

ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ ЗАГАЛЬНОЄВРОПЕЙСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ

Досліджуються проблеми розвитку загальноєвропейського транспортного законодавства в галузі залізничного транспорту з середини 60-х років до теперішнього часу.

Исследуются проблемы развития общеевропейского транспортного законодательства в сфере железнодорожного транспорта с середины 60-х годов по настоящее время.

The problems of development of All-European transport legislation in the sphere of railway transport since the mid of 60-ies of 21st century till the present time are under study.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими завданнями

Процеси інтернаціоналізації економіки останніми роками є однією з переважних тенденцій у рамках усього світу. Природно, що транспорт не може залишатися осторонь від цього процесу. Без досить налагодженої роботи транспортного комплексу – як у національному, так і в міжнародному масштабі – жодне міжнародне економічне угруповання не може функціонувати нормальним чином.

Лідером у реалізації програм економічної і політичної інтеграції є Західна Європа. Тут їх реалізація почалася раніш, ніж в інших регіонах світу і відбувалася більш динамічно і послідовно, хоча і тут цей процес зустрічав значні труднощі. До початку 90-х років європейські інтеграційні структури впритул підійшли до створення єдиного європейського економічного простору, з перспективою розвитку процесів інтеграції також і в політичній галузі. Маастрихтські угоди підготували основу для створення «загальноєвропейського будинку». Створений у рамках цих угод Європейський Союз активно прагне до перетворення всієї Західної Європи в єдиний економічний, а в перспективі, можливо, і політичний комплекс.

Одним з найважливіших елементів такого комплексу повинна бути єдина транспортна мережа, що охоплює всю територію Європейського Союзу і функціонує на основі єдиних технічних стандартів і економічних принципів. Створення такої мережі тим більш важливо, оскільки одним з основних принципів майбутньої «єдиної Європи» повинно стати вільне пересування людей і товарів по всій її території. Природно, що забезпечення такої умови неможливе без відповідного інфраструктурного забезпечення, однієї з важливих складових частин якого є транспортний комплекс.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано вирішення даної проблеми і на які спирається автор

Незважаючи на усі вищезгадані фактори, на шляху створення загальноєвропейського транспортного комплексу з перших днів створення Європейського Економічного Співтовариства (ЄЕС) постали значні труднощі [1, 2]. Договір про створення ЄЕС із самого початку передбачав проведення країнами-учасниками єдиної політики в області транспорту. Надії на позитивний ефект від усунення всіх перешкод на шляху вільного пересування товарів і факторів виробництва по території Співтовариства робили створення такої єдиної політики необхідною [4, 5].

Виділення невирішених частин загальної проблеми, котрим присвячується дана стаття

Через історично обумовлені розходження в підходах до вирішення проблем, що вставали на шляху формування єдиної транспортної політики, вони здавалися нездоланими. До дуже складних питань відносяться:

- положення залізниць, як політичного інструмента, що потребує захисту і пов'язана з цим потреба у втручанні держави у функціонування транспортного ринку;
- ступінь автономії транспортних підприємств у області формування тарифів;
- тимчасові перспективи лібералізації міжнародних перевезень у рамках Європейських Співтовариств (ЄС);
- необхідний рівень гармонізації умов конкуренції, як між видами транспорту, так і усередині окремих видів;
- відповідальність Комісії ЄС за планування і реалізацію міжнародних інфраструктурних проектів у області транспорту;

- гармонізація деяких технічних стандартів (наприклад, максимально припустима вага і розмір транспортних засобів, навантаження на вісь, максимальна швидкість пересування).

Формулювання цілей статті (постановка завдання)

Все вищевикладене дозволяє чітко сформулювати *мету даної статті* – дослідження розвитку та формування загальноєвропейської транспортної політики, що дозволить створити єдину транспортну мережу, що охоплює всю територію Європейського Союзу і функціонує на основі єдиних технічних стандартів і економічних принципів.

Виклад основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням отриманих наукових результатів

Початок розвитку Європейського законодавства в галузі залізничного транспорту відноситься до 60-х років.

Першим кроком Європейської Комісії, з метою забезпечення стабільності транспортного ринку та створення умов подолання виявленого нею кризового стану, розробки ефективного механізму для зниження розладів, які виникають з причини структури транспортного ринку, було прийняття Регламенту Ради (ЄЕС) № 1017/68 від 19 липня 1968 р. про застосування правил конкуренції у сферах залізничного, автомобільного та внутрішнього водного транспорту.

Регламент зобов'язав уряди не допускати до створення несхожих умов для еквівалентних операцій з іншими торгівельними сторонами, таким чином, ставлячи їх у конкурентно невідгідне становище, та передбачено заборону укладання контрактів з умовами, які передбачають прийняття іншими сторонами додаткових зобов'язань, які за своїм характером або згідно з комерційним використанням не мають зв'язку з наданням транспортних послуг. Наступний документ, направлений на усунення розбіжностей, які викривлюють умови конкуренції на ринку перевезень, – Регламент Ради (ЄЕС) № 1107/70 від 4 червня 1970 р. щодо надання фінансової допомоги в сферах залізничного, автомобільного та внутрішнього водного транспорту. З цією метою було встановлено певні правила надання фінансової допомоги в галузі залізничного, автомобільного та внутрішнього водного транспорту.

Регламенти Ради (ЄЕС) № 1192/69 та (ЄЕС) 1191/69 (4) від 26 червня 1969 р. встановили загальні правила та 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 та внутрішнього водного транспорту.

До 1985 р. у питанні формування єдиної політики в області транспорту в рамках ЄС було досягнуто лише дуже незначного прогресу. Чисельні пропозиції Комісії ЄС у цій області були відкинуті Радою міністрів ЄС чи їх рішення було відкладене на майбутнє; розходження в підходах і відсутність готовності до компромісів на протязі десятиліть здавалися нездоланими.

Одним з основних перешкод на шляху формування єдиної транспортної політики ЄС був конфлікт між двома тенденціями: гармонізацією умов конкуренції і лібералізацією доступу до ринку і ціноутворення. Намагаючись вирішити дане питання протягом багатьох років, Рада Міністрів ЄС незмінно заходила у глухий кут: запропоновані Комісією заходи, спрямовані на лібералізацію, постійно відкидалися на тій підставі, що рівень гармонізації умов конкуренції був недостатнім.

Вирішальний поштовх у малоуспішну до того транспортну політику ЄС внесло так зване «Рішення про бездіяльність» Європейського суду від 22 травня 1985 р. Європейський парламент обвинувачував Раду міністрів ЄС у недотриманні термінів, встановлених у ст. 15 і 79 договору про створення ЄС. Згідно з цими статтями вже до 1988 р. повинна бути забезпечена воля у сфері послуг. У цьому рішенні, несподіваному для німецького уряду і німецької транспортної політики, установлювалася відсутність безпосереднього ув'язування між усуненням правил, що придушують конкуренцію (тобто лібералізацією ринку і гармонізацією конкурентних умов). Дане рішення вимагало втілення в життя положень ст. 79, що передбачають лібералізацію сфери послуг, на протязі визначеного терміну. З цього рішення Радою Міністрів ЄС на засіданнях 14 листопада 1985 р. і 30 червня 1986 р. були зроблені численні і перспективні висновки.

Незалежно від даного рішення Європейського Суду глави держав і урядів ЄС на засіданні Ради 29 – 30 червня 1985 р. в Мілані прийняли рішення про завершення створення до 1 січня 1993 р. єдиного внутрішнього ринку ЄС. Це рішення значно прискорило прийняття радою міністрів транспорту ЄС рішень, спрямованих на дерегулювання ринку.

Одним з найважливіших рішень, що одержали найбільший резонанс, є так звана «правова лінія» (директива) 91/440, про майбутній розвиток політики ЄС в галузі залізничного транспорту. Ця директива була прийнята Радою міністрів ЄС у 1991 р. після багаторічних малоус-

пішних зусиль Комісії ЄС і прийнята всіма державами-членами ЄС до 1 січня 1993 р. На шляху реалізації будь-якого проекту в галузі європейської транспортної інтеграції існує велика кількість труднощів, зв'язаних зі специфікою сучасного розвитку різних видів транспорту в Європі. Однією з основних проблем такого роду є дуже поглиблена в останні роки нерівномірність розвитку європейського транспортного комплексу.

Останніми роками в Європі різко проявилася тенденція до непропорційно швидкого розвитку автомобільного транспорту, на шкоду іншим його видам, насамперед залізничному. Відповідно до розрахунків транспортної дирекції ЄС, наведених Н. Кінноком [3] на неформальній зустрічі міністрів транспорту ЄС у Римі 12 – 13 квітня 1996 р., частка залізничного транспорту в загальному обсязі вантажних перевезень у країнах-членах ЄЕС у 1971 р. складала 32 %, а до кінця 90-х років упала до 16 %. Сучасні прогнози на 2010 р. припускають, що до цього часу частка залізниць у загальному обсягу вантажних перевезень у країнах-членах Європейського Союзу може знизитися до 5 %, якщо не будуть прийняті термінові заходи для виправлення становища. У той же час, частка автомобільних перевезень постійно зростає, і якщо в 1971 р. вона складала 49 %, наприкінці 90-х – уже 70 %, а за оцінками на 2010 р. буде обслуговувати до 84 % ринку вантажних перевезень. Частка внутрішнього водяного транспорту також знижується: у 1971 р. він обслуговував 12 % ринку, наприкінці 90-х – уже тільки 8 %, і, за оцінками, буде обслуговувати до 2010 р. менш ніж 5 % ринку.

Процес переносу основної маси перевезень на автомобільний транспорт пов'язаний, насамперед, зі зміною характеру вантажів, що перевозяться, які визвали зміну у вимогах клієнтів до перевізників. Дійсно, в останні роки спостерігається все більш активний перехід від масових перевезень до перевезень дрібних партій вантажів з одночасною жорсткістю вимог до терміновості та своєчасності доставки. Автомобільний транспорт із його гнучкістю і можливістю здійснювати перевезення «від дверей до дверей» і менш централізованою структурою управління зміг краще пристосуватися до нових умов, ніж його конкуренти. Крім того, позначилася і політика багатьох країн Західної Європи, уряди яких дуже інтенсивно підтримували створення мережі сучасних автомобільних доріг і відповідної інфраструктури, не приділяючи в той час достатньої уваги підтримці залізничної інфраструктури.

Така ситуація привела до драматичного погіршення положення залізниць Європи. Більшість з

них виявилися до початку 90-х років обтяжені величезними боргами. Позначилася і надмірна, на думку більшості європейських економістів, централізація управління залізницями, активне втручання держави в їх функціонування, що найчастіше приносило більше шкоди, ніж користі. Ефективність роботи залізниць знизилася, більшість з них несли значні збитки, що покривалися за рахунок державних субсидій. Встало навіть питання про повне витиснення залізничного транспорту з багатьох сегментів ринку вантажних і пасажирських перевезень.

З іншого боку, непропорційно швидкий розвиток автомобільного транспорту привів до цілого ряду проблем. Сюди відносяться і проблеми екологічного характеру, яким у Європі приділяється величезне значення, і те, що європейці називають «транспортним інфарктом»: незважаючи на активний розвиток інфраструктури, він вже на превелику силу справляється з обсягами транспортних потоків, що безупинно збільшуються.

У цих умовах Європейська Економічна Співдружність, а пізніше і Європейський Союз були змушені прийняти ряд заходів, спрямованих на зміну становища. Ще в липні 1991 р. Рада Європейського Співтовариства прийняла так звану «директиву ЄЕС 91/440», про яку вже говорилося вище. У цій директиві, що стосується питання функціонування залізниць Співтовариства, від країн-членів було потрібно прийняття ряду заходів, спрямованих на оздоровлення положення залізничного транспорту. Фактично можна сказати, що дана директива викликала цілий переворот у сфері залізниць.

Втілення даної директиви в національне законодавство набуло особливої значимості з моменту введення з 1 січня 1993 р. єдиного внутрішнього ринку Європейського Співтовариства для гарантії вільного пересування капіталу, товарів, послуг і громадян.

В подальшому зміст директиви 91/440 було доповнено й уточнено в її новій редакції, погодженій в листопаді 2000 р. єднальним комітетом Європейського парламенту і Європейської ради. У даній редакції зберігалися, в основному, ті ж основні принципи, що і раніше, але приділялося більше уваги питанню про структурний і інституціональний поділ функцій керування інфраструктурою й експлуатацією. Робився додатковий упор на необхідність гарантування забезпечення вільного доступу до інфраструктури.

Директива 91/440 була згодом (у 1995 р.) доповнена декількома директивами, що регламентують окремі аспекти підприємницької діяльності на залізницях. У першу чергу, тут варто згадати про директиву 95/18, що визначає вимоги до ліцензування підприємницької діяльності

на залізницях і директиву 95/19, що формулює принципи розподілу пропускної здатності й оплати права користування інфраструктурою.

Нові редакції даних директив також були погоджені в листопаді 2000 р.

Парламент ЄС 1 лютого 2001 р. ратифікував так званий інфраструктурний пакет, що складається з трьох зазначених директив по залізничному транспорту. Після публікації держави - члени ЄС зобов'язані були на протязі 2 років заснувати два незалежних відомства – регулююче й інфраструктури з метою забезпечення гарантованого і вільного доступу до пропускної здатності мережі. Задачею цього заходу є створення і заохочення конкуренції між компаніями-операторами і стимулювання переходу вантажних перевезень з автомобільного транспорту на залізничний.

Прийняття цього пакета завершує епоху традиційних замкнутих національних залізничних систем у межах ЄС, чому ряд країн, наприклад, Австрія, Бельгія, Люксембург і Іспанія дотепер противилися. У країнах, де вже створені адміністрації інфраструктури, наприклад у Франції, має бути ще відповідно до цих директив перерозподілено відповідальність.

Починаючи з березня 2003 р., усім ліцензованим операторам-перевізникам вантажів був гарантований доступ до Транс'європейської залізничної мережі довжиною 50 тис. км. Ця мережа охоплює близько 90 % міжнародних вантажних напрямків у межах ЄС.

Заходи, намічені в Директиві 91/440 і інших вищезгаданих директивах, були розширені і доповнені в так званий «Білій Книзі по відродженню залізниць Співтовариства» [1], що з'явилася в липні 1996 р. Тут мова йшла про цілий комплекс конкретних заходів, спрямованих на поліпшення положення залізниць на європейському ринку транспортних послуг і обумовлюючих значну реорганізацію їх структури і принципів діяльності.

У «Білій Книзі» розглядається нинішнє положення залізниць Західної Європи й аналізуються причини, що призвели до нинішньої кризи. При цьому автори даного документа виходять з того, що, незважаючи на всі труднощі, пережиті в даний момент, залізниці можуть і повинні внести дуже значний внесок у забезпечення «мобільності» суспільства в цьому сторіччі. Однак для того, щоб це стало можливим, в діяльність залізниць Європи необхідно внести радикальні зміни, що повинні в цілому бути спрямовані на адаптивність – забезпечення більшої гнучкості реагування на зміни ринку і потреби клієнтів. Для цього необхідно підкорити діяльність залізниць загальним ринковим правилам, дія яких дотепер була дуже обмежена

активним утручанням держав в усі її аспекти. Тут мова йде про процес, що найчастіше позначається в літературі як «комерціалізація» залізниць. У «Білій Книзі» розробляються ідеї, закладені ще в Директиві 91/440, але в більш закінченій формі.

Одними з основних недоліків транспорту є низький технічний рівень і незадовільний стан його виробничої бази. Зниження обсягів реконструкції та будівництва інфраструктурних об'єктів, а також темпів поповнення і відновлення парків рухомих засобів транспорту, іншої транспортної техніки привело в останні роки до істотного погіршення їх технічного стану (вікової структури, збільшення зносу і т.д.) і працездатності.

Стан багатьох технічних засобів транспорту підійшов до критичного рівня. Значна частина їх експлуатується за межами нормативного терміну служби, інша, також значна, частина наближається до цього терміну. Як наслідок, істотно погіршуються показники безпеки й економічної ефективності роботи транспорту, ростуть ресурсоемність перевезень та транспортні витрати народного господарства країн членів ОСЗ. Зростання собівартості перевезень, у свою чергу, обумовлює підвищення транспортних тарифів.

У зв'язку зі зростанням транспортних тарифів за останні роки, виникли певні обмеження транспортно-економічних зв'язків. Перевезення на далекі відстані багатьох видів продукції стали не вигідними, знизилася конкурентоздатність виробничих товарів не тільки на зовнішньому, але і на внутрішньому ринку.

Рухомість населення у позаміському сполученні зменшилася, в основному за рахунок скорочення поїздок для відпочинку і туризму. Для значної частини населення поїздки на великі відстані стали практично недоступними, що викликає додаткову соціальну напруженість у громадському житті країн.

Основною причиною низької рентабельності та збитковості перевезень у 90-х роках було зниження обсягів перевізної роботи при збереженні всієї інфраструктури видів транспорту і незначному зниженні чисельності виробничого персоналу, а також відставання росту доходних ставок від росту цін на споживані транспортом паливо, електроенергію, матеріали і технічні засоби.

Фінансове положення транспортних підприємств не є нормалізованим. Перевезення пасажирів у внутрішньому сполученні на усіх видах транспорту збиткові, а рентабельність видів транспорту по перевезеннях вантажів мінімальна або ці перевезення також збиткові, причо-

му частка збиткових підприємств збільшується. Зростає також дебіторська заборгованість транспорту з боку клієнтури.

Магістральний залізничний транспорт, що віднесений до галузей природних монополій і знаходиться в державній власності, також функціонує з низькою рентабельністю і не забезпечує навіть простого відтворення галузі.

Складність фінансового стану залізничного транспорту збільшується випереджаючими темпами росту цін на споживані ним ресурси.

Загальна інвестиційна криза і незадовільний фінансовий стан транспортних підприємств не дозволяє направляти власні засоби і банківські кредити на відновлення транспортних засобів і об'єктів інфраструктури, що у свою чергу приводить до подальшого загострення фінансового стану.

У країнах Центральної і Східної Європи – кандидатах на вступ у Європейський Союз – останнім часом з'явився вільний вибір між різними видами транспорту. Тому залізниці цих країн уперше за довгий час змушені працювати в конкурентному середовищі. Раніше залізниці являли собою єдині державні підприємства, зв'язані зобов'язаннями по виконанню соціально значущих та інших видів економічно збиткових перевезень і в той же час користувалися підтримкою з боку держави.

У ході переговорів із країнами-кандидатами керівні органи ЄС висунули ряд обов'язкових для виконання вимог, основними серед яких є:

- забезпечення певного рівня загальноекономічної готовності, що дозволив би протистояти конкурентному тиску ринку;
- вчасно зі вступом введення в дію в повному обсязі законодавчих актів стосовно до залізничного транспорту, що діють у ЄС;
- здійснення реструктуризації залізничного транспорту, що забезпечує ефективне керування його діяльністю.

Усього до уваги повинні бути прийняті положення 31 законодавчого акта ЄС.

Як і в багатьох країнах-членах ЄС, залізничний транспорт країн-кандидатів є одним із найбільших роботодавців і дуже впливає на економічний розвиток відповідної країни. Це підкреслює важливість своєчасної і правильної його реорганізації. Більш ефективне керування, впровадження нових технологій, передача на сторону деяких секторів господарської діяльності можуть викликати скорочення зайнятості. Для пом'якшення зв'язаної з цим соціальної напруженості на деяких залізницях прийняті програми більш раннього виходу на пенсію і підтримки створення нового бізне-

су, різні схеми освіти та перепідготовки тощо, у ряді випадків з фінансовою допомогою з боку органів ЄС. У ході реструктуризації необхідно також перейти на прийняту в ЄС систему бухгалтерського обліку і звітності, що забезпечує належну прозорість доходів і витрат, і на встановлений у ЄС порядок дотримання так званих суспільних інтересів.

Перша вимога – незалежність залізниць від держави у визначенні рівня послуг, що надаються, і тарифів на перевезення.

З березня 2003 р. функціонує відкритий ринок міжнародних перевезень на основних магістральних лініях, що входять у Транс'європейську мережу вантажних залізничних сполучень (TERFN). З березня 2008 р. рамки відкритого ринку поширені на всі лінії залізниць Європи. Видані ліцензії дійсні у всіх країнах-членах ЄС.

Опубліковано технічні вимоги до високошвидкісних залізничних ліній і рухомого складу; вимоги до звичайних ліній і рухомого складу перебувають у стадії розробки. Для країн-кандидатів на вступ у ЄС важливо вчасно підготувати законодавчу базу щодо сумісності.

На розвиток і реконструкцію інфраструктури Транс'європейської транспортної мережі (TERFN), у тому числі залізниць країн Центральної і Східної Європи, спрямована програма TINA, реалізація якої почата в 1996 р.

Перед країнами-кандидатами на вступ у ЄС постають серйозні проблеми, пов'язані з продовженням реформування залізничного транспорту, підвищенням його ефективності та якості послуг, що надаються.

У відношенні інституціональних перетворень найбільш складним є встановлення оптимальних взаємин між державою і залізничними компаніями, між цими компаніями і користувачами послуг, між усіма зазначеними сторонами і регулювальним органом.

Вимагає прояснення фінансове положення залізниць. Поділ активів між державою, менеджментом інфраструктури і компаніями-операторами в багатьох випадках ускладнений невизначеним статусом власності. Крім того, мають місце конфлікти при задоволенні соціально значущих транспортних потреб. Держава, адміністративні органи різних рівнів найчастіше не поспішають із виділенням необхідних компенсаційних виплат. Через це залізниці, що не одержують достатньої компенсації, змушені застосовувати перехресне фінансування одних видів діяльності (як правило, у пасажирських сполученнях) за рахунок інших (як правило, вантажних) або наращувати борги.

Найбільш складна в цьому відношенні задача продовження експлуатації малодіяльних ліній. Для її рішення, наприклад, в Польщі передають відповідальність за транспортне обслуговування малонаселених районів зацікавленим регіональним адміністраціям, як це прийнято в ЄС.

Основними шляхами вирішення проблем, що залишилися в країнах-кандидатах на вступ у ЄС, є: посилення конкуренції як між видами транспорту, так і між окремими залізничними компаніями. При правильному визначенні «правил гри» і з урахуванням того, що роль залізниць у країнах-кандидатах залишається відносно значимою, цей фактор буде багато в чому обумовлювати підвищення ефективності і зміцнення позицій залізничного транспорту на ринку транспортних послуг; ретельна підготовка техніко-економічних обґрунтувань проектів розвитку залізниць. Якщо потенційні інвестори будуть переконані в доцільності реалізації проекту, вони виділять необхідні кошти на інфраструктуру і рухомий склад; встановлення оптимальних взаємин з державою. Оскільки держава є законодавцем та споживачем суспільно значимих транспортних послуг і, у багатьох випадках, повним чи частковим власником залізниць, лобювання інтересів залізничного транспорту на різних рівнях може сприяти як прийняттю політичних рішень бажаної спрямованості, так і спрощенню пошуку джерел фінансування.

Висновки

Результати проведеного дослідження дозволяють встановити наукове припущення, що в основі розвитку інтеграційних процесів Європейських країн лежить об'єктивний економічний процес – прагнення країн Європи до розробки раціонального механізму господарювання. Він проявляється в ефективному використанні всіх видів ресурсів, у т.ч. і транспорту. Розвиток економічної системи Європейських країн супроводжується інвестиційною діяльністю, яка повинна принести результати, принаймні у співставленні з витраченими ресурсами. Створення загальноєвропейської транспортної політики – основна умова формування ефективної і конкурентоздатної економіки об'єднаної Європи. Порівняно зі своїми конкурентами в Америці й Азії, ця економіка повинна бути забезпечена високоефективним транспортним комплексом, який функціонував би на єдиних принципах, для того, щоб забезпечити злагоджене функціонування всієї економічної системи.

Перспективи подальших робіт у даному напрямку

Існує Положення, відповідно до якого вимоги, висунуті в вищезгаданих документах, повинні втілюватися в життя. Недотримання цього переліку документів якими-небудь із членів ЄС можуть привести до прийняття проти цих країн певних штрафних санкцій. Але, незважаючи на це, у багатьох країнах Західної Європи реалізація цих проектів йде надзвичайно повільно і важко.

Тут відіграють певну роль і побоювання за соціальні наслідки подібної реорганізації (більшість залізничних профспілок країн ЄС цілком виразно висловилися у свій час проти заходів, запропонованих у «Білій Книзі», тому що вони безсумнівно викликають скорочення кількості робочих місць), і сумніву урядів окремих країн у конкурентоздатності їхніх національних залізничних компаній, що викликають небажання допускати на свої мережі «третіх осіб», і багато чого іншого. Однак, можна сказати, що принципи, закладені у вищеописаних документах, активно втілюються в життя.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Беляя Книга - Европейская транспортная политика до 2010 года: время решать. Транспорт – важнейшее направление и движущая сила интеграции [Текст] / Межд. академия трансп., Ирмат-Холдинг. – М.: ПолиграфСервис XXI, 2003. – 192 с.
2. Міщенко, М. І. Проблеми розвитку залізничного транспорту зарубіжних країн [Текст] / М. І. Міщенко // Вісник Дніпропетр. нац. ун-ту залізнич. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2009. – Вип. 26. – Д.: Вид-во ДНУЗТ, 2009. – С. 214-221 с.
3. Kinnock, N. Dramatische Verschlechterung der Eisenbahnposition zu erwarten [Text] / N. Kinnock // Internationales Verkehrswesen. – 1998. – № 7-8. – S. 7.
4. Європейське залізничне законодавство. Підбірка законодавчих актів Європейського Союзу, які відображають етапи розвитку та становлення Європейського залізничного права [Текст] / за ред. І. Б. Матвіїва. – Т. I. – Управління зовнішніх зв'язків Держ. адміністрації залізнич. трансп. України, 2006. – 296 с.
5. Європейське залізничне законодавство. Підбірка законодавчих актів Європейського Союзу, які відображають етапи розвитку та становлення Європейського залізничного права [Текст] / за ред. І. Б. Матвіїва. – Т. II. – Управління зовнішніх зв'язків Держ. адміністрації залізнич. трансп. України, 2006. – 494 с.

Надійшла до редколегії 01.04.2009.

Прийнята до друку 14.04.2009.