



9. Сомова Є. Молодь євро регіону «Буг» за дружбу та співпрацю / Є. Сомова // Волинь. – 1999. – 12 січ.
10. Соціальна політика і соціальна робота. – 2000. – № 2. – 189 с.
11. Спортивні відомства України та Польщі обговорили проекти до Євро-2012 // Уряд. портал. Прес-служба держ. служби молоді та спорту. – 2012. – 17 трав.
12. Стрільчук Л. В. Інституційні складові українсько-польських гуманітарних взаємин і співробітництва : монографія / Л. В. Стрільчук, В. В. Стрільчук. – Луцьк : [б. в.], 2013. – 258 с.
13. Студентський футбольний турнір у Польщі [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://kpi.ua/1131-4>
14. Угода між Державним комітетом з фізичної культури і спорту України та Державною адміністрацією у справах фізичної культури та туризму Республіки Польща про співробітництво та обміни у галузі спорту від 10 жовтня 1996 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/T299800.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T299800.html)

УДК [339.924:338.47](477+475)

**Людмила Стрільчук**

### **Україна–Польща: реалізація основних напрямів транспортної політики в умовах євроінтеграції**

В українсько-польському економічному й транскордонному співробітництві все більшу роль відіграє транспорт. Експорт транспортних послуг – важлива складова частина валового національного продукту, як і експорт товарів. У соціально-економічному розвитку України важливу роль має відігравати використання можливостей її транзитного потенціалу, що дасть змогу ефективно використовувати резерви провізних можливостей національної транспортної системи, стимулювати її відтворення та вдосконалення. Республіка Польща в цьому сенсі займає одне з головних місць, так, як є стратегічним партнером України.

**Ключові слова:** транспортна політика, транзитний потенціал, транспортна система, євроінтеграція, прикордонні території, Україна, Польща.

**Стрільчук Л. Україна–Польща: реалізація основних напрямів транспортної політики в умовах євроінтеграції.** В украинско-польском экономическом и трансграничном сотрудничестве всевозрастающую роль играет транспорт. Экспорт транспортных услуг является важной составной частью валового национального продукта, как и экспорт товаров. В социально-экономическом развитии Украины важную роль должно играть использование возможностей ее транзитного потенциала, что позволит эффективно использовать резервы пропускных возможностей национальной транспортной системы, стимулировать ее воспроизведение и совершенствования. Республика Польша в этом смысле занимает одно из главных мест, так как является стратегическим партнером Украины.

**Ключевые слова:** транспортная политика, транзитный потенциал, транспортная система, евроинтеграция, приграничные территории, Украина, Польша.

**Strilchuk L. Ukraine–Poland: Implementation of the Main Directions of Transport Policy in the European Integration.** The Ukrainian–Polish economic cooperation and cross-border transport ever increasing role. Exports of transport services is an important part of the gross national product, as well as export goods. In the socio-economic development of Ukraine should play an important role use of its transit potential, allowing efficient use of transportation capacity reserves of the national transport system, stimulate its reproduction and development. Poland in this respect is one of the main attractions, as well as a strategic partner of Ukraine.

**Key words:** transportation policy, transit potential, the transport system, European integration, border areas, Ukraine, Poland.

**Постановка наукової проблеми та її значення.** В умовах поглиблення світових інтеграційних процесів перед Україною постає завдання збільшення експортного потенціалу та гармонізації структури експорту. Особливу роль у цьому має відігравати транспорт. Експорт транспортних послуг повинен стати такою ж важливою частиною валового національного продукту, як і експорт товарів, що дасть змогу ефективно використовувати резерви провізних можливостей транспортної системи, стимулювати її вдосконалення.

**Мета статті** – проаналізувати основні аспекти міжнародної співпраці України у сфері транспорту, особливості процесу адаптації вітчизняного транспортного законодавства до європейського та світового стандартів на прикладі українсько-польського співробітництва в транспортній сфері, розкрити особливості функціонування транспортної інфраструктури України.



**Аналіз досліджень цієї проблеми.** Досліджували транспортну політику України та Польщі, а також транзитний потенціал обох країн Т. Блудова, О. Бордун, Н. Папіш, А. Лук'янов, О. Дворнік, Ю. Пашенко, О. Обухова, О. Равриш та ін. Ці вчені опублікували статті, у яких проаналізували транзитний потенціал України в умовах євроінтеграції. Законодавчо-правові аспекти українсько-польського співробітництва у сфері транспорту висвітлює у статтях В. Колодяжна. Однак жодного комплексного дослідження українсько-польської транспортної політики в умовах євроінтеграції немає.

**Виклад основного матеріалу й обґрунтування отриманих результатів дослідження.** Україна займає унікальне положення в геополітичному просторі: наша держава – стратегічний вузол, що об'єднує кілька міжнародних регіонів, економічне співробітництво між якими постійно розширюється та зростає. За оцінками англійського інституту Rendall, Україна має найвищий у Європі транспортний транзитний рейтинг – 3,11 бала. У сусідній Польщі цей показник становить лише 2,73 бала [15, с. 171; 24, с. 163]. За таких обставин одним із пріоритетних напрямів розвитку транспортного комплексу України є інтеграція у європейську транспортну систему. Цьому сприяють вигідне географічне положення та високий транзитний рейтинг нашої держави. Розбудова міжнародних транспортних коридорів й ефективне здійснення транзитних перевезень територією України дасть змогу зайняти їй помітне місце у європейській та світовій транспортно-комунікаційній системі.

Тому на перший план інтеграції вітчизняної транспортної системи у європейську виходить рівень розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК) та їх транспортно-комунікативної інфраструктури, яка б відповідала стандартам Європейського Союзу і стосувалася трьох основних сфер: покращення якості транспортних послуг через розвиток інтегрованих транспортних систем, що ґрунтуються на передових технологічних досягненнях та гарантують більшу безпеку й захист довкілля; покращення функціонування єдиного ринку для забезпечення ефективності, справедливих конкурентних умов та задоволення потреб у транспортних послугах і вимог споживачів таких послуг, зберігаючи одночасно високі стандарти соціального захисту працівників транспортної сфери; розширення присутності європейських транспортних компаній на ринках транспортних послуг третіх країн, покращення якості міжнародних транспортних зв'язків [7, с. 151–153].

Відомо, що для багатьох держав транспортування вантажів через свою територію стало важливим джерелом експорту послуг, валютних надходжень до бюджету, створення додаткових робочих місць та покращення роботи стратегічно важливих галузей. Постійне збільшення транспортних потоків і міжнародного транзиту вантажів і пасажирів поставило на порядок денний питання про організаційне й відповідне законодавче закріплення цього пріоритетного інтеграційного напрямку в міжнародних договорах та документах транспортних органів ЄС. Зокрема, це відображено в системі Трансєвропейських осей (декларація Комітету міністрів транспорту від 1983 р.). Наступне організаційно-законодавче закріплення транспортна інтеграція отримала через систему міжнародних транспортних коридорів і була визначена Деклараціями Першої (31.10.1991 р., Прага), Другої (14–16.03.1994 р., Крит) і Третьої (23–25.06.1997 р., Гельсінкі) пан-європейських конференцій із питань транспорту. Затверджено десять пан-європейських міжнародних транспортних коридорів, які отримали назву «критські» [13, с. 18; 22, с. 132].

МТК – це комплекс наземних та водних транспортних магістралей із відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, устаткування для управління рухом, організаційно-технічних заходів, законодавчих та нормативних актів, які забезпечують перевезення вантажів і пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського Співтовариства [9, с. 49]. Територією України проходять такі міжнародні транспортні коридори: Пан-європейський № 3; Пан-європейський № 5; Пан-європейський № 7; Дунайський (водний); Пан-європейський № 9 [12].

2002 р. Європейська комісія доповнила загальні засади 60 спеціальними заходами транспортної політики, викладеними в Білій книзі «Європейська транспортна політика до 2010: час для рішень» із середньостроковою програмою до 2005 року. Ці заходи сформовані в такі основні напрямки: досягнення балансу між використанням різних видів транспорту; ліквідація так званих «вузьких місць»; спрямування транспортної політики на задоволення потреб користувачів; управління наслідками транспортної глобалізації [3, с. 346].

Уже перші результати запровадження спільної транспортної політики в ЄС позитивно позначилися на зниженні цін на перевезення вантажів і пасажирів, підвищенні якості обслуговування, а головне – на створенні нової інфраструктури транс'європейських транспортних коридорів, швидкісних залізничних шляхів і повного комплексу обслуговувальних структур. Досвід ЄС у створенні транспортної інфраструктури визначає і пріоритетність співробітництва України та Євросоюзу загалом і з його окремими країнами-членами, зокрема з Польщею.



Проведення стабільної транспортної політики на рівні держав ЄС полягає в узгодженні економічних, правових, соціальних і екологічних цілей і вимагає розв'язання широкого спектра проблем, пов'язаних з автомобільними перевезеннями. Подальший розвиток міжнародних автомобільних перевезень передбачає розв'язання низки проблем, які суттєво впливають на їх ефективність: зміна співвідношення між різними видами транспорту. Спеціалісти передбачають потребу усунення дисбалансів між розвитком автомобільних й інших видів перевезень, зокрема залізничних (на автотранспорт припадає 47 % вантажоперевезень; 41 % – на морський; 8 % – на залізничний; 4 % – на внутрішні водні шляхи). Для зміни співвідношення передбачено встановити регульовану конкуренцію між різними видами транспорту й створити максимальну їх взаємодію [1, с. 143–152]; фінансування розвитку транспортної інфраструктури. Бюджетні джерела досить обмежені й не забезпечують повністю потреби реалізації інфраструктурних проектів. У зв'язку із цим транспортна політика ЄС передбачає вибірковість фінансування транспортних проектів (передусім кошти Євросоюзу планують виділяти на проекти, які спрямовані на розвиток інтермодальності, з'єднання відповідних транспортних інфраструктур, підвищення безпеки руху; створення ефективних механізмів платності користувача транспортною інфраструктурою); транспортна перевантаженість автомобільних магістралей. Проблема перевантаженості виникла на початку 90-х рр. минулого століття. Саме міжнародні перевезення створили проблему хронічного перевантаження окремих автотранспортних ліній, що зумовлено щорічним зростанням обсягу перевезень вантажів у Європі на 4 % – удвоє більше щорічних темпів економічного зростання [6, с. 125], а також значною конкуренцією. В автотранспортній сфері країн ЄС зайнято близько 6 млн працівників, переважно в невеликих приватних компаніях, між якими існує жорстока конкуренція [21]. Резерви перевізників обмежені через роздробленість галузі й тиск промисловості та вантажовідправників. АТП важко досягти прибутку, особливо в періоди підвищення цін на паливо; транспортна аварійність і висока інтенсивність руху. Підвищення безпеки дорожнього руху – один із найвагоміших чинників для перевізника. Фінансові збитки від ДТП у рік досягають 45 млрд євро. Сьогодні досягнуто певних успіхів: уніфікація законів, гармонізація штрафів, норм проведення перевірок на дорогах, упроваджують нові технології для підвищення дорожньої безпеки [6, с. 126].

Загалом же в полі зовнішнього транспортного тяжіння України понад три десятки країн. Через територію нашої держави проходять найбільш короткі та зручні шляхи на напрямках Чорне море – Балтика; Північна й Центральна Європа – Закавказзя та Центральна Азія. Наявність морських портів, а також річкових водних артерій, розвинутої мережі залізниць, автомобільних шляхів, трубопроводів у широтних і меридіальних напрямках створює необхідні передумови для активної участі України в міжнародному поділі праці з перетворенням її на провідну країну – транзитника на європейському просторі. Україна, поза сумнівом, має великий транзитний потенціал, однак ступінь використання транспортної інфраструктури в Україні на сьогодні досить низький. На це є об'єктивні причини: законодавча система транспортної бази України недостатньо адаптована до міжнародних стандартів; існує невідповідність технічних, технологічних та економічних параметрів більшості видів транспортних засобів міжнародним стандартам, а це, у свою чергу, призводить до їхнього програшу в конкуренції на ринку транзитних послуг; різка негативна різниця автошляхів порівняно зі стандартами Європейського Союзу, а також низький, а іноді і взагалі відсутній комплекс обслуговувальних структур [4, с. 129].

Ефективність функціонування транспортної системи України безпосередньо залежить від законодавчої бази, яка мусить бути адаптованою до міжнародних стандартів, а також бути стабільною, оптимальною за податковою та тарифно-ціновою політикою, розвиненістю транспортної інфраструктури міжнародного значення, наявністю обладнаних на високому технічному рівні пунктів пропуску через кордон, а також використання логістичних технологій перевезень та переробки вантажів, сучасних систем організації обороту документації, розрахунків, інформаційно-технічного забезпечення.

Процеси інтеграції, які особливо активізувалися у два останні десятиліття, поряд із глобалізацією світових економічних зв'язків визначили й тяжіння до регіональних інтересів. Прогнозування функціонування транспортного комплексу демонструє, що оптимальний рівень розвитку регіону можливий лише за умови досягнення збалансованості соціально-економічної ефективності функціонування всіх складників народного господарства, у тому числі й четвертої ланки матеріального виробництва – транспорту [8, с. 120].

Для вдосконалення і розвитку автомобільних доріг України, покращення їх якості відповідно до міжнародних стандартів, а також задля проведення в дорожньому господарстві України єдиної науково-технічної політики, Державна служба автомобільних доріг України розробила Концепцію науково-технічної політики України в дорожньому господарстві на 2006–2010 рр. У Концепції визначено такі основні напрями науково-технічної політики: створення техніко-економічних засад для ефективного функціонування дорожнього господарства; упровадження нових дорожньо-будівель-



них матеріалів, конструкцій і сучасних технологій; упровадження прогресивних проектних рішень; забезпечення якості дорожньо-будівельних робіт; створення безпечних умов функціонування дорожнього комплексу [18].

Важливу роль у забезпеченні ефективного функціонування автомобільної транспортної інфраструктури в Україні відіграла реалізація Державної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2007–2011 рр. [5, с. 163]. Ця програма мала за мету покращення транспортно-експлуатаційного стану доріг, мостів і дорожньої інфраструктури; підвищення конкурентоспроможності автомобільних доріг щодо забезпечення транзитних перевезень і розвитку автомобільного туризму [17, с. 132].

Рівень соціально-економічного розвитку українських та польських прикордонних регіонів багато в чому залежить і від рівня розвитку транспортного комплексу, тобто формування повноцінної та ефективної системи транспортного сполучення, що відповідає цілям перспективного, взаємовигідного й безперечного співіснування та взаємодії прикордонних регіонів виявляється однією з найактуальніших і найважливіших завдань цих регіонів [8, с. 121].

Для прикладу розглянемо, як перелічені положення реалізуються в сучасних умовах транспортної інфраструктури українсько-польського прикордоння. Транспортна система українського прикордоння – це сукупність транспортних комунікацій, що об'єднує всі види транспорту. Україна та Польща поєднані регулярними залізничними й автобусними лініями. Тут існує сім регулярних ліній, які обслуговують 32 пасажирські потяги. Регулярний зв'язок існує на трасах Люблін–Ковель, Луцьк–Варшава, Замость–Львів, Краків–Львів. Залізничне сполучення здійснюється по лініях: Львів–Рава-Руська (з відгалуженням у Польщу) – Белз–Червоноград–Ковель, Львів–Дубляни–Кам'янка Бузька (з відгалуженням на Сокаль і Луцьк). Така залізнична мережа є ланкою стратегічної осі Балтика – Чорне море, зокрема нинішнього міжнародного транспортного коридору «Балтика – Чорне море» [23, с. 90].

Західноукраїнське прикордоння має довжину 1830 км, і на ньому розташовано 65 сухопутних пунктів перетину державного кордону, з них 20 залізничних та 45 автомобільних. Із них 29 пунктів міжнародної категорії, 33 – міждержавної та три переходи місцеві [20, с. 340]. Польсько-українське прикордоння займає площу 85 018 км<sup>2</sup>. На польську частину припадає площа 43 041 км<sup>2</sup>, або 13,8 % державних територій і складається з Люблінського й Підкарпатського воєводств. На українську ж частину припадає площа 41 977 км<sup>2</sup>, або 7 % площі України, і включає Волинську та Львівську області. На території українсько-польського прикордоння мешкає 8131,1 тис. осіб, із яких на польській стороні 4361,7 тис. (11,3 % населення Польщі), а з української 3769,4 тис. (7,5 % населення України) [25, с. 265].

Статистика засвідчує, що найшвидший рух через українсько-польський кордон зафіксовано на автодорожніх переходах (8 млн 884 тис.). У транспортній системі Західного регіону України в забезпеченні транзитних перевезень важливу роль відіграють усі її складники: автомобільний, залізничний, трубопровідний, повітряний види транспорту. Транспортною системою Західного регіону України виконуються значні обсяги транзитних перевезень із європейських країн. Транзит вантажів автомобільним транспортом із країн ЄС, наприклад, 2004 року становив 972,45 тис. т, залізничним транспортом – 2006,47 тис. т [19, с. 180; 2, с. 12]. У наступні роки досить помітною є тенденція до постійного зростання кількості перевезених вантажів.

Варіантом розв'язання нагальних проблем інфраструктурного облаштування шляхів може стати розбудова транспортної мережі, зокрема таких, як недостатня густота розміщення транспортних сервісних пунктів і пунктів відпочинку водіїв, сутність телефонізації трас. Чималі зусилля спрямовано на розвиток транспортної інфраструктури і у Волинській області. Передовсім це стосується розбудови мережі пунктів пропуску через державний кордон, що є важливим складником співробітництва між двома сусідніми державами – Україною та Республікою Польщею. З моменту вступу Польщі у ЄС західний кордон України став свого роду «воротами» до Євросоюзу, які, як не сумно це констатувати, не повністю відповідають своєму призначенню.

Проблемою українсько-польського прикордоння є недостатня ефективність роботи пунктів пропуску через державний кордон у зв'язку з неузгодженістю технологічних схем роботи польських та українських контрольних служб. Наслідком цього є досить часті та великі черги автотранспортних засобів, різноманітні корупційні схеми, негативний вплив так званої «сірої зони», контрабанда. Поряд із цим простежується динаміка постійного зростання руху через українсько-польський кордон [16, с. 67].

З польської сторони основне обслуговування транскордонного руху відбувається на загальнодоступних дорожніх та залізничних прикордонних переходах. На польсько-українському кордоні функціонує сім залізничних переходів: Дорогуськ–Ягодин, Грубешов–Ізов, Грубешов–Амбуків, Гребінне–Рава-Руська, Верхрата–Рава-Руська, Медика–Мостиська, Кроценко–Хирів [8, с. 125]. Подібно до українських областей прикордонних із Польщею – Волинської, Львівської та Закарпатської – стан доріг у Підкарпатському і Люблінському воєводствах – одна з основних перешкод транспортного



транзиту. Магістральний напрямок Схід–Захід не підкріплений сучасними дорожніми артеріями, комунікаційними спорудами, зокрема достатньою кількістю мостів на найбільших річках Польщі, що загалом ускладнює проїзд міжнародного транспорту [10, с. 181–193].

Обсяги транспортних перевезень, що йдуть через українсько-польський кордон, постійно зростають. Слід визнати, що інтеграція транспортної системи західноукраїнського прикордоння, власне як і інших регіонів України, у європейську транспортну систему значною мірою гальмується наявністю перешкод і техніко-економічного, і політико-правового характеру [14, с. 90]. Слід визнати, що і перша, і друга складові частини становлять певні загрози економічній безпеці нашої держави, гальмують її розвиток. Основні із них полягають у наступному: низький ступінь використання геополітичного положення України та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією країни; відсутність транспортної мережі, яка відповідала б вимогам європейських стандартів, унаслідок чого має місце низька якість транспортного обслуговування щодо швидкості руху, збереження вантажу, простоїв на кордоні та низького рівня інфраструктури; втрата конкурентоспроможності українських перевізників через старіння рухомого складу, високу собівартість перевезень, великі податки; недостатнє оновлення основних фондів всіх видів транспорту й дорожнього господарства; повільне вдосконалення транспортних технологій і недостатній їх зв'язок із виробничими, торговельними й митними технологіями; невідповідність між високими темпами зростання автомобільного транспорту та розвитком автомобільних доріг, погіршення їх стану через ліквідацію дорожнього фонду, недостатнє і нестабільне його фінансування з державного бюджету; низький рівень міжгалузевої координації в розвитку транспортної інфраструктури, що призводить до роз'єднання транспортного простору, нераціонального використання ресурсів і зниження ефективності використання транспорту; недостатня інвестиційна база для всіх галузей транспорту, які б забезпечили недискримінаційні, порівняно з іншими іноземними компаніями, можливості щодо залучення вантажо-пасажиропотоків й оновлення основних фондів; відставання в реалізації державних та галузевих програм у сфері окремих видів діяльності, видів транспорту, транспортного машинобудування, розбудови інфраструктури державного кордону; низький рівень інформації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки; потреба реструктуризації системи управління підприємствами залізничного, автомобільного й іншого транспорту та визначення форми власності; недосконалість законодавчої бази, яка б регулювала економічні процеси в транспортній сфері; недостатня увага розвитку організаційно-правових форм співробітництва органів місцевого самоврядування із зарубіжними партнерами, зокрема на рівні регіонального і транскордонного співробітництва з питань транспортної політики [11, с. 428]. Названі вище негативні фактори створювали негативний імідж і Україні, і Польщі на міжнародній арені. Проблеми підсилювала й надмірна комерціалізація державних структур, нормативні документи яких установлювали невідповідність державних зборів за транзит і порядок проходження транзитних та експортно-імпорتنних вантажів через кордон. Водночас слід визнати, що останнім часом підходи до українсько-польського міждержавного кордону, автошляхи та інфраструктура розбудовувалися особливо інтенсивно, оскільки від цього напряму залежало не лише збільшення товарообігу між сусідніми державами, а й успішне проведення футбольного чемпіонату «Євро–2012».

**Висновок.** Стратегія розвитку транспортної системи України і вся її законодавча база мають урахувувати, по-перше, інтегрований підхід розвитку всіх видів транспорту, що потребує координації діяльності різних відомств, які відповідають за їх розвиток («Укрзалізниця», «Укравтодор»), по-друге, визначення їх пропускнув спроможності й створення відповідних умов, у тому числі законодавчих, для безперешкодного проходження вантажних потоків територією України, особливо на прикордонних переходах.

#### *Список використаних джерел та літератури*

1. Блудова Т. В. транспортна політика Європейського Союзу та перспективи розвитку його транспортної мережі / Т. В. Блудова // Стратегічна панорама. – 2006. – № 3. – С. 143–152.
2. Бордун О. Ю. Транспортна інфраструктура західноукраїнського прикордоння: економіко-географічне дослідження : автореф. дис. ... канд. геогр. наук : спец. 11.00.02 / О. Ю. Бордун. – Львів, 2003. – 19 с.
3. Боренько Я. А. Основні напрями транспортної політики Європейського Союзу / Я. А. Боренько // Європейські інтеграційні процеси і транскордонне співробітництво: міжнародні відносини, економіка, політика, географія, історія, право : тези доп. II Міжнар. наук.-практ. конф. студ., аспірантів і молодих науковців (м. Луцьк, 19–20 трав. 2005 р.). – Луцьк : РВВ «Вежа» Волин. держ. ун-ту ім. Лесі Українки, 2005. – С. 344–346.
4. Грицевич В. С. Автотранспортний простір Львівщини: проблеми та шляхи вирішення / В. С. Грицевич, Х. В. Сеньчук // Проблеми розвитку прикордонних територій та їх участі в інтеграційних процесах : матеріали VI Міжнар. наук.-практ. конф. (Луцьк, 15–16 жовт. 2009 р.) / за ред. В. Й. Лажніка і С. В. Федонюка. – Луцьк : Волин. нац. ун-т ім. Лесі Українки, 2009. – С. 127–131.



5. Державна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2007–2011 роки // Відомості Міністерства транспорту та зв'язку України. – 2007. – № 3–4. – С. 138–163.
6. Дубей В. І. Ключові проблеми транспортної політики ЄС у сфері автомобільних перевезень / В. І. Дубей // Проблеми розвитку прикордонних територій та їх участі в інтеграційних процесах : матеріали VI Міжнар. наук.-практ. конф. (Луцьк, 15–16 жовт. 2009 р.) / за ред. В. Й. Лажніка і С. В. Федонюка. – Луцьк : Волин. нац. ун-т ім. Лесі Українки, 2009. – С. 126.
7. Колодяжна В. Основні нормативно-правові напрацювання в сфері українсько-польського транспортного співробітництва / В. Колодяжна // Європейські інтеграційні процеси і транскордонне співробітництво : тези доп. IV Міжнар. наук.-практ. конф. студ., аспірантів і молодих науковців (м. Луцьк, 17–18 трав. 2007 р.). – Луцьк : РВВ «Вежа» Волин. держ. ун-ту ім. Лесі Українки, 2007. – С. 151–153.
8. Колодяжна В. В. Становлення та розвиток договірно-правової бази українсько-польського транскордонного співробітництва (90-ті рр. XX – початок XXI ст.) : дис. ... канд. юрид. наук / В. В. Колодяжна. – Луцьк, 2008. – 244 с.
9. Лук'янов А. В. Роль міжнародних транспортних коридорів (МТК) у процесі інтеграції України до Європейського гео економічного простору / А. В. Лук'янов, О. А. Дворник // Матеріали засідання Дискус. клубу укр. наук.-пед. інтелігенції 23 грудня 2004 р. – К. : УАЗТ, 2004. – С. 48–49.
10. Луцишин П. В. Географія продуктивних сил Польщі : навч. посіб. / В. П. Луцишин, Д. Ю. Клімонт, С. В. Федонюк. – Луцьк : РВВ «Вежа» Волин. держ. ун-ту ім. Лесі Українки, 2000. – 356 с.
11. Маркович О. Б. Особливості та проблеми регулювання транспортної мережі України в умовах транскордонного співробітництва / О. Б. Маркович // Європейські інтеграційні процеси і транскордонне співробітництво: міжнародні відносини, економіка, політика, географія, історія, право: тези доп. II Міжнар. наук.-практ. конф. студ., аспірантів і молодих науковців (м. Луцьк, 19–20 трав. 2005 р.). – Луцьк : РВВ «Вежа» Волин. держ. ун-ту ім. Лесі Українки, 2005. – С. 427–430.
12. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України // Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс] / Режим доступу : <http://mtu.gov.ua/uk/show/transport.html>
13. Новікова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / А. М. Новікова ; Рада нац. безпеки та оборони України ; Нац. ін-т проблем міжнар. безпеки. – К. : [б. в.], 2003. – 490 с.
14. Обухова О. Ю. Польсько-українське транскордонне співробітництво: становлення та розвиток (90-ті роки XX – поч. XXI століття) : дис. ... канд. іст. наук : спец. 07.00.02 «Всесвітня історія» / О. Ю. Обухова. – Луцьк, 2011. – 214 с.
15. Папіш Н. І. Реалізація транзитного потенціалу України: проблеми та перспективи / Н. І. Папіш // Європейські інтеграційні процеси і транскордонне співробітництво : тези доп. III Міжнар. наук.-практ. конф. студ., аспірантів і молодих науковців (м. Луцьк, 18–19 трав. 2006 р.). – Т. 2. – Луцьк : РВВ «Вежа» Волин. держ. ун-ту ім. Лесі Українки, 2006. – С. 170–173.
16. Пашенко Ю. Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України : монографія / Ю. Є. Пашенко ; за ред. С. І. Дорогунцова. – К. : Наук. світ, 2003. – 467 с.
17. Пікулик Б. О. Напрями розвитку автомобільної транспортної інфраструктури в Західному регіоні України / Б. О. Пікулик // Проблеми розвитку прикордонних територій та їх участі в інтеграційних процесах : матеріали VI Міжнар. наук.-практ. конф. (Луцьк, 15–16 жовт. 2009 р.) / за ред. В. Й. Лажніка і С. В. Федонюка. – Луцьк : Волин. нац. ун-т ім. Лесі Українки, 2009. – С. 131–133.
18. Про затвердження Концепції науково-технічної політики в дорожньому господарстві України на період 2006–2010 рр. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.uapravo.crimea.ua/2006-zakon/Nakaz-37-v-d-09-2006>
19. Равриш О. Б. Розвиток транзитних перевезень у Західноукраїнському регіоні в аспекті інтеграції України в європейську транспортну систему / О. Б. Равриш // Європейські інтеграційні процеси і транскордонне співробітництво: міжнародні відносини, економіка, політика, географія, історія, право : тези доп. III Міжнар. наук.-практ. конф. студ., аспірантів і молодих науковців (м. Луцьк, 18–19 трав. 2006 р.). – Луцьк : РВВ «Вежа» Волин. держ. ун-ту ім. Лесі Українки, 2006. – С. 179–181.
20. Равриш О. Б. Транспортна система західноукраїнських прикордонних областей у контексті процесів європейської інтеграції / О. Б. Равриш // Європейські інтеграційні процеси і транскордонне співробітництво: міжнародні відносини, економіка, політика, географія, історія, право : тези доп. II Міжнар. наук.-практ. конф. студ., аспірантів і молодих науковців (м. Луцьк, 19–20 трав. 2005 р.). – Луцьк : РВВ «Вежа» Волин. держ. ун-ту ім. Лесі Українки, 2005. – С. 339–341.
21. Устойчивая транспортная политика. Европейская конференция министров транспорта [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [www.internationaltransportforum.org/europe/acquis/CM200001](http://www.internationaltransportforum.org/europe/acquis/CM200001)
22. Dumala H. Sicci międzyregionalne w Europie / H. Dumala // Unifikacja i różnicowanie się społecznej Europy / red. B. Fiałkowska, A. Zukowski. – Warszawa, 2002. – 202 s.
23. Europejska Karta Samorządu Teritorialnego // Integracja samorządowa na drodze do Europy / red. Elzbieta Maria Komorowska. – Warszawa, 1997. – S. 86–93.
24. Malendowski W. Euroregion – pierwszy krok do integracji turopejskiej, atlas 2 / W. Malendowski, M. Ratajczak. – Wrocław, 1998. – 308 s.
25. Pogranicze polsko-ukraińskie w liczbach US. – Lublin, 1999. – 324 s.