

■ ГО “Інститут транскордонних ініціатив”  
Лабораторія проєктів та ініціатив ВНУ  
імені Лесі Українки  
Волинський інститут імені В’ячеслава Липинського  
ПрАТ «ВНЗ «МАУП»

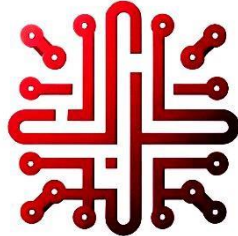


# EUROPEAN PERSPECTIVE:

СУЧАСНІ ВИКЛИКИ  
ТА МОЖЛИВОСТІ ДЛЯ УКРАЇНИ



Громадська організація «Інститут транскордонних ініціатив»  
Лабораторія проєктів та ініціатив  
Волинський національний університет імені Лесі Українки  
Волинський інститут імені В'ячеслава Липинського  
ПрАТ «ВНЗ «МАУП»



---

**«EUROPEAN PERSPECTIVE:  
СУЧАСНІ ВИКЛИКИ ТА МОЖЛИВОСТІ  
ДЛЯ УКРАЇНИ»**

---

**Колективна монографія**

Електронне видання на CD-ROM

Луцьк  
Вежа-Друк  
2024

УДК 339.92(477)

Є-24

Рекомендовано вченою радою ПрАТ «ВНЗ «МАУП»

(протокол № 2 від 28.02.2024 р.)

Рекомендовано радою ГО «Інститут транскордонних ініціатив»

(протокол 1-2024-ВД від 05.03.2024)

**Рецензенти:**

**Шульц С. Л.** – доктор економічних наук, професор, завідувач відділу регіональної економічної політики ДУ «Інститут регіональних досліджень ім. М. І. Долишнього НАН України», м. Львів, Україна;

**Коцан Н. Н.** – доктор географічних наук, професор, завідувач кафедри міжнародних відносин і регіональних студій, Голова Координаційної ради Інституту Польщі, Волинський національний університет імені Лесі Українки, м. Луцьк, Україна;

**Уніга О. В.** – к.е.н., науковий співробітник Лабораторії проєктів та ініціатив, Волинський національний університет імені Лесі Українки, м. Луцьк, Україна.

**Колектив авторів :** Цибалюк І. О., Олійник Д. І., Кошкарів С. А., Ніжний Д. А., Оліх Л. А., Горбач Л. М., Тихомирова Є. Б., Барський Ю. М., Павліха Н. В., Хомюк Н. Л., Корнелюк О. А., Карпчук Н. П., Васильченко М. І., Пушлецький З. В., Кузьменко О. К.

**EUROPEAN PERSPECTIVE: СУЧАСНІ ВИКЛИКИ ТА МОЖЛИВОСТІ ДЛЯ УКРАЇНИ** [Текст] : кол. моногр. / І. О. Цимбалюк, Д. І. Олійник, С. А. Кошкарів, [та ін.] ; за заг. ред.: Н. В. Павліхи, упорядкування І. О. Цибалюк. – Луцьк : Вежа-Друк, 2024. – 1 електрон. опт. диск (CD-ROM). – Об'єм даних 6,41 Мб.

ISBN 978-966-940-552-4

У монографії розкрито стратегічні аспекти євроінтеграційного розвитку з фокусом на інклюзивному та смарт підходах, зеленій трансформації, сталому розвитку промисловості та сільських територій, а також вплив економічної турбулентності на Україну та Європейський Союз. Розглянуто інституцій та інструментів інклюзивного розвитку ЄС, роль цифрових технологій та інноваційної екосистеми підприємств. Досліджено досвід ЄС у зеленій економіці. Розкрито зміст стратегічних комунікацій Європейського Союзу в умовах конфлікту з росією, а також вплив економічної турбулентності на фінансові ринки Польщі, ЄС та інших країн світу. Здійснено аналіз економічного відновлення та зростання української економіки.

Монографія має значний потенціал для наукових досліджень та реалізації практичних рекомендацій щодо європейської інтеграції та сталого розвитку України. Видання призначене для науковців, представників різних академічних дисциплін, докторантів, аспірантів, студентів й усіх зацікавлених в глибокому розумінні сучасних викликів та можливостей, пов'язаних з євроінтеграційними процесами та сталим розвитком.

Тексти представлено в авторській редакції. Редакційна колегія не несе відповідальності за зміст та авторський стиль праць, розміщених у монографії.

**УДК 339.92(477)**

© ГО «Інститут транскордонних ініціатив»,  
Лабораторія проєктів та ініціатив ВНУ  
імені Лесі Українки, 2024

© Цимбалюк І. О., Олійник Д. І., Кошкарів С. А.,  
та ін., 2024

© Павліха Н. В. (заг. редакція), 2024

© Цимбалюк І. О. (упорядкування), 2024

ISBN 978-966-940-552-4

## ЗМІСТ

|                                                                                                                                         |            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>ПЕРЕДМОВА .....</b>                                                                                                                  | <b>4</b>   |
| <b>ГЛАВА 1. Стратегічні підходи до інклюзивного та смарт розвитку у євроінтеграційному вимірі.....</b>                                  | <b>8</b>   |
| РОЗДІЛ 1.1. ІНСТИТУЦІЇ ТА ІНСТРУМЕНТИ ІНКЛЮЗИВНОГО РОЗВИТКУ ЄС: ДОСВІД І ПЕРСПЕКТИВИ ДЛЯ УКРАЇНИ (Цимбалюк І. О.) .....                 | 8          |
| РОЗДІЛ 1.2. РОЛЬ ЦИФРОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ В УМОВАХ ФОРМУВАННЯ МЕТАВСЕСВІТУ (Олійник Д. І., Кошкаров С. А., Ніжний Д. А.) .....               | 29         |
| РОЗДІЛ 1.3. ФОРМУВАННЯ І РОЗВИТОК ІННОВАЦІЙНОЇ ЕКОСИСТЕМИ ПІДПРИЄМСТВА (Оліх Л. А.) .....                                               | 54         |
| <b>ГЛАВА 2. Зелена трансформація ЄС: сучасні виклики та можливості для України.....</b>                                                 | <b>66</b>  |
| РОЗДІЛ 2.1. ДОСВІД ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ У ВПРОВАДЖЕННІ КОНЦЕПЦІЇ ЗЕЛЕНОЇ ЕКОНОМІКИ (Горбач Л. М.) .....                                  | 66         |
| РОЗДІЛ 2.2. КЛІМАТИЧНА ДИПЛОМАТІЯ УКРАЇНИ У КОНТЕКСТІ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ (Тихомирова Є. Б.) .....                                  | 89         |
| <b>ГЛАВА 3. Європейські орієнтири сталого розвитку промисловості.....</b>                                                               | <b>131</b> |
| РОЗДІЛ 3.1. ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД СТАЛОГО РОЗВИТКУ ПРОМИСЛОВОСТІ ЯК МОДЕЛЬ ДЛЯ УКРАЇНИ (Барський Ю.М.) .....                              | 131        |
| РОЗДІЛ 3.2. ІННОВАЦІЙНІ ПІДХОДИ ДО СТАЛОГО РОЗВИТКУ ДЕРЕВООБРОБНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ В УМОВАХ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ (Павліха Н. В.) ..... | 150        |
| РОЗДІЛ 3.3. КРАЩІ ЄВРОПЕЙСЬКІ ПРАКТИКИ У СФЕРІ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТУ: ДОСВІД ШВЕЦІЇ ДЛЯ УКРАЇНИ (Васильченко М. І.) .....         | 165        |

### **РОЗДІЛ 3.3. КРАЩІ ЄВРОПЕЙСЬКІ ПРАКТИКИ У СФЕРІ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТУ: ДОСВІД ШВЕЦІЇ ДЛЯ УКРАЇНИ**

**Васильченко М. І.**

*кандидат економічних наук, доцент,  
Національний університет «Полтавська політехніка  
імені Юрія Кондратюка»,  
м. Полтава, Україна*

Історія сучасного Європейського Союзу бере свій початок із низки угод, які були підписані безпосередньо після Другої світової війни, що стала дуже болючим уроком для суспільства. У часи великої невизначеності, коли більша частина Європи ще перебувала в руїнах, а світ був розділений на два протилежні табори, засновники ЄС мали на меті, насамперед, зміцнення економічного співробітництва між країнами з метою уникнення подальшої конфронтації між ними. Тоді вони навіть не здогадувалися, наскільки багатогранною з часом може стати діяльність об'єднаних єдиною метою країн європейського континенту.

Сьогодні більшості європейських країн вдається тримати високий рівень розвитку демократичних інститутів, незважаючи на зростаючий рівень загроз для них. Зокрема, мова йде про такі безпрецедентні проблеми, як фінансова криза, глобальна пандемія Covid-19, невиправдана російська агресія проти України та енергетична криза [1]. Втім, успішні практики прийняття регуляцій, що відповідають на нові виклики сьогодення, зайвий раз демонструють усьому світу, що ЄС цілком здатний ефективно реагувати на загрози своїм базовим цінностям і стратегічно підходити до формування відповідних політик.

Зокрема, усвідомлюючи надзвичайно велику відповідальність перед майбутніми поколіннями, Європейський Союз активізував дії із досягнення своїх цілей у сфері екології і цифрового перетворення,

щоб вже до 2050 року стати першим у світі кліматично нейтральним континентом [2]. Наприкінці 2019 року на широкий загал у Європарламенті було офіційно представлено «Європейський Зелений Курс» (ЄЗК), який має на меті зробити економіку ресурсоефективною і конкурентоспроможною. Цей дороговказ наразі охоплює такі важливі сектори економіки, як енергетика, сільське господарство, будівництво, промисловість і транспорт [3]. Однак у межах даного дослідження особливу увагу вважаємо за доцільне приділити саме транспортному сектору економіки, оскільки на нього припадає близько чверті викидів парникових газів у Європі.

Сьогодні транспортна політика ЄС спрямована на об'єднання транспортних зон, розвиток транспортних коридорів для швидкісних інтермодальних перевезень і усунення усіх можливих адміністративних, технічних і фізичних перешкод на шляху до більш ефективної мобільності, про що зазначено у документі «Біла книга – Транспорт. План розвитку Єдиного Європейського Транспортного Коридору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи» [4], який було прийнято ще у 2011 році. Відтак, найбільш пріоритетними цілями у сфері транспортної політики на найближчу перспективу мають стати, насамперед, наступні (рис. 3.2).

Розглянутий вище перелік цілей вказує на необхідність створення інтегрованої транспортної стратегії на рівні ЄС, спрямованої, насамперед, на удосконалення територіального планування, покращення роботи громадського транспорту і розвиток інфраструктури для пересування пішки і на велосипеді.

Досить важливі кроки у даному напрямі вже зробило чимало країн Європейського Союзу, зокрема, і Швеція, яка сьогодні впевнено впроваджує зелені технології в енергетиці і промисловості не лише для того, щоб реалізувати таку важливу мету, як досягнення кліматичної нейтральності, але й зменшити свою залежність від російської нафти і газу після російського вторгнення в Україну та постійних маніпуляцій з боку агресора, які у світовій спільноті розцінюються не інакше, як газовий шантаж Європи.

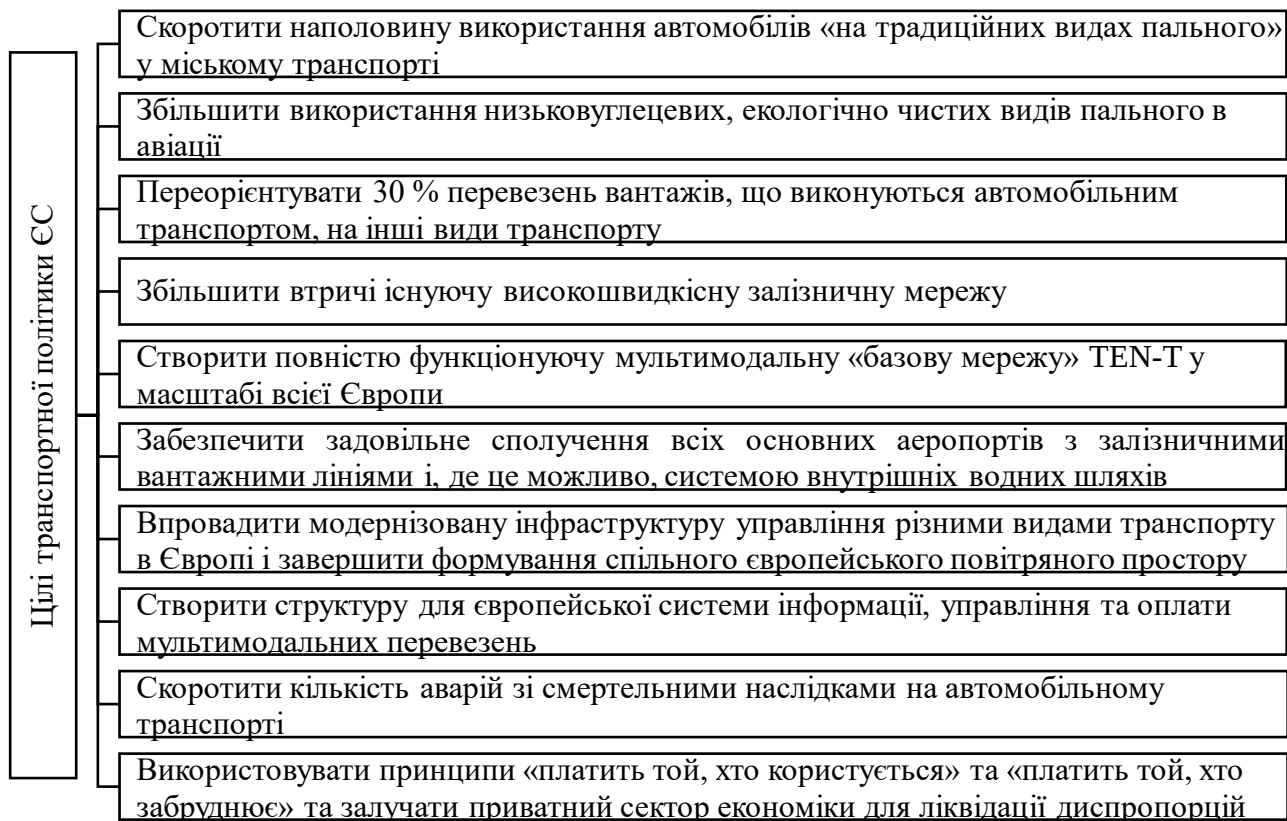


Рис. 3.2. Пріоритетні цілі розвитку транспортної політики ЄС до 2030 року

\*Джерело: [4].

Швеція завжди була більш відкритою до реформ, ніж інші європейські країни, тому сьогодні вона привертає до себе увагу світової спільноти, насамперед, завдяки наявності найбільш лібералізованих ринків залізничного транспорту в Європі. Європейська Комісія навіть використовує шведську дерегуляційну систему, як зразковий приклад для формування своєї політики у сфері реформування залізничних галузей ЄС [5].

У 1988 році у Швеції було започатковано перший найбільш значимий етап реформування залізничної галузі, який передбачав вертикальне розділення монополіста та децентралізацію регіональних перевезень. При цьому розділення державних залізничних активів відбулося між «Національною залізничною адміністрацією» (шведською «Banverket»), яка відповідає за інвестиції та утримання

інфраструктури, і компанією «Шведські залізниці» (Statens Järnvägar або SJ), що здійснювала перевезення і контролювала диспетчерську службу. Відтак, право замовляти послуги місцевого (регіонального) транспортного сполучення було передане місцевій владі. У результаті звичною практикою стало проведення тендерів на здійснення регіональних перевезень [5].

У квітні 2010 року урядом Швеції було реалізовано не менш важливий етап реформи, коли транспортній адміністрації «Trafikverket» були передані права власності і відповідальність за експлуатацію і поточне утримання мережі автомобільних і залізничних доріг, а також за планування розвитку всіх видів транспорту, включаючи морський і повітряний. З часом такий підхід цілком виправдав себе, і замість довготривалого обговорення проблеми подальшого розвитку різних видів транспорту на території цієї скандинавської країни тепер особлива увага зосереджується на розвитку існуючої транспортної мережі з урахуванням потреб безпосередніх користувачів – як пасажирів, так і вантажовідправників на місцевому і регіональному рівнях.

У контексті впровадження політик сталого транспорту у Швеції автомобілі активно переходять на біопаливо, тому його частка у транспортному секторі країни впевнено наближається до відмітки 20 % [6], що вже є досить хорошим результатом, який було досягнуто за останні 15 років. А в перспективі в цій скандинавській країні очікується справжня електрична революція, тому місцеві автомобільні компанії не стоять осторонь від цього процесу, а, навпаки, прагнуть самостійно задавати тренди, про які ми не можемо не згадати.

Швеція відома у всьому світі, насамперед, завдяки такому автомобільному бренду, як «Volvo». Починаючи з 1999 року, «Volvo Cars» (легкові автомобілі) і «Volvo Trucks Corporation» (вантажний транспорт і автобуси) стали юридично відокремленими компаніями. Однак вони обидві рухаються у напрямі переходу на використання електричної тяги [6]. Компанія «Volvo Trucks Corporation» однією із

перших у світі започаткувала серійне виробництво електричних вантажівок [7], а виробник легкових автомобілів «Volvo Cars» взагалі переводить весь свій модельний ряд на електротягу. Відтак, всі виробничі процеси у вказаних автомобільних компаніях із часом мають стати кліматично нейтральними, тобто викиди вуглекислого газу в атмосферу поступово будуть зведені до нульової відмітки.

Постанову про державну підтримку регіональних пілотних проєктів з електрифікації великовантажного транспорту урядом Швеції було прийнято 10 лютого 2022 року [8]. Цим документом, зокрема, було передбачено, що розвиток електротранспорту на рівні країни буде забезпечено завдяки швидкому, скоординованому та економічно ефективному розширенню відповідної інфраструктури і будівництву регіональних розподільчих мереж зарядних станцій для такого виду транспорту. Враховуючи той факт, що переважна більшість вантажних перевезень країни здійснюється у межах одного і того самого регіону, електрифікація регіональних автомобільних доріг невеликої протяжності має значний потенціал для досягнення задекларованих у країнах ЄС екологічних і кліматичних цілей.

У 2022 році урядом Швеції також було ухвалено новий Національний план розвитку транспортної інфраструктури [9], інвестиції у який становили рекордну на той час суму, що перевищувала 800 млрд. шведських крон (близько 86,6 млрд. доларів США). Фінансування було спрямоване, насамперед, на експлуатацію та технічне обслуговування державних залізниць, експлуатацію та утримання державних автошляхів, розвиток національної транспортної системи.

Продовжуючи вивчення процесу впровадження політик сталого транспорту у Швеції, ми виявили, що ця розвинута європейська країна щорічно потрапляє до топ-5 країн світу із найбільш безпечним транспортним рухом [10]. Такий вагомий результат було досягнуто завдяки впровадженню концепції «Vision Zero» [11], головна ідея якої полягає у тому, щоб зняти відповідальність з учасників дорожнього руху, поклавши її на проєктувальників транспортної інфраструктури і

виробників автомобілів. Відтак, будь-яке місто має бути комфортним і безпечним не лише для водіїв, але й для пішоходів.

У міських умовах транспорт є прямим конкурентом за земельні ресурси для таких необхідних та значущих факторів міського середовища, як пішохідна, велосипедна інфраструктура та озеленення. У Швеції це завдання було успішно вирішено шляхом оптимізації пересування жителів містом та переосмислення функціонального наповнення існуючих транспортних коридорів, що дало змогу розширити пішохідні, зелені зони та створити розгалужену систему велодоріжок досить великої протяжності.

Наприкінці 2023 року Швеція ініціювала створення «Групи спільних інтересів для України» (SIG4U) [12], до складу якої увійшли представники Швеції, України, Канади та Литви. Міністр інфраструктури та житлового будівництва Швеції Андреас Карлсон відвідав Київ у другій половині грудня 2023 року, де взяв участь у запуску платформи для координації підтримки короткострокових та довгострокових потреб транспортної системи України Common Interest Group for Transport in Ukraine. Надалі «Група спільних інтересів для України», створена для відновлення зруйнованих війною транспортних систем та розвитку міжнародних торгових зв'язків, працюватиме за двома напрямками:

1) координація підтримки матеріальних потреб, пов'язаних із транспортом. Група діятиме як платформа для обміну інформацією про транспортні та інфраструктурні потреби, визначені українським Урядом як термінові. SIG4U координуватиме підтримку для забезпечення цих потреб на міжнародному рівні.

2) надання аналітичної підтримки відбудови транспортних сполучень. Група ініціюватиме огляди різних видів транспорту та сфер транспортного сектору України. Мета полягає в тому, щоб надати українському Уряду рекомендації про реформування

транспортної політики. Також передбачене визначення потенційних шляхів з'єднання України з її майбутніми торговими партнерами.

У розпал повномасштабної війни РФ проти України нашої державі вже вдалося виконати чимало важливих реформ, яких від нас очікував Європейський Союз. Більшість із них, безумовно, отримали схвальну оцінку від Єврокомісії, однак є і певні проблеми. Відповідно до Угоди про асоціацію з ЄС, Україні необхідно було імплементувати пріоритетні транспортні правила Євросоюзу, спрямовані на модернізацію транспортного сектору та поступове його наближення до чинних стандартів ЄС, однак швидкість проведення таких реформ наразі оцінюється Єврокомісією як «дуже повільна» та «із обмеженим прогресом» [13], що можна вважати незадовільним результатом порівняно з іншими не менш важливими сферами інституційних змін.

У своєму першому щорічному звіті Єврокомісія відзначила, що Україна вже здійснила певний рівень підготовки у сфері транспортної політики, однак у 2024 році рекомендується, зокрема, посилити адміністративну спроможність щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, створити спеціальні органи для розслідування транспортних подій, продовжити узгодження та ефективно впровадження законодавства ЄС у сфері залізничного та автомобільного транспорту та нарешті створити незалежний національний регулятор у транспортній галузі [13], зокрема, у залізничній, що дозволить перейти до більш прозорої практики формування тарифів і сформувати конкурентні ринки перевезень. Саме таким шляхом свого часу йшли такі розвинуті європейські країни: Франція, Німеччина, Швеція та інші.

План відновлення України неодмінно має враховувати екологічні вимоги до транспорту у країнах ЄС, адже саме цей сектор національної економіки вважається одним із найбільших джерел забруднення та викидів парникових газів у атмосферне повітря.

Станом на початок 2023 року середній вік автомобілів в Україні становив 23,2 роки [14], і всі ми стаємо свідками того, що наша держава поступово перетворюється на кінцеву зупинку для старих автомобілів з ЄС, які вже не відповідають сучасним екологічним нормам. Для порівняння цей показник у ЄС становить лише 11,8 року.

Стосовно процесу електрифікації автопарку вважаємо за доцільне зазначити, що протягом останніх років в Україні спостерігається зростання обсягів продажу електромобілів. Згідно останніх розрахунків, оприлюднених Інститутом досліджень автомобільного ринку, загальний парк автомобільної техніки з електродвигунами склав 81429 одиниць, зареєстрованих в Україні, у тому числі: 79257 – легкових автомобілів, 2168 одиниць вантажних автомобілів і автобусів [15].

Обравши для себе європейський шлях розвитку, Україна сьогодні активно підтримує чинні європейські екологічні стандарти для транспортних засобів, хоча повномасштабна і загарбницька війна внесла свої корективи у цей важливий процес. За час бойових дій в Україні було знищено понад 200 тисяч легкових і вантажних автомобілів, тому на рівні законодавства було погоджено певні послаблення існуючих обмежень. Зокрема, встановлено, що ввезені з-за кордону легкові автомобілі мають відповідати порівняно невисокому екостандарту «Євро-2», а інші категорії транспорту, зокрема, вантажні автомобілі та автобуси – стандарту «Євро-5». Очікується, що вже з 01 січня 2025 року перша реєстрація усіх нових транспортних засобів, крім легкових, які виготовляються на території нашої держави, буде можливою лише за умови, що транспорт відповідатиме вимогам стандарту «Євро-6», що, ймовірно, сприятиме поступовому скороченню кількості застарілих автомобілів в українському автопарку та відповідному поширенню енергоефективних автомобілів.

Насправді найбільший потенціал для зменшення трафіку і шкідливих викидів у атмосферу криється в існуючій системі місцевого громадського транспорту, якість якої потрібно поступово покращувати згідно європейських норм і стандартів. Кожному місту нашої держави необхідно відшукати власний шлях вирішення даної проблеми, вивчаючи, насамперед, найкращі практики у сфері розвитку сталого міського транспорту.

Узагальнюючи викладене, можемо зробити висновок про те, що сфера транспорту є надзвичайно важливою для соціально-економічного розвитку територій. Сьогодні різні сектори економіки у країнах ЄС, зокрема, і у Швеції, тісно співпрацюють між собою заради досягнення «зеленого» майбутнього Європи та світу. Транспортна політика ЄС наразі орієнтована на зменшення шкідливих викидів у атмосферу, підвищення енергоефективності та розвиток інтегрованої транспортної системи. Україна може використовувати цей досвід, зокрема, через запровадження низки заходів, спрямованих на підтримку системи громадського транспорту, створення безпечного пішохідного простору у великих містах. Однією із найбільш пріоритетних сфер для України у рамках «Європейського Зеленого Курсу» має бути екологізація транспорту, і цей процес передбачає, насамперед, максимально можливе скорочення викидів парникових газів у транспортному секторі, поступове збільшення частки таких сталих видів транспорту, як залізничний і внутрішній водний, впровадження більш суворих стандартів викидів забруднюючих речовин для транспортних засобів із двигунами внутрішнього згоряння, розвиток інфраструктури для електромобілів.

### Список використаних джерел:

1. Короткий посібник про ЄС. URL: <https://op.europa.eu/webpub/com/short-guide-eu/ru/index.html> (дата звернення: 21.02.2024).
2. Що на порядку денному ЄС? URL: [https://op.europa.eu/webpub/com/eu-and-me/uk/WHATS\\_ON\\_THE\\_EUs\\_AGENDA.html](https://op.europa.eu/webpub/com/eu-and-me/uk/WHATS_ON_THE_EUs_AGENDA.html) (дата звернення: 18.02.2024).
3. Європейський Зелений Курс. Представництво України при Європейському Союзі. 2021. URL: <https://ukraine-eu.mfa.gov.ua/posolstvo/galuzeve-spivrobitnictvo/klimat-yevropejska-zelena-ugoda> (дата звернення: 18.02.2024).
4. Біла книга – Транспорт. План розвитку Єдиного Європейського Транспортного Коридору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи. Європейська Комісія. Видавничий центр Європейського Союзу в Люксембурзі. 2011. 28 с. URL: <http://surl.li/ngrry> (дата звернення: 14.02.2024).
5. Досвід поступового підходу до впровадження рівноправного доступу у залізничній галузі Швеції. URL: <http://www.railwayhub.in.ua/2018/02/blog-post.html> (дата звернення: 19.02.2024).
6. Зелений елемент безпеки. Як економіка Швеції стає «зеленою» та чому ці процеси набувають безпекового значення. *New Voice*. 2022. URL: <https://nv.ua/ukr/ukraine/events/energonezalezhnist-shveciji-zeleni-tehnologii-dopomozhut-vidmovitisya-vid-gazu-nafti-ta-vugillya-50250094.html> (дата звернення: 11.02.2024).
7. Близнюк І. Volvo розпочинає серійне виробництво електричних вантажівок у Генті. *Star Media*. 2023. URL: <https://startermedia.com.ua/news/companynews/2023/09/21/volvo-rozpochynaie-seriyne-vyrobnytstvo-elektrychnykh-vantazhivok-u-henti/> (дата звернення: 13.02.2024).
8. State support for the electrification of heavy transport. Sweden. 2022. *International Energy Agency*. URL: <https://www.iea.org/policies/15018-state-support-for-the-electrification-of-heavy-transport> (дата звернення: 17.02.2024).
9. Швеція виділяє на розвиток транспортної інфраструктури найбільший у історії країни обсяг інвестицій. Центр транспортних стратегій. 2022. URL: [https://cfts.org.ua/news/2022/06/21/shvetsiya\\_vidilyae\\_na\\_rozvitok\\_transportno\\_infrastrukturi\\_naybilshiy\\_za\\_vsyu\\_istoriyu\\_krani\\_obsyag\\_investitsiy\\_70701](https://cfts.org.ua/news/2022/06/21/shvetsiya_vidilyae_na_rozvitok_transportno_infrastrukturi_naybilshiy_za_vsyu_istoriyu_krani_obsyag_investitsiy_70701) (дата звернення: 15.02.2024).

10. Бикова А. Експерти: у яких європейських країнах найбезпечніші дороги. *Logist Today*. 2023. URL: [https://logist.today/uk/dnevnik\\_logista/2023-08-02/eksperty-v-kakih-evropejskih-stranah-samye-bezopasnye-dorogi/](https://logist.today/uk/dnevnik_logista/2023-08-02/eksperty-v-kakih-evropejskih-stranah-samye-bezopasnye-dorogi/) (дата звернення: 11.02.2024).

11. Vision Zero. Reducing Road Traffic Casualties and Injuries. Smart City Sweden. URL: <https://smartcitysweden.com/best-practice/408/vision-zero-reducing-road-traffic-casualties-and-injuries/>

12. Міжнародний транспортний форум підтримуватиме відновлення української транспортної інфраструктури. Урядовий портал. 2023. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/mizhnarodnyi-transportnyi-forum-pidtrymuvatyme-vidnovlennia-ukrainskoi-transportnoi-infrastruktury> (дата звернення: 17.02.2024).

13. Крейденко В. Реформи транспортної галузі: як Україна рухається до ЄС. Які висновки зі звіту Єврокомісії щодо реформування сфери транспорту необхідно зробити Україні. 2023. Українська правда. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2023/12/5/707334/> (дата звернення: 17.02.2024).

14. Пилипів І. Середній вік авто в Україні за 2022 рік зріс ще на пів року. Українська правда. 2023. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2023/05/7/699851/> (дата звернення: 12.02.2024).

15. Бучацький С. Нові китайські електромобілі в Україні захопили 85 % ринку. Auto24. 2023. URL: [https://auto.24tv.ua/novi\\_kytaiski\\_elektromobili\\_v\\_ukraini\\_zakhopyly\\_85\\_rynku\\_n4\\_9388](https://auto.24tv.ua/novi_kytaiski_elektromobili_v_ukraini_zakhopyly_85_rynku_n4_9388) (дата звернення: 14.02.2024).

Наукове електронне видання на CD-ROM

**EUROPEAN PERSPECTIVE:  
СУЧАСНІ ВИКЛИКИ ТА МОЖЛИВОСТІ ДЛЯ УКРАЇНИ**

---

Колективна монографія

Заг. ред.: Н. В. Павліха  
Упорядкування: І. О. Цимбалюк  
Підготовка до друку: О. А. Корнелюк

Один електронний оптичний диск (CD-ROM). Об'єм даних 6,41 Мб.

Тираж 300 прим. Зам. 44. Видавець і виготовлювач – Вежа-Друк,  
м. Луцьк, вул. Шопена, 12, тел. 066 936 25 49.

E-mail: vezhaprint@gmail.com

Свідоцтво Держ. комітету телебачення та радіомовлення України  
ДК № 4607 від 30.08.2013 р.



Колективна монографія  
«**EUROPEAN PERSPECTIVE:**  
сучасні виклики та можливості для  
України» присвячена дослідженню  
теоретичних, методологічних і  
практичних аспектів інтеграції України  
до Європейського Союзу.  
Основу дослідження становить  
міждисциплінарний підхід до вивчення  
суспільних змін в Україні  
в умовах європейської інтеграції,  
з особливим акцентом на виклики  
та можливості, що виникли  
в результаті війни.



ISBN 978-966-940-552-4



9 789669 405524 >