УДК 339.9

Христина Михайлівна ДОРОФЄЄВА

аспірантка,
кафедра міжнародної економіки і туризму,
Донецький національний університет економіки і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського
E-mail: kristina_d92@mail.ru

ОСНОВНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ МЕРЕЖ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Дорофєєва, Х. М. Основні тенденції розвитку транспортних мереж Європейського Союзу в умовах глобалізації [Текст] / Христина Михайлівна Дорофєєва // Економічний аналіз : зб. наук. праць / Тернопільський національний економічний університет; редкол.: В. А. Дерій (голов. ред.) та ін. – Тернопіль: Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету "Економічна думка", 2015. – Том 19. – № 1. – С. 47-52. – ISSN 1993-0259.

Анотація

Вступ*. Протягом останніх десятиліть розвиток транспортних мереж багатьох держав зазнав значних потрясінь, які спричинені як зовнішніми факторами, такими, як вплив кризових явищ в економіці, так і внутрішніми – транспортні системи більшості країн потребують капітальних змін відповідно до вимог сучасного етапу розвитку світового господарства. Транспорт – одна з найбільш важливих галузей господарства будь-якої держави. Особливого значення розвиток транспортної галузі набуває в такому інтеграційному об'єднанні, як Європейський Союз, головною метою якого є забезпечення вільного пересування товарів, послуг та робочої сили. Ефективне функціонування транспортної мережі кожної з країн інтеграційного об'єднання та їх залучення в європейську та світову транспортні мережі сприятиме вирішенню найважливіших завдань сучасності і дозволить збільшити обсяги міжнародних перевезень. Рівень розвитку транспортної мережі – один з найважливіших показників економічної інтеграції ЄС до світової економіки.*

Мета*. Метою дослідження є виявлення основних тенденцій розвитку транспортних мереж ЄС та визначення базових проблем, що перешкоджають швидкій інтеграції транспортних мереж країн-членів до єдиної європейської мережі.*

Результати*. Наведено основні напрями розвитку європейських транспортних мереж. Розглянуто найважливіші транспортні коридори, що проходять територією країн-членів ЄС. Проаналізовано показники перевезення вантажів кожним видом транспорту останніх, що є необхідним для обумовлення формування стратегічно-важливих транспортних коридорів. За кожним видом транспорту наведено особливості регулювання ринку перевезень наднаціональними органами ЄС. Розглянуто особливості розвитку транспортної політики за кожним видом транспорту, що суттєво впливає на розвиток транспортних мереж загалом. За результатами аналізу виявлено залежність між рівнем економічного розвитку країни та ступенем її залученості до світової економічної системи й основними показниками розвитку транспортних мереж. Запропоновано засоби активізації інтеграційних процесів усередині ЄС, що мають залучити всі транспортні мережі його країн-членів до єдиної європейської транспортної мережі.*

Ключові слова: *транспортна система; транспортна мережа; Європейський Союз; транспортна політика; транспортний коридор.*

Khrystyna Mykhailivna DOROFYEYEVA

PhD Student,
Department of International Economics and Tourism,
Donetsk National University of Economics and Trade named after Mykhailo Tugan-Baranovskyi
E-mail: kristina_d92@mail.ru

MAJOR TRENDS IN EU TRANSPORT NETWORK DEVELOPMENT UNDER GLOBALIZATION CONDITIONS

Abstract

Introduction. *During recent decades, the development of transport networks of many countries faced major shocks*

© Христина Михайлівна Дорофєєва, 2015

that have been caused by both external factors such as the impact of the economic crisis and internal - transport systems of most countries require capital changes according to the requirements of contemporary development of the world economy. Transport is one of the most important sectors of the economy of any country. Particular importance the development of the transport sector has taken in European Unio. Its main objective is to ensure the free movement of goods, services and labor. The effective functioning of the transport network in each country of integration association and its involvement in European and global transport networks contribute to solving the major problems of our time and will increase international traffic. The level of development of the transport network is one of the most important indicators of economic integration of the EU in the global economy.

Purpose. *The study aims to identify the main trends of EU transport networks and determine the basic problems that prevent the rapid integration of transport networks of member countries to the single European network.*

Results. *The basic directions of development of European transport networks are shown. The most important transportation corridors passing through the territory of the Member States are considered. The indicators of transportation of cargo by each mode of transport are analyzed. They are necessary for the formation for strategically important transport corridors. The peculiarities of the transport policy for each vehicle, which affect the development of transport networks in general are defined. The analysis has revealed correlation between economic development and the degree of involvement of the global economic system and the main indicators of transport networks. The means of intensification of integration processes within the EU are proposed. They have to involve all transportation networks to a single European transport network.*

Keywords: *transportation system; transportation network; The European Union; transport policy; transport corridor.*

JEL claasification: F14, F19

Вступ

На початку XXI століття кожна держава почала прагнути до того, щоб забезпечити сталість економічного зростання, покращення рівня і якості життя населення. Транпорт є однією з найважливіших галузей економіки, які сприяють поглибленню інтеграційних процессів. Під впливом структурних змін в економіці, насамперед таких, як заміна матеріало- та енергомістких галузей наукомісткими, формується світова транспортна система, особливістю якої є фрагментарність розвитку. Перспективними напрямами розвитку транспортної галузі стали зменшення навантаження на автомобільний транспорт, бо він має найбільший негативний вплив на довкілля, удосконалення транспортних мереж з метою забезпечення безпеки перевезень, удосконалення транспортної інфраструктури, упровадження інноваційних транспортних систем та ін.

Особливої актуальності розвиток транспортної галузі набуває в інтеграційних об'єднаннях, головною метою більшості з яких є забезпечення вільного пересування товарів, послуг та робочої сили. Сучасна економічна система є динамічною у зв'язку з процесами глобалізації, що обумовлює необхідність постійного дослідження та корегування (за необхідністю) загальних положень транспортної політики.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Особливості функціонування та оптимізації транспортної системи розглядалися у роботах таких вчених, як А. Е. Горєва, В. К. Городецький, А. Е. Емірова та ін. Аналізу особливостей функціонування транспортних мереж ЄС присвячені праці В. В. Мацкевича, Т. М. Пахомової, І. В. Познанської. Особливості політики ЄС у транспортній галузі вивчали Бабиніна Л. О., Громогласова Е. С., Жиленкова Е. Е., Чайковська Ю. В. та ін.

Мета та завдання статті

Метою дослідження є виявлення основних тенденцій розвитку транспортних мереж ЄС та визначення базових проблем, що перешкоджають швидкій інтеграції транспортних мереж країн-членів до єдиної європейської мережі.

Виклад основного матеріалу дослідження

Європейський Союз (ЄС) – найбільше регіональне об'єднання, що має на меті створення політичного і валютно-економічного союзу європейських держав з метою усунення всіх перешкод вільного пересування товарів, послуг, капіталу і людей, а також для формування єдиної зовнішньої політики. Нині Європейський Союз залишається одним з основних центрів світового господарства, що має значний транспортний потенціал та звертає достатню увагу на розвиток єдиної транспортної системи. Проте зберігаються значні соціально-економічні диспропорції між країнами-членами ЄС, а також між деякими регіонами усередині об'єднання, які особливо збільшилися після інтеграційної хвилі 2007 р. та світової фінансової кризи у 2008-2012 рр.

Розвиток транспортних мереж є одним із головних завдань транспортної політики ЄС. Транспортні мережі, які ефективно функціонують, забезпечують зв'язки між країнами, що є необхідною умовою для

сталого економічного розвитку та добробуту громадян, а активізація інтеграції національних транспортних мереж країн ЄС стимулює не тільки регіональне, а й міжнародне співробітництво. Особливої уваги вимагають нові країни-члени – значні обсяги інвестування спрямовуються до них з метою реалізації стратегій інтеграції їх транспортних мереж до європейських та укріплення Єдиного ринку. Фінансування розвитку транспортних мереж Словенії, Румунії, Угорщини, Хорватії та інших нових країн ЄС повинно закрити прогалини між державами-членами, ліквідувати проблеми, що все ще чинять перешкоди для нормального функціонування внутрішнього ринку, та подолати такі технічні бар'єри, як несумісність стандартів для залізничного руху та ін.

У жовтні 2013 року Європейська Комісія репрезентувала новий проект розвитку транспортних мереж ЄС, метою якого є зміцнення зв'язків між країнами-членами та усунення їх ізольованості. Проект передбачає створення 15 тис. км залізничних шляхів для високошвидкісних та звичайних поїздів, 94 портів та 38 аеропортів. [1]

Основними транспортними коридорами у межах проекту мають стати [1; 2]:

1. Скандинавсько-Середземноморський коридор. Проходить через Балтійське море з Фінляндії до Швеції. Через Німеччину, Альпи та Італію транспортна мережа поєднує великі міські центри та порти Скандинавії із промислово розвиненими центрами Південної Німеччини, Австрії та Північної Італії.

2. Північне море – Балтійське море. Мережа з'єднує порти східного узбережжя Балтійського моря з портами Північного моря, пов'язуючи Фінляндію з Естонією, залучає транспортні мережі між трьома країнами Балтії, з одного боку, і Польщею, Німеччиною, Нідерландами і Бельгією – з іншого.

3. Північне море – Середземне море. Це мультимодальний коридор, що містить внутрішні водні шляхи в країнах Бенілюксу та Франції. Мережа проходить від Ірландії, через Нідерланди, Бельгію і Люксембург, у Середземному морі і до півдня Франції.

4. Балтійсько-Адріатичний коридор (найбільш важливий для транс'європейських автомобільних і залізничних мостів). З'єднує Балтійське і Адріатичне моря, через промислові райони Південної Польщі, Відня та Братислави, із Східно-альпійським регіоном і Північною Італією.

5. Східно-середземноморський коридор. Пов'язує морські виходи Північного, Балтійського, Чорного та Середземного морів, що дозволяє оптимізувати використання портами пов'язаних з ними морських магістралей.

6. Рейн-альпійський коридор. Найбільш пожвавлена мережа вантажних маршрутів, що проходить портами Північного моря, Роттердаму і Антверпена, в басейні Середземного моря, через Швейцарію і деякі з основних економічних центрів Рейн – Рур, Рейн – Майн – Неккар, регіонами та агломераціями Мілана в Північній Італії.

7. Атлантичний коридор. Зв'язує швидкісними та звичайними залізничними дорогами та внутрішніми водними шляхами західну частину Піренейського півострова через порти Гавр і Руан у Париж і далі Мангейм – Страсбург.

8. Коридор Рейн – Дунай. Водні шляхи Дунаю з'єднують центральні райони навколо Страсбурга і Франкфурта через Південну Німеччину та Відень, Братиславу, Будапешт, Прагу, Жиліну, Кошице та український кордон.

9. Середземноморський коридор. Автомобільні та залізничні шляхи поєднують Піренейський півострів з угорсько-українським кордоном.

У табл. 1 наведено обсяг перевезення вантажів усіма видами транспорту кожної з країн ЄС. Найбільше навантаження має автомобільний транспорт, яким у 2013 році було перевезено 1,72 млн.т вантажу, що складає майже 40 % від загального обсягу перевезених вантажів. Саме автомобільні транспортні мережі ЄС мають найбільш високі темпи розвитку через збільшення кількості автомобілів. Найбільші обсяги перевезень виконують підприємства транспортної галузі таких країн, як Іспанія, Італія, Німеччина, Польща, Великобританія та Франція, через територію яких проходять головні транспортні коридори ЄС. Але слід зазначити, що протягом останніх п'яти років більшість країн ЄС значно скоротили обсяги вантажних перевезень автомобільним транспортом. Значне скорочення відбулося в Швеції – на 18,9 %, Румунії – 39,6 %, Австрії – 29,2 % та на Кіпрі – майже у 2 рази. Це пов'язано з кризовими явищами 2008-2012 років, які мали суттєвий вплив на всі країни, а країни, що розвиваються, виявилися одними з найслабших.

Необхідно зазначити, що ринок автомобільних перевезень на сьогоднішньому етапі розвитку ЄС є найбільш лібералізованим. Але, незважаючи на вільне переміщення автомобільного транспорту всередині ЄС, у законодавстві кожної з країн-членів є суттєві відмінності щодо його використання, наприклад дозволений рівень алкоголю в крові водія або максимальна швидкість руху. Лише у 2006 році держави ЄС погодили введення єдиних водійських прав на території об'єднання. [3] Найбільшою і досі не вирішеною проблемою ЄС на ринку автомобільних перевезень є висока завантаженість доріг, забруднення довкілля та високий рівень смертності у дорожних аваріях. Саме тому впровадження нових з точки зору економології технологій – один з приоритетних напрямів розвитку транспортних мереж ЄС. У 2007 році Європейський Парламент підтримав рішення Європейської Комісії щодо введення норм Євро-5

та Євро-6 для автомобілів, які мають на меті скорочення викидів вихлопних газів до атмосфери [3].

Залізничний транспорт країн ЄС знаходиться в стані занепаду. Протягом останніх сорока років частка цього виду транспорту в пасажирських перевезеннях впала з 10 % до 6 %, а у вантажних – з 21 % до 8 % [4]. Відповідно до даних табл. 1 лідерами серед країн ЄС за обсягами перевезення вантажів є Німеччина та Польща. Найменші обсяги перевезень мають Греция, Ірландія та Люксембург. Проте, попри скорочення питомої ваги залізничного транспорту у загальному обсязі перевезень, протягом останніх п'яти років більшість країн-членів ЄС активно нарощувала темпи зростання цього виду перевезень. Так Італія збільшила обсяги перевезень на 15 %, Німеччина – на 19,5 %, Польща – на 16 %, а Великобританія – на 34,5 %. На сучасному етапі розвитку залізничний транспорт не може на рівних умовах конкурувати з іншими видами транспорту: національні залізничні шляхи ЄС мають різні технічні стандарти та недостатньо інтегровані між собою. Але залізничний транспорт є найбільш безпечним, екологічним та відносно дешевим, саме тому Рада ЄС та Європейська Комісія намагаються приймати найбільш актуальні рішення щодо модернізації цього виду перевезень, і результатом транспортної політики у цьому напрямку є збільшення обсягів перевезень саме у лідерів економічного і соціального розвитку серед країн ЄС.

Таблиця 1. Обсяги перевезення вантажів усіма видами транпорту кожної з країн ЄС, тис. тонн [5]

Країна	Залізничний транспорт		Автомобільний транспорт		Морський транспорт		Авіаційний транспорт	
	2008	2013	2008	2013	2008	2013	2008	2013
Австрія	98 887	95 449	33 510	23 758	-	-	24 089	25 827
Бельгія	45 718	-	42 751	38 170	243 819	228 130	22 340	26 599
Болгарія	13 284	13 539	15 338	27 209	26 576	28 841	6 447	7 106
Греція	3 377	1 980	28 852	18 708	152 498	160 986	35 056	34 021
Данія	6 163	-	19 482	16 073	106 096	87 827	24 483	27 575
Естонія	45 954	43 682	7 494	5 981	36 191	42 925	1 804	1 985
Ірландія	631	589	17 087	9 013	51 081	46 722	30 166	24 644
Іспанія	21 087	24 949	242 978	192 594	416 158	403 664	162 236	158 072
Італія	76 336	87 960	180 457	127 237	526 219	457 078	106 539	116 332
Кіпр	-	-	1 308	633	7 962	7 172	7 575	7 140
Латвія	53 679	55 831	12 270	12 713	61 430	67 148	3 700	4 803
Литва	42 669	48 028	20 405	26 317	36 379	39 757	2 562	3 502
Люксембург	6 446	-	8 966	8 606	-	-	1 692	2 169
Мальта	-	-	-	-	5 501	5 474	3 109	4 031
Нідерланди	33 594	38 927	78 157	70 138	530 359	548 420	50 670	58 316
Німеччина	312 087	373 738	332 741	295 638	320 636	297 281	167 763	181 879
Польща	200 819	232 596	164 926	247 590	48 833	64 282	18 729	23 298
Португалія	8 947	9 291	39 024	36 495	65 275	78 244	24 773	29 451
Румунія	50 595	50 348	56 372	34 035	50 458	43 577	8 061	10 104
Словаччина	37 603	48 401	29 216	30 113	-	-	2 600	1 562
Словенія	13 774	17 156	16 233	15 885	16 554	17 184	1 676	1 269
Великобританія	87 666	117 769	161 705	155 895	562 166	502 971	214 857	210 784
Угорщина	42 277	-	35 678	35 695	-	-	8 429	8 441
Фінляндія	32 860	36 433	31 037	24 430	114 725	105 117	14 848	16 606
Франція	86 126	88 989	206 323	171 489	351 976	304 216	122 723	138 872
Хорватія	11 651	10 661	11 043	9 130	29 223	19 366	4 587	5 747
Чехія	76 715	83 957	50 875	54 892	-	-	13 343	12 027
Швеція	56 466	67 330	38 048	30 869	187 778	161 570	28 063	31 654

Ринок вантажних перевезень морським транспортом є найменш лібералізованим. На початку XXI століття під натиском змін транспортного ринку в умовах глобалізації, Парламент та Рада ЄС зробили спробу прийняти новий пакет законодавчих актів для морського транспорту, але спільної згоди досягти не вдалося. Радою ЄС лише був заснований незалежний орган з розслідування випадків на морі, а також схвалені правила відповідальності транспортних компаній перед пасажирами. Морські маршрути від однієї держави-члена ЄС до іншої з правової точки зору все ще є зовнішніми [3]. Однак необхідно зауважити, що у вантажних перевезеннях морський транспорт має достатньо велику частку. До складу ЄС входять кілька держав, які мають вихід до моря, і, таким чином, їх транспортні мережі набувають

стратегічного значення. Так Іспанія, Італія, Нідерланди та Великобританія мають найбільші обсяги вантажних перевезень. По території цих країн проходить більшість транс'європейських мереж. Та протягом останніх п'яти років обсяги перевезень морським видом транспорту цих країн (окрім Нідерландів), як і інших країн-членів ЄС, значно скоротилися: показник Великобританії скоротився на 10,6 %, Італії – на 13,1 %, Іспанії – на 3,1 %. Найбільше скорочення обсягів перевезень морським транспортом серед країн ЄС продемонструвала Франція – на 13,4 % або на 47 млн. т. Це пов'язано передусім із зростанням тарифів на перевезення.

Європейською Комісією були проголошені основні напрями розвитку транспортних морських мереж у «Стратегічних та рекомендованих цілях для транспортної морської політики ЄС» до 2018 року. У документі підкреслюється, що до 2018 року морський транспорт ЄС повинен підвищити рівень конкурентоспроможності та зміцнити свою позицію на світовому ринку. Для досягнення цієї мети необхідно вирішити проблеми нестабільності на ринку морських перевезень, нівелювати наслідки світової фінансової кризи, вирішити питання стосовно суден, що простоюють, а також підвищити ефективність заходів щодо захисту довкілля. Окрім цього, необхідно врахувати розвиток ринку енергоносіїв та внести корективи у комплектацію флоту танкерів для перевезень природного газу, що стане гарантією стабільності постачань до країн ЄС [3].

Лібералізація ринку авіаперевезень є достатньо складною процедурою, яка обумовлюється темпами зростання світової економіки. Як найбільш швидкий та безпечний вид, авіаційний транспорт розвивається дуже динамічно відповідно до вимог світової економіки. У 2006 році Європейська Комісія запропонувала спростити нормативне поле єдиного ринку авіаційних перевезень шляхом поєднання чинних директив в один документ. Водночас почалася підготовка Європейського кодексу громадянської авіації, основним завданням якого є підтримка сталого розвитку громадянської авіації в країнах-членах ЄС, гармонізація правил та методів роботи відповідно до міжнародних стандартів (ІКАО) та підготовка впровадження міжнародних стандартів і правил ЄС, що стосуються авіаційної безпеки, управління повітряним рухом та охорони довкілля. [3] Відповідно до даних табл. 1 обсяги авіаперевезень вантажів є найменшими, порівняно з іншими видами транспорту, проте питома вага цього виду транспорту у пасажирообігу значно вища. Лідерами за обсягами перевезень авіаційним транспортом є Іспанія, Італія, Німеччина, Великобританія та Франція, що стабільно нарощують кількість перевезень (окрім Іспанії та Великобританії). Найменші показники демонструють Естонія, Словенія та Люксембург.

Аналіз обсягів перевезень дозволяє зазначити, що використання того чи іншого засобу перевезень суттєво залежить від рівня економічного розвитку держави та ступеня її інтегрованості до світового господарства, адже найбільші обсяги перевезень демонструють ті країни ЄС, що є старішими та найрозвиненішими, до того ж транспортні мережі цих країн охоплюються всіма стратегічно важливими транспортними коридорами. У 2012 році міністри транспорту країн-членів ЄС ухвалили план зі створення на території ЄС єдиної транспортної системи. План розрахований на строк до 2030 року та враховує модернізацію транспортних мереж країн-членів до 2050 року. У межах розвитку мереж передбачається облаштування десяти транспортних коридорів. До 2030 року 15 тисяч кілометрів залізничних доріг повинні бути модернізовані для швидкісного сполучення, 86 головних європейських портів – з'єднані авто- та залізничними дорогами. [6] Реалізація цього плану є важливою для підвищення рівня конкурентоспроможності як ЄС загалом, так і кожної з країн-членів. Проте національні інтереси країн-членів ЄС все ще суперечать намірам Європейської комісії: необхідні заходи щодо подальшої лібералізації ринку транспортних послуг, результатом якої мають стати посилення конкуренції, покращення якості послуг та зниження цін.

Окрім необхідності інтеграції всередені ЄС національних і регіональних транспортних мереж в одне ціле, розвиток транспортної галузі призводить до виникнення інших проблем, що потребують негайного вирішення. Так непропорційне збільшення пропускних можливостей автомобільних доріг та аеропортів призвело до появи дорожніх заторів та значних витрат робочого часу, що є найбільш вагомим аргументом у подальшій реалізації політики, спрямованої на розвиток транспортних мереж ЄС. На всіх рівнях управління ЄС стає зрозумілим, що відсутність єдиної транспортної політики, сучасної та ефективної транспортної системи призводить до скорочення темпів розвитку інтеграційного об'єднання.

Висновки та перспективи подальших розвідок

Отже, транспорт є невід'ємною частиною розвитку інтеграційних процесів. Він робить суттєвий внесок в інтеграцію та зростання внутрішнього ринку, що надає європейській економіці значні переваги. Багаторічні зусилля ЄС щодо покращення роботи транспортного комплексу призвели до виникнення нового уявлення про нього як єдиного цілого. Європейська транспортна політика визначає стандарти для сектору перевезень, таких, як покращення умов роботи, підвищення безпеки та гарантування прав пасажирів. Найбільш перспективними видами транспорту є залізничний і водний транспорт, який покликаний розвантажити автошляхи ЄС та розширити транспортні мережі. Удосконалення

регулювання діяльності транспорту в ЄС – це найважливіший напрям економічних реформ, що мають проводитися на сучасному етапі розвитку світової економіки.

Список літератури

1. *Офіційний сайт Європейської Комісії [Електронний ресус]. – Режим доступу: http://ec.europa.eu/index_en.htm.*
2. *Познанська, І. В. Сучасні тенденції розвитку транспортної інфраструктури ЄС / І. В. Познанська – Молодий вчений. – 2014. – №9. – С. 56-59.*
3. *Європейський Союз: факти та коментарії. Розділ «Транспортна політика» Офіційний сайт Інформаційного центру Європейського Союзу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.edcaes.ru/ru/union.*
4. *Офіційний сайт Міжнародного транспортного форуму [Электронный ресурс]. – Режим доступу: http://www.internationaltransportforum.org.*
5. *Офіційний сайт EuroStat [Электронный ресурс]. – Режим доступу: http://ec.europa.eu/eurostat/web/main/home.*
6. *Офіційний сайт Законодавства ЄС. Дорожня карта единого європейського транспортного простіру. [Электронный ресурс]. – Режим доступу: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF.*

References

1. *Ofitsiynyy sayt Yevropeys'koyi Komisiyi. (2015). Retrieved from: http://ec.europa.eu/index_en.htm.*
2. *Poznans'ka, I. V. (2014). Suchasni tendentsiyi rozvytku transportnoyi infrastruktury YeS. Molodyy vchenyy, 9, 56-59.*
3. *Yevropeys'kyy Soyuz: fakty ta komentariyi. Rozdil «Transportna polityka» Ofitsiynyy sayt Informatsiynoho tsentru Yevropeys'koho Soyuzu. Retrieved from: http://www.edcaes.ru/ru/union.*
4. *Ofitsiynyy sayt Mizhnarodnoho transportnoho forumu. Retrieved from: http://www.internationaltransportforum.org.*
5. *Ofitsiynyy sayt EuroStat. Retrieved from: http://ec.europa.eu/eurostat/web/main/home.*
6. *Ofitsiynyy sayt Zakonodavstva YeS. Dorozhnya karta edynoho yevropeys'koho transportnoho prostiru. Retrieved from: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF.*

Стаття надійшла до редакції 19.03.2015 р.