УДК 339.976
DOI: https://doi.org/10.32782/2413-9971/2022-41-12

Македон В. В.
доктор економічних наук,
професор кафедри міжнародної економіки і світових фінансів
Дніпровського національного університету імені Олеся Гончара
Дзяд О. В.
кандидат економічних наук,
доцент кафедри міжнародної економіки і світових фінансів
Дніпровського національного університету імені Олеся Гончара

Makedon Vyacheslav
Doctor of Economics Sciences, Professor
at the Department of International Economics and World Finance
Oles Honchar Dnipro National University
Dzyad Olena
Candidate of Economics Sciences, Senior Lecturer
at the Department of International Economics and World Finance
Oles Honchar Dnipro National University

РИНОК АВТОМОБІЛЬНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ КРАЇН ЄС: ПОРІВНЯЛЬНА МАКРОЕКОНОМІЧНА ОЦІНКА І КЛЮЧОВІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ

Анотація. У статті розглянуто питання дослідження поточного стану та формування напрямів розвитку ринку автотранспортних перевезень країн ЄС. Установлено, що автомобільні перевезення є важливим видом економічної діяльності. Виявлено, що ЄС пропонує світовому співтовариству новий продукт – експорт транзитних транспортних послуг. Створення та розвиток міжнародних транспортних коридорів необхідний не лише з комерційного погляду. Запропоновано підходи до підвищення ефективності перевезень між країнами – членами ЄС та третіми країнами на прикладі автомобільних вантажних перевезень з урахуванням чинника розвитку транспортної інфраструктури. Одержані результати можуть бути застосовані у процесі аналізу ринку вантажних автотранспортних перевезень ЄС, визначення ключових експортоорієнтованих та імпортоорієнтованих товарних груп автотранспортних перевезень.

Ключові слова: країни ЄС, автомобільні вантажні перевезення, транспортна галузь, міжнародні транспортні потоки, цифровізація країн ЄС.

Вступ та постановка проблеми. Актуальність теми зумовлена розвитком економіки ЄС та її багатогалузевої структури. Ринок автотранспортних вантажних перевезень є досить перспективним для економік країн ЄС. Він характеризується високим рівнем попиту та пропозицій через збільшення кількості країн, котрі розвивають виробництво даного виду транспорту. Автомобільні перевезення є важливим видом економічної діяльності. Сектор автомобільних вантажних перевезень країн ЄС розвивався дуже динамічно. Це невід'ємна частина інфраструктури виробництва та суспільства. Сьогодні ЄС пропонує світовому співтовариству новий продукт – експорт транзитних транспортних послуг, тому для поліпшення та збільшення виробництва вантажних автомобілів потрібно створити сприятливі умови для безперебійного функціонування автотранспортних перевезень, зменшити можливості ухилення від оподаткування під час увезення транспортних засобів країн ЄС та вивезення з ЄС, забезпечити умови для реалізації власного конкурентоспроможного виробництва [1, с. 54]. Розвиток ринку автотранспортних перевезень є одним із важливих складників сучасних економік для їх повноцінного існування, адже автотранспортні перевезення є одними з наймобільніших засобів постачання сировини, готової продукції на сучасному етапі розвитку ЄС.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання транспорту та вантажних автомобільних перевезень досить широко висвітлено в роботах таких учених, як В. Валіков, З. Двуліт, О. Дзяд, Г. Заікіна, І. Лукасевич-Крутник, В. Македон, І. Познанська, О. Рудік, Г. Рябик Л. Слюсарева.

При цьому ми маємо констатувати той факт, що європейська транспортна політика стрімко змінюється впродовж останніх 10 років, і ці зміни особливо помітні у сфері вантажних перевезень і транзиту [2, с. 25]. Саме ці обставини формують доцільність досліджень саме вантажних автомобільних перевезень країн ЄС, за рахунок яких стає зрозумілим, які напрями розвитку домінуватимуть на європейському континенті в найближчі роки.

Метою роботи є визначення напрямів розвитку ринку автотранспортних перевезень країн ЄС у постпандемійний період та оцінка ролі вантажних автомобільних перевезень у формуванні єдиного європейського ринку транспортних послуг.

Результати дослідження. Із метою аналізу транспортних систем країн – членів ЄС необхідно дослідити динаміку транспортних показників ефективності ланцюжків постачань, які країни – члени ЄС використовують, щоб переміщувати продукти на ринки як усередині країн ЄС, передусім автомобільними шляхами, так і на міжнародному рівні. У т-кілометрах вантажні перевезення країн ЄС займають майже третину ринку внутрішнього вантажного транспорту (рис. 1). Загалом у внутрішніх перевезеннях залізничний транспорт утримує частку у 18%, якщо враховувати його участь у комбінованих транспортуваннях, але за обсягами виручки частка цього виду становить лише 5% від загальних обсягів. Із 73% наданих послуг автомобільним транспортом 2/3 було надано національними операторами. Розвиток транспорту передбачає розвиток інших галузей промисловості та торгівлі. Транспорт має велике значення для економічного життя будь-якої громади, і його роль давно зростає і визнається у сучасному світі [3, с. 57].

Цілі галузі промисловості покладаються на транспорт, де сировина або готова продукція легко пересилаються з однієї точки в іншу. Автомобільна галузь представляє надзвичайно важливий сектор у Європейському Союзі.

Згідно з даними Євростату, автомобільні вантажні перевезення ЄС скоротилися з 2019 по 2020 р., пандемія скоротила як міжнародні, так і національні перевезення. У тонно-кілометрах (т/км) європейські автомобільні вантажні перевезення впали на 0,9% з 2019 по 2020 р. Це порушило тенденцію до зростання, яка спостерігалася в останні роки, що завершилося збільшенням на 3,2% з 2018 по 2019 р. [5] (табл. 1).

Міжнародні перевезення, які становлять чверть (24,8%) загального обсягу автомобільних вантажних перевезень країн ЄС, зафіксували зниження на 3,8% з 2019 по 2020 р. після збільшення на 2,1% у попередньому році. Також незначно знизився національний транспорт, який становить майже дві третини (61,4%) від загальної кількості, на 0,9% у 2019 р. він зріс на 2,7% [5].

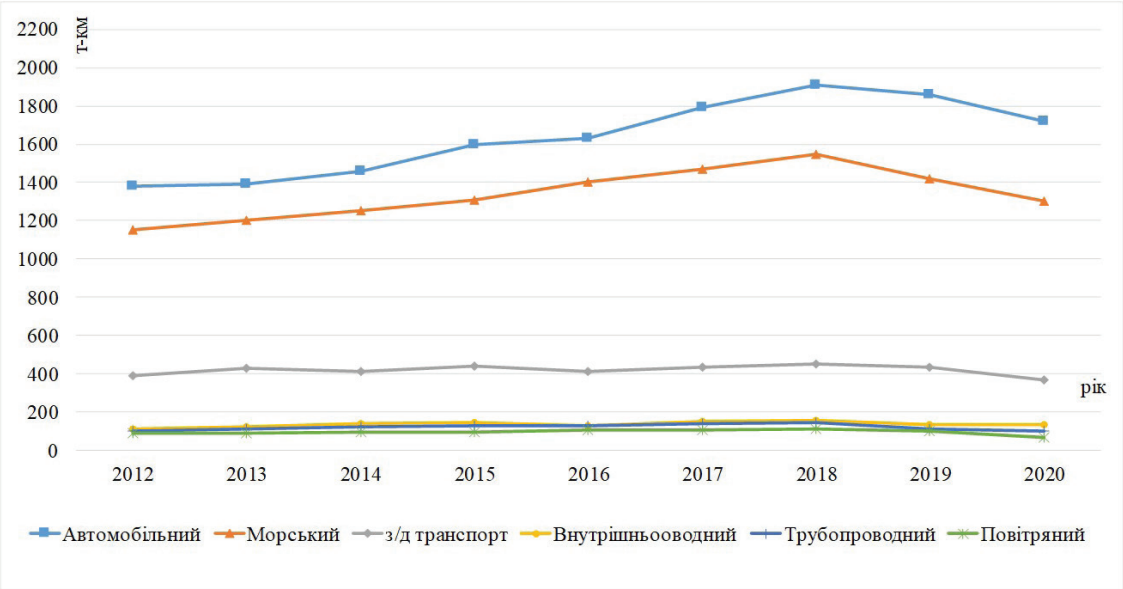

Рис. 1. Обсяги ринку вантажних перевезень ЄС (за видами транспорту) у період 2012–2020 рр. (т/км)

Джерело: побудовано за даними [4]

Таблиця 1

Автомобільні вантажні перевезення за видами транспорту країн ЄС у 2018–2020 рр. (млн т-км) [6]

Країна	2018 р.					2019 р.					2020 р.				
	національні	міжнародні	перехресна торгівля	каботаж	Всього	національні	міжнародні	перехресна торгівля	каботаж	Всього	національні	міжнародні	перехресна торгівля	каботаж	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

Проте карантини та заходи, запроваджені багатьма державами-членами у 2020 р. для протидії пандемії COVID-19, негативно вплинули на вантажні перевезення автомобільним транспортом, зокрема протягом другого кварталу 2020 р. (рис. 2).

Навпаки, міжтоварні автомобільні перевезення, які разом 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, випередивши Німеччину (16,9%) та Іспанію (13,4%). Майже дві третини (65,1%) польських перевезень становили міжнародні перевезення, тоді як понад третину становили національні перевезення. Як за т/км, так і у відсотках Чехія (+17,0 млрд т/км; +43,6%) та Болгарія (+12,0 млрд т/км; +58,5%) зафіксували найвище зростання автомобільних вантажних перевезень серед країн – членів ЄС із 2019 по 2020 р. На іншому кінці шкали Португалія (-21,8%), Кіпр (-17,4%) і Люксембург (-16,3%) зареєстрували значне зниження у відносному вираженні [6].

Серед країн-членів з найбільшою галуззю автомобільного транспорту Польща була єдиною, яка зафіксувала зростання з 2019 по 2020 р., при цьому загальний обсяг автомобільних вантажних перевезень зріс на 1,7%. Це було викликано збільшенням національного транспорту, а також міжнародної торгівлі та каботажу, хоча міжнародна торгівля впала [7]. У Німеччині, Франції, Іспанії та Італії спостерігалося зниження від -2,3% до -3,4%, при цьому як національні, так і міжнародні перевезення впали у всіх чотирьох країнах. На рис. 3 показано тенденції автомобільних вантажних перевезень для класів.

Як видно з рис. 3, на далекі відстані з 2015 р. по 2019 р. зросли всі класи відстаней нижче 2 000 км, за винятком 2018 р., коли перевезення понад 300–999 км дещо впали і понад 1000–1999 км різко впали. Проте карантини та обмеження на прикордонний рух, запроваджені в багатьох країнах у 2020 р. для протидії пандемії COVID-19, значно вплинули на транспортні тенденції. 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 1000–1999 км (-1,2%). Для двох середніх дистанцій 150–299 км та 300–999 км зміни були незначними (-0,2% та +0,1% відповідно) [8].

У 2020 р. перевізники з Німеччини, Франції, Іспанії, Польщі та Італії перевезли дві третини автомобільних вантажів, перевезених із країн ЄС. Що стосується перевезень вантажів автомобільним транспортом на національній території, виміряні в т, то Німеччина, Франція, Іспанія, Польща та Італія зафіксували найвищий тоннаж серед країн – членів ЄС у 2019 та 2020 рр. Разом на ці країни припадало близько двох третини загального тоннажу, перевезеного в Європейському Союзі, з 65,4% у 2019 та 2020 рр. (рис. 4).

З огляду на міжнародні перевезення (тобто вантажні, що в'їжджають із країни, включаючи міжнародну торгівлю), картина за останні роки не сильно змінилася. Міжнародні перевезення завантажених/розвантажених вантажів у Німеччині залишалися найвищим тоннажем, випереджаючи Францію. Так, Нідерланди та Бельгія з їхніми великими портами Північного моря також зафіксували відносно високі тоннажі вантажів/вивантажень для міжнародних перевезень [9; 10].

На більш детальному рівні вантажних транспортних потоків країн ЄС/за межами ЄС між країнами (табл. 2) важливими торговими партнерами були Швейцарія, Великобританія та Норвегія.

Основні потоки поза ЄС зазвичай відбуваються між цими країнами та сусідніми з ними державами – членами ЄС. У 2019 р. трьома основними такими транспортними потоками з погляду перевезених тонн були між Швейцарією та Німеччиною (14,6% загального тоннажу автомобільних перевезень поза ЄС), за якими слідували потік між Сполученим Королівством та Ірландією (11,9%) та один між Норвегією і Швецією (8,7%) [7; 11].

Дослідимо зміни вантажних автотранспортних потоках між країнами ЄС. Так, між Норвегією та

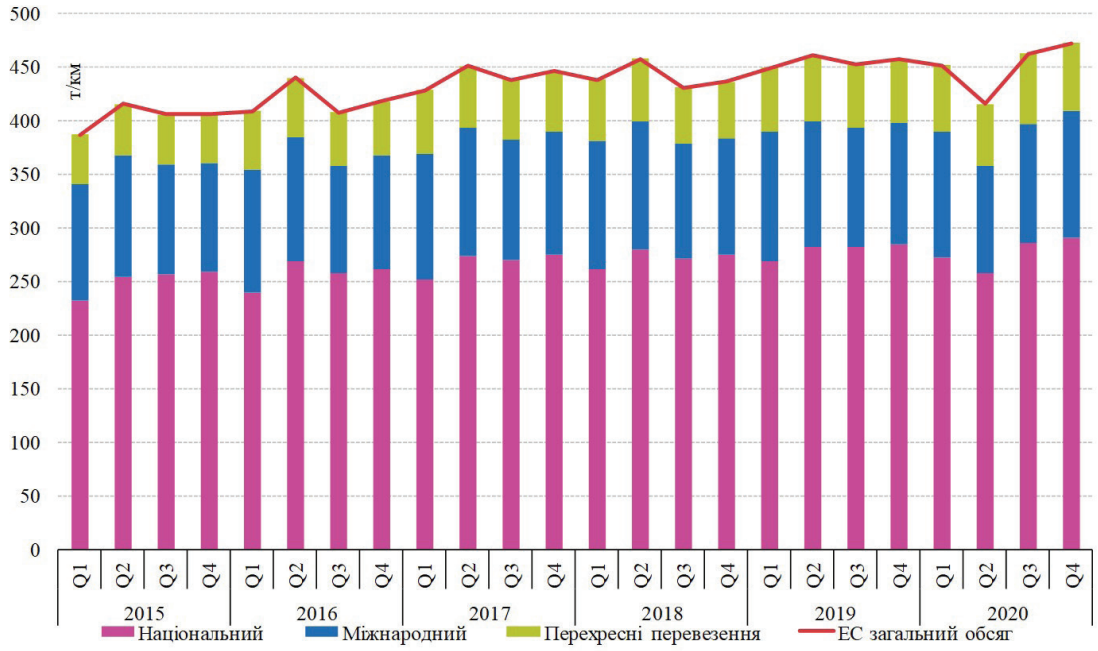

Рис. 2. Обсяги автомобільних вантажних перевезень країн ЄС у період 2015–2020 рр. (млн т-км)

Джерело: побудовано на основі [7]

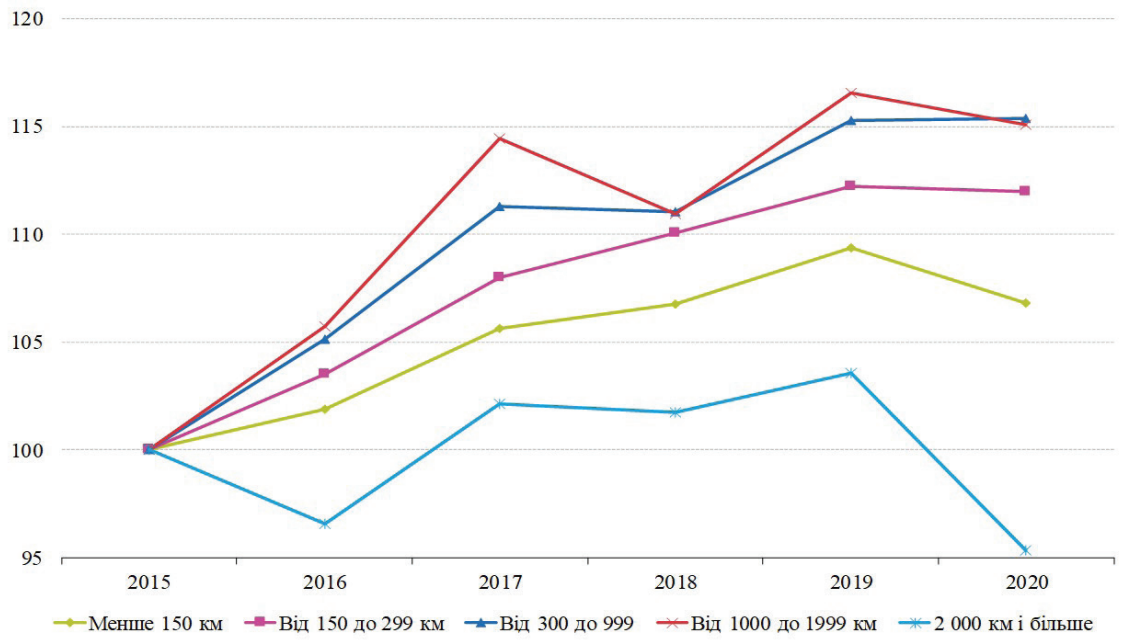

Рис. 3. Автомобільні вантажні перевезення за класами відстані, ЄС, 2015–2020 рр. (індекс на основі т-км; 2015=100)

Джерело: побудовано на основі [8]

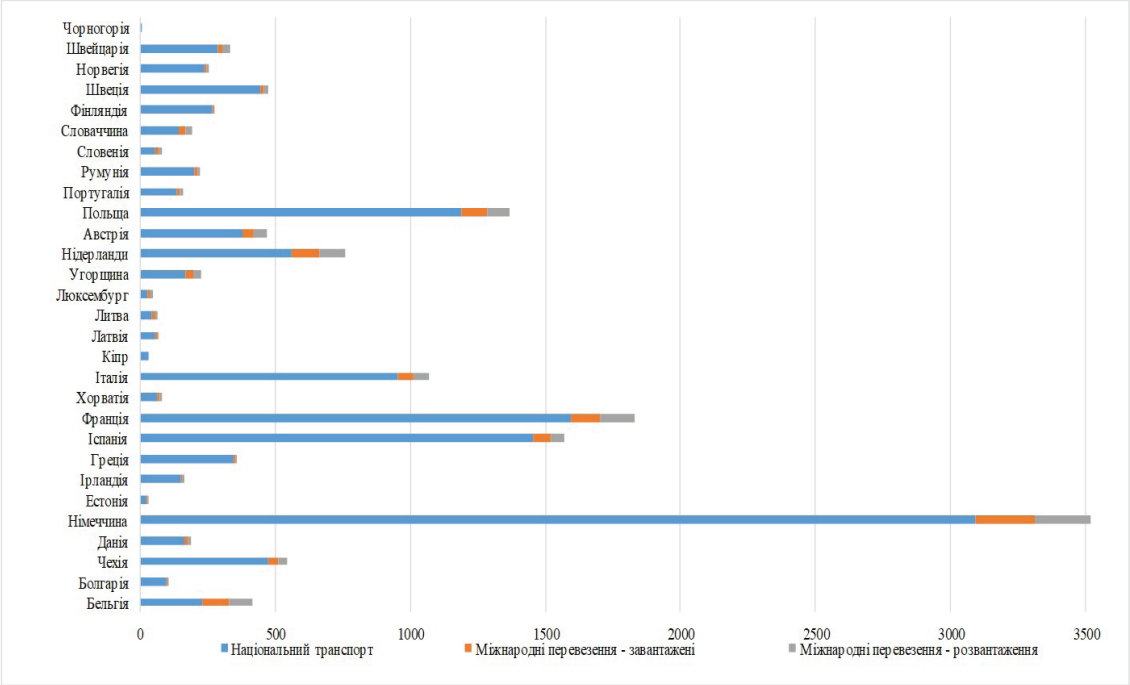

Рис. 4. Перевезення вантажів на території країн за видами транспорту в 2020 рр. (млн т)

Джерело: побудовано на основі [9]

Швецією (-0,2 млн т), Швейцарією та Францією (без змін), а також Швейцарією та Італією (-0,3 млн т) залишилися помірними. Однак транспортний потік між Ірландією та Сполученим Королівством різко впав із 13,6 млн т у 2019 р. до 4,3 млн т у 2020 р., тобто скоротився на 9,3 млн т, або більше ніж на дві третини (-68,2%). Також було помітне падіння торговельних потоків між Великою Британією та Францією (-2,0 млн т) та Нідерландами (-1,5 млн т) [8].

Табл. 3 показує частку перевезень, здійснених вантажоперевізниками для основних внутрішньоєвропейських потоків між країнами. Німеччина була однією з країн походження або призначення приблизно в половині з 20 найбільших міжнародних потоків у 2019 і 2020 рр.,

Таблиця 2

Основні міжнародні потоки автомобільних вантажних перевезень поза ЄС, 2019–2020 рр. (млн т) [7]

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

Джерело: [7]

що ілюструє центральну роль Німеччини в торгових потоках усередині ЄС [6].

Як видно з табл. 3, частка німецьких перевізників у загальних обсягах перевезень у більшості двосторонніх потоків становила менше половини, лише 3,4% у 2019 р. та 2,9% у 2020 р. у двосторонніх перевезеннях між Німеччиною та Польщею. Німецькі перевізники зафіксували найвищу частку в перевезеннях між Німеччиною та Данією (59,6% у 2019 р., 55,8% у 2020 р.) та між Німеччиною та Люксембургом (51,4% у 2019 р.) (рис. 5) [8].

Частки перевізників з інших країн – членів ЄС у міждержавних транспортних потоках суттєво різняться. У 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. На іншому кінці шкали не зареєстровано жодного перевізника з інших країн, який перевозить автомобільні вантажі між Іспанією та Португалією, Чехією та Польщею та Польщею та Словаччиною, лише 0,6% між Німеччиною та Польщею, 0,8% – між Італією та Польщею та 1,4% – між Чехією та Словаччиною. Із 20 найбільших транспортних потоків між країнами ЄС у 2020 р. польські перевізники були основними перевізниками з інших країн-членів для 13 сполучення [8]. Отже, до головних особливостей здійснення автомобільних вантажних перевезень країн ЄС ми можемо віднести:

1. Кількість держав – членів ЄС, що збільшують обсяги перевезень і кількість вантажного транспорту, поступово зменшується на схід Європи, Західна Європа зменшує обсяг власного автотранспорту, використовуючи постійні контракти з компаніями нових членів країн ЄС.

2. Згідно з транспортними директивами та вимогами, більшість перевезень здійснюється транспортними засобами віком від шести років і молодше, їхня частка постійно зростає починаючи з 2015 р.

3. Зростає обсяг використання крупнотоннажного транспорту. Так, для вантажних транспортних засобів вантажопідйомністю від 25,6 до 30,5 т відбулося збільшення транспортних показників на 3,8% у період із 2015 по 2019 р., а потім різке зниження на 23,2% у 2020 р.

Майбутнє транспортного сектору ЄС (2021–2030 рр.) – це чотири тенденції розвитку. Для транспортного сектору ЄС останні півтора року були надзвичайно складними, оскільки вантажні перевезення були серйозно порушені через пандемію COVID-19 (рис. 6).

Хоча відновлення сектору має життєве значення для європейської економіки, воно також дає імпульс для промисловості, щоб діяти відповідно до амбіцій декарбонізації та досягнення кліматичної нейтральності до 2050 р. Стратегія ЄС для сталої та розумної мобільності (EUSSSM), опублікована Європейською Комісією 9 грудня 2020 р., надала план того, як виконавча влада ЄС передбачає скорочення транспортних викидів [3].

1. Розбудова транспортних коридорів. Вирішальне значення для досягнення цієї основної мережі мають вісім мегапроєктів транскордонного транспорту в тринадцяти країнах-членах. Шість із цих проєктів планується завершити до 2030 р. Загальна оцінена вартість цих проєктів становить 54 млрд євро, хоча у звіті зазначено, що кожен може збільшити на 2,2 млрд євро порівняно з початковим бюджетом.

2. Пріоритетність альтернативних видів палива на всіх видах транспорту. Використання альтернативних видів палива стане ключовим пріоритетом для Комісії, щоб скоротити викиди та створити робочі місця. Виконавчий орган ЄС має на меті прискорити виробництво палива з низькими викидами та розгортання екологічно чистих транспортних засобів. Перегляд Директиви щодо відновлюваної енергетики (REDIII) визначає цілі для енергетичного комплексу ЄС у цілому з метою збільшення частки відновлюваних джерел енергії, електроенергії та водню [11].

3. Забезпечення конкуренції в галузі вантажних автомобільних перевезень в умовах цифрової економіки. Друга тенденція майбутнього транспортного сектору ЄС стосується європейських транспортних компаній, які інтенсивно досліджують потенційні шляхи зменшення вуглецевого сліду (за допомогою компенсаційних або ринкових заходів) (рис. 7). Таким чином, в умовах коронакризи посилилися нагальні питання щодо розвитку автомобільного транспорту. Сьогодні перед світовою спільнотою та всіма учасниками процесу автомобільних перевезень країн ЄС постає завдання вдосконалення систем обслуговування шляхом цифровізації. Щоб обмежити вплив автомобільних вантажних перевезень на клімат, важливо, щоб кошик заходів одночасно застосовувався, щоб дати змогу європейському транспорту повною мірою зробити свій внесок у кліматичні зусилля, тоді як упроваджуються довгострокові рішення для зменшення викидів [13].

4. Зелене фінансування для підвищення стійкості транспортної галузі ЄС. Щоб стимулювати стійкість європейської транспортної галузі та реалізувати амбіції, викладені в пакетах EUSSSM та Fit for 55, необхідні інвестиції. Маючи у своєму розпорядженні понад 1 800 трлн євро в бюджеті ЄС та у фонді відновлення ЄС наступного покоління, країни – члени ЄС матимуть у своєму розпорядженні різноманітні інструменти фінансування для фінансування відновлення транспортного сектору ЄС [12].

Таблиця 3

Основні міжнародні потоки автомобільних вантажних перевезень усередині ЄС, 2019–2020 рр. (млн т) [8]

Ранг	Пара країн		Усього 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

Джерело: [8]

Висновки. Визначено, що під впливом глобалізації зростає значення автомобільного вантажного транспорту, оскільки він відіграє вирішальну роль у виробництві та розподілі. Автомобільний вантажний транспорт пов'язує попит та пропозицію та багато галузей промисловості, і важко уявити, щоб будь-яка економіка функціонувала без нього. Визначено, що до 2030 р. очікується відновлення попиту на перевезення, прискорення економічного відновлення в середині 2021 р. має стимулювати торгівлю і підвищити попит на вантажні перевезення у Європі. Ринок автомобільних вантажних перевезень у Європі має зрости протягом 2020–2024 рр. Автомобільний транспорт як і раніше займає найбільшу частку у вантажних перевезеннях ЄС серед трьох видів внутрішнього транспорту. Визначено, що серед заходів, які можуть пожвавити співпрацю у сфері вантажних перевезень ЄС із третіми країнами, є: допомога в упровадженні цифрового самописного тахометра; допомога країнам-сусідам у впровадженні заходів, покликаних забезпечити безпеку на дорогах, – від інформаційно-просвітницьких кампаній до перевірок безпеки дорожнього руху; дослідження наслідків поступового відкриття ринку доріг сусідніх країнах.

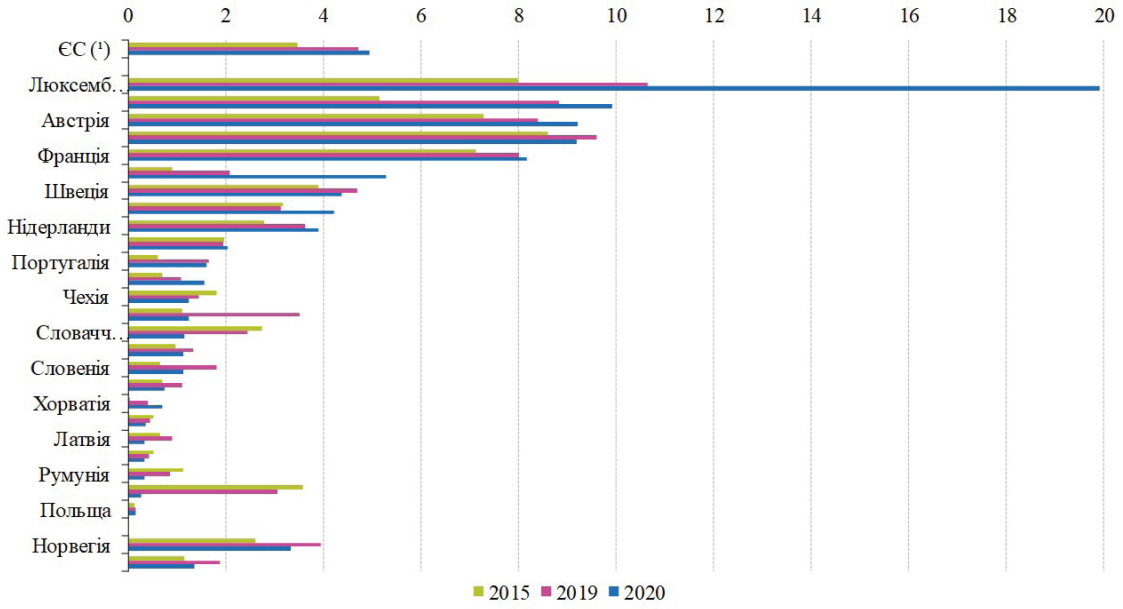

Рис. 5. Коефіцієнт взаємних перевезень країн ЄС у період 2015–2020 рр. (% частка транспорту за найм і винагороду на національній території, т-км)

Джерело: побудовано на основі [12]

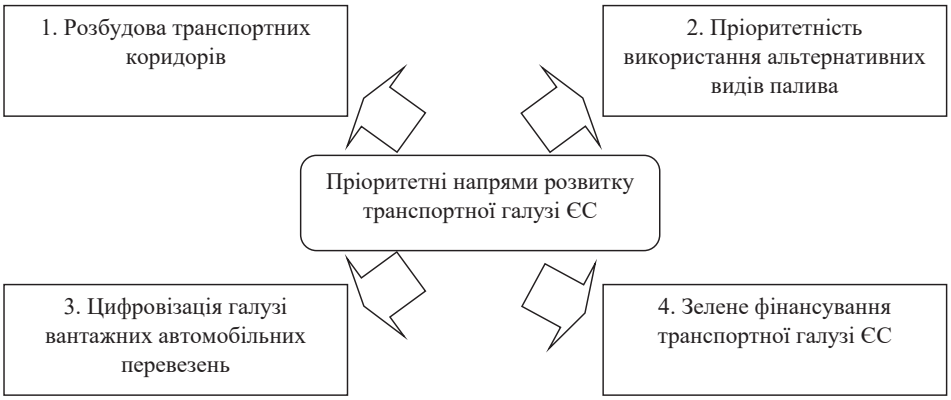

Рис. 6. Пріоритетні напрями розвитку транспортної галузі ЄС до 2030 рр.

Джерело: побудовано авторами за даними власних досліджень

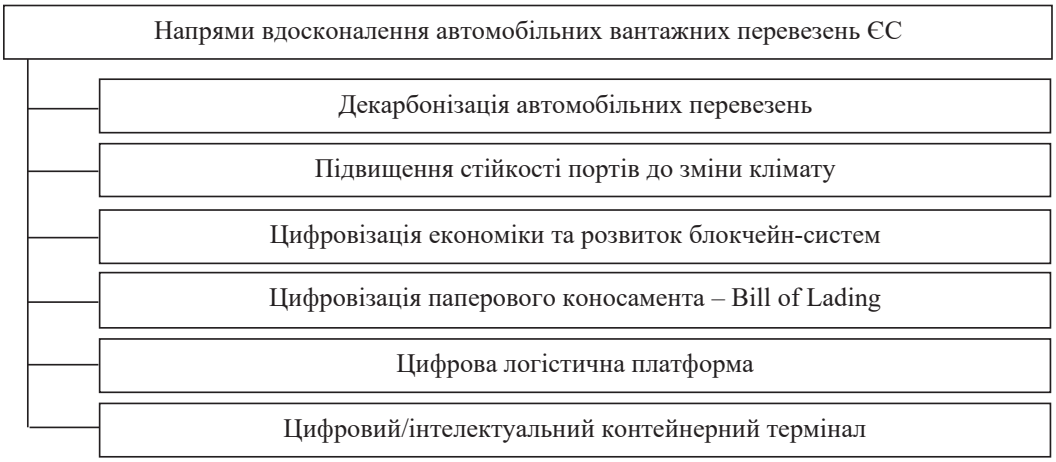

Рис. 7. Напрями вдосконалення міжнародних автомобільних вантажних перевезень на основі цифровізації країн ЄС

Джерело: побудовано авторами за даними власних досліджень

Список використаних джерел:

1. Дзяд О.В., Рудік О.М. Спільні політики Європейського Союзу та їх значення для України. Київ : Міленіум, 2009. 666 с.
2. Двуліт З. Тенденції розвитку світового ринку транспортних послуг. *Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління».* 2019. № 23–24. С. 24–29.
3. Познанська І.В. Сучасні тенденції розвитку транспортної інфраструктури ЄС. *Молодий вчений.* 2018. № 9. С. 56–59.
4. Key EU transport legislation. URL: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/204589/legislation-table.pdf.
5. EU Transport in figures 2020. URL: file:///C:/Users/User/Downloads/MIAA20001ENN.en%20(1).pdf.
6. Eurostat Statistic Explained. Road freight transport statistics. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics.
7. 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.
8. Eurostat Statistic Explained. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_by_vehicle_characteristics.
9. 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.
10. Лукасевич-Крутник І.С. Поняття та ознаки транспортних послуг. *Юридичний вісник*. 2016. № 2(39). URL: http://www.law.nau.edu.ua/images/ Nauka/Naukovij_ jurnal/2016/statji_n2_39_2016/20.pdf.
11. Македон В.В., Валіков В.П., Рябик Г.Є. Розвиток світового ринку ділових інтелектуальних послуг під впливом економіки 4.0. *Нобелівський вісник*. 2019. № 1. С. 59–72.
12. European road carrier rates will rise in 2021–2025. URL: https://telsgroup.com/media_center/tels_news/european-road-carrier-rates-will-rise-in-2021-22/.
13. Makedon V., Zaikina H., Slusareva L., Shumkova O., Zhmaylova O. Use of rebranding in marketing sphere of international entrepreneurship. International *Journal of Entrepreneurship.* 2020. Vol. 24. Issue 1S. URL: https://www.abacademies.org/articles/use-of-rebranding-in-marketing-sphere-of-international-entrepreneurship-9325.html.

References:

1. Dzyad O.V., Rudik O.M. (2009) Spil′ni polityky Yevropeys′koho Soyuzu ta yikh znachennya dlya Ukrayiny [Common policies of the European Union and their significance for Ukraine]. Kyiv: Milenium. (in Ukrainian)
2. Dvulit Z. (2019) Tendentsiyi rozvytku svitovoho rynku transportnykh posluh. [Trends in the world market of transport services]. *Zbirnyk naukovykh prats' DETUT. Seriya «Ekonomika i upravlinnya»*, no. 23-24, pp. 24–29.
3. Poznans′ka I.V. (2018) Suchasni tendentsiyi rozvytku transportnoyi infrastruktury EU [Current trends in the development of EU transport infrastructure]. *Molodyy vchenyy*, no. 9, pp. 56–59.
4. Key EU transport legislation Available at: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/204589/legislation-table.pdf (Accessed 18 Jan 2022)
5. EU Transport in figures 2020. Available at: file:///C:/Users/User/Downloads/MIAA20001ENN.en%20(1).pdf (Accessed 11 Jan 2022)
6. Eurostat Statistic Explained. Road freight transport statistics. Available at: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics (Accessed 17 Jan 2022)
7. Freight transport demand – outlook from EEA. Available at: https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/freight-transport-demand-outlook-from-eea/freight-transport-demand-outlook-from-1 (Accessed 17 Jan 2022)
8. Eurostat Statistic Explained. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_by_vehicle_characteristics (Accessed 14 Jan 2022)
9. Report on European Road Freight Transport Markets and ECMT Multilateral Quota Perspectives. Available at: https://www.itf-oecd.org/report-european-road-freight-transport-markets-and-ecmt-multilateral-quota-perspectives-0 (Accessed 18 Jan 2022)
10. Lukasevych-Krutnyk I.S. (2016) Ponyattya ta oznaky transportnykh posluh [The concept and characteristics of transport services]. *Yurydychnyy visnyk,* no. 2 (39). Available at: http://www.law.nau.edu.ua/images/Nauka/Naukovij_jurnal/2016/statji_n2_39_2016/20.pdf (Accessed 19 Dec 2021)
11. Makedon V.V., Valikov V.P., Ryabyk G.E. (2019) Rozvytok svitovoho rynku dilovykh intelektual′nykh posluh pid vplyvom ekonomiky 4.0 [Development of the world market of business intellectual services under the influence of economy 4.0]. *Nobel Herald*, no. 1, pp. 59–72.
12. European road carrier rates will rise in 2021-25. Available at: https://telsgroup.com/media_center/tels_news/european-road-carrier-rates-will-rise-in-2021-22/ (Accessed 14 Jan 2022)
13. Makedon V., Zaikina, H., Slusareva L., Shumkova O., Zhmaylova O. (2020) Use of rebranding in marketing sphere of international entrepreneurship. *International Journal of Entrepreneurship*, Vol. 24, Issue 1S. Available at: https://www.abacademies.org/articles/use-of-rebranding-in-marketing-sphere-of-international-entrepreneurship-9325.html (accessed 23 December 2021)

EU COUNTRY TRUCK MARKET: COMPARATIVE MACROECONOMIC ASSESSMENT AND KEY DIRECTIONS OF DEVELOPMENT

Summary. The article considers the issue of research of the current state and formation of directions of development of the market of motor transport transportation of the EU countries. The urgency of the topic is due to the development of the EU economy and its diversified structure. It is established that road transport is an important type of economic activity. When transport systems are efficient, they provide economic and social opportunities and benefits that lead to positive effects, such as increased market access, increased employment and additional investment. When transport systems are underdeveloped in terms of capacity and reliability, they can lead to economic costs, such as suppressed or untapped capacity, and reduce the quality of life. In addition, the impact of transport is not always predictable, and some unintended or unpredictable consequences may

occur. The development of the road transport market is one of the important components of modern economies for their full existence, as road transport is one of the most mobile means of supplying raw materials, finished products at the current stage of EU development. The EU road haulage sector has developed very dynamically. It was found that the EU offers the world community a new product – the export of transit transport services. The creation and development of international transport corridors is necessary not only from a commercial point of view. Thanks to international transport corridors, it is possible to synchronize the exchange of goods between countries, reduce transportation costs and increase the possibility of developing transport infrastructure. Approaches to improving the efficiency of transport between EU member states and third countries on the example of road freight transport, taking into account the factor of transport infrastructure development, are proposed. The obtained results can be used in the process of analysis of the EU freight transport market, identification of key export-oriented and import-oriented freight transport groups, analysis of state export policy, formation of a national strategy for the development of the road transport market.

Key words: EU countries, road freight transport, transport industry, international transport flows, digitalization of EU countries.