

**ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ АВТОМОБІЛЬНИХ
ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ МІЖ КРАЇНАМИ-ЧЛЕНАМИ
ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ ТА ТРЕТІМИ КРАЇНАМИ**

Анотація. Статтю присвячено аналізу структури автомобільних вантажних перевезень країн-членів ЄС та третіх країн. Визначено основні проблеми вантажних автомобільних перевезень в ЄС та чинники, що гальмують процес розвитку транспортно-вантажного співробітництва між Україною та ЄС. Запропоновано ключові напрями удосконалення вантажо-транспортних перевезень між країнами-членами ЄС та Україною.

Ключові слова: автомобільні вантажні перевезення, імпорт, експорт, транспортна інтеграція, транснаціональні транспортні потоки.

Annotation. The article analyzes the structure of road freight of EU Member States and third countries. The main problem of road transport in the EU and the factors hindering the development of the transport-freight cooperation between Ukraine and the EU are reviewed. A key directions of improvement of cargo-transport between Member States of the European Union and Ukraine are researched.

Key words: road transport freight transportation, import, export, transport integration, transnational traffic flows.

Аннотация. Статья посвящена анализу структуры автомобильных грузовых перевозок стран-членов ЕС и третьих стран. Определены основные проблемы грузовых автомобильных перевозок в ЕС и факторы, тормозящие

¹ аспірантка кафедри міжнародних економічних відносин Львівського національного університету ім. Івана Франка.

процесс развития транспортно-грузового сотрудничества между Украиной и ЕС. Предложены ключевые направления совершенствования грузотранспортных перевозок между странами-членами Европейского Союза и Украиной.

***Ключевые слова:** автомобильные грузовые перевозки, импорт, экспорт, транспортная интеграция, транснациональные транспортные потоки.*

Постановка проблеми. Зважаючи на ряд чинників, що гальмують процес розвитку транспортно-вантажного співробітництва ЄС та третіми країнами, варто запропонувати напрями удосконалення вантажо-транспортних перевезень. Ключовими напрями активізації вантажних перевезень між країнами-членами ЄС та третіми країнами є розвиток логістики, вузька спеціалізація підприємства на перевезенні вантажів певного виду, інвестиції в інновації, вдосконалення організації виробництва і праці, комплексний контроль над перевезеннями, інновації у перевезенні, планування портфеля замовлень, спрощення митного оформлення документів та розширення ринку перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням підвищення ефективності автомобільних вантажних перевезень між країнами-членами Європейського Союзу та третіми країнами займалися такі науковці, як: Бабынина Л. О., Іншакова А. О., Козаченко Д. М., Приходько І., Мельник Ю.. Проте, аналіз наукових досліджень цих авторів виявив, що у сучасних умовах в фінансово-економічній літературі не приділено достатньо уваги комплексним напрямам удосконалення вантажо-транспортних перевезень між країнами-членами Європейського Союзу та Україною.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. ЄС є головним політичним та економічним партнером країн, що розташовані у сусідніх із ним регіонах. Покращення транспортних сполучень та розвиток безпечної і екологічно-чистої транспортної системи може допомогти третім

країнам стати економічно сильнішими та політично стабільнішими. Перспективи ближчої співпраці спираються на здатність і готовність країн-сусідів рухатися до стандартів ЄС. Опираючись на власний досвід, ЄС може допомогти країнам-сусідам здійснити необхідні реформи. Аби покращити інфраструктурні сполучення, ЄС може, по-перше, допомогти сусідам визначити регіональні мережі, які буде сполучено з транс'європейськими транспортними мережами. По-друге, він може допомогти ідентифікувати пріоритетні проекти, що усунуть транспортні затори, особливо у транскордонних сполученнях. По-третє, для мобілізації фінансових ресурсів він шукатиме тіснішої взаємодії з міжнародними фінансовими інституціями.

Формулювання цілей статті. Головною метою статті є дослідження торговельних зв'язків країн-членів ЄС і третіх країн, в тому числі і України. А також виокремлення чинників, які матимуть позитивний вплив на транснаціональні потоки.

Виклад основного матеріалу дослідження. Автомобільні вантажні перевезення виступають ключовим чинником сучасної європейської економіки. У сучасних умовах автомобільні вантажні перевезення мають бути здатні стабільно задовольняти економічні, соціальні та екологічні інтереси суспільства. Забезпечити сталий розвиток транспортної системи покликані спільна транспортна політика та відповідний правовий масив, розроблений ЄС для її реалізації [13, с. 7].

У структурі торгівлі та вантажних автоперевезень країн ЄС у 2014 році найбільшу частку займають Німеччина (імпорт 18,7%, експорт 28,0%), Великобританія (імпорт 14,5%, експорт 11,6%) та Франція (імпорт 9,6%, експорт 10,2%). У 2013 році ЄС-28 провів перерахунок надлишків для товарів, що продаються в країни-члени, на суму 54,6 млрд євро: це був перший профіцит ЄС-28 з 2002 року .[17]

За обсягом перевезень автомобільним транспортом у першу шістку країн ЄС входить Німеччина, Польща, Іспанія, Франція, Італія і Великобританії. В країнах ЄС, особливо в Німеччині та країнах Бенелюксу

Вірменія	233	391	385	389	387	385	383	150
Азербайджан	1611	18712	15147	13937	12798	8985	8669	7058
Білорусія	3215	9691	9714	8245	7147	7925	7828	4613
Грузія	73	227	235	249	356	408	458	385
Молдова	272	558	617	639	725	854	856	584
Україна	7711	12419	12495	12522	12596	12617	12621	4910
Імпорт								
Вірменія	377	829	818	815	807	795	782	405
Азербайджан	777	1402	2567	2596	2797	2815	2842	2065
Білорусія	2247	5824	6214	6584	6712	7364	7885	5638
Грузія	387	1133	1245	1341	1481	1693	1710	1323
Молдова	563	1433	1547	1632	1725	1799	1861	1298
Україна	6970	19659	19745	19833	19967	20156	20365	13395
Торговий баланс з ЄС-28								
Вірменія	-144	-437	-421	-419	-413	-402	-399	-255
Азербайджан	834	17310	6482	7245	6254	5991	5827	4993
Білорусія	968	3868	-1025	968	-1025	3868	-57	-1025
Грузія	-314	-906	-938	-314	-938	-906	-1252	-938
Молдова	-291	-875	-714	-291	-714	-875	-1005	-714
Україна	741	-7240	-8485	741	-8485	-7240	-7744	-8485

*- складено автором на основі [20]

Зазначимо, що у 2014 р. відбулося різке зменшення від'ємного сальдо України з 9,2 млрд. євро у 2013 р. до 3,2 млрд. євро у 2014 р. Таке зменшення пов'язано з різким падінням гривні та зменшенням купівельної спроможності українців. Водночас протягом останніх 10 років з Європейського Союзу в середньому щорічно імпортувалось в Україну на 7 млрд Євро більше, ніж експортувалось до нього [6, с. 144].

Доцільно і згадати про експорт, імпорт та загальний обсяг вантажних автоперевезень між Україною та країнами-членами ЄС. Так, безумовними лідерами у експорті протягом 2000-2013 років були Велика Британія (експорт зріс з 306,5 тис. дол США у 2000 році до 660,1 тис. дол США – у 2014 році, а імпорт – з 147,0 тис. дол США у 2000 році до 705,8 тис. дол США – у 2014 році), Німеччина (експорт зріс з 140,9 тис. дол США у 2000 році до 672,8 тис. дол США – у 2014 році, а імпорт – з 143,8 тис. дол США у 2000 році до 591,3 тис. дол США – у 2014 році) та Австрія (експорт зріс з 84,7 тис. дол США у 2000 році до 198,0 тис. дол США – у 2014 році, а імпорт – з 68,6 тис. дол США у 2000 році до 148,0 тис. дол США – у 2014 році). [4]

Україна конкурує на ринку ЄС із країнами, які забезпечили собі різні види преференційного доступу до цього ринку. Сюди належать країни, що підписали угоди про вільну торгівлю або митний союз із ЄС (деякі країни Середземномор'я, Мексика, Південна Африка, Туреччина, країни Європейської асоціації вільної торгівлі, а також країни, що ефективно користуються безмитним доступом до ЄС згідно з угодами про асоціацію, як, наприклад, країни Балканського півострова). Позиція України щодо доступу до ринку, порівняно з цими країнами, залежить від продукції та галузей, які вилучені з конкретних угод про торгівлю; зазвичай, це деякі види сільськогосподарської продукції [11, с. 74].

На нашу думку, такий товарооборот між країнами-членами ЄС, Україною та іншими країнами, що не є членами ЄС є досить вагомим чинником, що впливає не тільки на економічне зростання та наближує її до Європейського співтовариства, а також позитивно впливає на розвиток

інфраструктури та адаптацію нашого вітчизняного законодавства до норм Євросоюзу.

Порівняння структур експорту та вантажних автоперевезень нашої країни, інших країн, не членів ЄС та країн ЄС проілюструвало, що найбільше відмінностей зосереджено у таких галузях, як транспорт, туристичні послуги, а також фінансові, страхові, комп'ютерні, інформаційні, роялті та ліцензійні, інші ділові послуги. Отже, Україна та інші країни, не члени ЄС зосередилися на поставках на міжнародний ринок тих видів послуг, які характеризуються скороченням частки у глобальних продажах та ПШ, і водночас зовсім незначному обсягові експорту найдинамічніших видів послуг, що активно розвиваються в умовах глобалізації і транснаціоналізації економіки. Загроза збереження такої структури експорту послуг полягає також у його концентрації на ринках послуг, які характеризуються ціновою конкуренцією, де цінові переваги можуть швидко переходити до інших країн, передусім в умовах недостатньої якості послуг вітчизняних провайдерів. Така структура є стратегічно програшною для України і не відповідає стратегії подальшого економічного розвитку ЄС, отож перешкоджатиме її ефективній інтеграції до складу співтовариства. Звідси впливає необхідність розвитку наукомістких видів послуг та сприяння виходу їхніх постачальників на міжнародний ринок послуг [7, с. 72-84].

Величина від'ємного сальдо у торгівлі України та інших країн не членів ЄС з Європейським Союзом протягом останніх 10 років у середньому становила 7,0 млрд Євро. Усунення такого дисбалансу за рахунок експорту сировини, що переважно здійснюється залізничним та морським транспортом, потребує додаткового перевезення в Європейський Союз близько 39,2 млн.т вантажів кожного року. Таке розв'язання проблеми малоімовірне, оскільки пов'язане зі значним збільшенням споживання сировини європейськими підприємствами, що не відповідає сучасному стану ринку, а також малопривабливе, адже Україна не модернізує власну економіку. Просування на європейський ринок товарів, що перевозяться

автомобільним транспортом, – раціональніший крок. При цьому експорт зросте до 7,2 млн т. Однак різко загострюється проблема допуску в Європейський Союз вітчизняних автомобілів [6].

Компетенція Європейського Союзу у сфері транспортної інтеграції та кооперації досить значна. Європейський Союз визначає загальні правила міждержавних транспортних перевезень, формує умови надання транспортних послуг перевізниками-нерезидентами в країнах Європейського Союзу, визначає заходи транспортної безпеки та ліцензійний порядок надання транспортних послуг. Транспортна політика здійснюється шляхом координації зусиль країн-учасниць Європейського Союзу, що також базується на принципах лібералізації та гармонізації [2].

Шляхом встановлення єдиних спільних правил діяльності в рамках загального ринку зникають перепони та відмінності, що існують у транспортному законодавстві країн-членів Європейського Союзу та інших країн не членів ЄС. Виправданість зусиль, що здійснюються Європейським Союзом у цьому напрямку, визначається значущістю перевезень як важливої складової розвинутої економіки [5, с. 8].

Дорожній транспорт відіграє важливу роль у торгівлі з тими сусідніми країнами, з якими у ЄС є спільні наземні кордони. Проте обтяжливі адміністративні процедури на державних кордонах залишаються перешкодою для ефективної торгівлі між ЄС та країнами на сході. У середньому, через відмінності у адміністративних процедурах, 40% часу на транспортування товарів втрачається саме на кордонах. Низький рівень безпеки на дорогах країн-сусідів також залишається проблемою, що викликає тривогу у ЄС [9].

Незважаючи на вільне пересування в межах ЄС не слід забувати, що в країнах ЄС існують істотні відмінності в нормах, що відносяться до використання автомобільного транспорту (максимальна швидкість руху і максимальна вага автомобілів, дозволений рівень алкоголю в крові водія, та ін). На даний час в ЄС існує близько ста зразків водійських документів. У

2006 році держави-члени ЄС досягли угоди про введення єдиних водійських прав на території Євросоюзу. До 2032 року в якості водійських прав будуть використовуватися тільки пластикові картки з мікročіпом, на якому буде міститися необхідна інформація. Скасовується практика довічних дозволів на водіння [1].

Близько 90% об'єму міжнародних вантажних перевезень ЄС та інших країн здійснюється в змішаному сполученні. Змішане перевезення – транспортування вантажної партії від пункту відправлення до пункту призначення, коли в процесі переміщення використовується більш за один вид транспорту. Змішане перевезення може здійснюватися як за участю підприємств транспортної інфраструктури, якщо такі підприємства є зв'язуючими ланками між перевізниками, так і без такого, коли вантаж послідовно передається від перевізника до перевізника з одного виду транспорту на інший. За допомогою такої системи доставки виконуються умови “точно в строк” і “від дверей до дверей”.

Основними проблемами вантажних автомобільних перевезень в ЄС на сьогодні є: висока завантаженість доріг, рівень забрудненості навколишнього природного середовища і висока смертність в дорожніх аваріях. Складність виходу ринку автомобільних вантажоперевезень Євросоюзу з кризового стану підтверджує, що у транспортному комплексі ЄС є ряд проблем [14].

Ключовими проблемами вантажних перевезень між країнами-членами Європейського Союзу та третіми країнами є:

– правові (невідповідність законодавства третіх країн, не членів ЄС стосовно вантажних перевезень; уніфікація ставок акцизного збору на імпорتنі та вітчизняні товари; закріплення на законодавчому рівні незастосування кількісних обмежень імпорту, за винятком випадків, передбачених УПС дотримання національного режиму щодо оподаткування; створення ефективного механізму захисту внутрішнього ринку від недобросовісної конкуренції, який би відповідав нормам СОТ та враховував міжнародні зобов'язання);

– ринкові (низька конкурентоспроможність товарів і послуг, що експортують треті країни на ринки ЄС; висока собівартість експортної продукції; кількісні обмеження торгівлі певними товарами; високі європейські стандарти та технічні регламенти (сертифікація, санітарні, фітосанітарні норми, екологічні вимоги); труднощі, пов'язані із забезпеченням національного режиму та формальностями, пов'язаними з імпортом і експортом, митною оцінкою, захистом інтелектуальної власності);

– інфраструктурні (недостатній рівень стану дорожньої інфраструктури третіх країн; слабка екологічність товарів, що перевозяться в ЄС від третіх країн; зношеність транспортних засобів перевізників третіх країн; низька безпека на дорогах третіх країн).

Водночас, відчутними чинниками, що гальмують процес розвитку транспортно-вантажного співробітництва між Україною та ЄС, є наступні [15]:

– законодавство України є недосконалим (у співставленні з законодавством країн ЄС) у сфері митного, податкового, інвестиційного регулювання; українські та іноземні (зокрема з країн ЄС) перевізники знаходяться в нерівних умовах конкуренції, які обумовлені відсутністю необхідності в отриманні віз для в'їзду на територію України, у тому числі під час здійснення транзитних перевезень із/в треті країни їм не потрібен дозвіл;

– оновлення парку рухомого складу українських перевізників відбувається повільно, зокрема, через високі процентні ставки за кредитами банків для вітчизняних перевізників (у липні 2011 р. середньозважена відсоткова ставка у річному обчисленні становила 14,4 % тоді як, наприклад, країни ЄС надають кредити у середньому під 8,0 % річних), низькі обсяги українського виробництва вантажних автомобілів, здатного задовольнити потребу перевізників (у 2010 р. 91,9 % внутрішньої потреби задовольняли імпортовані вантажні автомобілі);

– незавершений процес підготовки та впровадження нормативно-правових актів у сфері приватизації, державно-приватного партнерства під час будівництва та передачі об'єктів транспортної інфраструктури у концесію; незадовільний технічний стан рухомого складу залізниць, низький рівень якості та швидкості перевезень; низька активність у реалізації в Україні проектів з будівництва швидкісних доріг (залізничних, автомобільних), у т.ч. платних, впровадження та розвитку мультимодального транспорту і логістики.

Ефективною технологією транспортування вітчизняних товарів на європейські ринки може бути бімодальна [8].

Реалізація цієї технології потребує розбудови вздовж західного кордону системи мультимодальних транспортно-логістичних центрів, у рамках яких вантажі ставитимуться на колію 1435 мм бімодальних платформ, а також створення перевізника, який надаватиме послуги з бімодальних перевезень. Переваги цього такі [6]:

– не потрібен вихід українських водіїв на територію Європейського Союзу;

– забезпечення перевезення вітчизняних товарів залізничним транспортом, розвиток якого підтримує Європейська комісія;

– забезпечення більшого доступу вітчизняних товарів безпосередньо до ринків найрозвинутіших європейських країн, таких як Німеччина та Франція, і створення у них робочих місць у транспортній галузі;

– можливість завантажити потужності вітчизняних виробників залізничного рухомого складу, оскільки в Європейському Союзі нині такий рухомий склад не випускається.

Серед заходів, які можуть покращити співпрацю у сфері вантажних перевезень ЄС з третіми країнами є [9]:

– допомога у впровадженні цифрового самописного тахометра;

– допомога країнам-сусідам у впровадженні заходів, покликаних забезпечити безпеку на дорогах – від інформаційно-просвітницьких кампаній до перевірок безпеки дорожнього руху;

– дослідження наслідків поступового відкриття ринку доріг у обраних сусідніх країнах;

– посилення співпраці прикордонних митниць Білорусі, Молдови та України з метою полегшення перетину кордонів;

– розширення рамок Угоди INTERBUS, а саме додання міжнародних регулярних пасажирських перевезень туристичними автомобілями та автобусами, а також залучення до цієї угоди країн-учасниць Європейської політики сусідства.

Ключовими напрямками активізації вантажних перевезень між країнами-членами Європейського Союзу та третіми країнами є розвиток логістики, вузька спеціалізація підприємства на перевезенні вантажів певного виду, інвестиції в інновації, вдосконалення організації виробництва і праці, комплексний контроль над перевезеннями, інновації у перевезенні, планування портфеля замовлень, спрощення митного оформлення документів та розширення ринку перевезень.

Основними перспективними напрямками удосконалення вантажо-транспортних перевезень між країнами-членами Європейського Союзу та Україною – є [15]:

1. Розвиток і удосконалення вітчизняного законодавства у сфері транспорту, адаптація законодавчого поля України до законодавства ЄС, що потребує: розроблення Міністерством інфраструктури України «Програми розвитку видів транспорту та логістики на 2015-2020 рр.», яка б, зокрема, враховувала завдання утворення в Україні мережі логістичних центрів та інституту операторів мультимодальних перевезень з перерозподілом правової відповідальності між усіма учасниками логістичного процесу; доопрацювання Державною службою автомобільних доріг України спільно з Міністерством інфраструктури України проекту Закону України «Про

швидкісні автомобільні дороги», зокрема, визначення у ньому необхідних умов та дійових механізмів залучення коштів на фінансування будівництва швидкісних автомобільних доріг, а також врегулювання питань взаємодії учасників з міжнародними фінансовими організаціями, банками, приватними інвесторами; прийняття Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту, у якій, на підставі схваленої КМУ у серпні 2011 р. (Розпорядження № 732-р) Концепції, зосередити увагу на прискоренні процесу оновлення автотранспортного парку шляхом нарощування обсягів випуску вітчизняними підприємствами автомобільної техніки для вантажних перевезень з урахуванням європейських вимог до їх економічності й екологічності, та шляхом лізингу.

2. Розвиток митних технологій, інформаційних систем, інфраструктури транзитних перевезень, що прискорить формування багатофункціональної комплексної системи «Електронна митниця».

3. Створення уніфікованої системи національних правил організації змішаних схем перевезень транзитних вантажів за участі морського транспорту, залізничних шляхів, автомобільного транспорту. Йдеться про здійснення поступового переходу до впровадження визнаних у світі транспортно-технологічних і транспортно-логістичних схем, для чого слід прийняти Закон України «Про змішані (комбіновані) перевезення» як основний документ, що визначатиме правові й організаційні засади впровадження комбінованих перевезень в Україні.

4. Процес інтеграції України до ринку транспортних послуг ЄС потребує капітальних інвестицій, тому слід розвивати державно-приватне партнерство за участю провідних європейських компаній шляхом утворення спільних підприємств, розвитку механізмів концесій, укладання договорів про спільну діяльність, лізингу та інших. Перспективним може стати співробітництво з країнами, які мають значний досвід і відповідну спеціалізацію на європейському ринку транспортних послуг, а саме із: Францією щодо будівництва швидкісних автомобільних доріг; Туреччиною –

залучати турецькі інвестиції у транспортно-дорожню галузь для участі в реалізації проектів будівництва та експлуатації автодоріг.

Висновки. Одним із найбільших пріоритетів розвитку вантажних перевезень ЄС із іншими країнами є збільшення транснаціональних транспортних потоків і міжнародного транзиту вантажів, в основі чого лежить розбудова сучасної, відповідної автодорожньої мережі. На сьогодні за основними техніко-економічними показниками дорожня інфраструктура знаходиться у незадовільному стані та справляє негативний вплив на основні економічні та екологічні показники, до яких відносяться валовий національний продукт, доходи державного бюджету, рівень цін, ступінь зайнятості населення, безпека населення, експлуатаційні характеристики автотранспорту, соціальне й економічне становище країни, а також її міжнародний імідж. Приведення дорожньої інфраструктури до кращих стандартів вимагає значних інвестицій, а також залучення капіталу, тому перед країнами ЄС лежать нелегкі завдання, які допоможуть привести дорожню інфраструктуру до більш високого рівня.

СПИСО ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бабынина Л. О. Транспортная политика ЕС: проблемы и перспективы / Л. О. Бабынина [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://konesh.ru/transportnaya-politika-es-problemi-i-perspektivi.html>

2. Балін В. А. Основні напрями адаптації державного регулювання допуску до ринку автотранспортних послуг в Україні до стандартів Європейського Союзу / В. А. Балін // [Аспекти публічного управління](#). – 2014. – № 8. – С. 32-41.

3. Бімодальні технології перевезень – ключ до нових сегментів транспортного ринку / О. М. Пшінько, С. В. Мямлін, Р. Г. Коробйова та ін. // Залізничний транспорт України. – 2009. – № 5. – С. 20–22.

4. Зовнішня торгівля України послугами з країнами ЄС за 2014 рік. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

5. Иншакова А. О. Основные тенденции развития современной политики в области транспортного права Европейского Союза / А. О. Иншакова // Транспортное право. Международное, публичное и частное право. – 2006. – № 1(28). – С. 7 – 12.

6. [Козаченко Д. М.](#) Транспортне забезпечення експорту українських товарів до Європейського Союзу / Д. М. Козаченко, А. М. Огороков, С. В. Гревцов // [Вісник Академії митної служби України. Серія : Технічні науки.](#) - 2014. - № 2. - С. 141–148.

7. Мельник Ю. Формування стратегічних пріоритетів України на міжнародному ринку послуг / Ю. Мельник // Вісник ТНЕУ. – № 4. – 2007. – С. 72–84.

8. Мямлін С. В. Підвищення конкурентоспроможності залізниць за рахунок використання бімодальних технологій перевезень / С. В. Мямлін, Д. М. Козаченко, С. В. Гревцов // Українські залізниці. – 2014. – № 12. – С. 20–23.

9. План розвитку транспорту країн-сусідів ЄС [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://eeas.europa.eu/delegations/ukraine/documents/enp_transport_plan_memo.pdf.

10. [Приходько І.](#) Особливості взаємної торгівлі України та країн ЄС / І. Приходько // Вісник Львівського університету: Сер.: Міжнародні відносини. – 07/2012. – Вип.31. – С. 231-237.

11. Торговельна політика України: перспективи і пріоритети інтеграції. – К., 2004. – 174 с.

12. Украинских перевозчиков не пускают в Европу [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.avtoperevozka.at.ua/publ/novosti/novosti/ukrainskikh_perevozchikov_ne_puskajut_v_evropu/4-1-0-99.

13. Філіпенко О. В. Правовий механізм регулювання спільної транспортної політики Євросоюзу: автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.11 / Філіпенко Олена Володимирівна; Київський національний ун- т ім. Тараса Шевченка. – К., 2004. – 16 с.

14. Чайковская Ю. В. Страны Европейского Союза на мировом рынке автомобильных грузоперевозок / Ю. В. Чайковская [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.sbmt.bsu.by>.

15. Щодо перспективних напрямів співробітництва України з країнами ЄС у реалізації потенціалу транспортної системи України". Аналітична записка [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://www.niss.gov.ua/articles/579/>.

16. Exports of goods and services in % of GDP [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tet00003&plugin=1>.

17. Extra-EU28 trade, by Member State, total product. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tet00055&plugin=1>.

18. Imports of goods and services in % of GDP [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tet00004&plugin=1>.

19. International trade in goods, relative to GDP. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ec.europa.eu/eurostat/statistics->

[explained/index.php/File:International trade in goods, relative to GDP, 2003%E2%80%9313 \(%25 of GDP\) ENPE.png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:International_trade_in_goods,_relative_to_GDP,_2003%E2%80%9313_(%25_of_GDP)_ENPE.png).

20. Trade in goods with the EU-28. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Trade in goods with the EU-28, 2003, 2008 and 2013 \(%C2%B9\) \(million EUR\) ENPE.png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Trade_in_goods_with_the_EU-28,_2003,_2008_and_2013_(%C2%B9)_million_EUR_ENPE.png).

21. Trade volume indices, by reporting country. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tet00001&plugin=1>.