



## УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІКОЮ: ТЕОРІЯ І ПРАКТИКА

<https://doi.org/10.15407/economyukr.2020.12.003>

УДК 338.001.36:656.135

JEL: O11, R40, P52

**В.П. ЯНОВСЬКА**, д-р екон. наук, проф.,  
завідувачка кафедри економіки, маркетингу та бізнес-адміністрування,  
Державний університет інфраструктури та технологій,  
вул. Івана Огієнка, 19, 03049, Київ, Україна,  
e-mail: v\_yanovska@ukr.net,  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0648-3643>

**Г.В. КИРИЧЕНКО**, асистент кафедри економіки,  
Національний транспортний університет,  
вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, 01010, Київ, Україна,  
e-mail: anna\_dazenko@ukr.net,  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3783-0804>

### БЕНЧМАРКІНГ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ: ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ УКРАЇНА — ЄС

---

*Розглянуто рамкові основи розвитку транспортних підприємств України та головні пріоритети транспортної політики Європейського Союзу. Використано методичний підхід, що передбачає застосування відносних і питомих показників (частка ринку, щільність мережі, середня відстань перевезення), включає групування країн (за необхідності двох ітераційне) та фокусується на співставленні значень показників України та країн ЄС.*

***Ключові слова:** євроінтеграція; стратегія розвитку; ринок транспортних послуг; вантажні перевезення; автомобільний транспорт; автотранспортні підприємства.*

---

### ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИЙ КОНТЕКСТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНИХ ПЕРЕВІЗНИКІВ

Функціонування та розвиток транспорту відбуваються в соціально-економічному середовищі. Транспортний сектор є важливим компонентом економіки і через інтенсивне використання інфраструктури впливає на рівень активності економічних агентів. Будь-яка економічна діяльність не може здійснюватися без інфраструктурної бази, і ефективна робота, належна експлуатація й технічне обслуговування транспортних об'єктів стають визначальними факторами стабільності соціально-економічних систем. Тим більше це є справедливим у глобальній економіці, де ринкові можливості тісно пов'язані з мобільністю людей і вантажів.

Ц и т у в а н н я: Яновська В.П., Кириченко Г.В. Бенчмаркінг ринку транспортних послуг: порівняльний аналіз Україна — ЄС. *Економіка України*. 2020. № 12. С. 03—20. <https://doi.org/10.15407/economyukr.2020.12.003>

Важко не погодитися з Ж.-П. Родригом і Т. Ноттебомом стосовно того, що «розвиток транспортних систем укладається в масштаб і контекст, в якому він відбувається, від місцевого до глобального, з екологічної, історичної, технологічної та економічної точок зору» [1]. Зв'язок між кількістю та якістю транспортної інфраструктури і рівнем економічного розвитку є очевидним. Сучасна транспортна інфраструктура високої щільності, мережі із значним ступенем зв'язку зазвичай пов'язані з високим рівнем розвитку економіки країни. Ефективні транспортні системи створюють додаткові економічні та соціальні можливості й зумовлюють формування переваг, що приводять до таких позитивних мультиплікативних ефектів, як кращий доступ до ринків, зайнятість і додаткові інвестиції. Якщо транспортні системи не мають достатньої пропускної спроможності або з різних причин зменшують рівень надійності функціонування, то на регіональному та/або загальнодержавному рівнях виникають економічні втрати, такі як звуження економічних можливостей та порівняно низька якість життя населення. Ефективні перевезення скорочують витрати в багатьох секторах економіки, а неефективні — збільшують.

На макроекономічному рівні (важливість транспорту для економіки в цілому) транспорт і мобільність, яку він забезпечує, пов'язані з рівнями виробництва, зайнятості та доходів у національній економіці. У багатьох розвинутих країнах на транспорт припадає від 6 до 12% ВВП, витрати на логістику можуть становити від 6 до 25% ВВП, а вартість усіх транспортних активів, включаючи інфраструктуру і транспортні засоби, сягає майже половини ВВП [2, с. 227]. На мікроекономічному рівні (важливість транспорту для певних секторів економіки) перевезення пов'язані з витратами виробника, споживача і сфери розподілу. Зазвичай більш високий рівень доходів корелюється з більшою часткою транспортних витрат у споживчих витратах. У світі на транспорт припадає в середньому від 10 до 15% витрат домогосподарств, близько 4% витрат промисловості, але ця цифра значно варіюється залежно від підсекторів [2, с. 228].

Утім транспорт є не лише фактором стабільного функціонування та розвитку соціально-економічних систем. Навпаки, від рівня економічної активності, доходів населення, амбіцій держави і регіонів, компетентності та відповідальності керівників, а отже, від ефективності галузевої політики, загальної та локальних стратегій розвитку транспорту (в межах територій та підприємств), залежать стан, динаміка і напрями змін на транспортному ринку, спроможність окремих транспортних підприємств задовольняти наявні потреби економіки і населення у перевезеннях, бути каталізатором макро- й мікроекономічних змін, інструментом подальшого кількісного та якісного зростання добробуту окремої людини і країни в цілому.

За таких умов, особливо в періоди посилення кризових явищ, збільшення невизначеності та множення ризиків, загострюється проблема пошуку перспективних шляхів і формування стратегічного бачення можливостей зростання та підвищення ефективності економічної діяльності транспортних підприємств, зокрема автомобільного транспорту. Проблематика набуває надзвичайної важливості через вирішальну роль транспортного сектору в забезпеченні стабільного функціонування економіки та підтримки суспільних зав'язків. За висновками дослідників, пандемія COVID-19 вдарить по торгівлі глибше і довше, ніж під час минулих криз [3]. Ступінь порушення залежатиме

від товару, напряму торгівлі, виду транспорту, місцевих відмінностей щодо серйозності кризи. Одночасно криза відкриває нові можливості для підприємств транспорту: виходити на нові ринки, впроваджувати інновації в пропозиціях нових послуг і позиціонувати себе щодо конкурентів.

Усе це актуалізує проблематику дослідження факторів, що впливають на формування стратегії розвитку транспортних підприємств. Аналіз широкого спектра економічних даних про стан і структуру транспортного ринку, особливості модального розподілу вантажопотоків і загальні параметри перевезення вантажів важливий для синтезованого опису потенційного напрямку стратегічного розвитку національних перевізників. Використовуючи результати аналізу, підприємства можуть чіткіше зрозуміти своє місце на транспортному ринку, свідоміше ставитися до ризиків виходячи з логіки розвитку ринку транспортних послуг.

Отже, **мета статті** — забезпечити емпіричну, аналітичну та концептуальну основи для формування стратегії розвитку підприємств транспорту, зокрема автомобільного, з урахуванням модальних особливостей здійснення вантажних перевезень у країнах ЄС дослідити кількісні та якісні параметри європейського транспортного ринку та розкрити закономірності зміни макроекономічних показників.

Зважаючи на важливість проведення досліджень з означеної проблематики, слід звернути увагу, що комплексних наукових робіт, сфокусованих на параметричних порівняннях національної та європейської транспортних систем, співставленні загальних і специфічних показників вантажних перевезень, виявленні закономірностей побудови ринку транспортних послуг, оцінюванні стану та динаміки розвитку вітчизняних транспортних підприємств через призму європейської практики та екстраполяції досвіду країн ЄС на транспортну систему України, не так багато. Переважна частина з них (зокрема, О.Є. Бабіної [4], В.П. Гудкової [5], О.О. Кравченко [6], П.А. Овчара [7], В.В. Шемаєва [8] та інших), об'єктом дослідження в яких є соціально-економічні явища або процеси в галузі транспорту, що спостерігаються та відбуваються на макро- й мікрорівнях, містить детальне опрацювання даних національної статистики, проте не у всіх ставляться і розв'язуються задачі, зосереджені на вивченні інформації про кількісні параметри розвитку транспортних систем європейських країн і подальшому діагностичному аналізу, спрямованому на виявлення якісних змін та прогнозування моделей потенційної поведінки даних. Зазначене надає додаткової вагомості порушеній у даному дослідженні проблематиці та її конотації з погляду нібито «ззовні».

Досліджуючи соціально-економічний контекст формування стратегії розвитку транспортних підприємств, перш за все, слід звернути увагу, що євроінтеграція є головним зовнішньополітичним пріоритетом сучасної України, в межах якої розбудова та поглиблення взаємовідносин з ЄС здійснюються на принципах політичної асоціації та економічної інтеграції (рис. 1). Відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом<sup>1</sup> та Порядку

<sup>1</sup> Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони : Редакція від 30.11.2015 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011)



**Рис. 1.** Рамкова основа розвитку транспортних підприємств  
 Джерело: складено авторами.

денного асоціації Україна – ЄС<sup>2</sup>, зміст яких є стратегічним орієнтиром національних системних соціально-економічних реформ, поглиблена та всеохоплююча зона вільної торгівлі визначає правову базу для безперешкодного переміщення товарів, послуг і капіталів, а також регуляторного наближення, спрямованого на поступове входження економіки України до спільного європейського ринку. Для сприяння покращенню транспортних сполучень у рамках транспортної панелі Східного партнерства<sup>3</sup> на регіональному рівні утворено ефективну платформу співпраці.

Транспортні мережі та перевезення відіграють ключову роль у поліпшенні якості життя громадян і зростанні можливостей розвитку промисловості. Як наслідок, транспорт є однією з ключових сфер співпраці між Україною та ЄС. Відповідно до ст. 368 Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, основною метою такої співпраці є «сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації чинних стандартів та політики з існуючими в ЄС». Оскільки Україна є пріоритетним партнером ЄС, то для підтримки процесів реалізації окреслених завдань через План зовнішніх інвестицій ЄС (EU External Investment Plan)<sup>4</sup>, Інвестиційну платформу добросусідства (Neighbourhood Investment Platform — NIP)<sup>5</sup>, Європейський інвестиційний банк (European Investment Bank — EIB)<sup>6</sup>, Європейський банк реконструкції та розвитку (European Bank for Reconstruction and Development — EBRD)<sup>7</sup> від ЄС постійно надходять інвестиції. Зокрема, з 2014 р. через NIP для підтримки фінансування інфраструктури в таких галузях, як транспорт, водопостачання (санітарія), енергоефективність, охорона навколишнього середовища, було направлено понад 180 млн євро<sup>8</sup>. Для підтримки розвитку інфраструктури і реформ у транспортному, енергетичному, сільськогосподарському, освітньому та муніципальному секторах, а також для розвитку в Україні малого і середнього бізнесу, з 2007 р. EIB мобілізував позик на суму 6,45 млрд євро, при цьому частка фінансування транспортного сектору становила 34%, у тому числі для фінансування будівництва Північної об'їзної дороги Львова і реабілітації ділянок М-05 у Черкаській, Миколаївській, Одеській та Кіровоградській областях у 2019 р. було надано рамковий кредит у розмірі 450 млн євро. Для допомоги в розвитку і рефор-

<sup>2</sup> Порядок денний асоціації Україна — ЄС для підготовки та сприяння імплементації Угоди про асоціацію : Редакція від 23.11.2009 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_990#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_990#Text)

<sup>3</sup> Східне партнерство : Транспортна панель [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://mtu.gov.ua/content/shidne-partnerstvo.html>

<sup>4</sup> EU External Investment Plan: Jobs. Growth. Prosperity [Електронний ресурс]. — Режим доступу : [https://ec.europa.eu/eu-external-investment-plan/home\\_en](https://ec.europa.eu/eu-external-investment-plan/home_en) (дата звернення: 05.09.2020).

<sup>5</sup> Neighbourhood Investment Platform [Електронний ресурс]. — Режим доступу : [https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/neighbourhood/neighbourhood-wide/neighbourhood-investment-platform\\_en](https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/neighbourhood/neighbourhood-wide/neighbourhood-investment-platform_en) (дата звернення: 05.09.2020).

<sup>6</sup> European Investment Bank: Ukraine and the EIB [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://www.eib.org/en/projects/regions/eastern-neighbours/ukraine/index.htm> (дата звернення: 05.09.2020).

<sup>7</sup> European Bank for Reconstruction and Development: The EBRD in Ukraine [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://www.ebrd.com/ukraine.html> (дата звернення: 05.09.2020).

<sup>8</sup> European Neighborhood Policy and Enlargement Negotiations: Ukraine [Електронний ресурс]. — Режим доступу : [https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/neighbourhood/countries/ukraine\\_en](https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/neighbourhood/countries/ukraine_en) (дата звернення: 05.09.2020).

муванні банківського сектору, агробізнесу, транспорту і малого бізнесу від EBRD були мобілізовані інвестиції в розмірі 14,74 млрд євро. Поточний портфель проектів становить 4,03 млрд євро, 60% яких надходять на розвиток сталої інфраструктури. З 202 активних портфельних проектів 33 належать до транспортного сектору<sup>9</sup>.

## ГОЛОВНІ ПРІОРИТЕТИ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ ЄС

Транспортна політика, яка вже понад 30 років є однією із загальних політик ЄС, ґрунтується на таких пріоритетах: 1) відкриття транспортних ринків (Opening-up of Transport Markets), 2) створення транс'європейської транспортної мережі (Trans-European Transport Network — TEN-T), 3) запровадження моделі сталої мобільності (Sustainable Mobility Model)<sup>10</sup>.

Першим пріоритетом, якого значною мірою було досягнуто, стало відкриття транспортних ринків і, як наслідок, створення загального ринку, що забезпечує свободу надання транспортних послуг. Відкриття транспортних ринків вимагало формування справедливих конкурентних умов усередині окремих видів транспорту і між ними, гармонізації змісту національних законів, постанов і адміністративних положень, технологічного, соціального і податкового середовища. На даний час у результаті завершення становлення європейського транспортного ринку, скасування внутрішніх кордонів, ринкової лібералізації та зменшення тарифів, змін у сфері виробництва і системі управління запасами обсяги перевезених товарів і пасажирів було збільшено.

Пріоритет щодо створення транс'європейської транспортної мережі передбачав впровадження і розвиток загальноєвропейської мережі залізничних ліній, автомобільних доріг, внутрішніх водних шляхів, морських судноплавних маршрутів, портів, аеропортів і залізничних терміналів. Кінцева мета — усунути «вузькі місця» і технічні бар'єри, зміцнити соціальну, економічну і територіальну згуртованість ЄС<sup>11</sup>. Поточну політику TEN-T засновано на Регламенті (ЄС) № 1315/2013<sup>12</sup>. Крім будівництва нової фізичної інфраструктури, політика TEN-T підтримує застосування інновацій, нових технологій і цифрових рішень для всіх видів транспорту, більш ефективне використання інфраструктури, зниження негативного впливу транспорту на навколишнє середовище, підвищення енергоефективності та безпеки. TEN-T складається з двох мережевих «шарів»: 1) базової мережі, що вклю-

<sup>9</sup> European Bank for Reconstruction and Development: The EBRD in Ukraine [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://www.ebrd.com/ukraine.html> (дата звернення: 05.09.2020 р.).

<sup>10</sup> Common transport policy: overview [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/123/common-transport-policy-overview> (дата звернення: 05.09.2020).

<sup>11</sup> Trans-European Transport Network (TEN-T) [Електронний ресурс]. — Режим доступу : [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en) (дата звернення: 05.09.2020).

<sup>12</sup> Regulation (EU) no 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union Guidelines for the Development of the Trans-European Transport Network [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32013R1315> (дата звернення: 05.09.2020).

чає пріоритетні сполучення, які зв'язують найважливіші вузли, — має бути завершена до 2030 р.; 2) комплексної мережі, що охоплює всі європейські регіони, — має бути завершена до 2050 р.

Пріоритет, пов'язаний із запровадженням моделі «сталості мобільності», набуває дедалі більшого значення, особливо з урахуванням постійного зростання викидів парникових газів у транспортному секторі, що ставить під загрозу зусилля ЄС з досягнення своїх кліматичних цілей. За останнє десятиріччя міжнародне співтовариство взяло на себе низку зобов'язань щодо перетворення транспортного сектору на фактор сталості майбутнього<sup>13</sup>. Порядок денний у галузі сталого розвитку на період до 2030 р. встановив широкий спектр характеристик сталого світу<sup>14</sup>. Консультативна група Генерального секретаря ООН з питань сталого транспорту визначила його як «надання послуг та інфраструктури для пересування людей і товарів: забезпечення економічного та соціального розвитку на благо теперішнього і майбутніх поколінь безпечним, доступним, зручним, ефективним і сталим способом, зводячи до мінімуму вуглецеві та інші викиди, а також вплив на навколишнє середовище»<sup>15</sup>. На думку Консультативної групи, надання доступу через сталий транспорт потребуватиме прогресу в трьох ключових сферах: розробка і впровадження політики; фінансування; технологічні інновації. При цьому значна увага має бути сконцентрована на транспортному плануванні, прийнятті політичних та інвестиційних рішень за результатами повного аналізу життєвого циклу на основі трьох вимірів сталого розвитку — соціального розвитку, впливу на навколишнє середовище (включаючи клімат) й економічного зростання.

Важливість зазначеного пріоритету пов'язана також з тим, що потреба в наданні транспортних послуг постійно збільшується, а отже, безперервно актуалізується проблематика екологізації транспорту. Всі індикатори вказують на постійне зростання глобального попиту і мобільності. ООН прогнозує, що загальна чисельність населення світу збільшиться з 7,8 млрд у 2018 р. до 9,7 млрд у 2050 р., тобто на 2,1 млрд осіб. Зростання міського населення очікується на рівні 2,5 млрд осіб — з 4,2 млрд до 6,7 млрд<sup>16</sup>, що зумовлюватиметься декількома факторами: природним приростом, міграцією з сільських районів до міст і географічним розширенням міських поселень за рахунок анексії та перетворення сільських населених пунктів у міста. За прогнозними оцінками, до 2050 р. урбанізація становитиме 68%

<sup>13</sup> Sustainable Mobility for All. Global Roadmap of Action Toward Sustainable Mobility. — Washington DC, 2019. — 100 p. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://pubdocs.worldbank.org/en/350451571411004650/Global-Roadmap-of-Action-Toward-Sustainable-Mobility.pdf>

<sup>14</sup> The 2030 Agenda for Sustainable Development and the SDGs [Електронний ресурс]. — Режим доступу : [https://ec.europa.eu/environment/sustainable-development/SDGs/index\\_en.htm](https://ec.europa.eu/environment/sustainable-development/SDGs/index_en.htm) (дата звернення: 05.09.2020).

<sup>15</sup> Mobilizing for Development Analysis and Policy Recommendations from the United Nations Secretary-General's High-Level Advisory Group on Sustainable Transport. — New York City, October 2016. — 72 p. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2375Mobilizing%20Sustainable%20Transport.pdf>

<sup>16</sup> World Urbanization Prospects: The 2018 Revision. — New York : United Nations, 2019. — 126 p. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : [https://www.un.org/development/desa/pd/sites/www.un.org.development.desa.pd/files/files/documents/2020/Jan/un\\_2018\\_wup\\_report.pdf](https://www.un.org/development/desa/pd/sites/www.un.org.development.desa.pd/files/files/documents/2020/Jan/un_2018_wup_report.pdf)

порівняно з 55% на даний час<sup>17</sup>. До того ж, постійно збільшується кількість людей, які можуть дозволити собі особистий автомобіль. У результаті глобальний парк легкових транспортних засобів виростає, за попередніми оцінками, з 1,2 млрд у 2019 р. до 1,6 млрд у 2040 р., тому вкрай важливо змінити способи переміщення людей і товарів, щоб запропонувати «велику мобільність з меншим впливом»<sup>18</sup>. Для вирішення цієї проблеми перехід до «сталості мобільності» включатиме три взаємопов'язаних елементи: екологічний, соціальний і економічний.

Традиційним підходом до задоволення попиту на пасажирські та вантажні перевезення було створення додаткової інфраструктури. Для реалізації моделі «сталості мобільності» як корисна основа оцінювання заходів на підтримку сталого розвитку пасажирських і вантажних перевезень пропонується альтернативна концепція — підхід, що будується на принципах сталості й має назву «уникати — змінювати — поліпшувати» (Avoid — Shift — Improve Approach). «Уникати» стосується неефективних (непотрібних) поїздок, за необхідністю навіть транспорту, зокрема, завдяки інтегрованому міському плануванню, компактній формі міст, управлінню попитом на транспорт, менш складним ланцюгам поставок і можливостям електронного зв'язку (користування мобільним телефоном, віддалена робота). «Змінювати» поїздки (транспорт) пропонується через застосування ефективнішого чи екологічно безпечнішого режиму або поєднання видів транспорту, здатних задовольнити потреби в поїздках (транспорті), та/або перейти на поїздки в непікові години. «Поліпшувати» екологічні показники транспорту планується за рахунок технологічних, експлуатаційних, нормативних або цінкових інновацій і/або вдосконалення інфраструктури для створення і використання енергоефективніших і екологічно безпечніших транспортних засобів<sup>19</sup>.

## МОДАЛЬНИЙ РОЗПОДІЛ ОБСЯГІВ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

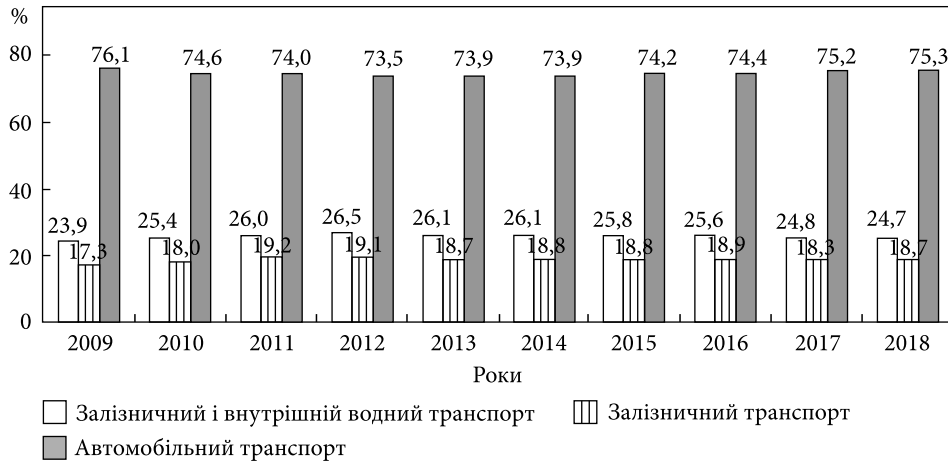
Для економічного розвитку, розширення міжнародної та національної торгівлі надзвичайно важливо безпечно, швидко і з мінімальними витратами доставляти товари на ринки до споживачів різних сегментів. Як свідчать матеріали Європейського статистичного управління (European Statistical Office — Eurostat), швидке зростання світової торгівлі та поглиблення інтеграції розширеного ЄС, поряд з низкою економічних практик (включаючи концентрацію виробництва для отримання ефекту масштабу, делокалізації та своєчасних поставок), певною мірою пояснюють відносно швидке зростання

<sup>17</sup> World Urbanization Prospects: The 2018 Revision [key facts]. — New York : United Nations, 2019. — 2 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://population.un.org/wup/Publications/Files/WUP2018-KeyFacts.pdf>

<sup>18</sup> The Future of Sustainable Mobility: A Three Pillar Approach (2019) [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://urbanmobilitydaily.com/the-future-of-sustainable-mobility-a-three-pillar-approach/> (дата звернення: 06.09.2020).

<sup>19</sup> Nations Secretary-General's High-Level Advisory Group on Sustainable Transport. — New York City, October 2016. — 72 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2375Mobilizing%20Sustainable%20Transport.pdf>





**Рис. 2.** Середня частка вантажообігу країн ЄС-27 за видами транспорту у 2009—2018 рр. Джерело: побудовано авторами.

вантажних перевезень у ЄС. Тим часом навантаження на транспортну інфраструктуру (перевантаженість і затримки) у поєднанні з обмеженнями щодо технічних стандартів, функціональної сумісності та питань управління уповільнюють розвиток у ЄС сектору вантажних перевезень.

За статистичними даними, найбільша частка у вантажних перевезеннях внутрішнього транспорту припадає на автомобільний транспорт. Згідно з даними 2018 р., за виконаними тонно-кілометрами автомобільний транспорт становив три чверті (75,3%) від загального обсягу внутрішніх вантажних перевезень, і ця частка збільшилася на 0,1% порівняно з попереднім роком (рис. 2). На залізничний транспорт припадало 18,7% загального обсягу перевезень, що є вищим, ніж у попередньому році (+0,4%), тоді як частка внутрішнього водного транспорту становила 6,0%, тобто зменшилася (−0,5%)<sup>20</sup>.

Зважаючи на те, що на рівні ЄС розподіл вантажообігу між різними видами транспорту радикально не змінювався з року в рік, на рівні країн зміни є досить помітними. Крім того, на рівні країн модальний поділ (modal split<sup>21</sup>) істотно відрізняється. Є країни, в яких основний вантажообіг виконує автомобільний транспорт, є такі, де вантажні перевезення тотально забезпечує саме він (Кіпр і Мальта, на території яких немає залізниць і внутрішніх водних шляхів; для них частка вантажних перевезень автотранспортом, за замовчуванням, становить 100%). Тільки 17 держав-членів мають дані про вантажоперевезення внутрішніми водними шляхами.

У цілому територіальні особливості модального поділу виявлено за методичним підходом [9; 10] завдяки групуванню за часткою вантажообігу автомобільного транспорту ( $\Sigma PL_R$ ,  $\gamma = \Sigma PL_R / \Sigma PL \cdot 100$ , %) з: 1) визначенням

<sup>20</sup> Eurostat Statistics Explained. Freight transport statistics. Data extracted in July 2020 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Freight\\_transport\\_statistics#Road\\_transport](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Freight_transport_statistics#Road_transport) (дата звернення: 05.09.2020).

<sup>21</sup> European Commission. Transport. Transport themes. Modal split [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [https://ec.europa.eu/transport/themes/modal-split\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/modal-split_en) (дата звернення: 06.09.2020).

інтервалу групування за формулою  $I = (\gamma^{\max} - \gamma^{\min}) / 3$  (%); 2) виділенням трьох груп країн з визначеними частками: мінімальною —  $(\gamma \leq \gamma^{\min} + I)$ , %; середньою —  $(\gamma^{\min} + I < \gamma \leq \gamma^{\min} + 2 \cdot I)$ , % і максимальною —  $(\gamma^{\min} + 2 \cdot I < \gamma)$ , %; 3) розподілом країн ЄС за питомою вагою тонно-кілометрів автотранспортних підприємств між трьома групами.

За розрахунками, інтервал групування дорівнює  $I = (100,0 - 24,2) / 3 = 25,3$  (%). Країни з мінімальною часткою автоперевезень потрапляють в інтервал  $\gamma \leq (24,2 + 25,3)$  або  $\gamma \leq 49,5$  (%) (III група); з середньою — в інтервал  $(24,2 + 25,3) < \gamma \leq (24,2 + 2 \cdot 25,3)$  або  $49,5 < \gamma \leq 74,8$  (%) (II група); з максимальною — в інтервал  $(24,2 + 2 \cdot 25,3) < \gamma$  або  $74,8 < \gamma$  (%) (I група). Розподіл країн ЄС за питомою вагою між трьома групами представлено в табл. 1.

Як свідчать одержані результати, автомобільний транспорт є основним видом внутрішнього транспорту держав — членів ЄС, за винятком Румунії, Литви і Латвії, де він (за даними 2018 р.) становить, відповідно, 44,0%, 32,1 і 24,2% від загального обсягу внутрішніх вантажних перевезень. У Литві та Латвії залізничний транспорт узагалі був основним видом внутрішнього транспорту з часткою вантажообігу, відповідно, 67,9 і 75,8%. Залізниця також відіграла важливу роль в іншій балтійській державі-члені — Естонії, де її частка становила 46,2%. У 2018 р. на автомобільний транспорт припадало понад 74,8% внутрішніх вантажних перевезень у 10 і понад 70,0% — у 16 державах-членах, при цьому більше ніж 90% — в Ірландії (99,2%), Греції (97,9%) та Іспанії (95,0%). Частка внутрішніх водних шляхів була найвищою в Нідерландах (43,2%). Високі частки також мають Румунія (27,1%), Болгарія (24,5%) і Бельгія (16,1%). Слід зазначити, що такий розподіл стосується лише внутрішнього вантажного транспорту, значні обсяги вантажів перевозяться морським транспортом, а окремі товарні групи — повітряним або трубопровідним.

Якщо уточнювати характеристику автомобільних перевезень, можна зробити такі доповнення. В останні роки на ринку ЄС домінували вантажні автотранспортні засоби віком менше двох років, і 2018 р. не став винятком — понад 23 млрд автомобілі-кілометрів (vehicle-kilometers), або 19,0% від загального обсягу, припало саме на такий вік транспортних засобів; на автомобілі віком від двох до п'яти років — 40,3%, на автомобілі, старші за 10 років, — 21,5%. Середнє навантаження (average load), розраховане як співвідношення обсягу ван-

Таблиця 1. Групування країн ЄС за часткою вантажообігу автомобільного транспорту (%)

I група (74,8 < $\gamma$ )	II група (49,5 < $\gamma \leq 74,8$ )	III група ( $\gamma \leq 49,5$ )
Кіпр (100), Мальта (100), Ірландія (99), Греція (98), Іспанія (95), Данія (88), Франція (88), Італія (87), Португалія (86), Люксембург (84)	Хорватія (74), Польща (73), Німеччина (73), Чехія (72), Бельгія (72), Фінляндія (71), Угорщина (69), Швеція (69), Австрія (66), Словенія (65), Словаччина (64), Болгарія (56), Естонія (54), Нідерланди (50) ЄС-27 (75,3) Україна (20,0)	Румунія (44), Литва (32), Латвія (24)

Джерело тут і табл. 2—4: складено авторами.

тажних перевезень (тонно-кілометрів) та еквівалентно пройденої транспортними засобами з навантаженим вантажем відстані (автомобілі-кілометри), у середньому по міжнародних перевезеннях ЄС у 2018 р. становило 16,1 т, при цьому найвищим воно було на Кіпрі — 26,0 т. У Фінляндії найвищим було навантаження по національних перевезеннях — 17,2 т, у Словаччині зафіксовано найнижче середнє навантаження національного транспорту — 6,0 т. П'ята частина вантажних перевезень на рівні ЄС у 2018 р. була виконана порожніми транспортними засобами, частка порожніх поїздок у міжнародних перевезеннях дорівнювала 12,1%. На загальному рівні більшість держав-членів зареєстрували порожні транспортні засоби-кілометри на рівні 15—30%.

Зважаючи на домінуюче значення вантажного автотранспорту в країнах ЄС і соціально-економічний контекст розвитку транспортних підприємств України, вітчизняні автотранспортні підприємства мають потужний ринковий потенціал. За даними Державної служби статистики України, у 2018 р. частка вантажообігу автомобільного транспорту становила 20,0%, тобто наближалася до найнижчого серед усіх країн ЄС значення у 24,2%, що належить Латвії (при цьому залишається більш як на 4,2% меншим). Порівняно із середньоєвропейським рівнем у 75,3% його значення є надзвичайно низьким (меншим у 3,8 разу).

### ЩІЛЬНІСТЬ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ

Для опису територіальних особливостей розбудови інфраструктури автомобільного транспорту країни ЄС-27 було згруповано за щільністю автомобільних доріг, тобто за співвідношенням довжини автомобільних доріг та площі території країни ( $L_R, d_R = L_R / S$ , км / км<sup>2</sup>). Відповідно, при попередньому групуванні за сформованими вище методичними засадами, по-перше, визначено інтервал групування:  $I = (d_R^{\max} - d_R^{\min}) / 3$  (%), по-друге, виділено три групи країн із щільністю: мінімальною —  $(d_R \leq d_R^{\min} + I)$ , %; середньою —  $(d_R^{\min} + I < d_R \leq d_R^{\min} + 2 \cdot I)$ , %; максимальною —  $(d_R^{\min} + 2 \cdot I < d_R)$ , %, по-третє, країни ЄС за щільністю автомобільних доріг розподілено між трьома групами. Розрахунки виконано за даними Central Intelligence Agency 2010—2017 рр., Eurostat Statistics Explained 2018—2019 рр., Державної служби статистики України 2018 р.<sup>22</sup>

Унаслідок значного розкиду значень показника щільності автомобільних доріг групування здійснювалось у дві ітерації. Під час першої ітерації інтервал групування склав:  $I = (7,156 - 0,176) / 3 = 2,327$  (км / км<sup>2</sup>). Отже, інтервал мінімальної щільності автомобільних доріг становив  $d_R \leq (0,176 + 2,327)$  або  $d_R \leq 2,503$ , км / км<sup>2</sup> (III група) і в нього потрапили всі країни за винятком Мальти, Бельгії, Нідерландів, Кіпра, які мають потужнішу інфраструктуру автомобільного транспорту порівняно з іншими країнами ЄС, завдяки чому щільність

<sup>22</sup> Транспорт і зв'язок України – 2018. — К. : Державна служба статистики України, 2019. — 154 с. — С. 107; Central Intelligence Agency. The World Factbook. Roadways compares the total length of the road network and includes the length of the paved and unpaved portions [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2085rank.html> (дата звернення: 16.09.2020); Eurostat Statistics Explained. Road, rail and navigable inland waterways networks by NUTS 2 regions [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do> (дата звернення: 16.09.2020); Eurostat Statistics Explained. Natura 2000 protected areas [Електронний ресурс]. — Режим доступу : [https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=env\\_bio1&lang=en](https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=env_bio1&lang=en) (дата звернення: 16.09.2020).

автомобільних доріг у цих країнах становить, відповідно, 7,156; 3,861; 3,722 і 3,469 км/км<sup>2</sup> і суттєво (у 2,9—5,9 разу) перевищує середньоєвропейський рівень у 1,205 км/км<sup>2</sup>. Це зумовило необхідність другої ітерації групування, без урахування країн з потужнішою інфраструктурою, які було винесено в окрему групу.

За розрахунками другої ітерації, інтервал групування дорівнює  $I = (2,189 - 0,176) / 3 = 0,671$  (км/км<sup>2</sup>), країни з мінімальною щільністю автомобільних доріг потрапляють в інтервал  $d_r \leq (0,176 + 0,671)$  або  $d_r \leq 0,847$ , км/км<sup>2</sup> (III група); з середньою — в інтервал  $(0,176 + 0,671) < d_r \leq (0,176 + 2 \cdot 0,671)$  або  $0,847 < d_r \leq 1,518$ , км/км<sup>2</sup> (II група); з максимальною — в інтервал  $(0,176 + 2 \cdot 0,671) < d_r$  або  $1,518 < d_r$ , км/км<sup>2</sup> (I група). Розподіл країн ЄС за щільністю автодоріг між трьома, точніше, з урахуванням двох ітерацій — між чотирма, групами представлено в табл. 2.

Оцінюючи автотранспортну інфраструктуру України через призму середньоєвропейського рівня щільності автомобільних доріг, можна побачити, що рівень її зрілості відповідає рівню країн ЄС-27 III групи, тобто групи з мінімальним значенням співвідношення довжини дорожньої мережі та площі країни. В Україні на кожному км<sup>2</sup> території в середньому розбудовано 0,275 км автомобільних доріг, що є у 4,4 разу меншим, ніж у середньому по країнах ЄС.

## ВАНТАЖОНАПРУЖЕНІСТЬ ТРАНСПОРТНОЇ МЕРЕЖІ

Проте, як показали подальші дослідження, причина порівняно низької результативності автомобільного транспорту України, яка не дозволяє довести частку вантажообігу до середньоєвропейського рівня (за даними 2018 р., її потрібно збільшити з 20,0 до 75,3%, отже, майже у 3,8 разу), що полягає у відносно низькому інфраструктурному розвитку, певним чином нівелюється іншим фактором. Вагомою передумовою зростання конкурентоспроможності галузі — навіть, можна сказати, потужного прориву на ринку вантажоперевезень — може і надалі залишатися стабільне збільшення інтенсивності експлуатації мережі. Як аргумент скористаємося результатами порівняння вантажонапруженості автомобільних доріг країн ЄС-27 і України за відповідним показником, проведемо його групування та наведемо розподіл країн за інтенсивністю експлуатації мережі (табл. 3).

Таблиця 2. Групування країн ЄС за щільністю автомобільних доріг (км/км<sup>2</sup>)

Поза групами	I група (1,518 < d <sub>r</sub> ≤ 2,189)	II група (0,847 < d <sub>r</sub> ≤ 1,518)	III група (d <sub>r</sub> ≤ 0,847)
Мальта (7,156), Бельгія (3,861), Нідерланди (3,722), Кіпр (3,469)	Угорщина (2,189), Франція (1,919), Словенія (1,919), Німеччина (1,745), Данія (1,727), Австрія (1,633), Італія (1,623)	Ірландія (1,427), Іспанія (1,350), Польща (1,346), Литва (1,297), Естонія (1,289), Словаччина (1,161), Люксембург (1,108), Латвія (1,088), Португалія (0,902), Греція (0,886)	Чехія (0,707), Хорватія (0,478), Румунія (0,353), Швеція (0,312), Фінляндія (0,231), Болгарія (0,176)
	ЄС-27 (1,205) Україна (0,275)		

Як і в попередньому випадку, країни ЄС-27 було згруповано за вантажонапруженістю автомобільних доріг (Road,  $LR$ ,  $p_R = P_R / L_R$ , км / км<sup>2</sup>) і, по-перше, визначено інтервал групування:  $I = (p_R^{\max} - p_R^{\min}) / 3$  (%), по-друге, виділено три групи країн із щільністю: мінімальною — ( $p_R \leq p_R^{\min} + I$ ), %; середньою — ( $p_R^{\min} + I < p_R \leq p_R^{\min} + 2 \cdot I$ ), %; максимальною — ( $p_R^{\min} + 2 \cdot I < p_R$ ), %, по-третє, країни ЄС за вантажонапруженістю автомобільних доріг розподілено між трьома групами. Розрахунки виконано за даними Central Intelligence Agency 2010—2017 pp., Eurostat Statistics Explained 2015—2019 pp., Державної служби статистики України 2018 р.<sup>23</sup>

Через значний розкид показників групування здійснювалося так само у дві ітерації. Під час першої ітерації інтервал групування склав  $I = (17,678 - 0,488) / 3 = 5,730$  (тис. т / км), інтервал мінімальної вантажонапруженості автомобільних доріг виявився  $p_R \leq (0,488 + 5,730)$  або  $p_R \leq 6,218$ , тис. т / км (III група), і в нього потрапила переважна більшість країн, за винятком Люксембургу, Чехії та Болгарії, які завдяки інтенсивнішій, порівняно з іншими країнами ЄС, експлуатації інфраструктури автомобільного транспорту і досягненню таких значень вантажонапруженості, як, відповідно, 17,675; 9,061 і 7,962 тис. т / км, що у 2,9—6,4 разу перевищує середньоєвропейський рівень у 2,765 тис. т / км, довелося вилучити в окрему групу країн, у даному випадку — країн першої трійки. Це зумовило необхідність другої ітерації групування, без зазначення країн з інтенсивнішою експлуатацією автодоріг за обсягом перевезених тон вантажу.

За розрахунками другої ітерації, інтервал групування дорівнює  $I = (4,979 - 0,488) / 3 = 1,497$  (тис. т / км), країни з мінімальною вантажонапруженістю автомобільних доріг потрапляють в інтервал  $p_R \leq (0,488 + 1,497)$  або  $p_R \leq 1,985$ , тис. т / км (III група); з середньою — в інтервал  $(0,488 + 1,497) < p_R \leq (0,488 + 2 \times 1,497)$  або  $1,985 < p_R \leq 3,482$ , тис. т / км (II група); з максимальною — в інтервал  $(0,488 + 2 \cdot 1,497) < p_R$  або  $3,482 < p_R$ , тис. т / км (I група). Розподіл країн ЄС за вантажонапруженістю автодоріг між трьома групами представлено в табл. 3.

Порівнюючи вантажонапруженість автомобільних доріг України і країн ЄС легко побачити, що національні перевізники працюють у досить інтенсивному режимі, а загальний рівень експлуатації мережі підпадає під умови, які кількісно описують інтенсивність експлуатації у країнах ЄС, виділених при першій ітерації. Україна, маючи показник на рівні 7,258 тис. т / км, не перебільшує показники Люксембургу, Чехії та Болгарії, проте і не потрапляє до I групи другої ітерації групування, тобто явно є вищою за прийняті для неї обмеження.

## СЕРЕДНЯ ВІДСТАНЬ ПЕРЕМІЩЕННЯ ВАНТАЖІВ

На підставі одержаних результатів, порівняння характеру кореляції параметрів функціонування автомобільного транспорту в Україні та країнах ЄС, а також з огляду на той факт, що за часткою вантажообігу Україна відповідає країнам ЄС з III групи, а за вантажонапруженістю — так званим топовим країнам, як другу проблему невідповідності параметрів функціонування ав-

<sup>23</sup> Транспорт і зв'язок України — 2018. — К. : Державна служба статистики України, 2019. — 154 с. — С. 42; Eurostat Statistics Explained. Annual road freight transport, by distance class (1 000 t, Mio Tkm, Mio Veh-km, 1 000 BTO) [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road\\_go\\_ta\\_dc&lang=en](https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_go_ta_dc&lang=en) (дата звернення: 16.09.2020).

Таблиця 3. Групування країн ЄС за вантажонапруженістю автомобільних доріг (тис. т/км)

Поза групами	I група ( $3,482 < p_R \leq 4,979$ )	II група ( $1,985 < p_R \leq 3,482$ )	III група ( $p_R \leq 1,985$ )
Люксембург (17,678), Чехія (9,061), Болгарія (7,962)	Німеччина (4,979), Нідерланди (4,889), Фінляндія (3,517)	Польща (3,310), Словаччина (3,288), Швеція (3,093), Румунія (3,053), Греція (3,027), Австрія (2,747), Хорватія (2,501), Бельгія (2,398), Данія (2,250), Словенія (2,196)	Італія (1,962), Іспанія (1,882), Португалія (1,880), Франція (1,715), Ірландія (1,587), Кіпр (1,286), Литва (1,198), Угорщина (1,118), Латвія (1,100), Естонія (0,488)
		ЄС-27 (2,765) Україна (7,258)	

томобільного транспорту України і країн ЄС можна назвати невелику середню відстань перевезення вантажів вітчизняними перевізниками. Зрозуміло, що це не стільки проблема, скільки точка зростання, що додає нових рис картині перспектив подальшого розвитку підприємств автомобільного транспорту з урахуванням національного та євроінтеграційного контексту.

З метою групування країн ЄС-27 за середньою відстанню перевезення вантажів автомобільним транспортом ( $l_R, l_R = PL_R/P_R$ , км) так само, по-перше, визначено інтервал групування:  $I = (l_R^{\max} - l_R^{\min}) / 3$  (%), по-друге, виділено три групи країн із щільністю: мінімальною — ( $l_R \leq l_R^{\min} + I$ ), %; середньою — ( $l_R^{\min} + I < l_R \leq l_R^{\min} + 2 \cdot I$ ), %; максимальною — ( $l_R^{\min} + 2 \cdot I < l_R$ ), %, по-третє, країни ЄС розподілено між трьома, точніше — в цілому чотирма, групами протягом двох ітерацій. Розрахунки виконано за даними Eurostat Statistics Explained 2015—2019 pp. і Державної служби статистики України 2018 р.<sup>24</sup>

За результатами першої ітерації інтервал групування склав  $I = (890,6 - 22,3) / 3 = 289,4$  (км), інтервал мінімальної середньої відстані перевезення вантажів автомобільним транспортом —  $l_R \leq (22,3 + 289,4)$  або  $l_R \leq 311,7$ , км (III група), в нього не потрапили такі країни, як Австрія, Литва, Словенія, Португалія, Швеція, в яких середня відстань дорівнювала, відповідно, 890,6 км, 526,9, 397,4, 391,6 і 370,7 км, що перевищує середньоєвропейський рівень (121,6 км) у 3,1—7,3 разу. З огляду на це, дані країни було вилучено в окрему групу.

За розрахунками другої ітерації, інтервал групування дорівнює  $I = (194,1 - 22,3) / 3 = 57,3$  (км), країни з мінімальною середньою відстанню автомобільних вантажних перевезень потрапляють в інтервал  $l_R \leq (22,3 + 57,3)$  або  $l_R \leq 79,6$ , км (III група); середньою — в інтервал  $(22,3 + 57,3) < l_R \leq (22,3 + 2 \cdot 57,3)$  або  $79,6 < l_R \leq 101,9$ , км<sup>2</sup> (II група); максимальною — в інтервал  $(22,3 +$

<sup>24</sup> Транспорт і зв'язок України – 2018. — К. : Державна служба статистики України, 2019. — 154 с. — С. 42, 53; Eurostat Statistics Explained. Annual road freight transport, by distance class (1 000 t, Mio Tkm, Mio Veh-km, 1 000 BTO) [Електронний ресурс]. — Режим доступу : [https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road\\_go\\_ta\\_dc&lang=en](https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_go_ta_dc&lang=en) (дата звернення: 16.09.2020); Eurostat Statistics Explained. Annual road freight transport, by load capacity of vehicle (Mio Tkm, Mio Veh-km, 1 000 Jrnys) [Електронний ресурс]. — Режим доступу : [http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road\\_go\\_ta\\_lc&lang=en](http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_go_ta_lc&lang=en) (дата звернення: 16.09.2020).

Таблиця 4. Групування країн ЄС за середньою відстанню переміщення вантажів автомобільними дорогами (км)

Поза групами	I група ( $101,9 < l_R \leq 194,1$ )	II група ( $79,6 < l_R \leq 101,9$ )	III група ( $l_R \leq 79,6$ )
Австрія (890,6), Литва (526,9), Словенія (397,4), Португалія (391,6), Швеція (370,7)	Іспанія (194,1), Латвія (193,7), Хорватія (185,0), Естонія (168,2), Угорщина (162,4), Фінляндія (155,3), Словаччина (154,1), Люксембург (145,2), Болгарія (132,3), Італія (130,5), Бельгія (120,5)	Німеччина (100,2), Франція (99,4), Румунія (93,4), Данія (89,4), Греція (79,6)	Ірландія (78,6), Чехія (77,3), Нідерланди (38,9), Кіпр (33,5), Польща (22,3)
	ЄС-27 (121,6) Україна (40,6)		

+  $2 \cdot 57,3 < l_R$  або  $101,9 < l_R$ , км (I група). Розподіл країн ЄС за середньою відстанню між трьома групами представлено в табл. 4.

Перша група виявилася найчисельнішою. Це означає, що в практиці значної кількості країн ЄС підприємства автомобільного транспорту здійснюють перевезення вантажів на досить віддалені відстані: за інтервалом групи — на відстань понад 101,9 км, за країною цієї групи з мінімальним значенням середньої відстані — на 120,5 км. Висновок щодо поширення такої практики автотранспортних підприємств в європейській системі вантажних перевезень підтверджує середньоєвропейське значення показника. Згідно з результатами розрахунків і даними табл. 4, середня відстань перевезення вантажів автомобільним транспортом у країнах ЄС-27 становить 121,6 км.

Слід зауважити, що навіть найменше значення середньої відстані в тих країнах, що формують I групу (120,5 км), або середнє значення по країнах ЄС-27 (121,6 км) у три рази перевищує середню відстань перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні (40,6 км). Очевидно, що більшою є і середня відстань перевезення вантажів у країнах II групи (Німеччині — 100,2 км, Франції — 99,4 км, Румунії — 93,4 км, Данії — 89,4 км і Греції — 79,6 км), різниця в яких з Україною становить 39,0—59,6 км. Рівень показника у 40,6 км є більшим лише порівняно з такими трьома країнами ЄС, як Нідерланди (38,9 км), Кіпр (33,5 км) і Польща (22,3 км). По інших країнах значення показника є майже у два рази вищим. Навіть у тих країнах, що потрапили, крім вже зазначених, до III групи, а саме Чехії (77,3 км) та Ірландії (78,6 км), відстань перевезення є в 1,9 разу більшою, ніж в Україні.

## ВИСНОВКИ

Порівняння показників і узагальнення одержаних результатів свідчать про наявність у підприємств автомобільного транспорту України широких перспектив для подальшого розвитку. З урахуванням глобального соціально-економічного контексту це визначає загальні тренди і деталізує напрями внутрішніх та зовнішніх трансформацій, окреслюючи основні шляхи подо-

лання відставання України від країн ЄС у сфері транспортного обслуговування. Виходячи з аксіоми, що транспорт є однією з ключових сфер співпраці між Україною та ЄС, а транспортна політика, будучи вже понад 30 років однією із загальних політик ЄС, ґрунтується на таких пріоритетах, як відкриття транспортних ринків, створення транс'європейської транспортної мережі, запровадження моделі сталої мобільності, виникає висока ймовірність наближення показників функціонування національної транспортної системи та умов роботи транспортних підприємств до параметрів європейського ринку транспортних послуг.

Отже, по-перше, надалі відбуватиметься розвиток національної транспортної інфраструктури, а з огляду на майже 4,4-разовий розрив між Україною та ЄС — і зростання щільності автомобільних доріг, швидкість якого визначальним чином впливатиме на конкурентоспроможність національного транспорту і масштаби перевізної діяльності транспортних підприємств.

По-друге, з урахуванням конкурентних переваг автомобільного транспорту і меншого у 3,8 разу вантажообігу України порівняно з ЄС, автотранспортні підприємства мають реальні можливості для чотириразового збільшення частки ринкового сегмента на ринку перевезення вантажів. При цьому під час формування стратегії розвитку, спрямованої на масштабування перевізної діяльності підприємствами автомобільного транспорту, слід урахувати пріоритети європейської транспортної політики з акцентуванням на моделі «сталогої мобільності» та, можливо, із застосуванням заснованого на принципах сталості підходу «унікати — змінювати — поліпшувати».

По-третє, ймовірно, засобами масштабування перевізної діяльності будуть зростання відстані переміщення вантажів і збільшення обсягів перевезень підприємствами автомобільного транспорту через модальний розподіл уже існуючих і залучення нових вантажопотоків. Такого роду зміни відбуватимуться як у коротко-, так і у довгостроковій перспективі. У короткостроковому аспекті першим з факторів зростання обсягів перевезень автотранспортними підприємствами може стати мінімум триразове збільшення відстані перевезення вантажів (виходячи з триразового розриву між Україною та ЄС), другим — завдяки використанню конкурентних переваг і застосуванню інноваційних технологій — перерозподіл вантажопотоків між видами транспорту, який разом з фактором відстані зумовить майже чотириразове збільшення частки вантажообігу (зважаючи на розрив за цим показником у 3,8 разу). У довгостроковому аспекті такого роду тенденції можуть бути посилені будівництвом нових транспортних шляхів. Інтенсивність використання транспортної мережі в існуючих умовах не має значних резервів зростання через ще більшу вантажонапруженість на дорогах (вантажонапруженість автошляхів України є у 2,6 разу вищою, ніж у ЄС). Утім за підтримки цього параметра на наявному рівні вона може бути закладена як орієнтир для бажаної кількісної характеристики експлуатації мережі майбутнього України.

Більш ґрунтовного прогностичного змісту запропонований підхід може набути через поєднання з макроекономічними сценаріями. Сценарне прогнозування, з урахуванням встановлених особливостей функціонування ринку



транспортних послуг і зроблених діагностичних узагальнень, може бути використане для розробки і тестування стратегій розвитку автотранспортного підприємства. Обґрунтування найбільш імовірних сценаріїв та визначення того, які зміни є необхідними, отже, мають бути закладені в стратегії розвитку, дозволять автотранспортним підприємствам ефективніше реалізувати економічний потенціал, оптимально використати конкурентні переваги, збільшити свою вартість і, врешті-решт, бути гнучкішими і одночасно стійкішими в умовах криз і ризиків нової соціально-економічної нормальності.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. *Rodrigue, J.-P., Notteboom T.* Transportation and Economic Development / The Geography of Transport Systems [Електронний ресурс]. — Режим доступу : [https://transportgeography.org/?page\\_id=5260](https://transportgeography.org/?page_id=5260) (дата звернення: 05.09.2020).
2. *Rodrigue J.-P.* The Geography of Transport Systems ; [J.-P. Rodrigue, C. Comtois, B. Slack]. — 3d ed. — London, New York : Routledge, 2013. — 432 p. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : [https://transportgeography.org/wp-content/uploads/GTS\\_Third\\_Edition.pdf](https://transportgeography.org/wp-content/uploads/GTS_Third_Edition.pdf)
3. *Condon J., Gailus S., Neuhaus F., Peña-Alcaraz M.* Global freight flows after COVID-19: What's next / McKinsey & Company. — 2020. — Jul. 02. — 8 p. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-transport-infrastructure/our-insights/global-freight-flows-after-covid-19-whats-next#> (дата звернення: 25.09.2020).
4. *Бабина О.Є.* Методолого-практичні основи формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств : дис. ... д-ра екон. наук за спеціальністю 08.00.04. — К. : Київська державна академія водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного, 2017. — 493 с.
5. *Гудкова В.П.* Методологія забезпечення ефективної діяльності підприємств сфери пасажироперевезень : моногр. — К. : ДЕДУТ, 2013. — 291 с.
6. *Кравченко О.О.* Сценарне фінансове планування і прогнозування на залізничному транспорті: теорія і практика : моногр. — К. : ДЕДУТ, 2013. — 300 с.
7. *Овчар П.А.* Економічний розвиток автотранспортної галузі України в умовах глобальних викликів : моногр. — К. : ЦП «Компринт», 2018. — 374 с.
8. *Шемаєв В.В.* Теоретико-методологічні засади та пріоритети розвитку транспортної інфраструктури в системі економічної безпеки України : моногр. — К. : Вид-во НУОУ, 2018. — 368 с.
9. *Чернявська О.В.* Національна економіка : навч. посіб. — К. : Алерта, 2018. — 502 с.
10. *Яновська В.П.* Інтенсивність цифровізації економіки України // Економіка України. — 2020. — № 9. — С. 5—20 (doi: <https://doi.org/10.15407/economyukr.2020.09.005>).

Стаття надійшла 09.10.2020

#### REFERENCES

1. Rodrigue, J.-P., Notteboom T. Transportation and Economic Development, in: The Geography of Transport Systems, available at: [https://transportgeography.org/?page\\_id=5260](https://transportgeography.org/?page_id=5260) (accessed on: 05.09.2020).
2. Rodrigue J.-P. The Geography of Transport Systems. London, New York, Routledge, 2013, available at: [https://transportgeography.org/wp-content/uploads/GTS\\_Third\\_Edition.pdf](https://transportgeography.org/wp-content/uploads/GTS_Third_Edition.pdf)
3. Condon J., Gailus S., Neuhaus F., Peña-Alcaraz M. Global freight flows after COVID-19: What's next. *McKinsey & Company*, July 2, 2020, available at: <https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-transport-infrastructure/our-insights/global-freight-flows-after-covid-19-whats-next> (accessed on: 25.09.2020).
4. Babyna O. Methodological and practical bases of formation and realization of potential of transport enterprises. Kyiv, Kyiv State Academy of Water Transport named after Hetman Petro Konashevych-Sahaidachny, 2017 [in Ukrainian].

5. Gudkova V. Methodology for Ensuring the Effective Operation of Enterprises in the Field of Passenger Transportation. Kyiv, State Economic and Technological University of Transport, 2013 [in Ukrainian].
6. Kravchenko O. Scenario Financial Planning and Forecasting in Railway Transport: Theory and Practice. Kyiv, State Economic and Technological University of Transport, 2013 [in Ukrainian].
7. Ovchar P. Economic Development of the Motor Transport Industry of Ukraine in the Context of Global Challenges. Kyiv, «Komprint» Printing Center, 2018 [in Ukrainian].
8. Shemayev V. Theoretical and Methodological Principles and Priorities for the Development of Transport Infrastructure in the System of Economic Security of Ukraine. Kyiv, Publisher of the National Defense University of Ukraine, 2018 [in Ukrainian].
9. Chernyavska O.V. National Economy. Kyiv, Alerta, 2018 [in Ukrainian].
10. Yanovska V. Intensity of digitalization of Ukrainian economy. *Economy of Ukraine*, No. 9, 2020, pp. 5-20 (doi: <https://doi.org/10.15407/economyukr.2020.09.005>) [in Ukrainian].

Received on October 9, 2020

*Viktoriia Yanovska*, Dr. Sci. (Econ.), Associate Professor,  
Head of the Department of Economics, Marketing and Business Administration,  
State University of Infrastructure and Technology,  
19, Ivana Ohiiienka St., Kyiv, 03049, Ukraine  
*Anna Kyrychenko*, Assistant at the Department of Economics,  
National Transport University,  
1, Mykhailo Omelianovych-Pavlenko St., Kyiv, 01010, Ukraine

TRANSPORT SERVICES MARKET BENCHMARKING:  
UKRAINE — EU COMPARATIVE ANALYSIS

In the crisis and post-crisis periods, in conditions of uncertainty and risk of new socio-economic normal, the problem of finding opportunities for economic growth and directions of strategic development of transport enterprises, in particular road transport, is especially relevant. The aim of the study is to provide an empirical, analytical and conceptual basis for the development strategy of road transport companies taking into account the modal features of freight transport in the European Union, as well as informing the scientific community and the public about quantitative and qualitative parameters of the European transport market, patterns of change in macroeconomic indicators. Achieving this goal requires an analysis of the general parameters of the EU freight market compared to similar indicators of the transport system of Ukraine. The study proposed and used a methodological approach that involves the use of relative and specific indicators (market share, network density, average transport distance), includes grouping (if necessary, two-iteration) of countries depending on the value of indicators and focuses on their comparison in Ukraine and EU countries. According to the results of benchmarking, a number of prognostic conclusions and substantiated assumptions about the prospects of further development of the freight market of Ukraine, which, taking into account the global socio-economic context, outline general trends and detail the directions of internal and external transformations of road transport enterprises. The proposed approach can become more meaningful through a combination of macroeconomic scenarios. Substantiation of probable scenarios and determination of directions of necessary changes will allow motor transport enterprises to realize economic potential more effectively, to make optimal use of competitive advantages, to increase cost, to become more flexible and at the same time more resilient in the conditions of new crises and risks.

**Keywords:** *European integration; development strategy; transport services market; freight transportation; road transport; motor transport enterprises.*