

Міністерство освіти і науки України

Луцький національний технічний університет

(повне найменування вищого навчального закладу)

Факультет бізнесу та права

(повне найменування факультету)

Кафедра міжнародних економічних відносин

(повна найменування кафедри)

**КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
ЗА СТУПЕНЕМ ВИЩОЇ ОСВІТИ «МАГІСТР»**

**РИНОК ВАНТАЖНИХ
АВТОТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ КРАЇН
ЄС: СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ**

спеціальність 292 Міжнародні економічні відносини

(шифр і назва спеціальності)

освітня програма Міжнародні економічні відносини

(назва освітньої програми)

Виконав: здобувач вищої освіти

Групи МЕВмз-21

Стеблюк Наталія Федорівна

(підпис)

Керівник:

д.е.н., професор

Лютак Олена Миколаївна

(підпис)

Кваліфікаційну роботу

допущено до захисту

«___» _____ 2024 р.

Гарант освітньої програми:

к.е.н., доцент

Зелінська Ольга Миколаївна

(підпис)

Луцьк – 2024 року

Луцький національний технічний університет

Факультет	бізнесу та права
Кафедра	міжнародних економічних відносин
Рівень вищої освіти	другий (магістерський)
Галузь знань	29 Міжнародні відносини
Спеціальність	292 Міжнародні економічні відносини
Освітня програма	Міжнародні економічні відносини

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри _____ Баула О.В.

«_____» _____ 2024 року

ЗАВДАННЯ НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ МАГІСТРА

Стеблюк Наталії Федорівни

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема кваліфікаційної роботи Ринок вантажних автотранспортних перевезень країн ЄС: стан та перспективи розвитку

Керівник роботи Лютак Олена Миколаївна, д.е.н., професор,
(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом закладу вищої освіти від «30» грудня 2023 року № 453/01-02 _____

2. Строк подання здобувачем вищої освіти кваліфікаційної роботи 06.12.2024 р.

3. Вихідні дані до роботи: фундаментальні положення міжнародної економіки, статистичні дані, матеріали міжнародних науково-практичних конференцій, економічна література, статті, періодичні видання, інтернет ресурси.

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити)

ВСТУП

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ СВІТОВИХ РИНКІВ ВАНТАЖНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Сутність та види міжнародних вантажних автотранспортних перевезень

1.2. Економіко-правові засади розвитку сфери вантажних перевезень у контексті формування внутрішнього ринку ЄС

1.3. Регулювання ринку вантажних автотранспортних перевезень країн ЄС

РОЗДІЛ 2. ОЦІНКА СУЧАСНИХ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ РИНКУ ВАНТАЖНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ КРАЇН ЄС

2.1. Загальна характеристика автотранспортної сфери країн ЄС

2.2. Аналіз стану внутрішньорегіональних та міжнародних автотранс-портних перевезень країн ЄС

2.3. Дослідження особливостей здійснення і організації вантажних автотранспортних перевезень країн ЄС

РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ РИНКУ ВАНТАЖНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ КРАЇН ЄС

3.1. Пріоритетні напрями розвитку транспортної галузі ЄС

3.2. Прогноз рівня зростання європейського ринку вантажних автоперевезень

5. Перелік графічного матеріалу

Лист 1. Мета, об'єкт, предмет та завдання кваліфікаційної роботи магістра. Лист 2. Класифікація видів міжнародних транспортних перевезень. Лист 3. Інституційне забезпечення формування єдиної транспортної політики країн ЄС. Лист 4. Стратегічні засади єдиної європейської транспортної політики до 2050 р. Лист 5. Ринок вантажних перевезень ЄС за видами транспорту за період 2012–2020 рр. (т/км) Лист 6. Основні міжнародні потоки автомобільних вантажних перевезень всередині ЄС, 2019–2020 рр. (млн т). Лист 7. Внутрішні автомобільні вантажні перевезення небезпечних вантажів, 2015–2020 рр. (млн. тонно-кілометрів) Лист 8. Автомобільні вантажні перевезення за вантажопідйомністю, ЄС, 2015, 2019 та 2020 рр. (млн т-кілометрів) Лист 9. Пріоритетні напрями розвитку транспортної галузі

ЄС до 2030 рр. Лист 10. Оцінка реалізації сценаріїв змін відновлення транспортного сектору ЄС засобами математичного моделювання Лист 11. Прогноз зростання ринку європейських автомобільних вантажних перевезень

6. Консультанти розділів роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис	
		завдання видав	завдання прийняв
<i>Теоретичний розділ</i>	Лютак О.М., професор		
<i>Аналітичний розділ</i>	Лютак О.М., професор		
<i>Проектний розділ</i>	Лютак О.М., професор		
<i>Висновки</i>	Лютак О.М., професор		
<i>Нормоконтроль</i>	Лютак О.М., професор		

7. Дата видачі завдання 04.01.2024 р.

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи магістра	Термін виконання етапів кваліфікаційної роботи магістра	Примітка
1	<i>Обґрунтування теми</i>	<i>до 28.12.2023</i>	<i>виконано</i>
2	<i>Огляд літератури із досліджуваної проблеми</i>	<i>до 15.06.2024</i>	<i>виконано</i>
3	<i>Теоретичний розділ</i>	<i>до 03.09.2024</i>	<i>виконано</i>
4	<i>Аналітичний розділ</i>	<i>до 28.09.2024</i>	<i>виконано</i>
5	<i>Проектний розділ</i>	<i>до 01.11.2024</i>	<i>виконано</i>
6	<i>Висновки</i>	<i>до 07.11.2024</i>	<i>виконано</i>
7	<i>Формування списку використаних джерел</i>	<i>до 09.11.2024</i>	<i>виконано</i>
8	<i>Формування додатків</i>	<i>до 12.11.2024</i>	<i>виконано</i>
9	<i>Оформлення ілюстративного матеріалу</i>	<i>до 19.11.2024</i>	<i>виконано</i>
10	<i>Попередній захист кваліфікаційної роботи магістра</i>	<i>до 20.11.2024</i>	<i>виконано</i>
11	<i>Нормоконтроль</i>	<i>до 27.11.2024</i>	<i>виконано</i>
12	<i>Інструментальна перевірка на академічний плагіат</i>	<i>до 03.12.2024</i>	<i>виконано</i>
13	<i>Представлення кваліфікаційної роботи магістра до захисту</i>	<i>до 06.12.2024</i>	<i>виконано</i>

Студент

_____ (підпис)

Стеблюк Н.Ф.

_____ (прізвище та ініціали)

Керівник роботи

_____ (підпис)

Лютак О.М.

_____ (прізвище та ініціали)

АНОТАЦІЯ

Стеблюк Н.Ф. Ринок вантажних автотранспортних перевезень країн ЄС: стан та перспективи розвитку. Рукопис.

Кваліфікаційна робота магістра ОП «Міжнародні економічні відносини» спеціальності 292 Міжнародні економічні відносини. Луцький національний технічний університет. Луцьк, 2024.

Кваліфікаційна робота магістра складається з вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел, додатків.

У роботі визначено сутність та види міжнародних вантажних автотранспортних перевезень та досліджено економіко–правові засади розвитку сфери вантажних перевезень у контексті формування внутрішнього ринку ЄС.

В аналітичному розділі наведена загальна характеристика автотранспортної сфери країн ЄС, здійснено аналіз стану внутрішньо-регіональних, міжнародних автотранспортних перевезень країн ЄС та розглянуто особливості функціонування ринку вантажних автотранспортних перевезень країн ЄС.

Проектна частина присвячена перспективам підвищення ефективності заходів з розвитку транспортної інфраструктури та ринку автотранспортних перевезень країн ЄС, сформовано прогноз рівня зростання європейського ринку вантажних автоперевезень та обґрунтовано ключові напрями активізації автомобільних вантажних перевезень країн ЄС.

Ключові слова: вантажні автотранспортні перевезення, європейський союз, директивні документи, транспортні коридори, транспортна політика, міжнародна торгівля, зовнішня торгівля, експорт, імпорт.

ANNOTATION

Stebliuk N. F. The EU road freight transportation market: status and development prospects. Manuscript.

Qualification work of the master of EP "International Economic Relations" specialty 292 International Economic Relations. Lutsk National Technical University. Lutsk, 2024.

The master's thesis consists of an introduction, three sections, conclusions, a list of sources used, appendices.

The paper defines the essence and types of international road freight transportation and studies the economic and legal framework for the development of the freight transportation sector in the context of the EU internal market formation.

The analytical section provides a general description of the EU road transport sector, analyzes the state of intra-regional and international road transport in the EU, and considers the peculiarities of the functioning of the EU road freight transport market.

The project part is devoted to the prospects for improving the efficiency of measures to develop the transport infrastructure and road transport market in the EU, forming a forecast of the growth rate of the European road freight market and substantiating the key areas for intensifying road freight transportation in the EU.

Key words: trucking, European Union, policy documents, transport corridors, transport policy, international trade, foreign trade, export, import.

ЗМІСТ

ВСТУП	7
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ СВІТОВИХ РИНКІВ ВАНТАЖНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	9
1.1. Сутність та види міжнародних вантажних автотранспортних перевезень	9
1.2. Економіко–правові засади розвитку сфери вантажних перевезень у контексті формування внутрішнього ринку ЄС	15
1.3. Регулювання ринку вантажних автотранспортних перевезень країн ЄС	19
РОЗДІЛ 2. ОЦІНКА СУЧАСНИХ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ РИНКУ ВАНТАЖНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ КРАЇН ЄС	23
2.1. Загальна характеристика автотранспортної сфери країн ЄС	23
2.2. Аналіз стану внутрішньорегіональних та міжнародних автотранспортних перевезень країн ЄС	30
2.3. Дослідження особливостей здійснення і організації вантажних автотранспортних перевезень країн ЄС	36
РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ РИНКУ ВАНТАЖНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ КРАЇН ЄС	42
3.1. Пріоритетні напрями розвитку транспортної галузі ЄС	42
3.2. Прогноз рівня зростання європейського ринку вантажних автоперевезень	50
ВИСНОВКИ	54
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	56
ДОДАТКИ	62

ВСТУП

Транспортна галузь відіграє фундаментальну роль в європейській економіці. Кожна нова ланка транспортної інфраструктури створює нові можливості для зростання і процвітання. Протягом багатьох років види транспорту працювали і пропонували унікальні рішення, які обслуговували певні географічні зв'язки. Сьогодні види транспорту функціонують як інтермодальні рішення та в інтегрованих мережах. Вантажний транспорт став невід'ємною частиною і визначальним фактором виробництва, тобто частиною ланцюгів поставок і важливим рушієм національної конкурентоспроможності.

Довгостроковий погляд на транспортний сектор має вирішальне значення, оскільки вплив поточних рішень на майбутню продуктивність і характер інвестицій, наприклад, у транспортну інфраструктуру вимагає перспективного планування та прийняття рішень на основі майбутніх потреб. Крім того, ЄС має визначити та оцінити свої конкурентні переваги та дослідити, як позиціонувати себе, щоб зберегти або навіть посилити наявні переваги в майбутньому.

Питанням налагодження ефективних і безпечних транспортних перевезень, розвитку стабільних транспортних систем присвячені наукові роботи вітчизняних і зарубіжних вчених: Д. Баністер и Дж. Беречман, Г. Брайковська, С. Владимиров, В. Гречуха, І. Діковська, Ю. Кочинов, Т. Кочинова, О. Мельник, О. Надтока, А. Подвальна, І. Познанська, О. Топузов.

Метою кваліфікаційної роботи є обґрунтування теоретико-методичних засад та визначення пріоритетних напрямів розвитку ринку автотранспортних перевезень країн ЄС в умовах глобалізації.

Для досягнення мети поставлено і вирішено такі завдання:

- визначити сутність та види міжнародних вантажних автотранспортних перевезень;
- дослідити економіко–правові засади розвитку сфери вантажних перевезень у контексті формування внутрішнього ринку ЄС;
- визначити особливості регулювання ринку вантажних автотранспортних перевезень країн ЄС;

- надати загальну характеристику автотранспортної сфери країн ЄС;
- провести аналіз стану внутрішньо регіональних та міжнародних автотранспортних перевезень країн ЄС;
- дослідити сучасні особливості функціонування ринку вантажних автотранспортних перевезень країн ЄС;
- сформулювати пріоритетні напрями розвитку ринку вантажних автотранспортних перевезень країн ЄС ;
- надати прогноз рівня зростання європейського ринку вантажних автоперевезень та обґрунтувати ключові напрями активізації автомобільних вантажних перевезень країн ЄС.

Об'єкт дослідження – ринок вантажних автотранспортних перевезень країн ЄС. Предметом дослідження є особливості розвитку ринку вантажних автотранспортних перевезень країн ЄС.

У процесі дослідження для вирішення поставлених завдань використовувались описовий метод, метод системного аналізу та логічних узагальнень; методи статистичного та порівняльного аналізу, експертний метод, апарат теорії нечітких множин.

Наукова новизна отриманих результатів полягає в подальшому розвитку науково-методичних положень і практичних рекомендацій щодо удосконалення ефективності заходів з розвитку транспортної інфраструктури та ринку автотранспортних перевезень країн ЄС; набуло подальшого розвитку використання сценарного моделювання проєктів відновлення транспортного сектору ЄС.

Інформаційну базу дослідження склали наукові статті вітчизняних та зарубіжних вчених, монографії, нормативно–законодавчі акти ЄС, статистичні дані та матеріали Євростату, національних статистичних агенцій країн–членів ЄС, тематичні доповіді міжнародних організацій.

Логіка дослідження зумовила структуру науково-дослідної роботи: вступ, 3 розділи, висновки, список використаних джерел із 57 найменувань.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ СВІТОВИХ РИНКІВ ВАНТАЖНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Сутність та види міжнародних вантажних автотранспортних перевезень

Транспортні послуги охоплюють складну мережу з близько 1,2 мільйона приватних і державних компаній в ЄС, в яких працює близько 11 мільйонів людей, які надають товари та послуги громадянам і підприємствам в ЄС та його та його торговельних партнерів. Вантажний транспорт став невід'ємною частиною і визначальним фактором виробництва, тобто частиною ланцюгів поставок і важливим рушієм національної конкурентоспроможності країн. Міжнародні перевезення – це перевезення, відправлення та призначення яких розташовуються у кількох державах або ж на території однієї держави, якщо були передбачені та погоджені зупинки на території інших держав [5].

Слід виділити три основні ознаки міжнародного перевезення: перетин державного кордону; транспортування пасажирів, багажу, вантажів, що регулюється нормами та правилами міжнародних конвенцій та угод; наявність іноземного аспекту; наприклад, коли об'єктами права міжнародних перевезень є фізичні чи юридичні особи різних країн.

Варто зазначити що, виходячи з теорії та практики проведення міжнародних перевезень, дане транспортування пов'язано з самим фактом перетину кордонів інших країн, і з фактом початку цього транспортування.

Транспортування є основою процесу реалізації продукції. Переміщуючи різні види продукції між виробниками (постачальниками), транспорт забезпечує зв'язок, який виникає в результаті територіального поділу праці (рис.1.1) [2].

Міжнародні транспортні перевезення можна класифікувати за різними ознаками (рис. 1.1) [6].



Рис.1.1. Класифікація видів міжнародних транспортних перевезень

Складено автором на основі джерела: [5, 6]

Слід зазначити, що транспорт має політичне значення, оскільки є важливою основою для з'єднання регіонів держави один з одним, зв'язку країни зі світовим співтовариством, забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків та інтеграції у світову економічну систему. Транспорт також має соціальне значення, забезпечуючи транспортну доступність населенню на рівні, що гарантує соціальну стабільність, розвиток міжнародних відносин і світового ринку праці.

Переваги та недоліки міжнародних перевезень за видами транспорту наведені у таблиці 1.1.

Таблиця 1.1. Переваги та недоліки міжнародних перевезень за видами транспорту

Вид транспорту	Переваги	Недоліки
1	2	3
Залізничний транспорт	висока пропускна спроможність; надійність роботи; безперервна робота; можливість спорудження шляхів сполучення на будь-якій сухопутній території; масовість перевезень у поєднанні з низькою собівартістю і високою швидкістю доставки.	«прив'язка» до колії.
Автомобільний транспорт	висока маневреність і рухливість; здатність забезпечувати доставку «від дверей до дверей» без додаткових перевалок і пересадок на шляху; висока швидкість доставки і забезпечення схоронності вантажів; широка сфера застосування по видам вантажів, системам повідомлення й відстаней перевезення	обмежена територія використання; необхідність оформлення транзиту, якщо маршрут пролягає через декілька країн; неможливість використання для перевезення особливо цінних вантажів (через високу аварійність на дорогах).
Морський транспорт	один з найдешевших видів транспорту для перевезення на далекі відстані; гнучкість і мобільність, що виражається у легкості зміни маршрутів вантажоперевезення, в залежності від потреб замовника; можливість відправки на далекі відстані	обмежена пропускна здатність каналів і портів; обмеження за географічним розташуванням вантажовідправника і вантажо-одержувача; низька швидкість перевезень.
Річковий транспорт	велика провізна здатність на глибоководних річках; порівняно невисока собівартість перевезень; відносно менші капітальні витрати.	залежність шляху і суднового ходу, ступінчастість глибин на всій його довжині ускладнює проходження суден великої вантажопідйомності; сезонність роботи; подовження маршрутів проходження вантажів; невелика швидкість перевезення вантажів і пасажирів.
Повітряний транспорт	висока швидкість доставки; відсутність оформлення транзиту при транспортуванні через кілька країн; мінімальна комбінація транспорту і вантажно-розвантажувальних робіт; можливість використання в районах, де неможливе використання інших видів транспорту.	висока вартість перевезень; обмежена вантажопідйомність; неможливість перевезення широкої номенклатури вантажів; залежність від кліматичних умов і наземної інфраструктури.

1	2	3
Трубопровідний транспорт	безперервна робота круглий рік; втрати на трасі зведені до мінімуму, завдяки конструктивним особливостям трубопроводів і їх профілактичного обслуговування; можна транспортувати нафту і нафтопродукти, в'язкість яких істотно варіюється; ефективне функціонування в різних кліматичних зонах; комплексне спостереження і керування за всіма процесами.	досить вузька спеціалізація за родом вантажу.

Складено автором на основі джерела: [1,7, 15, 25]

Слід розуміти, що перевезення в змішаному сполученні здійснюється різними видами транспорту, але може використовуватися єдиний перевізний документ. Разом з поняттям змішаних перевезень на практиці залежно від зміни рухомого складу застосовується поняття «інтермодальних», «мультимодальних» (перевантажувальних) та комбінованих перевезень (рис.1.2).

Нерегулярні транспортні операції - це операції, які не мають ознак регулярності, тобто виконуються не за опублікованим розкладом. У сфері повітряного транспорту нерегулярні рейси включають чартерні рейси для перевезення індивідуально оформлених авіаквитків або індивідуально оформлених накладних квитків. За територіальною ознакою транспортні перевезення поділяються на експортні, імпорتنі і транзитні та поділяються на міжнародні перевезення прямого і непрямого сполучення.

Перевезення прямого міжнародного сполучення здійснюються та оформляються одним транспортним документом і мають єдині умови. Транспортні перевезення непрямого міжнародного сполучення здійснюються за двома і більше договорами та передбачають укладення декількох транспортних контрактів, узгодження і уточнення кожної з умов і підготовку відповідних документів [8]. За періодичністю здійснення транспортних перевезень розрізняють регулярні та нерегулярні (рис.1.3).



Рис.1.2. Види транспортних перевезень
Складено автором на основі джерела: [4].

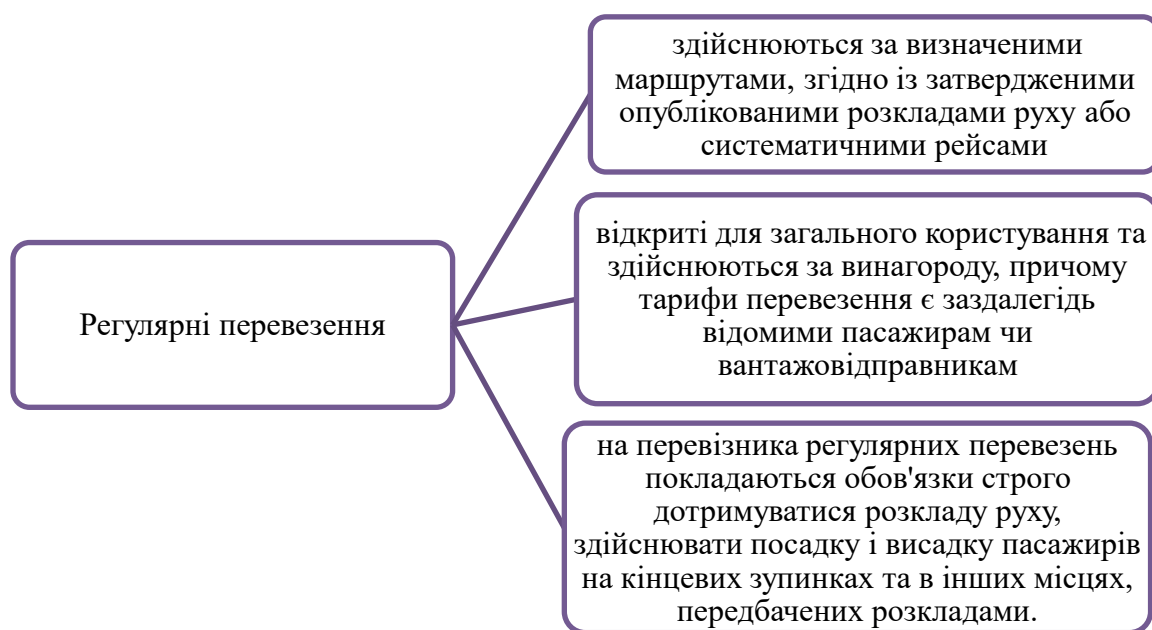


Рис.1.3. Особливості регулярних транспортних перевезень
Складено автором на основі джерела: [4].

Варто зазначити, що як правило, процес доставки товару в міжнародній торгівлі має певні особливості, які наведені на рис.1.4 [2, 15]:

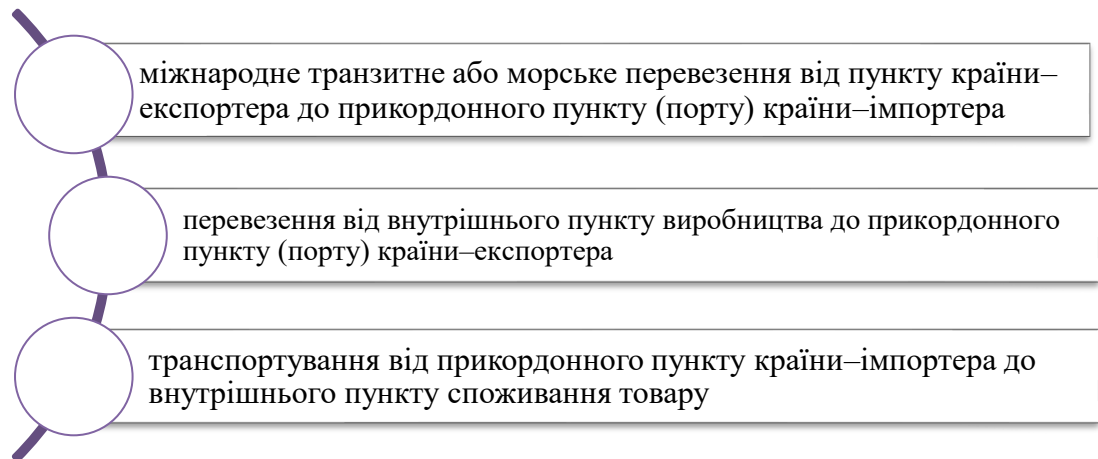


Рис. 1.4. Процес доставки товару в міжнародній торгівлі

Складено автором на основі джерела: [2].

У цьому сенсі, міжнародні транспортні перевезення включають крім безпосередньо перевізної діяльності різні супутні операції (рис.1.5).

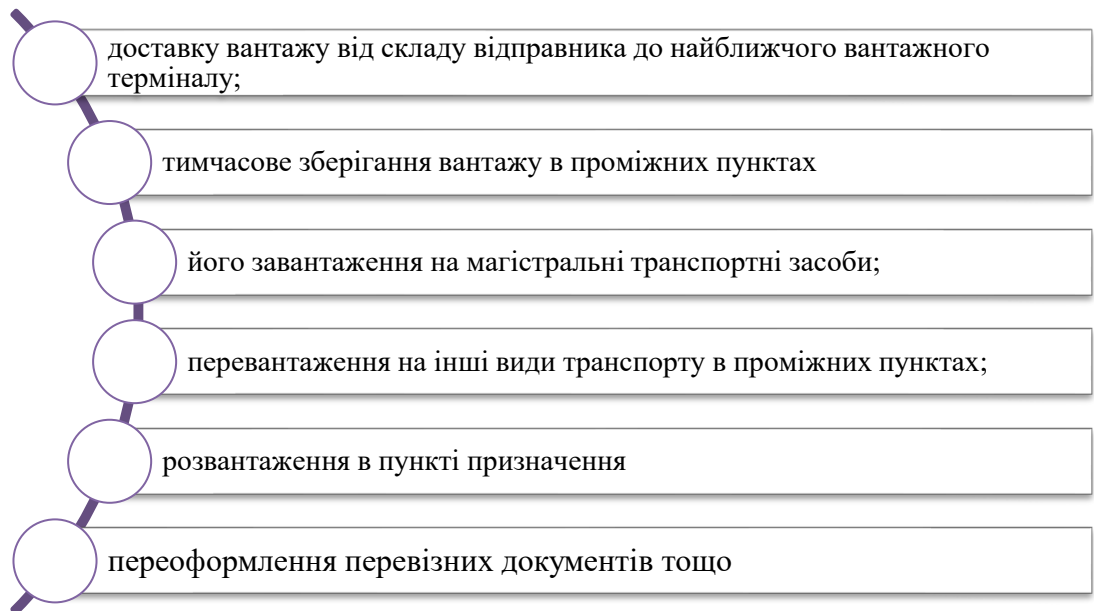


Рис. 1.5. Основні складові міжнародні транспортні перевезення

Отже, кожен вид транспорту має свої особливості, які в основному пов'язані з технічними та комерційними операціями. Неможливо створити єдину правову норму, яка одночасно відображала б і враховувала особливості двох або

більше видів транспорту. Конкурентоспроможні транспортні комплекси є елементом розвитку національної економіки кожної країни і основою для її інтеграції у світову економіку.

1.2. Економіко–правові засади розвитку сфери вантажних перевезень у контексті формування внутрішнього ринку ЄС

Європейській Союз існує в результаті послідовного розвитку процесу інтеграції країн Західної Європи, яка пройшла у своєму розвитку декілька етапів економічної інтеграції (рис. 1.6).

1. Етап митного союзу (1968–1976 рр.)	Держави-члени погоджуються скасувати тарифи на внутрішніх кордонах, а також узгодити загальні зовнішні тарифи для третіх країн.
2. Етап спільного ринку (1977–1984 рр.)	Економічна інтеграція спрямована на скасування всіх торговельних перешкод у межах Співтовариства задля об'єднання національних ринків у єдиний ринок, створюючи таким чином умови, які наближені до справжнього внутрішнього ринку
3. Етап єдиного внутрішнього ринку (1985–1997 рр.)	Подальша гармонізація економічної політики та інституцій, усунення інших бар'єрів на шляху переміщення товарів і факторів виробництва. Єдина транспортна політика.
4. Амстердамський договір (1997–2000 рр.)	Засновуються європейські співтовариства. Фактично Амстердамський договір був доповненим і скоригованим варіантом Маастрихтського договору.
5. Ніщський договір (2000–2007 рр.)	Засновуються європейські спільноти та низку інших актів, що належать до них. Цей договір вніс певні зміни до основних принципів та процедур прийняття рішень щодо єдиних видів політик в ЄС.
6. Лісабонський договір (2007–по т.ч.)	Сучасний етап інтеграційних перетворень, пов'язаних із передачею повноважень національних урядів на рівень спільноти Європейського Союзу. Наднаціональні інститути регулювання транспортних перевезень.

Рис.1.6. Етапи економічної інтеграції ЄС

Складено автором на основі джерела: [16, 17]

Станом на 2021 р. автотранспорт міцно утримував перше місце за обсягами вантажообігу ЄС (45,0%), випереджаючи морський (37,2%) та залізничний транспорт (10,8%). Незважаючи на те, що робота з гармонізації технічних, соціальних, податкових та екологічних аспектів велася вже протягом 30 рр., процес лібералізації автоперевезень був повністю завершений лише у 2018 р. (табл. 1.2).

Таблиця 1.2. Хронологічний аналіз формування єдиної політики ЄС у галузі вантажного автомобільного транспорту

Часові періоди	Ключові положення
1	2
1960–1989	Гармонізація тарифного регулювання Директива 11/60 заборонила застосування дискримінаційних тарифів із 1962 р.; Директива 1174/68 запровадила поняття тарифної вилки, тобто. фрахтова ставка за автоперевезення знаходиться в контрольованому ціновому коридорі з мінімальним та максимальним значеннями Директива 2831/77 розробила набір еталонних тарифів, що застосовуються до перевезення вантажів зі подібними характеристиками (тобто тип вантажів, географія перевезень, навантаження на вісь та час перевезень); Директива 4058/89 затвердила застосування вільного ціноутворення всередині договору на автоперевезення між сторонами контракту
1962–1998	Гармонізація правил користування автодорожньою інфраструктурою; Директива 1018/68 встановила набір квот для країн-членів ЄС щодо доступу до дорожньої мережі; Директива 4059/89 затвердила квоти для каботажних операцій; Директива 3118/93 ухвалила відмовитися від будь-якого квотування при користуванні автодорожньою інфраструктурою до 1 липня 1998 р.
1974–1998	Гармонізація правил ліцензування автоперевізників; Директива 74/561 визначила мінімальні необхідні умови для отримання ліцензії на автоперевезення; Директиви 96/26 та 98/26 відкрили вільний доступ на ринок автоперевезень компаніям, що повністю відповідають єдиним організаційним та фінансовим критеріям Співтовариства.
1969–2000	Гармонізація соціальних аспектів автоперевезень; Директиви 543/69, 3821/85 окреслили мінімальний віковий ценз, а також тривалість робочого дня для екіпажу автотранспортного засобу;

Продовження таблиці 1.2.

1	2
1985–2005	Гармонізація технічного регулювання автоперевезень; Директива 96/53 стандартизувала допустимі габарити автотранспортних засобів та максимальну вагу вантажів до перевезення. Директива 2000/61 призвела до спільного знаменника національних законодавств країн–членів Співтовариства у сфері перевезення небезпечних вантажів автотранспортом Директива 2001/26 встановила єдині методи контролю технічного стану автотранспортного засобу
2006–2020	Гармонізація фіскального регулювання автоперевезень; Директиви 92/81 та 92/82 визначили мінімальні ставки паливних зборів; Директиви 93/89 та 99/62 запровадили мінімальні ставки для розрахунку транспортного податку, а також максимальні ставки за користування дорожньою інфраструктурою.
2021–2030	Транспортна стратегія ЄС. – зробити "кліматично нейтральними" усі перевезення на відстань менше 500 км.; – подвоїти обсяг перевезень за допомогою високошвидкісного транспорту; – розгорнути великомасштабне використання автоматизованого транспорту. – підготувати до виходу на ринок автомобільний транспорт із нульовим рівнем викидів.

Складено автором на основі джерела: [17, 44, 48]

1. У 1990–х рр. доступ на внутрішній ринок автоперевезень країн–членів Співтовариства був суворо регламентований, а тарифи на міжнародні перевезення з трьома державами підлягали обов'язковому затвердженню урядами заінтересованих країн. Першою спробою Співтовариства перейти до єдиних механізмів регулювання автотранспорту є Меморандум Скауса, який визначив основні напрями лібералізації ринку як: (1) вільний доступ автоперевізників на ринок послуг, (2) оптимізація пропускної спроможності дорожньої інфраструктури за допомогою квот та (3) створення адекватного механізму ціноутворення [17].

2. Починаючи з 2008 р. найважчими аспектами гармонізації ринку вантажних автоперевезень стали питання тарифного та фіскального регулювання для країн ЄС. Директива 99/62 встановила єдину систему розрахунку транспортних податків з мінімальними та максимальними значеннями, а мінімальні ставки паливних зборів, встановлені Європейською Комісією

(Директиви 92/81 та 92/82), забезпечили автоперевізників від можливого підвищення цін на паливо [6].

3. Європейською радою в Гетеборзі в червні 2001 р. було прийнято так звану «Білу книгу – Європейську транспортну політику на період до 2010 р.: час рішень» [20]. Остання є збіркою документів та пропозицій Європейської комісії щодо зміцнення зв'язків між різними видами транспорту, надання населенню необхідних високоякісних та безпечних транспортних послуг та містить близько 60 розробок щодо розвитку транспортної політики в європейських країнах [29].

4. У Брюсселі Європейська рада 28 березня 2011 р. прийняла нову «Білу книгу» (до 2025 р.) – дорожню карту переходу Єдиної європейської транспортної зони до конкурентної та енергоефективної транспортної системи [20]. Документ містить положення про заходи, необхідні для початку конкурентної низьковуглецевої економіки до 2050 р.

Серед бажаних досяжних ефектів–результатів, зазначених у документі завдань:

- відсутність машин, що використовують традиційне паливо, у містах;
- досягнення показника в 40% щодо використання палива з низьким вмістом вуглецю (вугілля) принаймні на 40% зниження викидів;
- зміщення на 50% питомої ваги пасажирських та вантажних перевезень на середні дистанції з автомобільного транспорту на залізничний та водний;
- скорочення на середину століття (до 2050 р.) у вигляді перерахованих заходів транспортних викидів у повітря на 60% [24].

5. У грудні 2021 р. Європейська комісія представила громадськості «Стратегію сталої та інтелектуальної мобільності», а також план дій із 82 ініціатив до 2030–2050 рр. Головний акцент на впровадженні екологічних ініціатив та цифрових рішень.

До 2050 р. ЄС планує збільшити пасажирські залізничні перевезення втричі, а вантажні залізничні – вдвічі. При цьому самі залізниці мають активно електрифікувати, а де електрифікація недоцільна, то переходить на водневе паливо замість дизельного. Також до 2050 року мають бути готові до випуску

ринку морські судна з нульовим рівнем викидів, а вже до 2035 р. – літаки з нульовим рівнем викидів.

1.3. Регулювання ринку вантажних автотранспортних перевезень країн ЄС

Зразком для побудови загальної транспортної політики для Європейської комісії (ЄК) спочатку була загальна сільськогосподарська політика, яка передбачає замість жорсткого національного регулювання не менш жорстке комунітарне. Організаційна модель щодо формування єдиної транспортної політики країн ЄС наведена на рис.1.3.

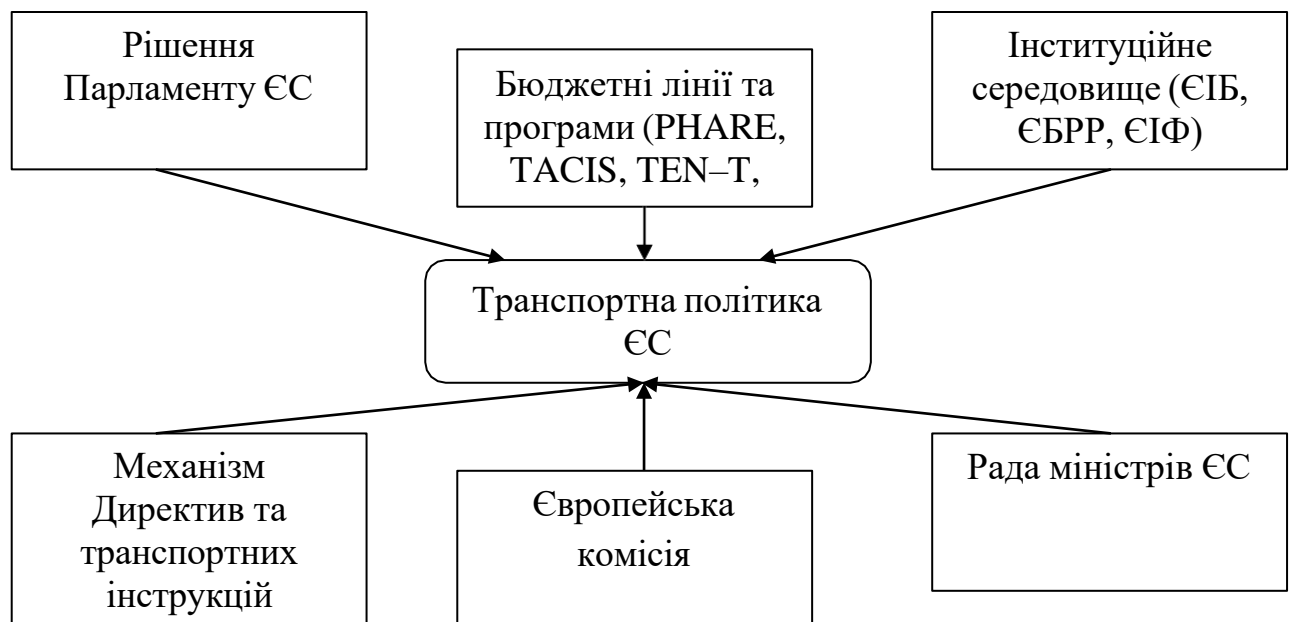


Рис.1.3. Інституційне забезпечення формування єдиної транспортної політики країн ЄС

Складено автором на основі джерела: [10, 17].

Головна мета загальної транспортної політики ЄС – створення до 2025 р. (паралельно з мережами залізниць, що вже існують) високошвидкісної трансєвропейської системи автомобільного сполучення, яка зв'яже всі найбільші європейські міста.

У Регламенті (ЄС) № 1315/2013 Європейського парламенту та Ради від 11 грудня 2013 р. прописані керівні принципи Союзу щодо розвитку трансєвропейської транспортної мережі [16]. Документ встановлює керівні принципи щодо розвитку транс'європейської транспортної мережі; визначає проекти, що становлять спільний інтерес, та вимоги, які мають дотримуватися для управління інфраструктурою; встановлює пріоритетні напрями розвитку трансєвропейської транспортної мережі.

Сьогодні постійним транспортним витратам піддається близько 10% дорожньої мережі держав країн ЄС. ЄС у рамках загальної транспортної політики розробляє цілу низку програм з удосконалення перевезень автотранспортом (рис.1.5).

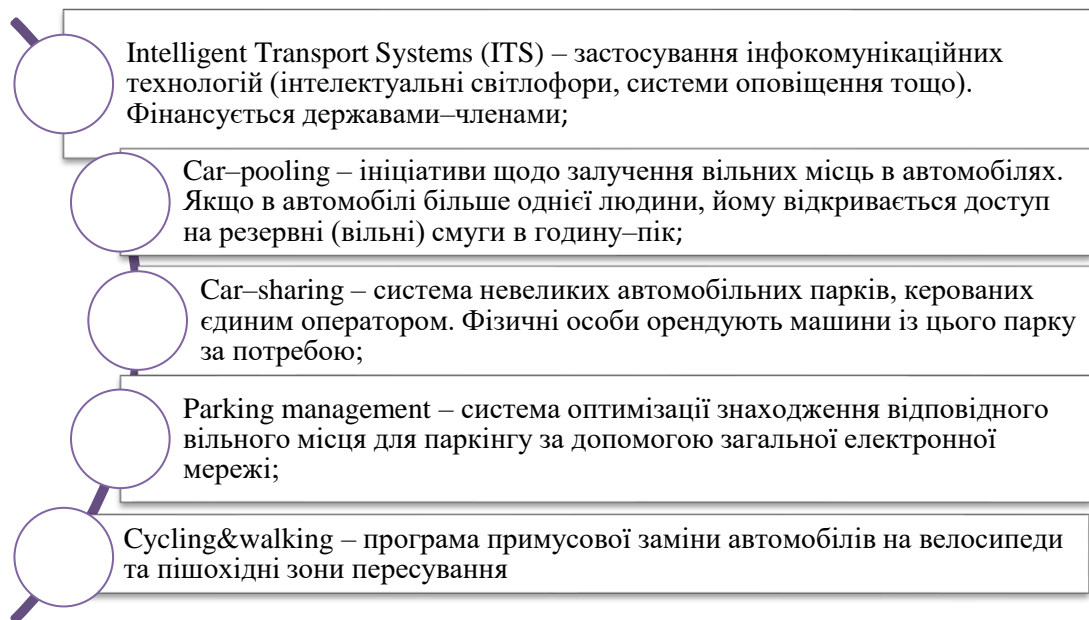


Рис.1.5. Програми з удосконалення перевезень автотранспортом.

Складено автором на основі джерела: [18].

З 2009 р. усунуто контроль на кордонах держав-членів у сфері автомобільного та внутрішнього водного транспорту та скасовано процедуру проходження прикордонного контролю для автотранспортних засобів.

Після утворення ЄС почалася гармонізація порядку видачі ліцензій, було скасовано квоти та обмеження для громадян і підприємств держав – членів країн ЄС. З січня 1993 р. ліцензія Співтовариства повністю замінила національні ліцензії, видані раніше державами іноземним перевізникам. Ліцензії стали

застосовуватися тільки для комерційного вантажного автотранспорту. На даний час відповідно до Регламенту № 1072/2009 (ЄС) Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 р. щодо загальних правил для доступу до ринку міжнародних вантажних автоперевезень зберігається безліцензійний порядок перевезення територією Союзу. Також у вищевказаному Регламенті встановлюються єдині правила здійснення каботажних перевезень (надання транспортних послуг у країні іноземним перевізником у разі, якщо місце навантаження і вивантаження перебуває у цій країні) по загальноєвропейській території [33].

Директива № 96/53/ЄС встановлює для деяких експортних транспортних засобів, що переміщуються ЄС, максимально допустимі розміри при національних та міжнародних перевезеннях та максимально допустима вага при міжнародних перевезеннях [41].

Слід зазначити, що у 2006 р. також було прийнято Регламент (ЄС) № 561/201 Європейського парламенту, де наголошується, що у зв'язку зі збільшенням транскордонних перевезень вантажів та пасажирів бажано в інтересах безпеки дорожнього руху та підвищення ефективності перевірок підприємств, що здійснюють перевезення, визначити відповідні правила про періоди відпочинку та перерви водіїв, а також час, проведений в інших державах – Членах або в третіх країнах [17].

У розвиток положень Регламенту (ЄС) № 165/2014 про обов'язок держав–членів обмінюватись даними в електронному вигляді для забезпечення унікальності виданих карток водія та об'єднання електронних національних реєстрів за картками водіїв у ЄС або з використанням системи обміну повідомленнями TACHOnet було прийнято нормативний акт, що встановлює обов'язкові загальні процедури та специфікації системи TACHOnet, включаючи формат даних, що передаються між державами через систему, процедури доступу до них та механізми забезпечення безпеки.

Стратегічні засади єдиної європейської транспортної політики до 2050 р.
(рис.1.6.)

Тридцять відсотків від обсягу вантажоперевезень на відстані понад 300 км до 2030 р. має бути перерозподілено на інші види транспорту, зокрема залізничний та водний. Для досягнення цієї мети також потрібно забезпечити відповідну інфраструктуру.

До 2030 р. для міських територій; повністю відмовитися від їх використання у містах до 2050 р.; до 2030 р. забезпечити практично повну декарбонізацію міської логістики в основних міських центрах

Частка споживання низьковуглецевого екологічного палива в авіації повинна до 2050 р. збільшитися до 40%; до 2050 р. також необхідно забезпечити зниження рівня викидів CO₂ по ЄС, утворених в результаті використання бункерного палива на морських суднах, на 40% (по можливості на 50%). більш енергоефективних видів транспорту.

До 2050 р. має завершитися створення загальноєвропейської мережі високошвидкісних залізниць. До 2030 р. довжина існуючої мережі високошвидкісних залізниць повинна збільшитися втричі за умови збереження щільної мережі залізничного сполучення в усіх Державах–членах ЄС. До 2050 р. більшість пасажирських перевезень на середні відстані мають виконуватися за допомогою залізничного транспорту

До 2030 р. має бути створена повністю функціональна загальноєвропейська базова мережа для мультимодальних перевезень TEN-T із забезпеченням до 2050 р. високоякісного обслуговування та максимальної пропускної спроможності. Також потрібно передбачити відповідний пакет інформаційних послуг.

До 2050 р. необхідно забезпечити сполучення між усіма аеропортами такої базової мережі та залізничними вузлами, переважно у мережі високошвидкісних залізниць; також слід забезпечити достатнє сполучення між морськими портами базової мережі та вузлами залізничних вантажоперевезень, а також наскільки можна з портами системи внутрішнього водного транспорту.

Рис.1.6. Стратегічні засади єдиної європейської транспортної політики до 2050 р.

Складено автором на основі джерела:[10]

Таким чином, ми дійшли до висновку, що під впливом глобалізації зростає значення автомобільного вантажного транспорту, оскільки він практично у всіх країнах–членах він відіграє важливу роль у вантажних перевезеннях. Беручи до уваги, що автомобільний вантажний транспорт становить більш значну частину автомобільного транспорту, це дослідження зосереджено лише на цьому сегменті.

РОЗДІЛ 2

ОЦІНКА СУЧАСНИХ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ РИНКУ ВАНТАЖНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ КРАЇН ЄС

2.1. Загальна характеристика автотранспортної сфери країн ЄС

З метою аналізу транспортних систем країн–членів ЄС розглянуто динаміку транспортних показників ефективності ланцюжків постачань, як країни– члени ЄС використовують, щоб переміщувати продукти на ринки як усередині країн ЄС автомобільними шляхами так і на міжнародному рівні. Методику дослідження побудовано на основі простого дискретного аналізу та статистичного групування даних щодо видів транспорту на території ЄС, обсягів вантажних перевезень, статистики регіональної структури перевезень. На першому етапі визначаєм провідні тренди і особливості ринку ЄС щодо вантажних перевезень, на другому етапі визначаємо динамічні показники окремих ринків [11].

Завдання дослідження:

- аналіз поточного стану автотранспортних перевезень країн ЄС;
- аналіз стану внутрішньорегіональних та міжнародних автотранспортних перевезень країн ЄС.

Вантажні перевезення країн ЄС займають майже третину ринку внутрішнього вантажного транспорту (рис. 2.1.) Згідно даних Євростату у тонно–кілометрах (т/км) європейські автомобільні вантажні перевезення впали на 0,9 % з 2019 по 2020 р. Але зростання завершилося збільшенням на 3,2 % з 2018 по 2019 р. [49] (табл. 2.1).

Міжнародні перевезення складають 24,8 % загального обсягу автомобільних вантажних перевезень країн ЄС, також спостерігається зниження на 3,8 % з 2019 по 2020 р. після збільшення на 2,1 % у 2018 році (рис. 2.2.).

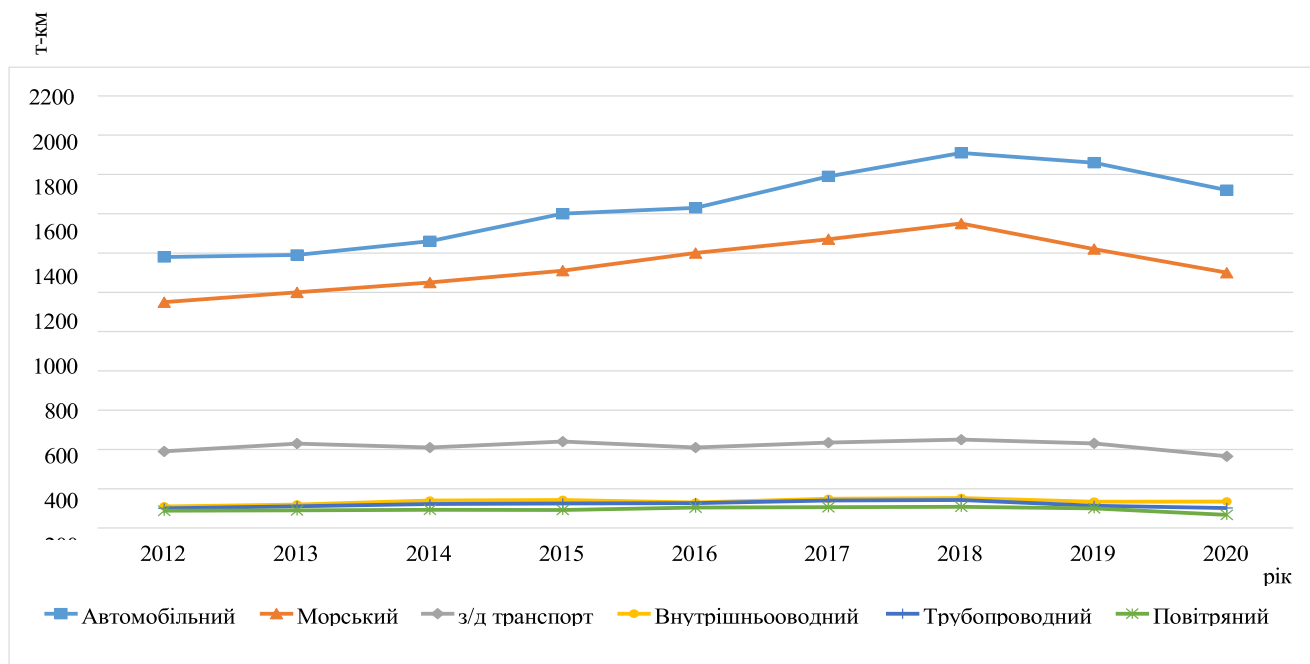


Рис. 2.1. Ринок вантажних перевезень ЄС за видами транспорту за період 2012–2020 рр. (т/км)

Складено автором на основі джерела: [49]

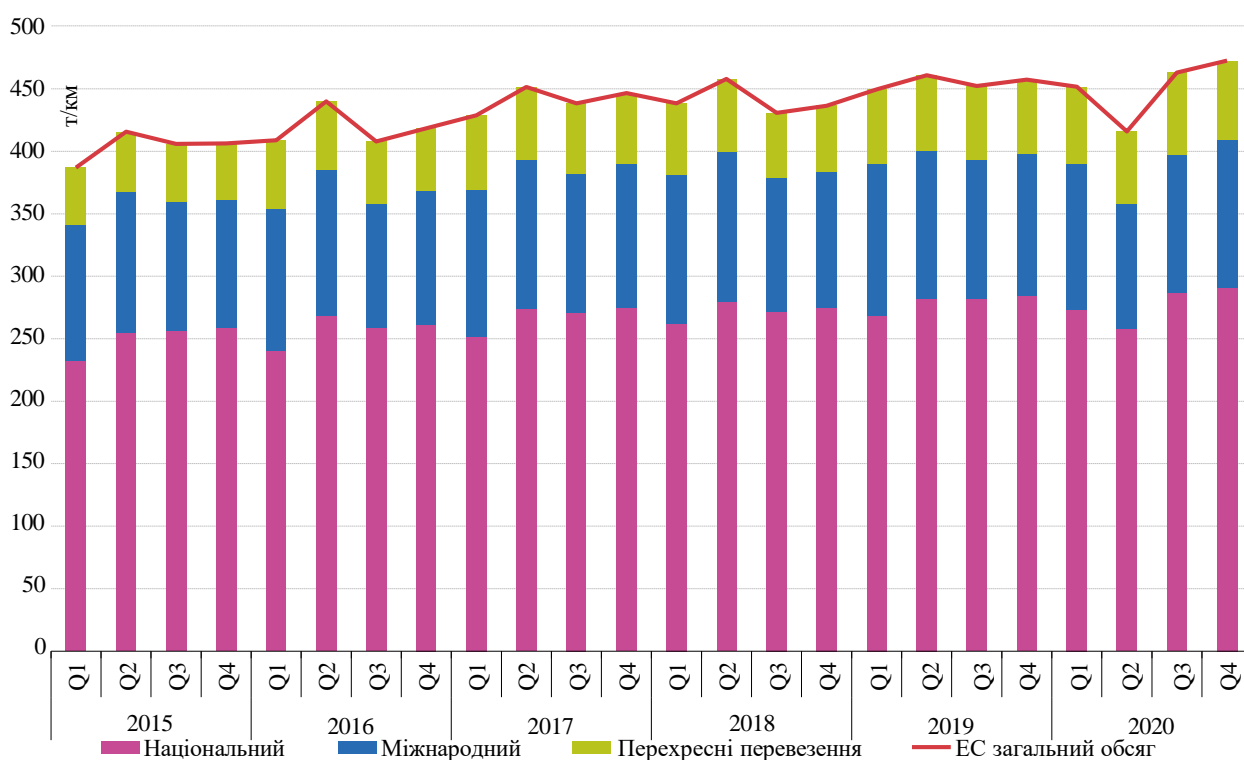


Рис.2.2. Обсяги автомобільних вантажних перевезень країн ЄС у період 2015–2020 рр. (млн т–кілометрів)

Складено автором на основі джерела: [48]

Таблиця 2.1. Автомобільні вантажні перевезення за видами транспорту країн ЄС (млн. т–кілометрів)

Країна	2018 р.					2019 р.					2020 р.				
	Націо- нальний	Міжна- родний	Пере- хресна торгівля	Кабо- таж	Всього	Націо- нальний	Міжна- родний	Пере- хресна торгівля	Кабо- таж	Всього	Націо- нальний	Міжна- родний	Пере- хресна торгівля	Кабо- таж	Всього
ЄС	1 088 398	454 974	178 159	42 121	1763651	1 117 620	464330	188 439	49 487	1819876	1 108 066	446 912	196 696	51 558	1803231
Бельгія	20 592	10 073	1 057	962	32 685	21 727	10 302	1 423	1 377	34 829	21 537	10 438	1 221	1 183	34 379
Болгарія	7 734	8 572	9 626	1 018	26 950	5 719	6 552	7 106	1 173	20 551	7 410	9 342	14 428	1 386	32 566
Чехія	23 543	14 972	2 094	464	41 073	25 012	11 695	1 841	512	39 059	28 271	21 904	4 920	995	56 090
Данія	12 075	2 506	241	176	14 998	12 165	2 437	219	171	14 991	12 407	2 026	127	126	14 686
Німеччина	276 151	35 802	3 287	1 532	316772	274 037	32 876	3 308	1 654	311875	269928	30 530	2 849	1 306	304613
Естонія	1 686	2 524	1 175	390	5 775	1 710	1 705	1 097	283	4 794	1 273	1 586	1 082	337	4 279
Ірландія	9 401	1 456	501	243	11 600	10 002	1 606	510	326	12 444	9 059	1 529	528	308	11 424
Греція	15 392	13 818	64	4	29 279	15 285	12 731	128	54	28 197	12 934	11 816	381	30	25 161
Іспанія	158 476	73 531	4 268	2 719	238994	165 910	76 571	4 145	2 933	249559	163 682	72 063	3 781	2 742	242268
Франція	159 623	11 717	219	315	171875	162 504	10 960	236	361	174061	158 158	10 683	261	559	169663
Хорватія	4 235	5 692	2 522	186	12 635	4 312	5 496	2 409	261	12 477	4 487	5 041	2 428	298	12 255
Італія	111 741	12 070	507	597	124915	122 491	14 468	505	522	137986	118 160	13 895	546	665	133265
Кіпр	865	26	:	:	892	831	26	:	:	858	672	37	:	:	709
Латвія	3 459	6 339	4 278	921	14 997	3 350	5 930	4 617	1 068	14 965	3 716	5 628	3 514	848	13 705
Литва	3 642	11 016	25 047	3 885	43 590	3 555	12 988	31 465	5 110	53 117	3 995	11 730	33 836	5 731	55 292
Люксембург	647	1941	3 007	1 206	6 800	661	2 167	3 184	1 368	7 381	511	1 833	2 622	1 209	6 176
Угорщина	12 979	15 265	8 634	1 069	37 948	13 382	15 498	7 166	905	36 951	12 860	13 092	5 378	894	32 224
Нідерланди	34 295	28 783	3 848	1951	68 876	35 406	27 606	3 973	1939	68 923	34 761	26 839	3 712	1 907	67 219
Австрія	16 914	7 105	1 195	549	25 763	17 249	7 110	1 571	513	26 444	17 097	6 481	1 607	725	25 910
Польща	114 692	125 633	58 911	16 637	315874	119 365	141 823	66 779	20 985	348952	123 819	134 226	73 596	23 286	354927
Португалія	10 530	15 802	5 518	1 112	32 963	10 413	13 852	5 655	1 094	31 014	8 722	10 675	3 863	981	24 241
Румунія	14 358	20 048	20 631	3 725	58 762	16 675	20 411	19 872	4 083	61 041	17 281	17 833	16 509	3 404	55 027
Словенія	2 256	9 685	9 294	991	22 225	2 306	9 879	10 563	1 263	24 011	2 275	9 757	9 327	1 303	22 662
Словаччина	6 477	16 095	11 750	1 263	35 586	6 730	15 876	10 186	1 149	33 941	6 477	14 175	9 889	1 094	31 634
Фінляндія	25 970	1981	272	122	28 345	26 711	1 576	289	272	28 848	27 862	1 446	156	206	29 671
Швеція	40 662	2 521	211	84	43 478	40 112	2 187	192	113	42 604	40 714	2 306	134	34	43 187
Норвегія	18 924	2 400	7	7	21 338	19 400	1932	105	26	21 463	19 235	2 143	9	11	21 399
Швейцарія	10 716	1 381	203	199	12 500	10 582	1 449	221	147	12 399	10 648	1 520	139	180	12 486
Чорногорія	50	23	3	3	78	55	22	3	1	81	58	28	4	:	91

Складено автором на основі джерела: [47, 49]

Міжтоварні та каботажні перевезення становлять 13,8 % від загального обсягу ЄС у 2020 р., зафіксували безперервне зростання протягом періоду: 5,8 % та 17,5 % відповідно, у 2019 р. та 4,4 % та 4,2% у 2020 р. У 2020 р. Польща (19,7 % загального обсягу т/км ЄС) підтвердила свою позицію однієї з найважливіших країн для автомобільного транспорту в Європі.

Чехія зафіксувала (+17,0 млрд т/км; +43,6 %) та Болгарія (+12,0 млрд т/км; +58,5 %) найвище зростання автомобільних вантажних перевезень серед країн-членів ЄС з 2019 по 2020 р. Португалія (-21,8 %), Кіпр (-17,4 %) і Люксембург (-16,3 %) зареєстрували значне зниження, однак ці країни становили лише незначну частку від загальної кількості ЄС [45, 48, 49].

У період 2017–2019 рр. та ж у 2020 р. європейські автомобільні вантажні перевезення продовжували зростати (табл. 2.2).

На рис. 2.3 показані тенденції автомобільних вантажних перевезень для класів.

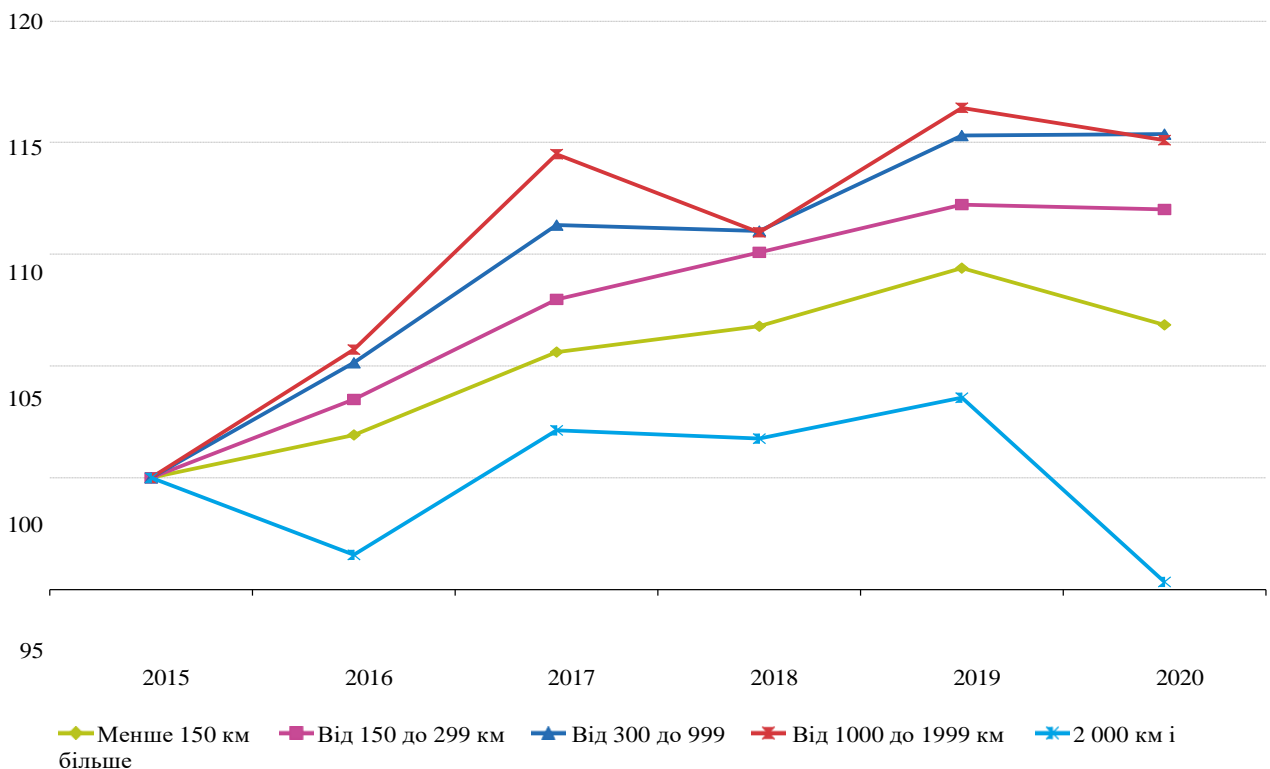


Рис. 2.3. Автомобільні вантажні перевезення за класами відстані, ЄС, 2015—2020 рр. (індекс на основі т-кілометрів; 2015=100)

Складено автором на основі джерела: [51]

Таблиця 2.2. Автомобільні вантажні перевезення за групами вантажів (NST 2007), ЄС, 2015—2020 (тис. т) [50]

	NST2007	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.	Частка загалом 2020 (%)	Темпи зростання 2015–2020 (%)
ТОТ	Всього перевезених вантажів	12673347	12825665	13270760	13262542	13556760	13039113	–	7,0
01	Продукція сільського господарства, мисливства та лісового господарства; риба та інші рибні продукти	1 190 425	1 183 968	1 219 240	1 201 720	1 211 039	1 235 316	9,5	1,7
02	Вугілля та бурий вугілля; сира нафта та природний газ	140 736	102 604	113 708	124 320	108 081	77 372	0,6	–23,2
03	Металеві руди та інші продукти видобутку та кар'єрів; торф; уран і торій	3 306 735	3 291 255	3 441 122	3 413 908	3 473 725	3 253 806	25,0	5,0
04	Продукти харчування, напої та тютюн	1 438 636	1 504 406	1 535 226	1 536 374	1 563 962	1 595 674	12,2	8,7
05	Текстиль і текстильні вироби; шкіра та вироби зі шкіри	53 003	55 746	61 028	52 303	57 162	51 323	0,4	7,8
06	Деревина та вироби з деревини та пробки (крім меблів); вироби з соломи та матеріалів для плетіння; целюлоза, папір і вироби з паперу; друкована продукція та носія інформації	523 065	549 607	557 138	527 756	534 587	518 289	4,0	2,2
07	Кокс і нафтопродукти	429 078	435 376	442 589	415 507	440 956	414 682	3,2	2,8
08	Хімічні речовини, хімічні продукти та штучні волокна; гумові та пластмасові вироби ; ядерне паливо	533 058	538 707	559 893	538 514	545 711	544 272	4,2	2,4
09	Інші неметалічні мінеральні продукти	1 574 853	1 571 457	1 597 351	1 595 565	1 682 684	1 597 212	12,2	6,8
10	Основні метали; готові металеві вироби, крім машин та обладнання	485 714	507 875	531 415	556 561	554 753	506 954	3,9	14,2
11	Машини та обладнання; офісна техніка та комп'ютери; електричні машини та апарати, радіо-, телевізійне та комунікаційне обладнання та апаратура; медичні, точні та оптичні прилади; годинники та годинники	246 753	250 795	248 755	242 550	249 907	233 844	1,8	1,3
12	Транспортне обладнання	234 381	262 724	288 542	297 249	301 038	251 297	1,9	28,4
13	меблі; інші промислові товари	93 164	102 832	110 904	111 189	115 508	113 042	0,9	24,0
14	Вторинна сировина; міські та інші відходи	911 257	910 591	900 337	875 470	907 536	868 512	6,7	–0,4
15	Пошта, посилки	158 542	169 211	183 187	206 695	225 615	230 159	1,8	42,3
16	Обладнання та матеріали, що використовуються при транспортуванні вантажів	263 930	270 504	284 039	295 063	283 958	282 698	2,2	7,6
17	Товари, що переміщуються під час домашнього та офісного перевезення; багаж та речі, що супроводжують подорожуючих	115 977	123 091	125 132	117 117	122 022	111 583	0,9	5,2
18	Згруповані товари: суміш видів вантажів	645 214	645 221	713 416	780 785	829 142	818 348	6,3	28,5
19	Не ідентифіковані товари (товари, які не можуть бути ідентифіковані, не можуть бути віднесені до груп 01–16)	172 544	132 180	140 852	154 973	165 863	158 763	1,2	–3,9
20	Інші товари	156 282	217 515	216 886	218 923	183 511	175 967	1,3	17,4

Найбільший приріст фактичних т/км - «харчові продукти, напої та тютюнові вироби» – на 10,2 млрд. т/км до 311 млрд. т/км. Основна частина діяльності автомобільного транспорту здійснювалася на відстанях від 50 км до 1 999 км, що становить 89,3 % від загальної кількості. Більш важливим фактором для цілей політики є те, що 59,6 % обсягів вантажів було здійснено на відстані понад 300 км [47, 50].

Якщо розглянути перевезення вантажів автомобільним транспортом на національній території, то Німеччина, Франція, Іспанія, Польща та Італія зафіксували найвищий тоннаж серед країн-членів ЄС у 2019 та 2020 рр. Товари, перевезені в межах Німеччини або завантажені/розвантажені в Німеччині, становили одну чверть загального тоннажу в 2019 та 2020 рр. (24,6 % та 25,0 % відповідно), причому Іспанія та Франція разом становлять майже ще одну чверть загального обсягу (рис. 2.4) [[45, 48, 51].

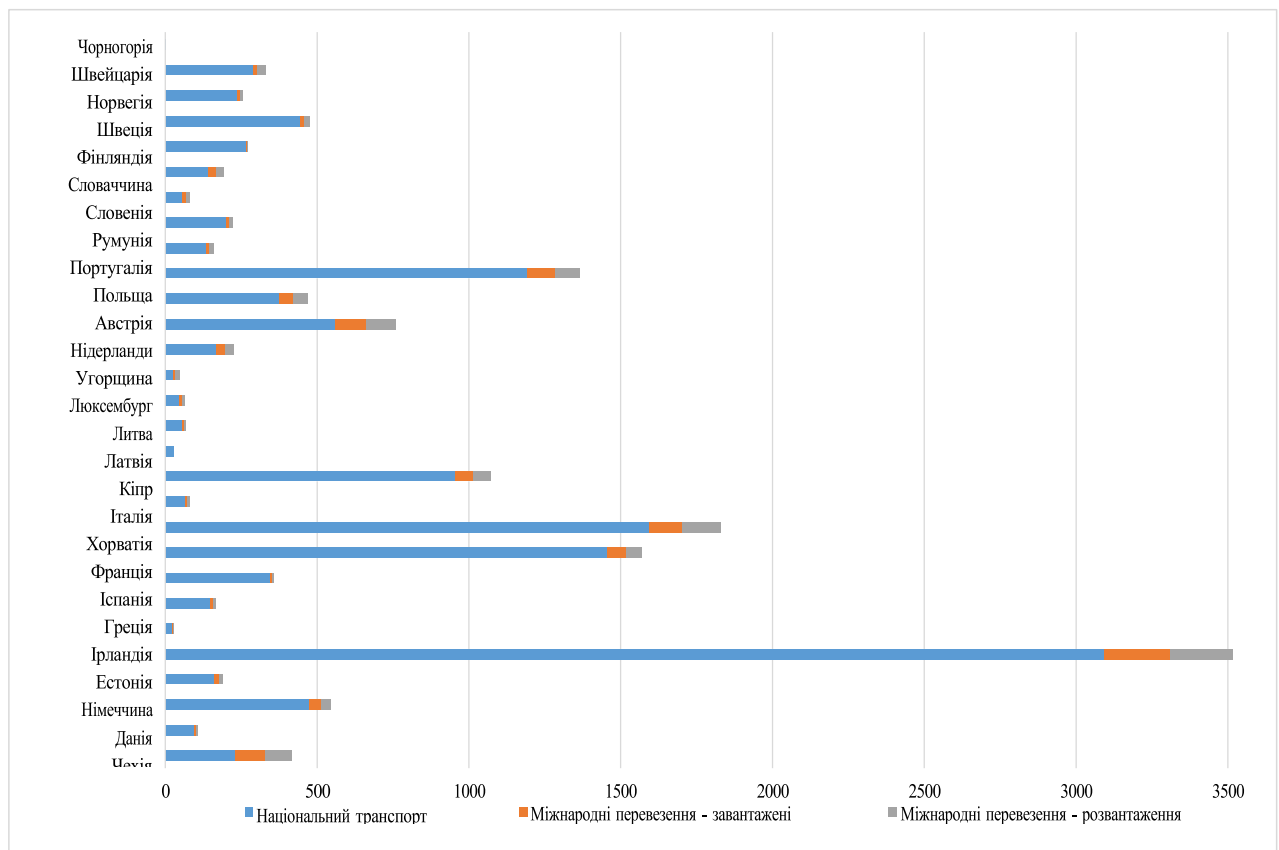


Рис.2.4. Перевезення вантажів на території країн за видами транспорту, у 2020 рр. (млн. т)

Складено автором на основі джерела: [53]

З 2015 по 2019 р. зросли всі класи відстаней нижче 2 000 км, за винятком 2018 р., коли перевезення понад 300–999 км децю впали і понад 1 000 – 1 999 км різко впали. Перевезення на великі відстані 2000 км і більше різко скоротилися (–8,0 %) у 2020 р., при цьому впали також категорії відстаней менше 150 км (–2,3 %) та 1 000–1 999 км (–1,2 %). Для двох середніх дистанцій 150–299 км та 300–999 км зміни були незначними (–0,2 % та +0,1 % відповідно) [48, 51]. Основні міжнародні потоки автомобільних вантажних перевезень між країнами наведено в таблиці 2.3.

Таблиця 2.3. Основні міжнародні потоки автомобільних вантажних перевезень за період 2019–2020 рр. (млн. т)

Ранг	Пара країн		Всього т (млн.)	% від загальної суми додаткового ЄС
1	2		3	4
2019 р.				
1	Швейцарія	Німеччина	16,6	14,6
2	Ірландія	Об'єднане Королівство	13,6	11,9
3	Норвегія	Швеція	9,9	8,7
4	Швейцарія	Франція	9,4	8,3
5	Франція	Об'єднане Королівство	7,5	6,5
6	Швейцарія	Італія	6,6	5,8
7	Німеччина	Об'єднане Королівство	5,5	4,8
8	Бельгія	Об'єднане Королівство	5,5	4,8
9	Нідерланди	Об'єднане Королівство	4,7	4,1
10	Польща	Об'єднане Королівство	4,6	4,0
2020 р.				
1	Швейцарія	Німеччина	17,3	17,9
2	Норвегія	Швеція	9,7	10,1
3	Швейцарія	Франція	9,4	9,7
4	Швейцарія	Італія	6,3	6,5
5	Німеччина	Об'єднане Королівство	5,9	6,1
6	Франція	Об'єднане Королівство	5,4	5,6
7	Польща	Об'єднане Королівство	4,7	4,8
8	Ірландія	Об'єднане Королівство	4,3	4,5
9	Нідерланди	Об'єднане Королівство	3,2	3,4
10	Іспанія	Об'єднане Королівство	3,1	3,2

Складено автором на основі джерела: [53,54]

У 2020 р. Німеччина домінувала у транспорті у всіх класах дистанцій до 500 км. Польща увійшла до трьох країн–членів з найбільшою кількістю т/км для

коротших дистанцій. Франція також увійшла до трьох найбільш важливих держав–членів з точки зору т/км для трьох найкоротших класів дистанції, в той час як те саме було з Іспанією для всіх дистанційних класів 300 км або більше, а також у найкоротшому класі [45].

2.2. Аналіз стану внутрішньорегіональних та міжнародних автотранспортних перевезень країн ЄС

Для проведення аналізу поточного стану і рівня розвитку транспортної інфраструктури країн–членів ЄС, особливо в аспекті внутрішньорегіональних та міжнародних перевезень, розглянемо наступні етапи.

1 Етап. Дослідження транспортної політики ЄС в питанні зосередження на забезпеченні внутрішньої опорної транспортної мережі, яка з'єднує країни ЄС між собою. Визначення кількісних і якісних параметрів розвитку транспортної мережі ЄС з приділенням уваги до з'єднання ЄС з іншими країнами–сусідами.

2 Етап. Мікроаналіз регіональних особливостей вантажних перевезень в межах ЄС за умов впливу на торговельно–економічну основу функціонування ЄС.[54]. Таблиця 2.4 показує частку перевезень, здійснених вантажоперевізниками для основних внутрішньоєвропейських потоків між країнами.

Так зміни вантажних автотранспортних потоків між країнами ЄС прослідковуються між Норвегією та Швецією (–0,2 млн т), Швейцарією та Францією (без змін), а також Швейцарія та Італія (–0,3 млн т).

Транспортний потік між Ірландією та Сполученим Королівством зменшився з 13,6 млн т у 2019 р. до 4,3 млн т у 2020 р., що скоротилося на 9,3 млн т або більше ніж на дві третини (–68,2 %). Також відбуваються зміни між Великою Британією та Францією (–2,0 млн т) та Нідерландами (–1,5 млн т) [58]. Німеччина ілюструє центральну роль в торгових потоках всередині ЄС з 20 найбільших міжнародних потоків у 2019 і 2020 рр. [56].

Таблиця 2.4. Основні міжнародні потоки автомобільних вантажних перевезень всередині ЄС, 2019–2020 рр. (млн т)

Ранг	Пара країн		Всього т (млн.)	Перевізники першої країни (%)	Перевізники друга країна (%)	Усі інші перевізники (%)	Основний інший перевізник
2019 р.							
1	Німеччина	Нідерланди	87,3	25,5	52,4	22,1	Польща
2	Німеччина	Польща	71,1	3,4	96,2	0,4	Литва
3	Бельгія	Нідерланди	54,2	18,5	70,1	11,4	Польща
4	Бельгія	Франція	52,5	40,4	28,4	31,1	Люксембург
5	Іспанія	Франція	47,3	81,4	5,8	12,8	Португалія
6	Німеччина	Франція	46,6	32,4	12,5	55,1	Польща
7	Бельгія	Німеччина	42,5	15,7	29,8	54,5	Польща
8	Австрія	Німеччина	37,5	30,2	36,1	33,7	Польща
9	Іспанія	Португалія	21,6	53,9	46,1	0,0	Люксембург
10	Німеччина	Італія	21,5	19,9	23,4	56,7	Польща
11	Франція	Італія	20,7	18,4	40,6	41,0	Литва
12	Чехія	Німеччина	20,0	50,9	21,1	28,0	Польща
13	Франція	Нідерланди	17,5	10,0	48,4	41,7	Польща
14	Чехія	Польща	15,8	8,8	90,9	0,3	Румунія
15	Австрія	Італія	13,5	29,1	17,4	53,4	Словенія
16	Німеччина	Іспанія	13,5	3,9	61,1	35,0	Польща
17	Чехія	Словаччина	12,7	37,5	57,0	5,5	Польща
18	Німеччина	Данія	10,6	59,6	13,3	27,2	Польща
19	Польща	Словаччина	10,0	85,7	14,3	–	–
20	Німеччина	Люксембург	8,8	51,4	36,8	11,9	Польща
2020 р.							
1	Німеччина	Нідерланди	91,4	24,7	51,7	23,5	Польща
2	Німеччина	Польща	65,8	2,9	96,5	0,6	Литва
3	Бельгія	Нідерланди	55,1	20,9	67,3	11,8	Польща
4	Бельгія	Франція	52,9	43,2	25,3	31,5	Польща
5	Німеччина	Франція	45,4	30,2	13,1	56,7	Польща
6	Іспанія	Франція	44,6	79,1	6,0	15,0	Польща
7	Бельгія	Німеччина	40,3	15,0	28,4	56,6	Польща
8	Австрія	Німеччина	38,4	31,4	31,7	36,9	Польща
9	Чехія	Німеччина	25,7	65,3	15,9	18,9	Польща
10	Німеччина	Італія	22,7	17,6	21,9	60,6	Польща
11	Франція	Італія	19,9	19,2	40,0	40,8	Литва
12	Іспанія	Португалія	19,9	61,0	39,0	–	–
13	Чехія	Польща	17,0	5,2	94,8	–	–
14	Франція	Нідерланди	16,9	8,5	44,7	46,8	Польща
15	Німеччина	Іспанія	12,7	3,4	58,9	–	Польща
16	Австрія	Італія	11,8	28,3	15,7	56,0	Словенія
17	Чехія	Словаччина	11,6	34,4	64,2	1,4	Польща
18	Німеччина	Данія	10,9	55,8	7,1	37,1	Польща
19	Польща	Словаччина	9,8	90,3	9,7	–	–
20	Італія	Польща	8,9	–	99,2	0,8	Литва

Складено автором на основі джерела: [56,58]

Німецькі перевізники зафіксували найвищу частку в перевезеннях між Німеччиною та Данією (59,6% у 2019 р., 55,8% у 2020 р.) (табл.2.4) та між Німеччиною та Люксембургом (51,4 % у 2019 р.) (рис. 2.5) [58].

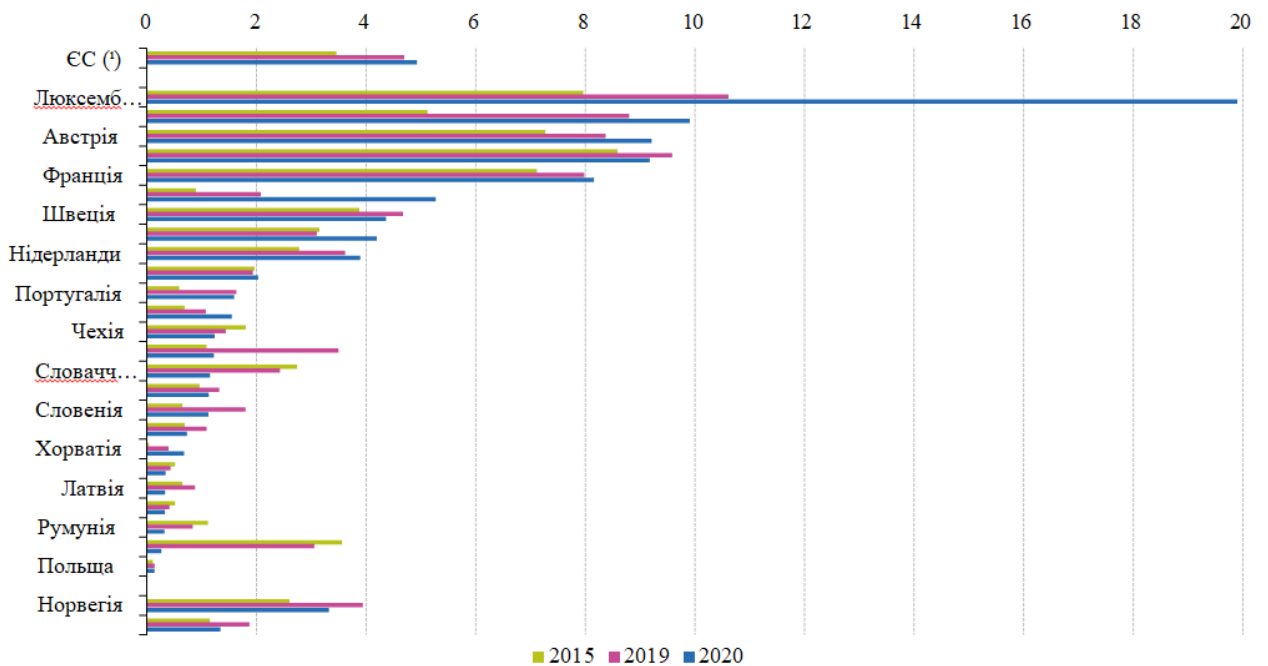


Рис. 2.5. Основні міжнародні потоки автомобільних вантажних перевезень всередині ЄС, 2019–2020 рр. (млн т)

Складено автором на основі джерела: [56,58]

В 2020 р. перевізники з інших держав–членів перевезли 60,6% загального обсягу перевезень між Німеччиною та Італією, 56,7% між Німеччиною та Францією, 56,6% між Бельгією та Німеччиною та 56,0% між Австрією та Італією [51].

Внутрішні автомобільні вантажні перевезення за видами вантажу.

Товари на палетах. Тобто товари, що перевозяться на піддонах, становили близько половини автомобільних вантажних перевезень ЄС у тонно–кілометрах (44,6% у 2019 році та 45,6% у 2020 р.

Другим найпоширенішим видом вантажу був твердий наливний, що становить п'яту частину від загального обсягу (20,3% у 2019 р. та 19,9% у 2020 р.) [59] (табл. 2.5). Як видно з таблиці 2.5 країни з найвищою часткою палетизованих товарів були Румунія (74,2% у 2019 р. та 73,0% у 2020 р.), Болгарія (62,2% у 2019 році та 64,4% у 2020 р.) та Словаччина (60,6% у 2019 р. та 61,24% у 2019 році), тоді як у 2019 р.

Найнижчі частки мали Кіпр (8,5% у 2019 році та 8,1% у 2020 році), Фінляндія (21,6% у 2019 р. та 26,7% у 2020 р.) та Бельгія (28,1% у 2019 році та 29,1% у 2020 році).

Якщо розглядати вантажі на палетах та насипні товари разом, то єдиними країнами з часткою нижче 50% були: Литва (37,0% у 2019 році та 39,1% у 2020 р.) та Фінляндія (43,8% у 2019 р. та 43,5% у 2020 р.) [55, 57].

У період з 2015 по 2020 рр. перевезення небезпечних вантажів країн ЄС коливалися (табл. 2.5). З 2015 по 2017 р. він збільшився з 70,9 млрд т/км до 75,3 млрд т/км, а в 2018 р. послідував зниження (71,5 млрд т/км). У 2019 році перевезення небезпечних вантажів зросли до 73,7 млрд т/км, а в 2020 році впали до 71,3 млрд т/км. У період з 2015 по 2019 р. 11 держав–членів зареєстрували збільшення перевезень небезпечних вантажів.

Найбільше зростання зафіксовано у Словенії (+74,8%), Хорватії (+55,4%) та Італії (+32,7%). На іншому кінці шкали найбільше скорочення перевезень небезпечних вантажів зафіксовано в Ірландії (– 77,8%), Португалії (–44,0%) та Греції (–40,1%) [50] (табл. 2.6).

Отже, якщо розглядати зміни між 2019 і 2020 роками, 10 держав–членів зареєстрували збільшення перевезень небезпечних вантажів, найбільше в Болгарії (+277,9%), Словаччині (+54,0%) та Чехії (+29,2%). Значне зниження спостерігалось в Естонії (–40,3%), Ірландії (–31,3%) та Литві (–29,3%).

У половині держав–членів понад дві третини перевезень небезпечних вантажів здійснювалося в межах національної території як у 2019, так і в 2020 році. Люксембург виділяється серед держав–членів, оскільки близько 90 % його перевезень небезпечних вантажів є міжнародними і лише близько 10 % – національними.

Таблиця 2.5. Внутрішні автомобільні вантажні перевезення за видами вантажу, 2019 та 2020 рр. (млн. тонно–кілометрів)

	Рідкі сипучі товари		Тверді сипучі товари		Великі вантажні контейнери		Інші вантажні контейнери		Товари на палетах		Попередньо підвішений товар		Мобільні самохідні установки		Інші мобільні підрозділи		Інший вантаж, в іншому місці не зазначений		Всього	
	2019 рік	2020 рік	2019 рік	2020 рік	2019 рік	2020 рік	2019 рік	2020 рік	2019 рік	2020 рік	2019 рік	2020 рік	2019 рік	2020 рік	2019 рік	2020 рік	2019 рік	2020 рік	2019 рік	2020 рік
ЄС	97 757	98 842	338 541	329 250	76 970	74 854	23 867	22 084	743 811	753 530	77 124	78 382	35 913	34 751	3 886	3 844	267 654	256 194	1666 388	1652 732
Бельгія	:		14 196	13 924	2 599	2 872	967	663	11 925	12 055	1 083	1 003	983	848	309	508	10 348	9 555	42 412	41 426
Болгарія	643	1 747	4 031	5 124	390	1 089	427	719	12 811	20 983	1 452	1 771	220	399	21	34	592	717	20 588	32 583
Чехія	2 432	3 471	9 779	11 131	1 390	1 251	1 566	2 069	17 494	28 873	326	494	883	1 402	183	243	5 164	7 325	39 218	56 259
Данія	22 142	21 002	61 653	62 429	37 220	37 592	4 952	4 708	110 637	106 976	11 540	10 601	6 749	5 979	150	177	45 758	44 076	300 801	293 540
Німеччина	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	14 992	14 687	14 992	14 687
Естонія	265	201	699	535	233	79	250	243	1 737	1 785	171	109	10	23	80	17	1 318	1 260	4 763	4 253
Греція	1 856	1 512	8 974	8 811	953	698	151	40	14 092	12 633	232	338	240	146	:	7	1 713	985	28 212	25 171
Іспанія	16 354	14 803	47 696	44 817	4 507	4 228	3 347	2 288	127 542	130 630	6 085	5 523	5 181	4 562	85	:	38 758	35 400	249 555	242 265
Франція	13 986	14 568	59 037	56 603	2 878	2 257	3 288	2 935	78 403	77 526	1 768	1 370	4 524	4 667	436	507	9 746	9 236	174 066	169 668
Хорватія	950	854	2 430	2 432	55	54	4	13	6 863	6 854	22	14	312	297	47	71	1 799	1 669	12 482	12 258
Італія	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Кіпр	123	94	467	381	81	70	39	9	73	57	:	:	6	13	:	:	67	83	856	708
Латвія	368	407	1 579	1 689	38	116	324	304	6 882	5 775	1996	1 373	205	133	:	:	3 461	3 791	14 853	13 587
Литва	1 171	1 206	1 396	1 708	750	720	703	591	18 222	19 886	23 827	26 549	3 431	2 891	:	:	3 591	1 722	53 092	55 272
Люксембург	689	658	2 824	2 274	205	128	110	93	2 352	2 073	234	252	98	58	70	46	800	594	7 381	6 176
Угорщина	2 001	2 139	8 918	7 975	405	403	325	264	18 792	16 207	1 591	1 230	977	802	430	139	3 335	2 859	36 774	32 018
Нідерланди	8 653	8 198	11 137	10 950	5 050	5 091	3 851	3 803	30 981	30 079	906	809	2 215	1 975	:	:	5 952	5 926	69 606	67 825
Австрія	1 646	1 779	7 931	7 575	299	291	513	692	8 376	7 534	1 398	1 421	381	405	170	103	4 937	4 567	25 652	24 366
Польща	15 293	16 198	57 728	56 416	4 374	3 584	18	11	154 169	161 245	10 855	11 794	5 499	6 457	597	467	100 416	98 751	348 948	354 922
Португалія	:	:	1 274	940	6 294	5 089	1 149	1 077	19 015	13 990	2 093	1 049	419	162	530	429	1 412	1 494	32 187	24 230
Румунія	1 284	1 111	10 791	10 336	188	142	146	140	45 287	40 138	160	172	221	292	117	69	2 845	2 622	61 039	55 021
Словенія	1 089	1 375	10 535	8 791	639	639	493	245	18 697	18 763	690	507	463	281	51	11	1 242	983	33 899	31 594
Словаччина	1 654	1 738	3 498	3 323	579	507	288	274	14 540	13 904	851	908	1 011	830	164	119	1 401	1 036	23 985	22 639
Фінляндія	2 746	2 965	6 405	4 978	814	772	811	802	6 220	7 925	3 965	4 207	758	1 157	404	848	6 725	6 017	28 848	29 671
Швеція	2 412	2 816	5 563	6 108	7 029	7 182	145	101	18 701	17 639	5 879	6 888	1 127	972	42	49	1 282	839	42 179	42 593
Норвегія	2 712	1 821	4 160	4 878	1 987	1 298	504	543	6 874	6 793	1 158	1 351	485	461	82	66	2 294	1 826	20 256	19 037
Швейцарія	1 346	1 051	3 115	3 453	773	821	163	155	3 850	4 145	859	636	436	310	6	13	1 684	1 698	12 232	12 281

Таблиця 2.6. Внутрішні автомобільні вантажні перевезення небезпечних вантажів, 2015–2020 рр. (млн. тонно–кілометрів)

	2015 рік	2016 рік	2017 рік	2018 рік	2019 рік	2020 рік	Темпи зростання 2019–2015 (%)	Темпи зростання 2020–2019 (%)
ЄС	70 876	71 834	75 319	71 529	73 726	71 283	104,02	96,69
Бельгія	3 353	4 070	3 838	3 003	3 591	3 221	107,1	89,7
Болгарія	885	469	591	400	240	907	27,12	377,92
Чехія	1 865	2 224	1895	1 516	1 611	2 081	86,38	129,17
Данія	814	699	621	734	728	832	89,43	114,28
Німеччина	12 425	12 725	12 934	12 835	12 793	11 758	102,96	91,91
Естонія	146	145	208	215	211	126	144,52	59,71
Ірландія	347	306	146	102	112	77	32,28	68,75
Греція	1 377	714	1 451	1 178	1 127	825	81,84	73,2
Іспанія	12 269	11 538	12 735	13 210	12 710	11 609	103,59	91,34
Франція	8 281	9 747	9 737	9 059	8 287	9 089	100,07	109,68
Італія	6 942	6 635	7 918	8 439	9 293	9 215	133,87	99,16
Кіпр	138	165	193	146	79	87	57,25	110,13
Латвія	315	335	282	296	272	311	86,35	114,34
Литва	488	591	593	582	629	445	128,89	70,75
Люксембург	408	431	426	491	495	386	121,32	77,98
Угорщина	1 206	1 315	1 273	1 204	1 017	1 150	84,33	113,08
Нідерланди	1 171	1 181	1 296	1 467	1 496	1 355	127,75	90,57
Австрія	927	1 010	1 033	968	995	912	107,33	91,66
Польща	9 174	8 444	8 785	7 386	9 441	8 255	102,91	87,44
Португалія	1 158	983	1 035	665	750	649	64,77	86,53
Румунія	1 623	2 326	2 490	1944	1936	1 711	119,28	88,38
Словенія	714	857	890	1 062	1 068	1 248	149,58	116,85
Словаччина	364	398	496	384	300	462	82,42	154
Фінляндія	1909	2 201	1 888	1945	2 294	2 189	120,17	95,42
Швеція	2 122	1 794	1983	1 585	1 431	1 676	67,44	117,12
Норвегія	1 333	1 460	1 286	1 305	1 115	936	83,64	83,95
Швейцарія	634	599	569	763	813	488	128,23	60,02

Складено автором на основі джерела: [37]

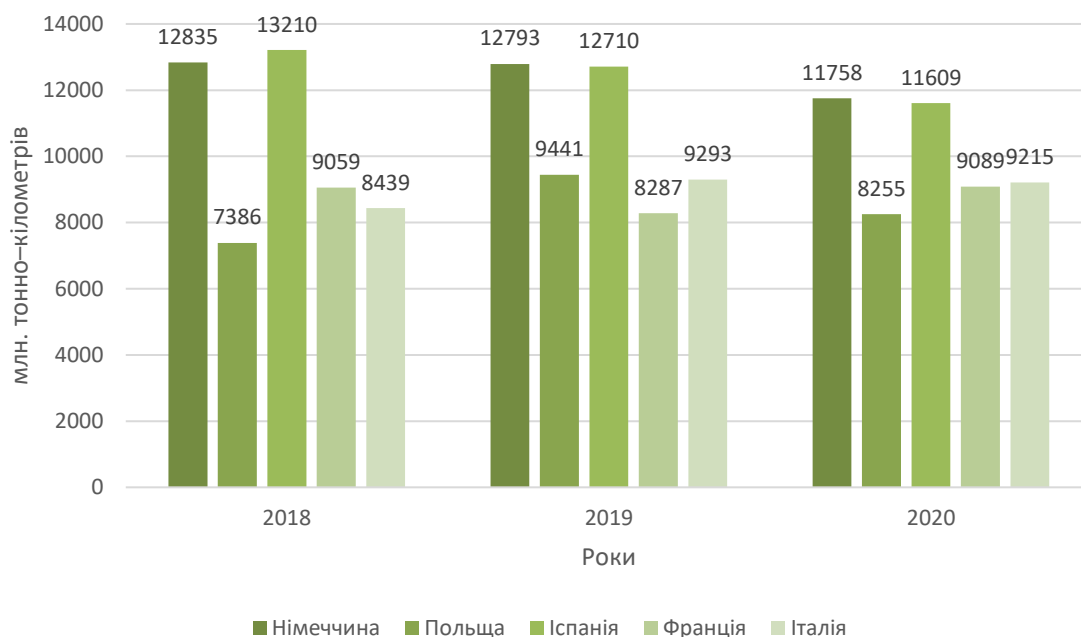


Рис. 2.6. Динаміка перевезення небезпечних вантажів, 2015–2020 рр.

Складено автором на основі джерела: [38]

Для більшості країн частка небезпечних вантажів, що перевозяться в міжнародних перевезеннях, узгоджується з часткою міжнародних перевезень усіх видів вантажів. Помітними винятками є Болгарія (у 2019 та 2020 рр.); Естонія та Латвія (у 2020 р.); Угорщина, Польща, Португалія, Румунія та Словаччина (у 2019 р.), хоча міжнародні перевезення становлять більше половини автомобільних перевезень цих країн, більшість їх перевезень небезпечних вантажів здійснюється на національній території.

2.3. Дослідження особливостей здійснення і організації вантажних автотранспортних перевезень країн ЄС

За результатами проведених досліджень визначено, що транс'європейська транспортна мережа має близько 19 тис. км автомобільних доріг, 21 тис. км залізниць, 4 тис. км внутрішніх водних шляхів, 20 морських і 58 річкових портів, 40 аеропортів. У 2020 р. країн ЄС було зареєстровано 3,9 млн вантажних транспортних засобів. Ця кількість була на 3,1% менше, ніж у 2019 р., і це

найнижча кількість з 2017 р. Однак у порівнянні з 2015 р. кількість вантажних транспортних засобів до 2019 р. зросла на 7,3% (табл. 2.7).

Таблиця 2.7. Запаси транспортних засобів, зареєстровані в країнах, що звітують, 2015–2020 рр. (кількість) [51,52]

Країна ЄС	2015 рік	2016 рік	2017 рік	2018 рік	2019 рік	2020 рік
ЄС	29 914	36 138	42 837	40 291	47 145	49 273
Бельгія	1 457	1 740	1 873	1 602	1 691	1 635
Болгарія	23	12	8	9	14	16
Чехія	310	193	181	199	286	276
Данія	355	325	428	416	341	467
Німеччина	12 449	16 185	20 378	19 147	22 944	25 636
Естонія	13	24	15	43	32	61
Ірландія	206	169	221	191	214	17
Греція	59	162	162	98	100	118
Іспанія	1 269	1 311	1 736	1 593	2 110	1 784
Франція	8 383	9 755	11 369	10 973	12 294	12 282
Хорватія	1	7	10	17	12	21
Італія	1 917	1915	2 295	1 770	2 296	2 322
Кіпр	:	:	:	:	:	:
Латвія	14	19	8	37	24	10
Литва	21	29	53	133	94	38
Люксембург	18	21	30	14	19	26
Угорщина	56	65	61	79	118	74
Нідерланди	727	1 055	895	803	1 096	1 162
Австрія	785	923	956	1 048	1 018	1 136
Польща	99	175	122	130	144	148
Португалія	48	72	53	115	119	103
Румунія	74	64	108	64	79	33
Словенія	10	10	43	33	30	18
Словацьчина	120	111	96	99	136	63
Фінляндія	106	65	93	97	112	94
Швеція	1 397	1 732	1 644	1 578	1 822	1735
Норвегія	417	419	599	623	643	547
Швейцарія	78	107	89	81	141	101

Серед країн-членів Польща мала найбільший запас вантажних транспортних засобів у 2020 р. з 18,3% парку ЄС, а Німеччина мала другий за величиною автопарк з 14,3% [48]. З 2019 по 2020 рр. в державах-членах спостерігалися дуже різні тенденції щодо запасів вантажних транспортних засобів. У 15 країнах цей запас збільшився, а в 11 зменшився. Особливо різко знизилася кількість вантажних транспортних засобів у Франції (-24,1%) (це

падіння пов'язано зі зміною методології з 2020 р.), Болгарії (–15,4%) та Португалії (–11,0%). Для Болгарії та Португалії падіння в 2020 р. продовжило тенденції, які спостерігалися в 2015–2019 рр., коли ці акції впали на 12,3% та 18,4% відповідно (табл. 2.7). Кілька держав–членів дотримувалися протилежної тенденції, з сильним зростанням кількості вантажних транспортних засобів як у період 2015–2019, так і в 2020 р. Ірландія та Литва виділяються в цьому контексті: у 2020 р. запас вантажних транспортних засобів в Ірландії різко зріс на 7,2%, після збільшення на 48,0% у порівнянні з 2015–2019 рр. У Литві акції зросли ще сильніше в 2020 р., на 7,8%, після зростання на 45,7% порівняно з попереднім періодом. У Нідерландах (+37,6%) та Румунії (+35,9%) також зафіксовано швидке зростання запасів вантажних транспортних засобів у період з 2015 по 2019 р. [52, 58]. З 2015 по 2019 р. відбулося значне зростання транспортних показників країн ЄС транспортними засобами з вантажопідйомністю від 15,6 до 20,5 т (+25,1%) і вантажопідйомністю від 20,6 до 25,5 т (+24,8%). Однак у 2020 р. порівняно з 2019 р. показники перевезень категорії від 15,6 до 20,5 т зафіксували лише незначне збільшення (+0,7%), тоді як для категорії від 20,6 до 25,5 т показники перевезень впали на 2,2% на рівні ЄС (рис. 2.6).

Серед країн–членів Іспанія (93,0 %), Польща (90,6 %) та Латвія (90,5 %) мали найвищу частку перевезень, виконаних транспортними засобами вантажопідйомністю від 20,6 до 30,5 т, тоді як Італія, Бельгія, Люксембург та Швеція мали найменша частка в цій же категорії – лише 0,6 %, 0,7 %, 1,2 % та 2,7 % відповідно [56].

Вантажні транспортні засоби, яким з моменту першої реєстрації минуло менше 2 років, у 2020 р. пройшли майже 356 млрд т– кілометрів, що відповідає майже одній п'ятій (19,7 %) загальної кількості т– кілометрів у ЄС.

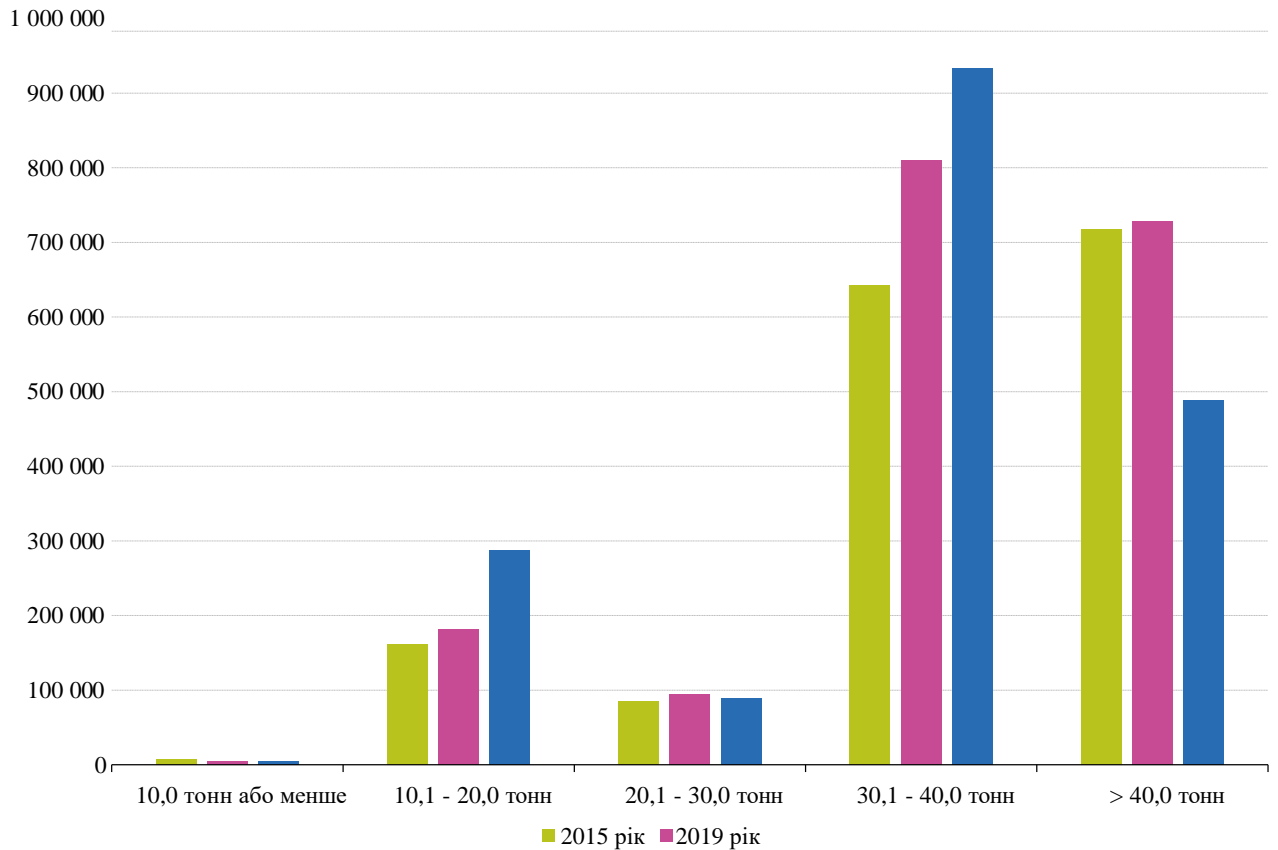


Рис. 2.6. Автомобільні вантажні перевезення за вантажопідйомністю, ЄС, 2015, 2019 та 2020 рр. (млн т–кілометрів)

Складено автором на основі джерела: [58]

Дійсно, вантажні транспортні засоби віком до 5 років становили дві третини (66,9 %) загального обсягу перевезень, тоді як транспортні засоби віком від 10 рр. пройшли лише 13,9 % т–кілометрів (табл. 2.8).

Таблиця 2.8. Внутрішні автомобільні вантажні перевезення за віком транспортного засобу, ЄС, 2015–2020 рр. (млн т–кілометрів)

Вік транспортного засобу	2015 Рік	2016 рік	2017 рік	2018 рік	2019 рік	2020 рік	Темпи зростання 2015–2019 (%)	Темпи зростання 2019–2020 (%)
			Мільйон тонно–кілометрів					
1	2	3	4	5	6	7	8	9
< 2 років	315 804	363112	382100	350507	380686	355 700	20,5	–6,6
2 роки	200 262	199332	251374	269574	257854	267 753	28,8	3,8
3 роки	166 319	168749	172761	206749	243098	236 205	46,2	–2,8
4 роки	153 207	141681	146803	142404	166707	199 922	8,8	19,9
5 років	91 759	139794	132760	124003	125418	147 628	36,7	17,7

1	2	3	4	5	6	7	8	9
6 років	75 269	88 414	122436	115206	112472	102 250	49,4	-9,1
7 років	139 477	66 209	74 169	107961	95 823	91 522	-31,3	-4,5
8 років	129 250	117976	54 922	64 821	89 231	74 454	-31,0	-16,6
9 років	87 289	110813	97 242	43 444	52 434	68 936	-39,9	31,5
від 10 до 14 років	191 812	208751	253095	256444	219765	181 876	14,6	-17,2
≥ 15 років	62 030	66 129	72 190	76 351	68 715	68 521	10,8	-0,3
Невідомо	2 388	4 098	5 506	6 191	7 678	8 459	221,5	10,2
Всього	1614870	1675091	1765354	1763650	1819874	1803233	12,7	-0,9

Складено автором на основі джерела: [42]

У період з 2015 по 2020 рр. відбувається значне зниження автомобільних вантажних перевезень (у т-кілометрах) транспортними засобами віком від 7 рр.; їхня частка в загальному обсязі вантажних перевезень ЄС зменшилася з 37,8 % у 2015 р. до 26,9 % у 2020 р., що на 10,9% (рис. 2.7) [58].

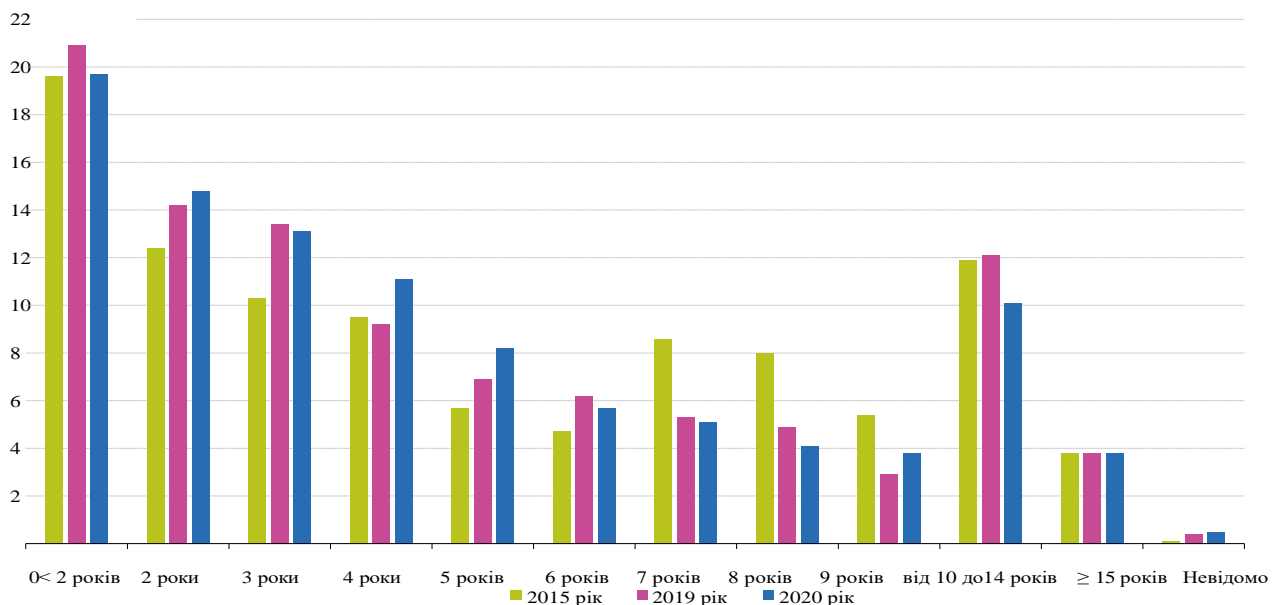


Рис.2.7. Автомобільний вантажний транспорт за віком транспортного засобу, ЄС, 2015, 2019 та 2020 рр. (частка в т-кілометрах)

Джерело: побудовано автором на основі [56]

Як бачимо з рис. 2.7. перевезення, які здійснюються транспортними засобами віком 6 років і молодше, зросли за цей же період на 10,5% з майже двох третин (62,1%) до майже трьох чвертей (72,6%). Частка цього сектору в загальному обсязі автомобільних вантажних перевезень становила від 80 % до 90 % [56] (рис. 2.8).

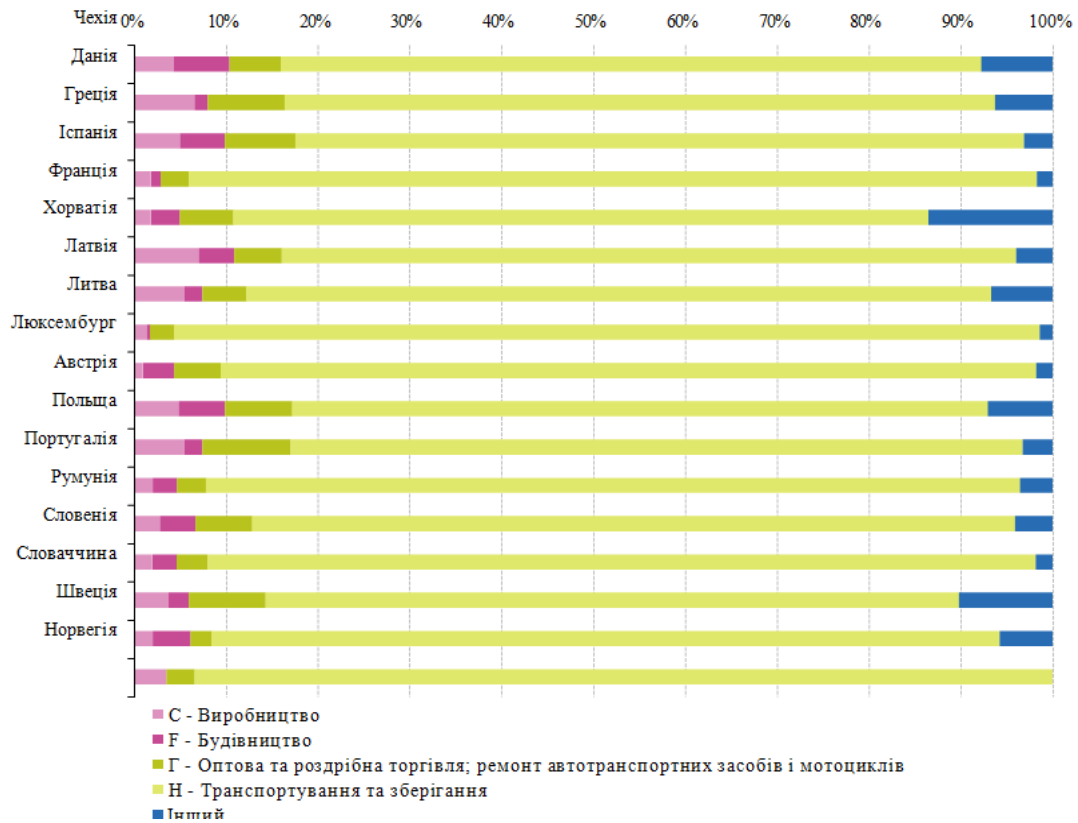


Рис. 2.8. Внутрішні автомобільні вантажні перевезення за видами економічної діяльності (NACE Rev. 2), 2020 р. (частка в млн. т–кілометрів)

Складено автором на основі джерела: [57]

Жоден інший конкретний сектор економіки не доводиться більше 10 % від загального обсягу вантажних перевезень. Найближчим були в секторі «Оптова та роздрібна торгівля» (NACE Rev. 2 розділу G), в основному, транспортування товарів у магазинах роздрібною торгівлі і розподільних центрів, з найбільшими акціями загальною автомобільного транспорту, зареєстрованим в Польщі (9,4% в 2019 р., 9,6% в 2020) і Словаччина (9,3% і 8,4%). Акції вище 8% були записані для «оптової та роздрібною торгівлі» також в Греції в 2019 (8,3%) і Данії в 2020 р. (8,4%), а також для «будівництва» сектор (КДЕС 2 розділу F) в Чехії в 2019 (8,6%) [56, 57].

РОЗДІЛ 3

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ РИНКУ ВАНТАЖНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ КРАЇН ЄС

3.1. Пріоритетні напрями розвитку транспортної галузі ЄС

У ході досліджень транспортної інфраструктури ЄС та оцінки пріоритетних напрямків було використано метод статистичного узагальнення, логіки побудови процесів, сценарний метод щодо прогнозування змін транспортного потоку країн ЄС.

Отже майбутнє транспортного сектору ЄС (2021–20230 рр.) – це чотири тенденції розвитку. Для транспортного сектора ЄС останні роки були надзвичайно складними, оскільки вантажні перевезення були серйозно порушені через пандемію COVID–19 (рис. 3.1).

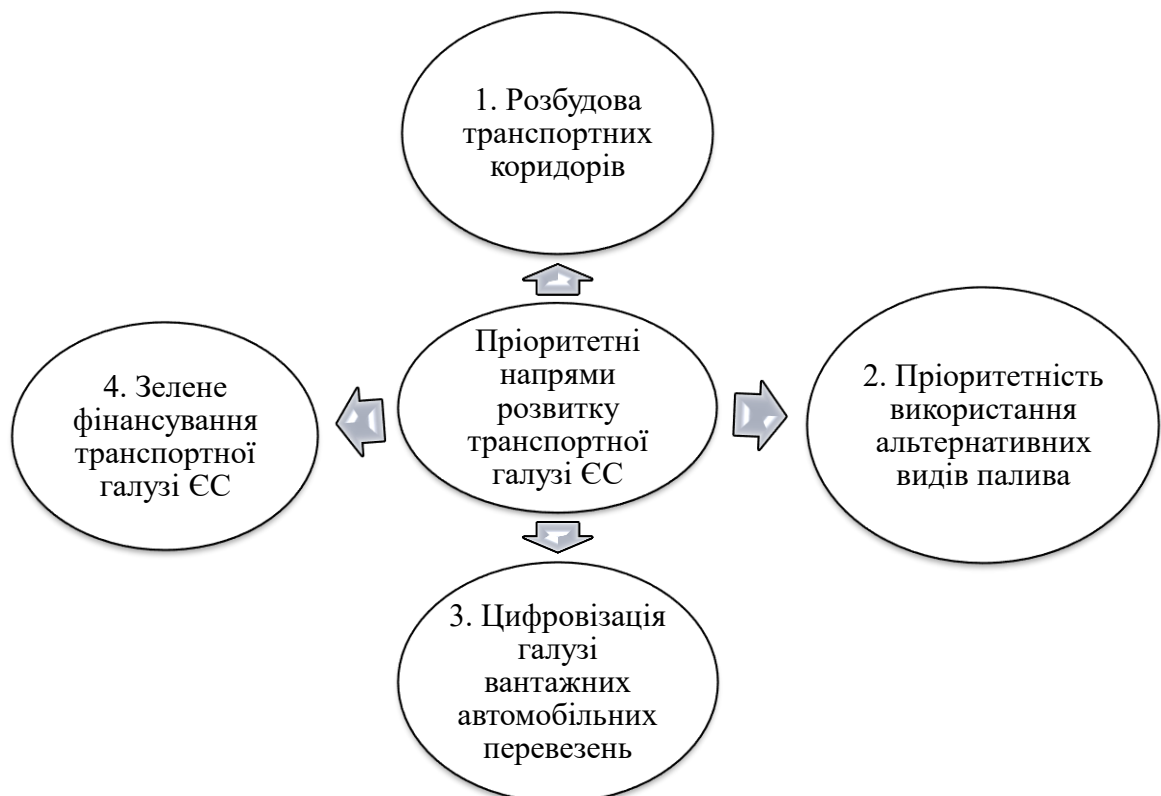


Рис.3.1. Пріоритетні напрями розвитку транспортної галузі ЄС до 2030 рр.

Складено автором на основі джерела: [51, 52]

1. Розбудова транспортних коридорів. Вирішальне значення мають вісім мегапроектів транскордонного транспорту в тринадцяти країнах–членах для досягнення цієї мережі. Шість з цих проектів, які планується завершити до 2030 року, вартість склала 54 млрд євро, але зазначено, що кожна країна може збільшити на 2,2 млрд євро порівняно з початковим бюджетом.

2. Пріоритетність альтернативних видів палива на всіх видах транспорту. Виконавчий орган ЄС має на меті прискорити виробництво палива з низькими викидами та розгортання екологічно чистих транспортних засобів і суден. [55]. Деталі паливної суміші для майбутнього транспортного сектора ЄС опрацьовуються в обох пропозиціях FuelEU (FuelEU Maritime і ReFuelEU Aviation), які визначають шлях сталого використання палива в морському та авіаційному секторах.

3. Зелене фінансування для підвищення стійкості транспортної галузі ЄС. Бюджет ЄС має у розпорядженні більш ніж 1800 трильйонів євро, тому країни–члени ЄС матимуть різноманітні інструменти фінансування для фінансування відновлення транспортного сектору ЄС [23,44].

Напрямок 1. Європейські автомобільні вантажоперевізники постійно досліджують транспортні технології та інновації в цьому напрямку для задоволення своїх потреб. Ці дослідження мають чіткий напрям, залежний від їхньої логістичної цілі, або на підвищенні рівня обслуговування споживача, або, що навіть більш важливо, скороченні витрат. Та відносна важливість їх логістичної цілі, тим не менш, може втратити свою силу при подальшому русі цілі задоволення споживача, як основи. Пріоритетні для ЄС транспортні коридори наведено в Додатку В.

Так як змінювалась ціль перевезень (від орієнтації на вартість до орієнтації на споживача), так само змінювались пріоритети технологічних інновацій, від ефективності до адаптації та гнучкості.

В секторі логістики, повне навантаження (full-truck-load (FTL)) використовується для економії на масштабах, таким чином мінімізуючи витрати.

Транспортні компанії переходять від FTL до навантаження менш ніж вантажівки (less-than-truck-load (LTL)), адже споживачі потребують більше негайних доставок в короткі строки. Планується проведення буферизації складів (готова продукція/запасні частини) для активізації більшої міри обслуговування (після продажу) [23,56,57]. Таким чином головними допоміжними технологіями, яких на даний момент потребує логістика є системи автоматизованого контролю та віртуальної реальності (графічне планування).

Досить легко помітити, що найбільш привабливими є регіони, що характеризуються високими доходами з інфраструктурою та значною щільністю населення. Нідерланди, Бельгія та Західна Німеччина – найбільш привабливі місця розташування центрів розподілу. Отже, одним із пріоритетів розвитку вантажних перевезень ЄС з іншими країнами є збільшення транснаціональних транспортних потоків і міжнародного транзиту вантажів. Важливе місце в побудові і вдосконаленні автомобільної вантажної транспортної інфраструктури Європи відіграватиме Транс-Європейська Транспортна Мережа (Т-ETN) (Додаток Д).

Напрямок 2. На основі різниці в питомих викидах між автомобільним транспортом та залізничним транспортом, потенціал економії викидів CO₂ розраховується з офіційно опублікованого потенціалу модального зсуву. Вже відомо, що гранична вага ТЗ, на яку поширюється оплата проїзду, зменшать і в майбутньому розмір дорожнього збору залежатиме від рівня викидів CO₂. Отриманий обсяг викидів можна помножити на консервативну оцінку соціальної вартості вуглецю (25 євро/т), щоб оцінити грошові вигоди від такого зрушення, 151,3 млн євро є нижньою межею для вигод від реалізації потенціалу зміни способів у країнах ЄС-28 (табл. 3.1).

Таблиця 3.1. Потенціал модального переміщення, потенціал економії викидів та потенціал економії витрат, прогноз 2025 р.

Країна ЄС	млн т CO ₂	Потенційна економія витрат на викиди т/км (т)	Потенційна економія витрат на викиди (млн євро)
ЄС-28	45 041	3,783,444	151.3
Бельгія	1360	114 240	4.6
Чехія	1316	110 544	4.4
Німеччина	15 989	1 343 076	53.7
Іспанія	4,594	385 896	15.4
Франція	3,108	261 072	10.4
Литва	1057	88 788	3.6
Люксембург	282	23 688	0.9
Угорщина	481	40,404	1.6
Нідерланди	1636	137 424	5.5
Австрія	182	15 288	0.6
Португалія	3504	294 336	11.8
Словенія	518	43 512	1.7
Словаччина	848	71 232	2.8
Фінляндія	834	70 056	2.8
Об'єднане Королівство	2443	205 212	8.2

Складено автором на основі джерела: [58]

Напряв 3. По відношенню до загальних річних викидів транспортного сектору країн ЄС понад 1 мільярд т, потенціал економії викидів у близько 3,8 млн т означає лише дуже невелике скорочення. Якщо потенціал переміщення видів транспорту буде повністю використано, загальні викиди від транспортного сектору зменшаться менше ніж на 1%. Крім того, як стверджувалося раніше, потенціал модального зсуву не дає достатньо інформації для визначення реалістичних майбутніх шляхів [55]. Визначаємо індекси транспортних викидів для кожної країни ЄС на основі розподілу видів транспорту до 2030 р. та пов'язаних з цим викидів (табл. 3.2).

Індекс масштабується таким чином, що модальний розподіл ЄС-28 у 2017 році дає індекс викидів 100. Країни з нижчим значенням індексу мають менш інтенсивний вид розподілу, ніж у середньому, тобто частку залізниці або внутрішнього водного шляху вище середнього. «Амбітний» та «дуже амбітний» сценарії модального переміщення також можуть бути виражені в термінах індексу викидів.

Таблиця 3.2. Індекс викидів ПГ від транспортного сектору (сценарії) до 2030 р. [57]

Країна ЄС	2020 р.	Амбітний, 2025 р.	Амбітний 2030 р.
Австрія	88,2	85,6	75,3
Бельгія	98,5	95,3	89,4
Болгарія	82,9	68,0	62,1
Хорватія	97,0	84,6	72,3
Чехія	95,5	91,0	90,3
Данія	110,9	103,1	99,2
Естонія	78,0	80,0	58,6
ЄС28	100,0	96,8	93,5
Фінляндія	94,8	81,9	75,4
Франція	109,9	108,6	99,5
Німеччина	97,1	90,0	86,8
Греція	120,5	118,6	114,0
Угорщина	85,9	68,4	47,0
Ірландія	121,4	120,1	120,1
Італія	108,8	91,3	89,3
Латвія	48,5	35,5	22,6
Литва	55,8	35,0	28,6
Люксембург	111,2	99,5	67,1
Нідерланди	78,7	74,2	72,3
Польща	98,4	95,2	90,6
Португалія	108,3	95,9	88,8
Румунія	69,1	57,4	26,8
Словацьчина	86,5	77,4	54,0
Словенія	86,9	59,7	58,4
Іспанія	117,2	112,7	109,05
Швеція	92,2	81,2	74,0
Об'єднане Королівство	112,8	106,3	97,2

Складено автором на основі джерела: [57]

Стосовно ЄС–28 амбітний сценарій відповідає зменшенню викидів ПГ від транспортного сектору на 3,2% (амбітний) або 6,5% (дуже амбітний) до 2030 р. Зауважимо, що ці цифри ігнорують можливі зміни в загальних обсягах транспортування і стосуються лише скорочення пов'язане з модальним переходом від автомобільного до залізничного.

Напря́м 4. Розвиток блокчейн–технологій в галузі автомобільних перевезень країн ЄС. Автомобільні транспортно–логістичні компанії ЄС для спільної роботи будуть використовувати цифрові блокчейн–платформи (ЦБП). Станом на 2023 р. ключові автомобільні вантажні перевізники ЄС активно освоюють цифрові платформи для онлайн–бронювання [51]. Отже, можна виділити наступні напрями удосконалення автомобільних вантажних перевезень на території ЄС (рис. 3.4).

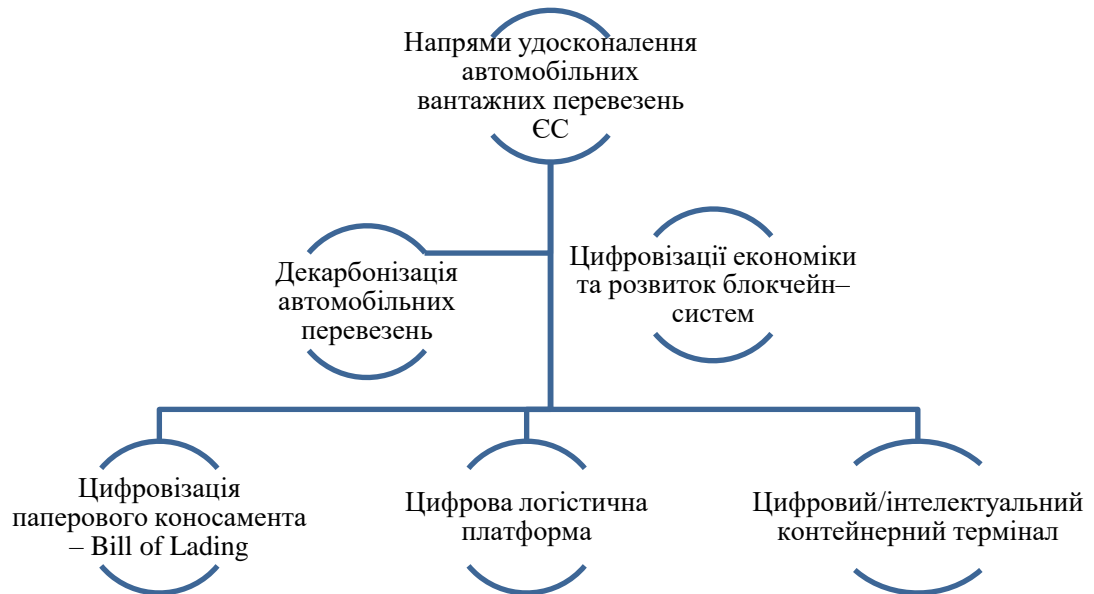


Рис. 3.4. Напрями удосконалення міжнародних автомобільних вантажних перевезень на основі цифровізації країн ЄС

Складено автором на основі джерела: [57]

Використаємо апарат теорії нечітких множин для кількісної оцінки реалізації проєктів (сценаріїв) змін відновлення транспортного сектору ЄС. Завдяки створеній ймовірнісній моделі можна оцінити ймовірність впровадження запропонованих сценаріїв (чотири напрями), ймовірності впровадження кожного з яких у досліджуваний період відповідно складають 0,3; 0,2; 0,4 та 0,1. За результатами аналізу даних експертами і отриманою за допомогою теорії нечітких множин інтегральною оцінкою отримані ймовірності успішності реалізації проєкту «Зелене фінансування для підвищення стійкості транспортної галузі ЄС»: для I проєкту (сценарію) (вдосконаленні автомобільної вантажної транспортної інфраструктури Європи) – 0,8; для II – 0,9 (потенціал

модального переміщення, потенціал економії викидів та потенціал економії витрат); для III – 0,7 (скорочення викидів від транспортного сектору; для IV (розвиток блокчейн-технологій – 0,85).

За умовою задачі подія A полягає в тому, що сформовані сценарії буде впроваджені.

Якщо відомо, що подія A може відбутися разом з однією з подій H_1, H_2, \dots, H_n , які називаються гіпотезами і утворюють повну групу попарно несумісних подій, то подію A можна представити у вигляді об'єднання подій $A = AH_1 + AH_2 + \dots + AH_n$.

Ймовірність події A визначається за формулою повної ймовірності

$$P(A) = \sum_{i=1}^n P(H_i) \cdot P(A/H_i) = P(H_1) \cdot P(A/H_1) + P(H_2) \cdot P(A/H_2) + \dots + P(H_n) \cdot P(A/H_n)$$

Умовна ймовірність події-гіпотези H_i при припущенні, що подія A вже відбулася, визначається за формулою Бейеса:

$$P(H_i/A) = \frac{P(A/H_i) \cdot P(H_i)}{\sum_{i=1}^n P(A/H_i) \cdot P(H_i)} \quad (3.1)$$

Розглянемо гіпотези:

H_1 – реалізація I сценарію за даний період,

H_2 – реалізація II сценарію за досліджуваний період,

H_3 – реалізація III сценарію за досліджуваний період,

H_4 – реалізація IV сценарію за даний період.

Ймовірності гіпотез :

$$P(H_1) = 0,3, \quad P(H_2) = 0,2, \quad P(H_3) = 0,4, \quad P(H_4) = 0,1$$

Умовні ймовірності за результатами обробки експертних оцінок

$$P(A/H_1) = 0,8, \quad P(A/H_2) = 0,9, \quad P(A/H_3) = 0,7, \quad P(A/H_4) = 0,85.$$

За формулою повної ймовірності

$$P(A) = P(H_1) \cdot P(A/H_1) + P(H_2) \cdot P(A/H_2) + P(H_3) \cdot P(A/H_3) + P(H_4) \cdot P(A/H_4)$$

Ймовірність успішної реалізації всіх сценаріїв:

$$P(A) = 0,3 \cdot 0,8 + 0,2 \cdot 0,9 + 0,4 \cdot 0,7 + 0,1 \cdot 0,85 = 0,785.$$

За формулою Бейеса ймовірність комерційного успіху певного i -го сценарію при умові, що всі сценарії будуть реалізовані визначається за формулою:

$$P(H_i / A) = \frac{P(H_i) \cdot P(A / H_i)}{P(H_1) \cdot P(A / H_1) + P(H_2) \cdot P(A / H_2) + P(H_3) \cdot P(A / H_3) + P(H_4) \cdot P(A / H_4)} =$$

$$= \frac{P(H_i) \cdot P(A / H_i)}{P(A)}$$

Таким чином, ймовірність реалізації першого сценарію:

$$P(H_1 / A) = \frac{0,3 \cdot 0,8}{0,785} = \frac{0,24}{0,785} = \frac{240}{785} \approx 0,3057.$$

Ймовірність успішності другого сценарію при умові, що всі сценарії будуть реалізовані :

$$P(H_2 / A) = \frac{0,2 \cdot 0,9}{0,785} = \frac{0,18}{0,785} = \frac{180}{785} \approx 0,2293.$$

Ймовірність успішності третього сценарію при умові, що всі сценарії будуть впроваджені:

$$P(H_3 / A) = \frac{0,4 \cdot 0,7}{0,785} = \frac{0,28}{0,785} = \frac{280}{785} \approx 0,3567.$$

Ймовірність успішності четвертого сценарію:

$$P(H_4 / A) = \frac{0,1 \cdot 0,85}{0,785} = \frac{0,085}{0,785} = \frac{85}{785} \approx 0,1083.$$

Отже при успішному втіленні розробленої системи розвитку транспортної галузі ЄС найбільш ймовірною є реалізація першого сценарію.

Тому в подальших дослідженнях при аналізі можливих сценаріїв доцільно застосувати Бейєсівську мережу [25]. Бейєсівські ймовірності можуть бути використані при сценарному підході як інструмент для визначення найімовірнішого сценарію при тій чи іншій гіпотезі.

3.2. Прогноз рівня зростання європейського ринку вантажних автоперевезень

У 2020 р. ринок здебільшого постраждав на початку року спалахом Covid-19 по всій Європі, що призвело до національних блокувань та накладених урядом обмежень на повсякденне життя. У 2023 році вартість європейського ринку автомобільних перевезень скоротилася на 0,4% у річному обчисленні в постійних цінах (на 4,1% у номінальних) до 448,65 млрд євро. За даними Transport Intelligence, міжнародні перевезення впали суттєвіше – на 0,6% у реальному вираженні та 4,4% у номінальному до 138,5 млрд євро.

На європейському ринку вантажних автоперевезень середньорічний темп зростання складатиме 1,7%, у реальному вираженні – до 456,1 млрд євро. Внутрішні перевезення в європейських країнах очікує зростання на 1,1% або до 313,5 млрд євро. (рис. 3.5) [29].

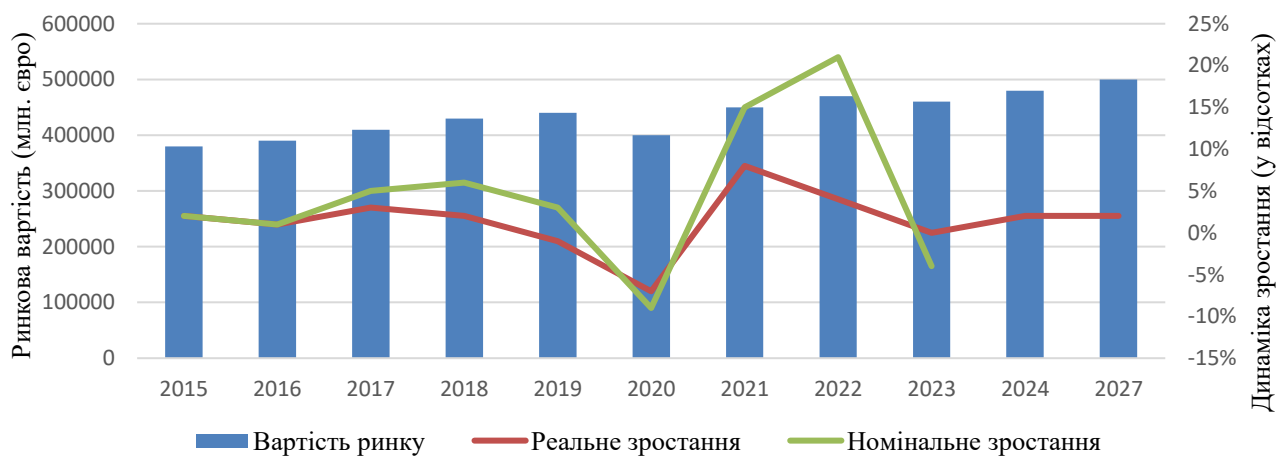


Рис. 3.5. Прогноз зростання ринку європейських автомобільних вантажних перевезень

Складено автором на основі джерела: [54]

Очікується, що транспорт між країнами зростатиме в середньому на 2,2 % щороку і на кінець прогнозованого періоду його вартість має досягти 155,5 млрд євро.(табл.3.3).

Таблиця 3.3. Поточні і прогностичні частки міжнародної торгівлі товарами у ВВП країн-членів ЄС у 2000–2024 рр., %

Країна	2000	2010	2020	2021	2022	2023	2024	Відхилення, +/-
Експорт								
ЄС-27	32,7	35,4	38,5	41,4	42,6	42,9	43,0	10,3
Австрія	44,6	48,6	51,0	53,7	53,8	53,2	53,2	8,6
Болгарія	34,5	42,6	53,7	62,3	63,4	67,0	65,1	30,6
Велика Британія	24,6	25,7	28,6	30,7	30,1	30,0	28,4	3,8
Іспанія	25,4	24,7	25,5	28,9	30,6	32,0	32,5	7,1
Італія	23,4	24,6	25,2	27,0	28,6	28,9	29,6	6,2
ФРН	32,6	37,7	42,3	44,8	46,0	45,5	45,7	13,1
Польща	33,4	34,9	40,0	42,5	44,4	46,3	47,4	14
Португалія	26,8	27,3	29,9	34,3	37,7	39,5	40,0	13,2
Румунія	34,5	35,6	32,3	36,8	37,5	39,7	41,1	6,6
Словаччина	62,2	68,7	76,6	85,3	91,8	93,8	91,9	29,7
Угорщина	56,4	62,8	82,3	87,2	86,8	88,0	89,3	32,9
Франція	25,6	26,4	26,0	27,8	28,5	28,5	28,7	3,1
Чехія	47,1	62,3	66,2	71,6	76,6	77,3	83,8	36,7
Імпорт								
ЄС-27	31,5	34,6	37,6	40,3	40,6	40,2	40,2	8,7
Австрія	41,9	45,5	47,7	51,2	51,2	50,2	49,5	7,6
Болгарія	44,7	57,3	56,5	61,4	66,2	67,6	66,0	21,3
Велика Британія	27,2	28,4	31,3	32,3	32,2	32,0	30,3	3,1
Іспанія	27,7	29,7	26,8	29,2	29,1	28,7	30,1	2,4
Італія	22,9	24,8	27,1	28,6	27,6	26,5	26,5	3,6
ФРН	28,9	32,7	37,1	39,9	39,9	39,5	39,0	10,1
Польща	36,0	35,9	42,1	44,5	44,9	44,4	46,2	10,2
Португалія	33,7	35,8	37,4	38,6	38,2	38,5	39,7	6
Румунія	42,0	43,0	38,4	42,4	42,4	40,5	41,0	-1
Словаччина	64,1	76,9	78,0	86,2	88,1	89,6	88,2	24,1
Угорщина	60,4	65,1	77,0	81,1	80,1	80,7	82,0	21,6
Франція	24,5	26,8	27,9	30,4	30,7	30,4	30,5	6
Чехія	48,3	60,0	63,1	67,7	71,7	71,5	77,1	28,8

Складено автором на основі джерела: [49, 58]

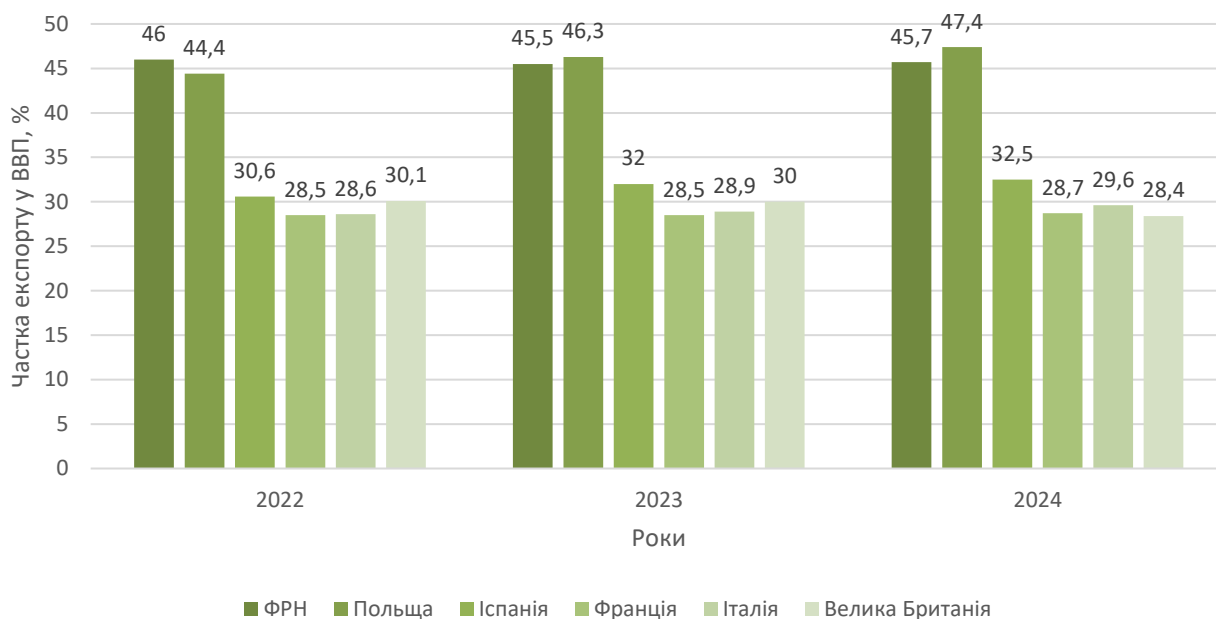


Рис.3.6. Динаміка поточних часток експорту у ВВП та прогноз на 2024 р.

Складено автором на основі джерела: [49, 58]

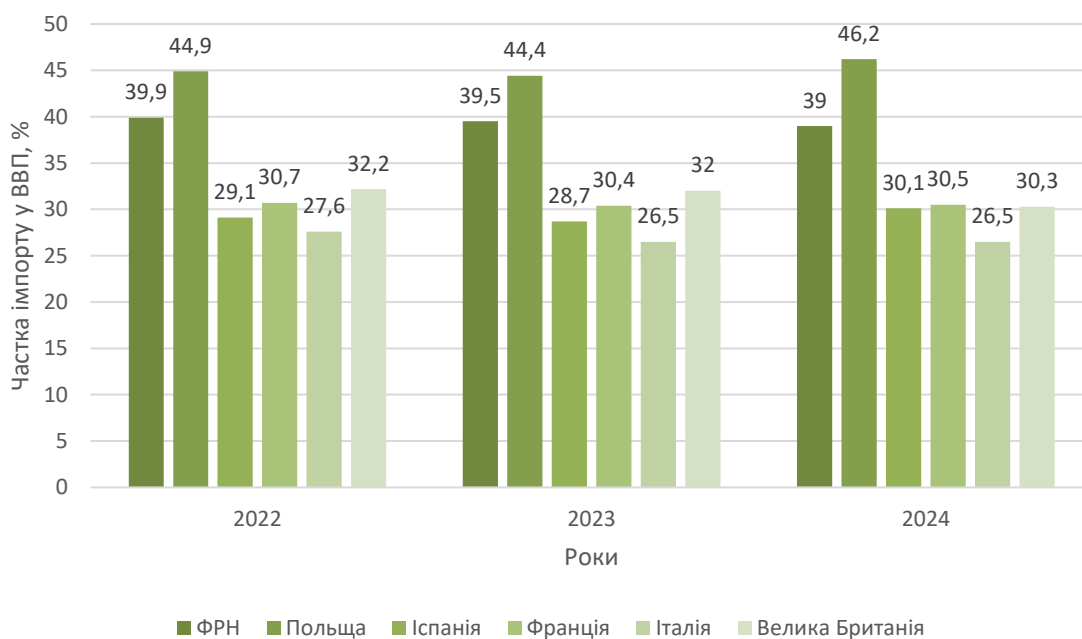


Рис.3.7. Динаміка поточних часток імпорту у ВВП та прогноз на 2024 р.

Складено автором на основі джерела: [49, 58]

Ринок автомобільних перевезень для міжнародних вантажних перевезень (всередині ЄС) повністю відкритий для конкуренції, але внутрішні перевезення залишаються в значній мірі захищеними. Можливості автомобільних вантажоперевезень з Китаю в Європу збільшуються завдяки реалізації

китайського проекту «Один пояс, один шлях». Великі міжнародні гравці, такі як «CEVA», «DHL» і «DSV», бачать зростаючий інтерес і попит на автомобільні перевезення.

За результатами проведеного дослідження встановлено, що Відділ автомобільного транспорту ETF [51], Європейська комісія (ЄК) та держави-члени ЄС повинні використовувати процес відновлення як можливість для стимулювання сектора і розвитку соціально, екологічно і економічно стійкого ринку вантажних автомобільних перевезень в Європейському Союзі в майбутньому.

ВИСНОВКИ

За результатами проведеного дослідження, було визначено, що автомобільний вантажний транспорт становить більш значну частину автомобільного транспорту, це дослідження зосереджено лише на цьому сегменті. Європейська комісія систематично впроваджує ініціативи, спрямовані на підвищення конкурентоспроможності галузі на світовому транспортному ринку та відбувається подальше формування єдиного європейського транспортного простору. Крім того, лідери транспортної галузі ЄС прагнуть створити конкурентну перевагу в області підвищення якості, безпеки та ефективності логістичної діяльності.

Слід зазначити, що з метою підвищення конкурентоспроможності промисловості на світовому транспортному ринку, Європейська комісія прийняла ряд заходів, спрямованих на розвиток і подальше формування єдиного європейського транспортного простору, які можуть використовувати ресурси ефективно, екологічно, безпечно і працювати на благо економіки і суспільства.

За результатами проведених досліджень визначено, у 2020 р. країн ЄС було зареєстровано 3,9 млн вантажних транспортних засобів. Ця кількість була на 3,1% менше, ніж у 2019 р., і це найнижча кількість з 2017 р. Однак у порівнянні з 2015 р. кількість вантажних транспортних засобів до 2019 р. зросла на 7,3%. Серед країн-членів Іспанія (93,0%), Польща (90,6%) та Латвія (90,5%) мали найвищу частку перевезень, виконаних транспортними засобами вантажопідйомністю від 20,6 до 30,5 т, тоді як Італія, Бельгія, Люксембург та Швеція мали найменша частка в цій же категорії – лише 0,6%, 0,7%, 1,2% та 2,7% відповідно.

Важливе місце в побудові і вдосконаленні автомобільної вантажної транспортної інфраструктури Європи відіграватиме Транс-Європейська Транспортна Мережа (Т-ETN).

Основні напрями розвитку транспортної галузі ЄС до 2030 рр.: розбудова транспортних коридорів. Вирішальне значення мають вісім мегапроектів транскордонного транспорту в тринадцяти країнах-членах для досягнення цієї

мережі; пріоритетність альтернативних видів палива на всіх видах транспорту; зелене фінансування для підвищення стійкості транспортної галузі ЄС.

Визначено, що у майбутньому дуже важливо, щоб парникові викиди були зведені до мінімуму, а також впливати на зменшення шкідливих газів від автомобільного вантажного транспорту за допомогою відповідних інноваційних заходів. ЄС планує скоротити викиди парникових газів щонайменше на 55% порівняно з рівнем 1990 року до 2030 року і стати кліматично нейтральним до 2050 року; зокрема, для транспорту прогнозується скорочення викидів парникових газів на 90% до 2050 року порівняно з 1990 роком (ЄК, 2019а). Для досягнення сталої мобільності в ЄС були прийняті відповідні нормативно-правові акти, які встановлюють цілі зобов'язань до 2030 року.

Використовуючи формулу повної ймовірності та формулу Бейеса, наведені в дипломній роботі, проведена оцінка ймовірності впровадження запропонованих сценаріїв і ймовірність їх реалізації при умові, що всі сценарії будуть впроваджені. За результатами аналізу даних експертами і отриманою за допомогою теорії нечітких множин інтегральною оцінкою отримані ймовірності успішності реалізації проєкту «Зелене фінансування для підвищення стійкості транспортної галузі ЄС»: для I проєкту (сценарію) (вдосконаленні автомобільної вантажної транспортної інфраструктури Європи) – 0,8; для II – 0,9 (потенціал модального переміщення, потенціал економії викидів та потенціал економії витрат); для III – 0,7 (скорочення викидів від транспортного сектору; для IV (розвиток блокчейн–технологій – 0,85).

Ринок автомобільних перевезень для міжнародних вантажних перевезень (всередині ЄС) повністю відкритий для конкуренції, але внутрішні перевезення залишаються в значній мірі захищеними. Можливості автомобільних вантажоперевезень з Китаю в Європу збільшуються завдяки реалізації китайського проєкту «Один пояс, один шлях». Великі міжнародні гравці, такі як «CEVA», «DHL» і «DSV», бачать зростаючий інтерес і попит на автомобільні перевезення.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Брайковська А. Дослідження особливостей формування ринку транспортних послуг як середовища функціонування підприємств транспорту. *Економіст*. 2019. №9. С. 50–54.
2. Вантажні автомобільні перевезення по видах вантажів. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_by_type_of_goods
3. Власенко Д. О. Теоретико-методологічні підходи до визначення особливостей маркетингу транспортних послуг. URL: http://nbuv.gov.ua/e-journals/PSPE/2010_4/Vlasenko_410.htm
4. Двудіт З. Тенденції розвитку світового ринку транспортних послуг. *Збірник наукових праць ДЕПУТ. Серія «Економіка і управління»*. 2019. № 23–24. С. 24–29.
5. Європейська комісія, 2020. с. 16.
URL: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/mobility-package-overview-of-the-eu-roadtransport-market-in-2020.pdf>
6. Європейський Союз: факти та коментарії. Розділ «Транспортна політика». Офіційний сайт Інформаційного центру Європейського Союзу. URL: <http://www.edcaes.ru/ru/union>.
7. Європейська комісія. Інтелектуальні транспортні системи. URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/its/c-its_en
8. Європейська комісія. Науковий інструмент для оцінки довгострокової ролі енергетичних технологій. URL: <https://ec.europa.eu/jrc/en/scientific-tool/jrc-eu-times-model-assessing-long-term-role-energy-technologies>
9. Інформаційні бюлетені Європейського Союзу. Європейський парламент URL: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/38/free-movement-of-goods>

10. Македон В. В., Дзяд О. В. Ринок автомобільних вантажних перевезень країн ЄС: порівняльна макроекономічна оцінка і ключові напрями розвитку. Науковий вісник Ужгородського національного університету. 2022. Випуск41.С.65-74.
11. Майбутнє транспорту: Оновлення економічних наслідків COVID–19. Європейська комісія. URL: https://ec.europa.eu/jrc/sites/jrcsh/files/202005_future_of_transport_covid_sfp.brief.pdf
12. Мельник О.М. Організаційні аспекти перевезення проектних вантажів. *Вісник ОНМУ*. 2018. 56. С. 123–134.
13. Основні міждержавні потоки вантажних автомобільних перекладів всередині ЄС, 2020 р. (млн. тон). URL: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Main_country_to_country_flows_in_intra_EU_road_freight_transport,_2020_\(million_tonnes\).png&oldid=465749](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Main_country_to_country_flows_in_intra_EU_road_freight_transport,_2020_(million_tonnes).png&oldid=465749)
14. Офіційний сайт Європейської Комісії. URL: http://ec.europa.eu/index_en.htm.
15. Офіційний сайт Міжнародного транспортного форуму. URL: <http://www.internationaltransportforum.org>.
16. Офіційний сайт EuroStat. URL:<http://ec.europa.eu/eurostat/web/main/home>.
17. Офіційний сайт Законодавства ЄС. Дорожня карта єдиного європейського транспортного простіру. URL: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF>
18. Офіційний сайт «Worlds top exports» URL: <http://www.worldstopexports.com>
19. Офіційний портал про грузоперевезення та логістику URL: <http://ati.su/Media/PrintArticle.aspx?ID=3674>
20. Офіційний сайт “United Nations” Transport developments in the European Union in 2019. URL: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2020/itc/ECE-TRANS-2020-25e.pdf>

21. Офіційний сайт «European Commission». URL: https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/road_safety_encouraging_results_in_2016_fr
22. Познанська І. В. Сучасні тенденції розвитку транспортної інфраструктури ЄС. *Молодий вчений*. 2018. №9. С. 56–59.
23. Світова інформація про щорічні вантажні автомобільні перевезення за типом операцій та за типом транспорту (1 000 т, млн т/км, млн в–км). URL: http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_go_ta_tott&lang=en
24. Статистичний світовий портал «Statista». URL: <https://www.statista.com/>
25. Стеблюк Н. Ф., Корнеєв М. В. Формування портфелю інноваційних проєктів: експертна та ймовірнісна оцінка. *Економіка і менеджмент 2024: перспективи інтеграції та інноваційного розвитку* : зб. наук. праць Міжнар. наук.-практ. конф., 4–5 квіт. 2024 р. : у 9 т. Дніпро : Видавець Біла К. О., 2024. С.78-80.
26. Стукало А.В. Регулювання світового ринку транспортних послуг. Міжнародні транспортні організації. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія Економічні науки*. 2018. Вип. 8. Ча. 2. URL: http://www.ej.kherson.ua/journal/economic_08/60.pdf
27. Транспонування транспортних директив країн ЄС. Європейська комісія. URL: https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/internal-market/directive-transposition_en
28. Транспорт під час пандемії. URL: https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/coronavirus-response/transportation-during-pandemic_en
29. Щорічні вантажні автомобільні перевезення по типу вантажу і класу дальності (1000 т, млн тк–м, млн автомобілів–км 1000 ВТО). URL: http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_go_ta_tcr&lang=en
30. 2021 review of road transport in Europe. URL: <https://market-insights.upply.com/en/2021-review-of-road-transport-in-europe>

31. An Overview of the EU Road Transport Market in 2015 URL: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/mobility-package-overview-of-the-eu-road-transport-market-in-2015.pdf>
32. Asia. International Trade Centre. 2021. URL: <http://www.intracen.org/itc/regions/asia/>
33. European Commission. EU transport figures. Statistical pocketbook 2020, Luxembourg: Publications Office of the European Union
34. Europe Needs Road Transport. URL: <https://www.iru.org/sites/default/files/2016-01/en-manifesto.pdf>
35. European road transport market to grow beyond pre-pandemic levels this year. URL: <https://trans.info/en/european-road-transport-market-to-grow-beyond-pre-pandemic-levels-this-year-262843>
36. European road carrier rates will rise in 2021-25. URL: https://telsgroup.com/media_center/tels_news/european-road-carrier-rates-will-rise-in-2021-22/
37. EUR-LEX. Доступ до законів Європейського Союзу. URL : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32020R0698>
38. Eurocontrol. URL: <https://www.eurocontrol.int/covid19>
39. EU transport in figures. Statistical pocketbook 2020, Luxembourg: Publications Office of the European Union, p. 26. URL: <https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/pocketbook-2019.pdf>
40. Eurostat. Your Key to European Statistics. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/main/publications/key-figures>
41. Eurostat Statistic Explained. Road freight transport by type of goods. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_by_type_of_goods
42. Eurostat Statistic Explained. Road freight transport by vehicle characteristics. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_by_vehicle_characteristics

43. Eurostat Statistic Explained. Road freight transport statistics. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics
44. Freight Industry 2021–2024. URL: <https://www.reportlinker.com/market-report/Logistics-And-Freight/10909/Freight?>
45. Freight transport demand outlook from EEA. URL: <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/freight-transport-demand-outlook-from-eea/freight-transport-demand-outlook-from-1>
46. IMO. International Transport Workers' Federation. 2021. URL: https://www.itfglobal.org/ru/sector/seafarers/%D0%98%D0%9C%D0%9ERoad_Freight_Market_in_the_European_Union. URL: https://bib.irb.hr/datoteka/972757.Road_freight_market_in_the_European_Union.pdf
47. Key EU transport legislation URL: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/204589/legislation-table.pdf
48. Key Transport Statistics 2020 / International Transport Forum. URL: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/key-transport-statistics-2020.pdf>
49. Mordor Intelligence. URL: <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/freight-forwarding-market> Statista. URL: <https://www.statista.com/statistics/1107029/coronavirus-impact-airport-passenger-traffic-europe/>
50. Report on European Road Freight Transport Markets and ECMT Multilateral Quota Perspectives. URL: <https://www.itf-oecd.org/report-european-road-freight-transport-markets-and-ecmt-multilateral-quota-perspectives-0>
51. Scientific Foundations in Economics and Management: collective monograph / Kovalenko V., Lyutyty I., Zatonatska T., etc. International Science Group. Boston : Primedia eLaunch, 2022. 653 p. Available at : DOI – 10.46299/ISG.2022.MONO.ECON.1
52. Towards a successful transport sector in the EU: challenges to be addressed. URL: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/LR_TRANSPORT/LR_TRANSPORT_EN.pdf

53. Territories' development: social, economic and humanitarian issues. Monograph. Opole: The Academy of Management and Administration in Opole, 2019; ISBN 978- 83-946765-9-9; pp.524,

54. Tracking Transport 2020. IEA, 2020. URL: <https://www.iea.org/reports/tracking-transport-2020>

55. Treaty of Lisbon Amending the Treaty on European Union and the Treaty Establishing the European Community (2007/C 306/01). Official Journal of the European Union. – 2007 URL: <http://eurlex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A12007L%2FTXT>

56. Transport in the European Union Current Trends and Issues March 2019. URL: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf>

57. World Bank slashes global growth forecast and warns about growing inequality. CNBC. 2021. URL: <https://www.cnbc.com/2022/01/12/world-bank-slashes-2022-global-growth-forecast.html>

58. Global Growth to Slow through 2023, Adding to Risk of 'Hard Landing' in Developing Economies. The World Bank Group. 2021. URL: <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2022/01/11/global-recovery-economics-debt-commodity-inequality>

ДОДАТКИ

