула закласти основу для створення ефективної та справедливої системи тарифоутворення в транспортному секторі, яка б відображала ці витрати, тим самим зменшуючи викривлення конкуренції всередині та між видами транспорту. У цьому контексті обговорювалися, зокрема, податкові заходи. У наступні роки стало зрозуміло, що інтерналізація цих витрат є надзвичайно складним завданням.

У опублікованій згодом Зеленій книзі від липня 1998 року Європейська комісія звернула увагу на проблему відмінностей між країнами-членами щодо застосовних транспортних зборів. Це призвело до багатьох викривлень конкуренції всередині та між видами транспорту. Також було висловлено заперечення, що існуючі системи збору недостатньо враховують екологічні та соціальні аспекти транспорту.

Першим європейським актом, який запровадив транспортні збори, була Директива 62/1999 від 19 червня 1999 року про стягнення плати з великовантажних транспортних засобів за використання певних об'єктів інфраструктури (ОJ 1999 № 187). Директива мала на меті гармонізувати системи стягнення плати в державах-членах, створивши механізм рівномірного стягнення з перевізників плати за будівництво доріг та утримання транспортної інфраструктури. Акт регулював не лише плату за користування інфраструктурою, а й встановлював мінімальний розмір щорічного податку на транспортні засоби [6].

Для транспортних засобів з максимальною дозволеною масою не менше 12 000 кг встановлено два види плати за проїзд:

- плата за проїзд (толл), тобто сума, що підлягає сплаті за проїзд між двома пунктами на дорозі, перетин мостів, тунелів і гірських перевалів,

- плата за користування (віньєтка), тобто сума, після сплати якої транспортний засіб має право користуватися дорогами в даній країні протягом певного періоду [12].

Було передбачено, що плата за проїзд та віньєтки не можуть вводитися одночасно за користування однією і тією ж інфраструктурою. У країні, де діють віньєтки, проїзд платними автомагістралями повинен бути безкоштовним.

На практиці значна частина формулювань Директиви 62/1999 виявилася незрозумілою і неточною. У травні 2006 року була опублікована нова Директива 38/2006, яка суттєво змінила положення попередньої Директиви (EU OJ 2006 № 157). Положення нової директиви надали державам-членам більшу свободу у визначенні доріг, за проїзд по яких стягуватиметься плата. Було запроваджено можливість стягувати плату за проїзд з транспортних засобів, повна маса яких перевищує 3 500 кг.

Обидві директиви передбачають, що держави-члени повинні використовувати електронні системи збору плати за проїзд замість ручного збору плати за проїзд на пунктах збору плати за проїзд. Ці системи повинні використовувати супутникове позиціонування або мікрохвильову технологію з використанням GMS - GPRS-зв'язку [13]. Системи, що використовуються в різних країнах-членах, відрізняються і не є сумісними одна з одною. На практиці, транспортні засоби, що використовуються для міжнародних перевезень, зазвичай мають кілька пристроїв для збору плати за проїзд з різних країн-членів, прикріплених до лобового скла.

Винятком є TELEPASS, який дозволяє стягувати плату за проїзд одночасно у Франції та Іспанії, Португалії та Італії, а також Toll2Go, який є комбінацією плати за проїзд у Німеччині та Австрії.

Європейським Союзом в 2019 році запроваджено EETS, що, означає:

- єдиний електронний постачальник послуг з оплати за проїзд,

- єдиний контракт з постачальником, що охоплює всі країни-члени ЄС,

- єдиний бортовий пристрій (OBU), що приймає сигнали, обробляє, зберігає та надсилає дані [16].

EETS має на меті охопити всю Європу та об'єднати дві технології - супутникову та мікрохвильову - в одному пристрої. Це пов'язано з повною готовністю до співпраці на регіональному рівні між цими країнами.

У Польщі система viaTOLL на основі мікрохвильової технології була запроваджена 1 липня 2011 року. Контроль над Національною системою збору плати за проїзд здійснюється з листопада 2018 року. GITD. Наразі вона базується на супутникових технологіях і допомагає користувачам уникати заторів.

Зміна ставлення до охорони навколишнього середовища та оцінки реальних наслідків діяльності транспорту, завдяки вдосконаленню методів оцінки зовнішніх витрат, прискорила роботу в напрямку збалансування його майбутнього розвитку. Значний крок у цьому напрямку було зроблено на Європейській Раді в Гетеборзі в червні 2001 року, яка прийняла Стратегію сталого розвитку Європейського Союзу.

Вона визнала, що найважливішими політичними цілями сталого розвитку є:

- зупинити поточну тенденцію, за якої економічне зростання спричинило більш ніж пропорційне збільшення потреб у транспорті,

- підвищення конкурентоспроможності альтернативних видів транспорту (переважно залізничного, внутрішнього водного та морського),

- підвищення транспортної доступності сільської місцевості та

вирішення проблеми транспортних заторів в урбанізованих центрах.

Прийняття Стратегії сталого розвитку Європейського Союзу призвело до розробки ще одного документу транспортної політики ЄС - наступної Білої книги під назвою "Європейська транспортна політика до 2010 року - час приймати рішення", яка була опублікована 12 вересня 2001 року. У ній була представлена більш конкретна концепція спільної транспортної політики Співтовариства. Особливий акцент було зроблено на:

- розвитку мережі транспортної інфраструктури (TEN-T)
- дерегуляції транспортного сектору,
- подальшій лібералізації транспортних ринків.

Фундаментальною проблемою, визначеною в Білій книзі, був факт зростаючого динамічного попиту на транспорт, в основному на вантажні автомобільні перевезення, що призводило до значних транспортних заторів. У

документі увагу також було приділено негативному впливу транспорту на здоров'я європейців та навколишнє середовище. Всі заходи, які мали бути

вжиті, не могли бути несумісними із загальними принципами спільної транспортної політики, встановленими від початку створення Співтовариства, а саме:

забороною дискримінації, прагненням до повної лібералізації ринку, свободою пересування і вибору засобів пересування.

У наступній Білій книзі розглядалися країни-кандидати на вступ до структур ЄС та інтеграція їхніх транспортних систем до системи ЄС. Це

було зроблено в рамках програми TINA (Оцінка потреб транспортної інфраструктури), ініційованої Комісією в 1996 році, в якій брали участь "10" країн плюс Румунія.

Приєднання 10 нових країн 1 травня 2004 року призвело до нижчих, ніж очікувалося, темпів економічного

зростання в "15" країнах, інтенсифікації процесів консолідації ринків, зростання ролі логістики в торгівлі та виробництві, а також глобалізації. Це викликало необхідність переглянути деякі цілі, викладені в обох Білих книгах, і, перш за все, оцінити ступінь їх досягнення. У відповідь на це Європейська Комісія підготувала ще один документ у 2006 році – «Зберігаємо Європу в русі. Стала мобільність для нашого континенту» (COM (2006) 314 від 12 липня 2007 року).

Згідно з цим документом, було успішно створено спільний лібералізований ринок автомобільних перевезень (як і раніше, існували лише певні обмеження на каботажні перевезення). Проблема зменшення відмінностей у заробітній платі та вартості робочої сили між країнами-членами виявилася складною.

У березні 2011р. Європейська Комісія прийняла чергову Білу книгу «Дорожня карта до єдиного європейського транспортного простору - на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи» [10]. У цьому документі визначено існуючі недоліки, занадто велику кількість дорожньо-транспортних пригод, затори, забруднення та надмірні викиди парникових газів.

У книзі сформульовано низку цілей, які мають бути досягнуті до кінця 2050 р. Простіше кажучи, йдеться про те, щоб транспорт споживав менше енергії, краще використовував наявну інфраструктуру та зменшив негативний вплив на навколишнє середовище і природні ресурси. За цей період було визначено, що транспортний сектор повинен скоротити викиди CO₂ щонайменше на 60% порівняно з 1990 роком.

Це має бути досягнуто шляхом виконання 10 завдань у трьох групах.

До першої групи належать заходи, спрямовані на поліпшення співвідношення

видів палива і рушіїв, що використовуються на транспорті.

Друга група включає заходи, спрямовані на краще використання екологічно чистих видів транспорту і технологій.

Третя група спрямована на більш широке використання інтелектуальних транспортних систем для підвищення ефективності та безпеки транспорту.

У документі викладено бачення Комісії щодо майбутнього європейського транспорту, яке зводиться до забезпечення:

- зростання транспортного сектору та сприяння мобільності з одночасним досягненням мети скорочення викидів CO₂ на 60% порівняно з 1990 р,

- ефективної мультимодальної транспортної мережі та міжміських перевезень,

- рівних умов в усьому світі для міжміських та міжконтинентальних вантажних перевезень,

- екологічно чистий міський транспорт.

Як зазначено в цьому документі, основні цілі, необхідні в галузі транспорту, включають:

- розробку та впровадження нових видів палива і сталих рушійних систем,

- оптимізацію роботи мультимодальних логістичних ланцюгів, у тому числі шляхом більш широкого використання більш енергоефективних видів транспорту,

- використання важких транспортних засобів для перевезення вантажів на короткі та середні відстані,

- досягнення майже нульового рівня смертності на автомобільному транспорті до 2050 року, скорочення вдвічі кількості жертв дорожньо-транспортних пригод до 2025 року,

- підвищення ефективності використання транспорту та інфраструктури за допомогою інформаційних систем та ринкових стимулів,

- просування до повного застосування принципів «користувач платить» і «забруднювач платить».

В обговорюваній Білій книзі, що стосується транспорту, розглядаються питання, що стосуються міжнародних аспектів, які не можуть бути вирішені на національному рівні, і тому повинні координуватися на рівні ЄС. Такий масштаб дій може дати кращі результати і посилити зусилля в ряді областей, таких як розбудова потенціалу, дослідження, збір інформації та даних, обмін кращими практиками, розвиток і співпраця.

Метою має стати перетворення всієї транспортної системи Європейського Союзу на стійку систему до 2050 року. Єдиний транспортний ринок формально розпочав свою роботу 1 січня 1993 року. Для мандрівників це означало зниження цін на квитки та вищу якість транспортних послуг, досягнуту завдяки більшій конкуренції на ринку. В результаті цих покращень мобільність європейців значно зросла.

Висновок.

Добре розвинена економічна інфраструктура є важливою детермінантною економічного зростання та сталого розвитку регіонів. Однією з її основних складових є транспортна інфраструктура.

Отже, основними стовпами стратегії розвитку транспорту в ЄС є:

- добре функціонуючий внутрішній ринок (що вимагає гармонізації та скорочення непотрібної раціоналізації для зменшення адміністративного тягаря та підвищення глобальної конкурентоспроможності бізнесу в країнах ЄС),

- чесна конкуренція та повага до прав працівників,

- декарбонізація (на міжнародній зустрічі ООН з питань зміни клімату в Парижі 12 грудня 2015р. - обговорювалося скорочення викидів CO₂, в основному від важких транспортних засобів, шляхом

підвищення ефективності інфраструктури),

- діджиталізація (шляхом запровадження стандартизації та інтероперабельності, особливо щодо електронного збору плати за проїзд).

Тому це має стати основними засадами для стратегічного планування розвитку транспортної галузі України.

В умовах післявоєнної розбудови економічні реалії вимагатимуть від України цілісного погляду на економічні проблеми, з різних точок зору, з урахуванням різних факторів.

Досвід та провідні рішення можуть стати гарним підґрунтям для побудови нових реформ у нашій країні на шляху до євроінтеграції.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Стратегія відновлення життєздатності залізниць у країнах Європейського співтовариства: Офіційний документ «Біла книга» / Комісія Європейського співтовариства. - Брюссель, 30.07.96 COM (96) 421, остаточна редакція.

2 Дейнека О.Г., Божок А.Р. Реформування залізничного транспорту України в контексті світового досвіду. *Вісник економіки транспорту і промисловості*: збірн. наук. праць. Харків, УкрДАЗДТ. 2010. № 29. С. 213- 217.

3 Дикань В.Л., Корінь М. В. Ефективність роботи транспортної системи України в умовах глобалізації економічних систем. *Вісник економіки транспорту і промисловості*: збір. наук. праць. Харків, УкрДАЗДТ. 2011. № 33. С. 13-19.

4 Поручник А. М. Національний інтерес України: економічна самодостатність у глобальному вимірі: монографія. Київ. КНЕУ, 2008. 352 с.

5 Barcik R., Biesok G., *Polityka transportowa Państw Unii Europejskiej* (cz. 1), Logistyka, 2, 2004.

6 Bentkowska-Senator K., Kordel Z., Waśkiewicz J., *Polski transport samochodowy rynek – koszty – ceny*, Wydawnictwo Instytutu Transportu Samochodowego, Warszawa 2012.

7 Burniewicz J., *Ekonomika transportu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1993.

8 Completing The Internal Market, White Paper: веб-сайт. URL: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4ff490f3-dbb6-4331-a2ea-a3ca59f974a8/language-en> (дата звернення: 10.05.2023).

9 Przyszły rozwój wspólnej polityki transportowej, Biała Księga. : веб-сайт. URL: <http://www.transforum-project.eu/pl/transforum/biala-ksiega-transportu.html> (дата звернення: 10.05.2023).

10 Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencji i zasobooszczędnego systemu transportu. : веб-сайт. URL: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:pl:PDF> (дата звернення: 10.05.2023).

11 Garlikowska M., *Ewolucja celów polityki transportu kolejowego w Europie*, Problemy Kolejnictwa, 149, 2009.

12 Neider J., *Transport Międzynarodowy*, Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2010.

13 Marszałek A. (red.), *Integracja europejska*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2004

14 Rakowska J., *Transformacja Wspólnej Polityki Transportowej UE*, Logistyka, 3, 2010.

15 Schaus Memorandum, European Commission, 1961: веб-сайт. URL: <http://aei-dev.library.pitt.edu/view/eusubjects/H033006.html> (дата звернення: 10.05.2023).

16 Тарифи дорожнього збору: веб-сайт. URL: www.toll-collect.de (дата звернення: 10.05.2023).

REFERENCES

- 1 Strateghija vidnovlennja zhyttjezdatsnosti zaliznycj u krajinaх Jevropejskogho spivtovarystva: Oficijnyj dokument «Bila knygha» (1996) [Strategy for restoring the viability of railways in the countries of the European Community: Official document «White Paper»] / Commission of the European Community. Brussels.
- 2 Dejneka O.Gh., Bozhok A.R. (2010) Reformuvannja zaliznychnogho transportu Ukrajiny v konteksti svitovogho dosvidu [Reform of railway transport of Ukraine in the context of world experience.]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, Kharkiv: UkrDAZDT..№ 29. pp. 213- 217.
- 3 Dykan V.L., Korin M. V. (2011) Efektyvnistj roboty transportnoji systemy Ukrajiny v umovakh ghlobalizaciji ekonomichnykh system [The efficiency of the transport system of Ukraine in the conditions of globalization of economic systems]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, Kharkiv: UkrDAZDT. №33. pp. 13-19.
- 4 Poruchnyk A. M. (2008) Nacionaljnyj interes Ukrajiny: ekonomichna samodostatnistj u ghlobaljnomu vymiri [National interest of Ukraine: economic self-sufficiency in the global dimension]: monohrafija. Kyjiv: KNEU, 2008. p. 352
- 5 Barcik R., Biesok G., Polityka transportova Państw Unii Europejskiej (cz. 1), Logistyka, 2, 2004.
- 6 Bentkowska-Senator K., Kordel Z., Waśkiewicz J., (2012) Polski transport samochodowy rynek – koszty – ceny, Wydawnictwo Instytutu Transportu Samochodowego, Warszawa.
- 7 Burniewicz J., (1993) *Ekonomika transportu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- 8 Completing The Internal Market, White Paper: веб-сайт. URL: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4ff490f3-dbb6-4331-a2ea-a3ca59f974a8/language-en> (accessed 10 May 2023).
- 9 Przyszły rozwój wspólnej polityki transportowej, Biała Księga. Available at: <http://www.transforum-project.eu/pl/transforum/biala-ksiega-transportu.html>(accessed 10 May 2023).
- 10 Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencji i zasobooszczędnego systemu transportu.: Available at :<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:pl:PDF> (accessed 10 May 2023).
- 11 Garlikowska M., (2009) Ewolucja celów polityki transportu kolejowego w Europie, *Problemy Kolejnictwa*, p. 149
- 12 Neider J., (2010) *Transport Międzynarodowy*, Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- 13 Marszałek A. (2004) *Integracja europejska*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- 14 Rakowska J. (2010) *Transformacja Wspólnej Polityki Transportowej UE*, Logistyka,.
- 15 Schaus Memorandum, European Commission. Available at: <http://aei-dev.library.pitt.edu/view/eusubjects/H033006.html> (accessed 10 May 2023).
- 16 Taryfy dorozhnjogho zboru [Toll tariff]. Available at: www.toll-collect.de (accessed 10 May 2023).