

## СВІТОВЕ ГОСПОДАРСТВО ТА ЕКОНОМІКА ЗАРУБІЖНИХ КРАЇН

УДК 338.47:337.137:061.1ЄС

Орехова Т.В.

### ВПЛИВ РОЗВИТКУ ПОТЕНЦІАЛУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

***Анотація.** Статтю присвячено аналізу впливу розвитку потенціалу транспортно-логістичної галузі на конкурентоспроможність країн ЄС. В роботі проведено ретроспективний аналіз становлення єдиної транспортної політики ЄС. З використанням статистичних методів аналізу та офіційних інформаційних джерел досліджено специфіку модального розподілу внутрішнього вантажного транспорту країн ЄС, його національну та міжнародну складові. Спираючись на дані Світового банку та Всесвітнього економічного форуму проаналізовано залежність міжнародної конкурентоспроможності та розвитку показників транспортного сектору від приєднання деяких країн до спільного ринку Європейського союзу. Зроблено висновки про необхідність інноваційних підходів до формування єдиної транспортної політики європейських держав, ґрунтуючись на принципах сталого розвитку.*

***Ключові слова:** транспортна інфраструктура, конкурентоспроможність, потенціал транспортно-логістичної інфраструктури, Європейський союз.*

DOI 10.34079/2226-2822-2021-11-22-5-17

***Актуальність.** Транспорт є важливою галуззю Європейського Союзу (ЄС) і відіграє життєво важливу роль у формуванні конкурентоспроможності цього інтеграційного об'єднання європейських країн. Розвиток транспортно-логістичного потенціалу є також ключовими факторами забезпечення сталості розвитку країн в цілому. На сьогодні транспортна політика ЄС спрямована на використання чистих, безпечних та ефективних технологій, підтримуючи внутрішній ринок товарів і право громадян на вільний пересування по всьому ЄС.*

*У Білій книзі «Дорожня карта до Єдиної європейської транспортної зони» викладено основні аспекти транспортної політики ЄС. Її метою є створення сталого транспортного сектору, який продовжує обслуговувати потреби економіки та громадян, враховуючі майбутні обмеження: дефіцит нафти, зростання заторів і потреба скоротити викиди CO<sub>2</sub> і забруднювачів, щоб покращити стан якості повітря, особливо в містах.*

*Крім того, Європейська комісія прийняла Зелену угоду, що встановлює стратегічні рамки для кліматично-нейтральної економіки ЄС до 2050 року. З цією метою вона закликає до 90% скорочення викидів транспорту до 2050 року. Пріоритетні дії Зеленої угоди для переходу до сталої та розумної мобільності включає активізацію мультимодального транспорту, підтримку розгортання автоматизованих та пов'язаних рішень у сфері мобільності для різних видів транспорту, врахування зовнішніх витрати транспортної діяльності через ціноутворення, підвищення виробництва та впровадження сталої альтернативи транспортного палива та зменшення забруднення від транспорту, особливо в містах.*

*Аналіз останніх досліджень і публікацій.* Значну кількість наукових праць провідних вітчизняних і зарубіжних учених присвячено концептуальним засадам, науково-методичним підходам і практичним рекомендаціям з формування й розвитку світових транспортно-логістичних систем, дослідженню політики розвитку транспортної галузі у Європейському союзі, питанням формування та розвитку транспортної системи України. Це робити таких вчених, як Ю.С. Золотнова, Н.В. Трушкіна, Т.Г. Логутова, М.М. Полторацький, Ю.Л. Мохова, Н.Л. Панасенко, В.Б. Іваник, які присвятили свої дослідження шляхам розвитку транспортної системи України, складовим транспортного комплексу як сегменту для стабільного функціонування економіки країни. Ф. Дж. Пурванто, К. Хейндрікс, Я. Кейл, О. Бетанкор, М.П. Сокорро, А. Хернандес, Дж. Еугеніо-Мартін, Б. Павловська, П. Борковський, Р. Філдер досліджували вплив транспортної інфраструктури на міжнародну конкурентоспроможність Європи. Щорічні дослідження Європейської Комісії присвячені трендам сталого розвитку транспортної галузі країн ЄС.

*Метою даної статті* є аналіз впливу розвитку потенціалу транспортно-логістичної галузі на конкурентоспроможність країн ЄС.

Під час підписання Договору про заснування Європейського економічного співтовариства (ЄЕС) 25 березня 1957 року в Капітолії в Римі було закладено основи для того, що мало стати Європейським Союзом, транспортна політика вже згадувалася в тексті угоди: як опосередковано - «крім того, для скасування митних зборів і прийняття спільної торговельної політики щодо третіх країн, стаття 3 передбачає скасування, як між державами-членами, перешкод для вільного руху осіб, послуг і капіталу», так і прямо – про «початок спільної транспортної політики» (Treaty of Rome (EEC), 1957).

Однак, незважаючи на те, що транспортний сектор чітко названий у Римських угодах, минуло б майже три десятиліття, перш ніж цілі, узгоджені в 1957 році, були втілені в конкретні політичні заходи. Ця затримка була спричинена тривалою фундаментальною суперечкою щодо того, чи слід спочатку лібералізувати спільні політичні сфери в ЄС – тобто відкрити їх для інших учасників ринку в рамках єдиного ринку – чи гармонізувати – тобто узгодити зі спільною нормативною базою. Німеччина, разом з іншими державами-членами, послідовно виступала за те, щоб почати з регулятивного узгодження, щоб полегшити подальшу лібералізацію.

Посилення політичного тиску щодо завершення внутрішнього ринку разом із судовим розглядом «за бездіяльність», розпочатим Європейським парламентом у Суді Європейського Союзу (СЄС), нарешті стало поштовхом для формування активної транспортної політики Європейського співтовариства. Постанова Суду ЄС від 1985 року вимагала від Ради ЄС поширити свободу надання послуг, яка вже реалізована в інших сферах, також на транспортний сектор.

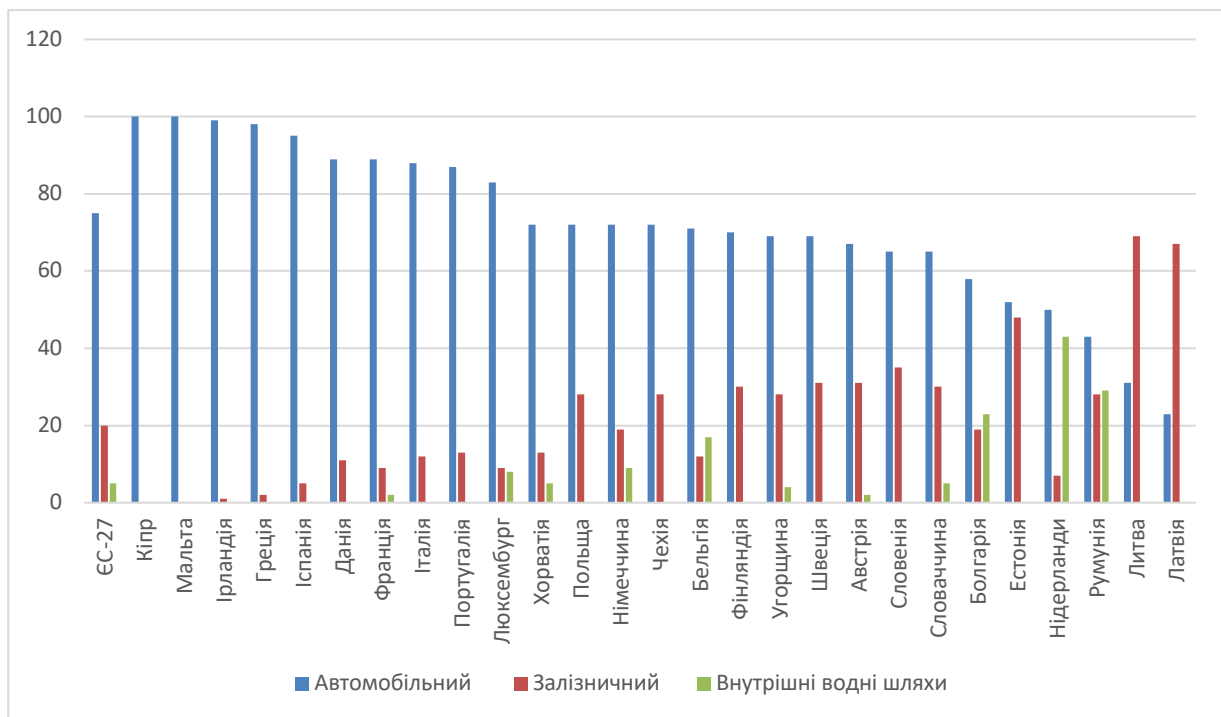
Рішучі заходи з цього приводу не забарилися: у червні 1985 року глави держав і урядів, які зібралися в Мілані, оприлюднили свою Білу книгу «Завершення внутрішнього ринку», яка передбачала створення вільного ринку вантажних перевезень до 1992 року. У листопаді Рада міністрів транспорту ЄС наслідувала цей приклад, оголосивши, що з 1992 року не тільки будуть скасовані кількісні обмеження на транскордонні перевезення, але й інші спотворення конкуренції, такі як мита або податки на транспортні засоби, будуть узгоджені в майбутньому.

Коли після підписання Маастрихтської угоди в лютому 1992 року був заснований Європейський Союз, окрім узгодженого відкриття ринків і створення спільного транспортного ринку для всього ЄС, питання транспортної безпеки, економічної та соціальної згуртованості та, не в останню чергу, захисту навколишнього середовища були розглянуті вперше. Відтоді заявленою метою ЄС було об'єднання транспортної

інфраструктури держав-членів з метою створення «Транс'європейських мереж» (TEN) (The EU's common transport policy, 2020).

Автомобільний транспорт продовжує займати найбільшу частку у показниках вантажного транспорту ЄС серед трьох видів внутрішнього транспорту. На рисунку 1 видно, що у 2018 році на автомобільний транспорт припадає три чверті (75,3 %) загального внутрішнього вантажного транспорту (на основі тонно-кілометрів). Залізничний транспорт становив 18,7 % від загального обсягу ЄС, тоді як частка внутрішніх водних шляхів становили 6,0 % від загальної продуктивності внутрішнього транспорту.

Незважаючи на те, що модальний поділ між різними видами транспорту не має тенденції до радикальних змін з року в рік на рівні ЄС зміни іноді більше помітні на рівні країн. Рівень модального поділу за країнами значно відрізняється. Лише 17 держав-членів повідомляють дані про вантажні перевезення внутрішніми водними шляхами. Зокрема, ні на Кіпрі, ні на Мальті немає ні залізниці, ні судноплавних внутрішніх водних шляхів; таким чином, для цих двох держав-членів частка автомобільного транспорту у вантажних перевезеннях дорівнює 100 %.



**Рис. 1. Модальний розподіл внутрішнього вантажного транспорту, 2018 р., %**  
 (побудовано за даними (Energy, transport and environment statistics, 2020)).

У 2018 році автомобільний транспорт був основним внутрішнім транспортом, який використовується в усіх країнах-членах ЄС, за винятком Литви та Латвії, де він становив 32,1 % і 24,2 % загального внутрішнього вантажного транспорту відповідно. У цих двох країнах залізничний транспорт був основним внутрішнім видом транспорту, що використовувався у 2018 році з частками 75,8 % в Латвії та 67,9 % у Литві. Залізничний транспорт також грав головну роль в іншій країні-члені Балтії - Естонії з часткою 46,2 % у 2018 р. У 2018 р. на автомобільний транспорт припадало понад 70 % внутрішнього вантажного транспорту в 16 країнах-членах і більше 90 % в Ірландії, Греції та Іспанії.

Частка внутрішніх водних шляхів була найвищою в Нідерландах (43,2 %). Високі частки були також зафіксовані в Румунії (27,1 %), Болгарії (24,5 %) і Бельгії (16,1 %).

Слід зазначити, що цей аналіз стосується лише внутрішньої частини вантажного транспорту. Слід зазначити, що значні обсяги міжнародного вантажу транспортуються морськими вантажними службами, а для деяких груп товарів - повітряним транспортом або трубопроводами (Energy, transport and environment statistics, 2020).

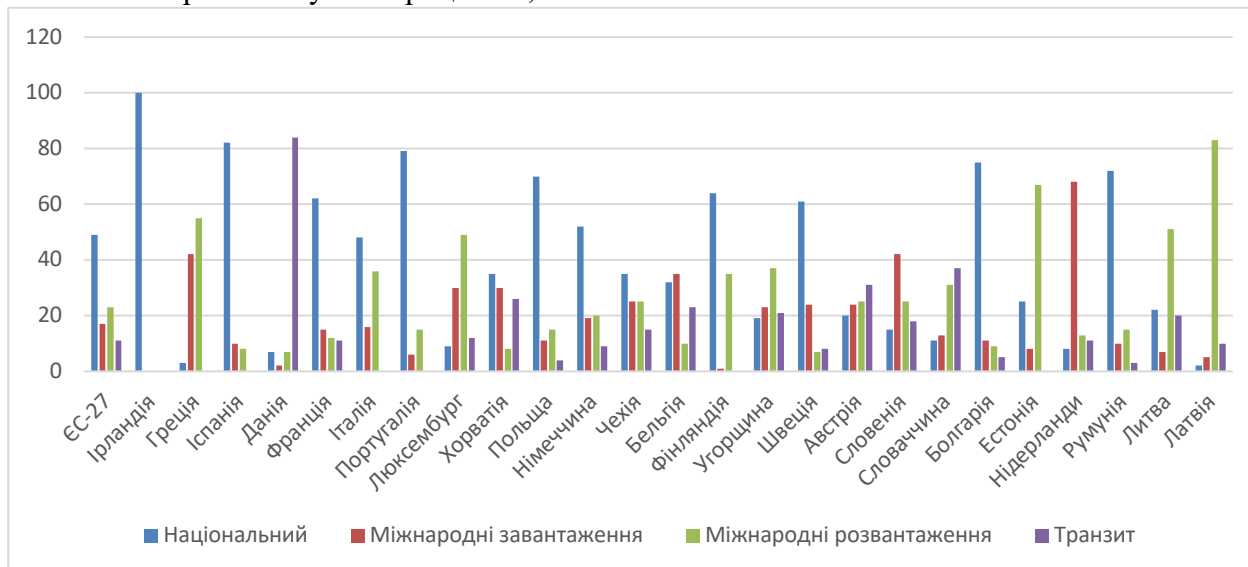
Щодо вантажних перевезень залізничним транспортом у 2018 р. всього результат роботи цього сектору країн ЄС можна оцінити приблизно на рівні 430 мільярдів тонно-кілометрів. Основний внесок серед країн-членів приходить на Німеччину з 117 мільярдами тонно-кілометрів, що становить майже третину загального обсягу продуктивності ЄС.

Частка міжнародних перевезень у різноманітності країн тісно пов'язана з їх географічним положенням в межах Європи. Якщо вести мову про ЄС у цілому, то частка внутрішніх перевезень можна оцінити в 48,8 % у 2018 році, міжнародних – на рівні 23,8 %, транзит – 10,7 % (рис. 2).

Держави-члени, які реєструють найвищу частку міжнародних перевезень, розташовані в ключових коридорах в межах європейського ринку. У Латвії і Естонії, що розташовані на кордоні між ЄС і Росією, міжнародні навантаження склали 84,5 % та 68,0 % загального обсягу виконання транспортних послуг у 2018 році відповідно.

Нідерланди, стратегічно розташовані в центрі європейського ринку, зареєстрована частка міжнародних навантажень яких складає 57,5 % від загальної кількості виконаних тонно-кілометрів. Ключовий імпортерний порт Роттердама з великим морським/залізничним транспортом трансферу товарів, що відправляються в межах Європейського Союзу, сильно впливає на ці показники.

Греція зареєструвала найвищу частку міжнародних перевезень у загальному виконанні перевезень у 2018 році – 97,0 %.



**Рис. 2. Залізничний вантажний транспорт за типами транспортування, 2018 р., % частка в т.-км. (побудовано за даними (Energy, transport and environment statistics, 2020)).**

Навпаки, країни зі специфічним географічними характеристиками (на периферії ЄС або на островах) зафіксували низьку частку міжнародних залізничних перевезень.

Міжнародні перевезення по Ірландії не зафіксовані у 2018 р. Невеликі частки спостерігаються у Данії (10,5 %).

Для таких країн кращим режимом міжнародного вантажного транспорту залишається морський транспорт, завдяки якому вантаж доставляється в найближчий

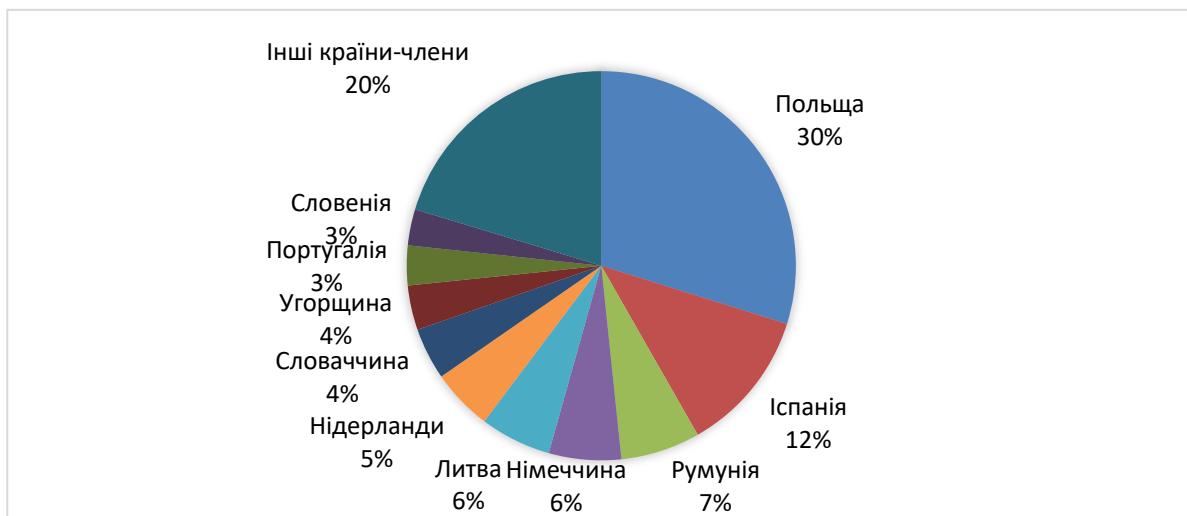
порт до пункту його призначення, а потім пересилається в країні в основному автомобільним та залізничним транспортом.

Що стосується транзитних перевезень, Данія зареєструвала найвищу частку у 2018 році – 83,1 %. Країна ЄЗВТ Швейцарія та країна-кандидат Північна Македонія також мають рекордно значні частки (64,9 % та 59,3 %, відповідно).

Якщо дивитися на національний транспорт, то найвищі частки у 2018 році спостерігалися в Ірландії (100 %), Іспанії (83,8 %), Португалії (78,9 %), Болгарії (74,9 %), Румунії (73,5 %) та Польщі (70,0 %).

Навпаки, національний транспорт представлений у Латвії лише на рівні 1,9 %, 3,0 % - у Греції, 6,4 % - у Данії, 7,2 % - у Нідерландах і 8,5 % - у Люксембурзі. В країні-кандидаті Північній Македонії національний транспорт становив менше 1 % у 2018 році.

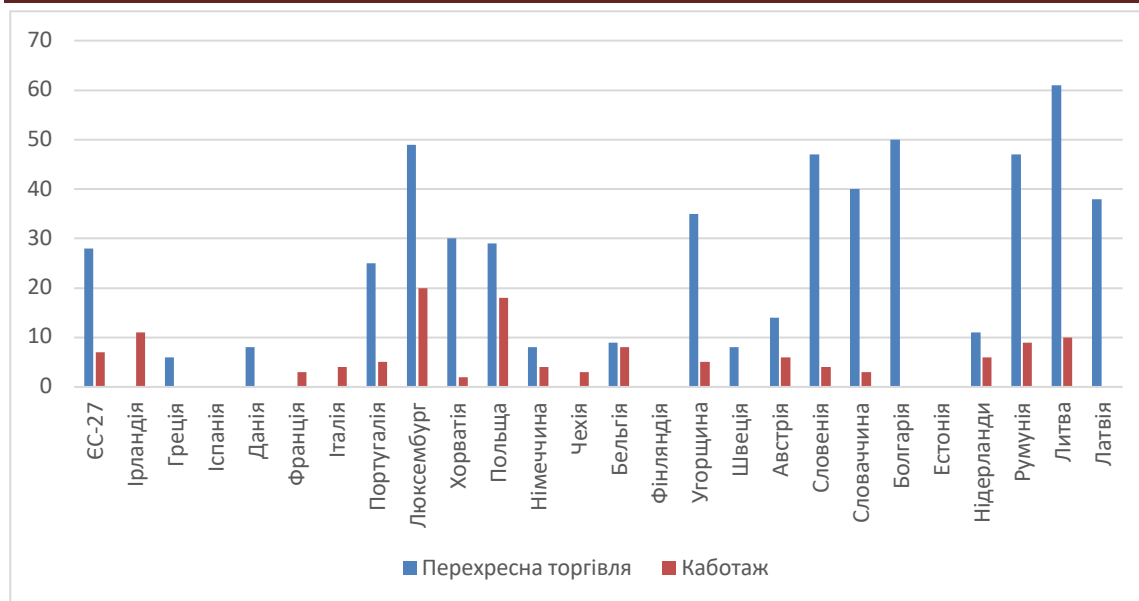
Польща має найвищу частку міжнародних перевезень в ЄС (29,8%) (рис. 3).



**Рис. 3. Розподіл міжнародного автомобільного вантажного транспорту ЄС за країнами, 2018 рік, % частка в т.-км (побудовано за даними (Energy, transport and environment statistics, 2020)).**

Частка ЄС у міжнародних торгових перевезеннях становила 26,4 %, каботажні перевезення становили 6,3 % (рис. 4). Для шості держав-членів (Литва, Болгарія, Люксембург, Словенія, Румунія та Словаччина), частка перехресної торгівлі у міжнародних перевезеннях складала понад 40 % міжнародних перевезень. На Люксембург та Ірландію також припадала значна частка каботажних перевезень (19,6 % та 11,1 %, відповідно); це можна пояснити розташуванням країн. Країна ЄЗВТ Швейцарія також повідомляє про значну частку каботажних перевезень (11,2 %).

Середнє навантаження транспортних засобів для міжнародних перевезень в ЄС становило 16,1 тони в 2018 році. Кіпр мав найвищий міжнародний показник вантажопідйомності 26,0 тон, тоді як у Фінляндії була найвище національне навантаження 17,2 т («Середнє навантаження» розраховується шляхом ділення річної продуктивності вантажних перевезень (тонно-кілометри) на відповідну відстань, пройдену навантаженим транспортним засобом (кілометри автомобіля, еквівалентно кілометрам). Словаччиною зафіксовано найнижче середнє завантаження у національному транспорті (6,0 тон).



**Рис. 4. Перехресна торгівля та каботаж у міжнародних автомобільних вантажних перевезеннях, 2018, % частки в т-км (побудовано за даними (Energy, transport and environment statistics, 2020)).**

У 2018 р. «Продукти видобутку металевих руд та інших видів корисних копалин і кар'єрів» була найбільшою групою продуктів з точки зору тоннажу, що становить 3 472 млн., друге місце в розподілі за обсягами серед груп товарів займає - «інші неметалічні мінеральні продукти» (1 635 млн. тон).

Що стосується вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами, основними видами товарів (згідно Класифікацією NST 2007р), перевезених на рівні ЄС у 2018 році, були «металеві руди», «кокс та продуктів переробки нафти» та «хімічні речовини, гума і пластик, ядерне паливо».

Що стосується морського вантажного транспорту, то загальна сума бруutto вага вантажів, що перевозяться в портах ЄС, оцінюється в 3,6 мільярда тон у 2018 році.

Нідерланди повідомили про найбільший обсяг морського транспорту перевалки вантажів у Європі в цей період.

Обсяг морських перевезень в 605 млн. тон обробляється в голландських портах, що становить 16,9 % від загального обсягу ЄС у 2018 р. За Нідерландами йшли Італія та Іспанія. Їх частки становили відповідно 14,0 % і 13,9 % ЄС всього.

Серед інших країн, які повідомляють дані Євростат про морські вантажні перевезення, країна-кандидат Туреччина, яка 454 млн тон товарів у 2018 році.

На фоні загальної тенденції зниження обсягів портової вантажної діяльності за 10 років після початку глобальної кризи 2008 року найбільше Польща зареєструвала найбільше відносне зростання (+88,0 %), за якою йде Литва (+44,2 %), Словенія (+39,7 %), Португалія (+38,4 %), Мальта (+35,2 %), Греція (+24,9 %) та Іспанія (+19,6 %).

Більше морських вантажів вивантажується, ніж завантажується на судна в більшості країн ЄС. Мальта мала найвищі частки розвантажених вантажів у 2018 році – 88 % загальна кількість тон морських вантажів, зареєстрованих як ввезення до своїх портів. Навпаки, три Балтійські країни, Болгарія, Фінляндія, Румунія та країна ЄЗ Норвегія мала високі частки зовнішнього руху товарів у загальних переміщеннях тон до їхніх портів.

Роттердам, Антверпен і Гамбург - усі порти, розташовані на узбережжі Північного моря зберегли свої позиції найкращих європейських портів в 2018 році з



точки зору валового доходу, ваги вантажів, що перевантажуються, і в обсязі контейнерів, що перевантажуються в портах.

За тоннажем морський транспорт є найважливішим видом транспортування вантажів на великі відстані або з ЄС, причому майже дві третини їдуть до або з портів ЄС за межі ЄС (міжнародні перевезення).

Зростання значення міжнародних перевезень відображено також в показниках авіаперевезень і поштових перевезень.

Перевезення за межами ЄС домінують, на них припадає 82 % загального обсягу вантажних і поштових перевезень ЄС у 2018 році.

Політика Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) спрямована на впровадження та розвиток загальноєвропейської мережі залізничних ліній, доріг, внутрішніх водних шляхів, морських судноплавних маршрутів, портів, аеропортів і залізничних терміналів. Кінцевою метою політики є усунення прогалів, усунення вузьких місць і технічних бар'єрів, а також посилення соціальної, економічної та територіальної єдності в ЄС. Поточна політика TEN-T базується на Регламенті (ЄС) № 1315/2013. Окрім будівництва нової фізичної інфраструктури, політика TEN-T підтримує застосування інновацій, нових технологій і цифрових рішень для всіх видів транспорту. Метою є покращення використання інфраструктури, зменшення впливу транспорту на навколишнє середовище, підвищення енергоефективності та безпеки.

TEN-T складається з двох «рівнів» мережі:

- основна мережа включає найважливіші з'єднання, що з'єднують найважливіші вузли, і має бути завершена до 2030 року;

- комплексна мережа охоплює всі європейські регіони і має бути завершена до 2050 року.

Основу базової мережі представляють дев'ять коридорів базової мережі, які були визначені для оптимізації та полегшення скоординованого розвитку базової мережі. Два горизонтальні пріоритети: Європейська система управління залізничним рухом (ERTMS) Motorways of the Sea, доповнюють їх. Нагляд за Коридорами та двома Горизонтальними Пріоритетами покладаються на Європейських Координаторів, призначених Європейською Комісією (ЄС, 2020).

Починаючи з 1990-х років, і зокрема після розширення на схід у 2004 році, вантажні перевезення в ЄС зазнали різкого зростання, тоді як інші види транспорту, такі як залізничний або внутрішній транспорт, стагнували. На цьому тлі концепція стійкої та «інтермодальної» мобільності стає все більш актуальною. Ключовим кроком у досягненні цієї мети є перенесення вантажних перевезень з автомобільного транспорту на залізничний, морський і внутрішній транспорт, а також підвищення сумісності між різними видами та системами транспорту. Це має на меті привести до більш збалансованого розподілу навантаження між різними видами транспорту, а також має забезпечити та покращити безпеку та сталість.

На рисунку 5 наочно представлено, як приєднання країн до ЄС вплинуло на розширення їх доступу до нових ринків, зростання експортного потенціалу і відповідно міжнародної конкурентоспроможності. Зростання обсягів експорту Чехії у 2006 році (після приєднання до ЄС у 2004 році) у порівнянні із 2000 роком було зафіксовано на рівні 35%, Естонії – 2%, Угорщини – 10%, Литви – 48%, Латвії – 8%, Польщі – 39%, Румунії – 15%, Словаччини – 52%, Словенії – 29%. Зростання у 2008 році експорту Болгарії та Румунії (після приєднання до ЄС у 2007 році навіть на тлі глобальної кризи) у порівнянні із 2006 роком спостерігалось на рівні 12% та 6% відповідно. Зростання експорту Хорватії у 2014 році (після приєднання до ЄС у 2013 році) у порівнянні із 2012 роком спостерігалось на рівні 10%.

Відповідно зростання експорту товарів та інвестицій в транспортну інфраструктуру спричинило зростання обсягів вантажних перевезень залізничним транспортом в тих країнах, де він мав найбільшу частку у модальному розподілі вантажного транспорту – у 2005 році зростання обсягу вантажних перевезень залізничним транспортом у порівнянні із 2000 роком спостерігалось у Естонії на рівні 31%, Литви – 40%, Латвії – 49% (рис. 6).

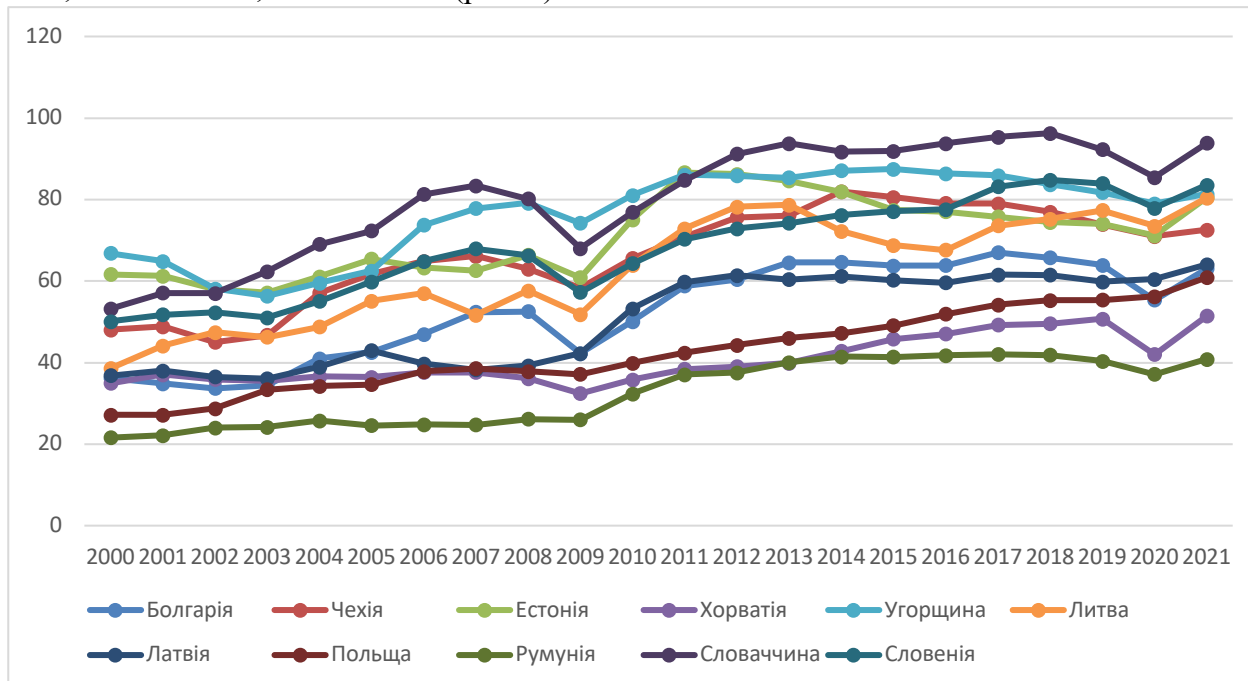


Рис. 5. Експорт товарів та послуг, % від ВВП (побудовано за даними (Exports of goods and services 1960-2021, 2021)).

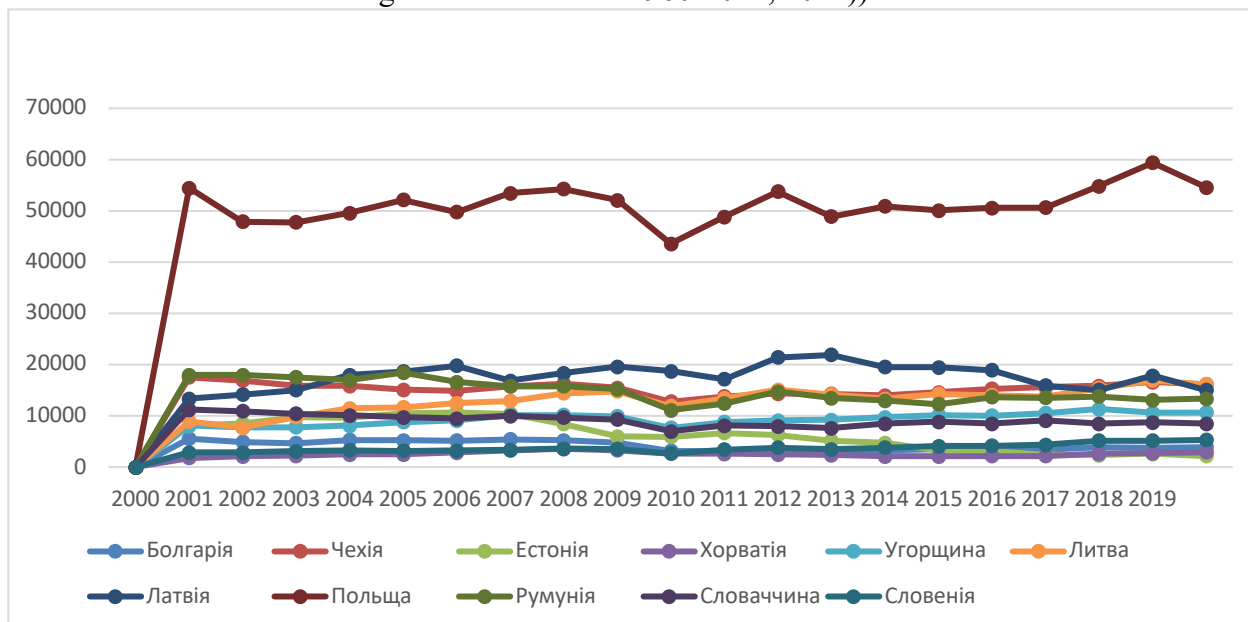
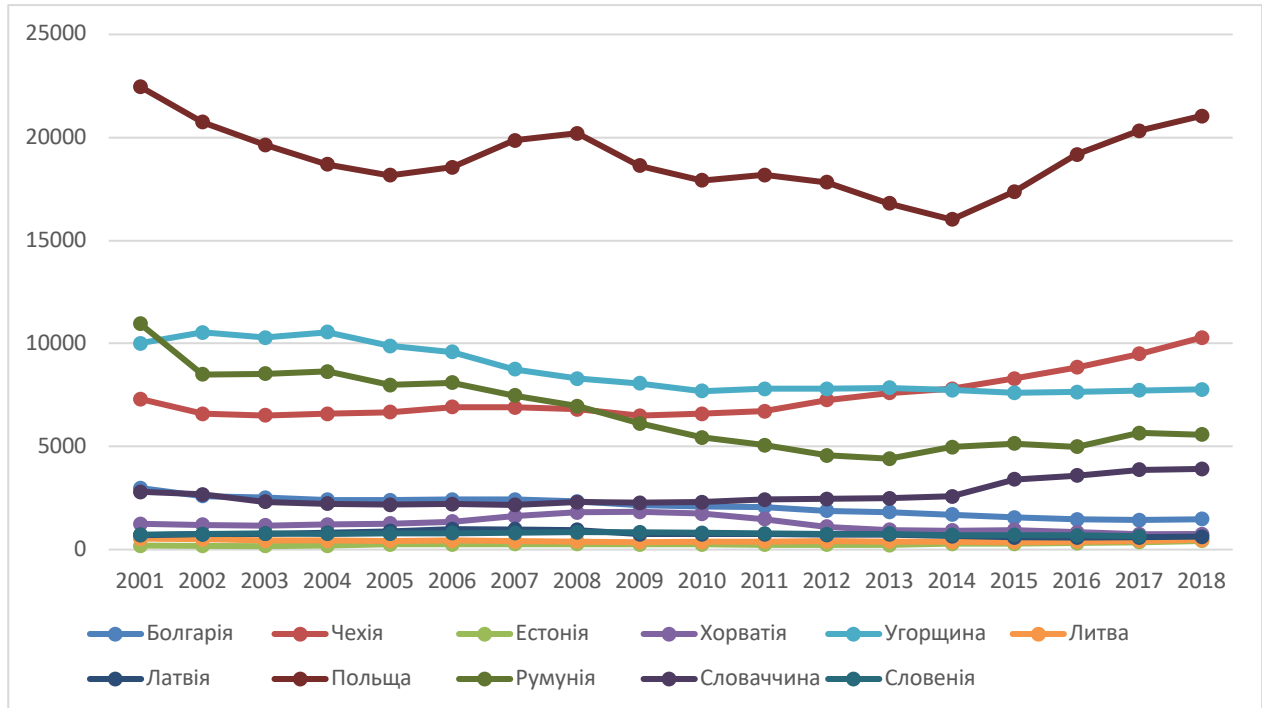


Рис. 6. Обсяг товарів, що транспортовані залізничним транспортом, млн. т-км (побудовано за даними (Rail lines (total route-km) 1995-2019, 2021)).

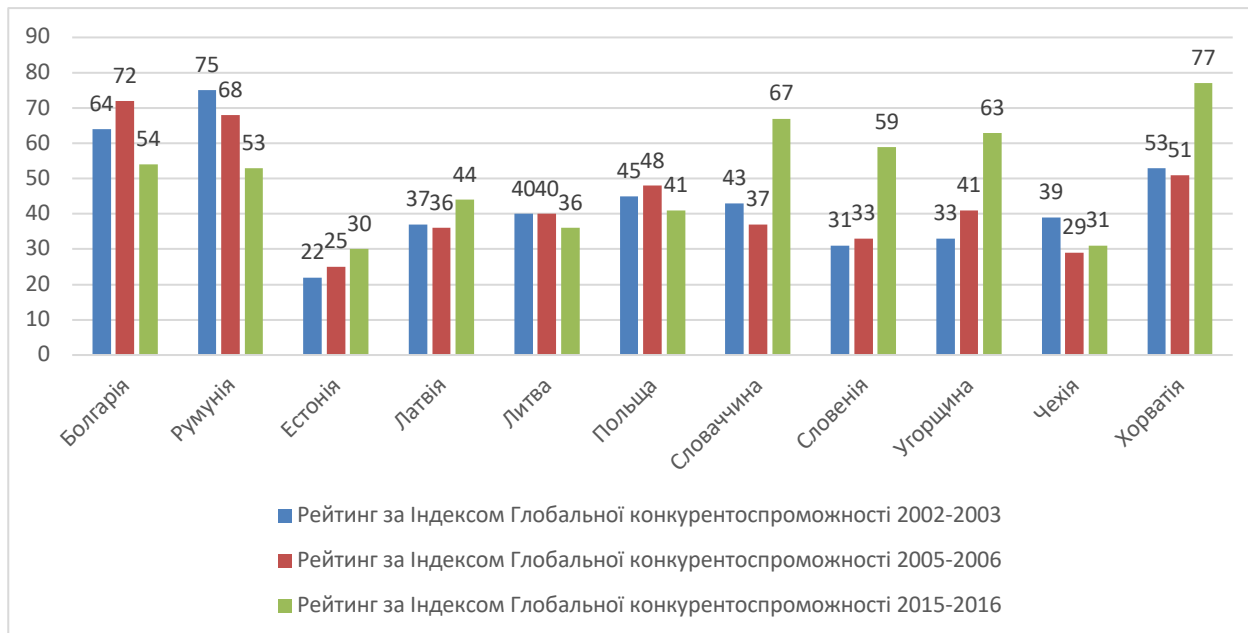
Значне зростання в обсягах пасажирських перевезень залізничним транспортом спостерігалось відразу після першої хвилі розширення ЄС в Чехії – на 6%, Естонії – на 41%, Латвії – на 30%, Словенії – на 2% (рис. 7), що було обумовлено зняттям обмежень на ринку праці та на пересування громадян країн-нових членів в межах ЄС.





**Рис. 7. Обсяги пасажирських перевезень залізничним транспортом, млн. пас.-км.** (побудовано за даними (Railways, passengers carried (million passenger-km), 1995-2019, 2021)).

Розвиток інфраструктури є одним із базових чинників, що забезпечують рейтинг глобальної конкурентоспроможності країни (в тому числі згідно із методологією оцінки Всесвітнього економічного форуму) (World Bank Statistic Data). Паралельно із вступом до ЄС, зростанням інвестицій в розвиток транспортної інфраструктури, приєднанням до спільного ринку та спільної транспортної політики, деякі країни-нові члени ЄС демонструють значні успіхи у підвищенні своїх рейтингів Глобальної конкурентоспроможності. Найбільш значних результатів у цьому полі досягли такі країни, як Болгарія (покращення позицій з 64 місця на 54 місце рейтингу), Румунія (покращення позицій з 75 місця на 53 місце в рейтингу), Литва (покращення позицій з 40 місця на 36 позицію у рейтингу), Польща (покращення позиції з 45 на 41 місце у рейтингу). Зрозуміло, що розвиток інфраструктури є одним з багатьох чинників, що визначають глобальну конкурентоспроможність країни, проте її внесок незаперечний. Найбільше зростання конкурентних позицій виявилось саме у тих країнових членів, які мали найвищий транспортно-логістичний потенціал, який має географічні, соціально-економічні, транспортні, інфраструктурні та інституційні складові.



**Рис. 8. Динаміка рейтингу GCI (побудовано за даними (Global Competitiveness Report, 2003/2004, 2006/2007, 2020).**

У той час як спільна транспортна політика в Європі починалася як сфера єдиного ринку, яка більше займалася економічним управлінням, зростання обсягів перевезень в ЄС і нещодавно зростаюча гострота дискусії про зміну клімату перемістили фокус з виміру економічного управління на конкретні заходи транспортної політики. Приклади таких заходів включають європейську супутникову навігаційну систему Galileo, яка поєднує інтелектуальне управління потоками руху з цифровим суверенітетом, або Європейську систему управління залізничним рухом (ERTMS), розроблену для посилення інтеграції національних залізничних систем. Однак інноваційні рішення також потрібні для приватного транспорту: наприклад, водії в Німеччині витрачають у середньому 41 годину щороку на пошук місця для паркування. Розумне рішення для паркування, яке відображає вільні паркувальні місця на відповідній платформі, може допомогти уникнути приблизно одного мільйона тон CO<sub>2</sub> щорічно. Тим часом ЄС визначив чіткі цілі: поточна «Біла книга про транспорт» Європейської Комісії передбачає переведення 30 відсотків автомобільних вантажних перевезень на інші види транспорту, такі як залізничний або морський, до 2030 року, та до 2050 року цей показник збільшиться до понад 50 відсотків. Що стосується міської та приватної мобільності, то до 2030 року частка транспортних засобів на «традиційному паливі» в центрах міст має бути скорочена вдвічі, а до 2050 року – до абсолютного мінімуму. На фундаментальному рівні ЄС працює над збільшенням застосування принципу «користувач платить» і «забруднювач платить» і залученням приватного сектору для усунення спотворень (Energy, transport and environment statistics, 2020).

Пандемія COVID-19 стала яскравим нагадуванням про важливість функціонування транспортних мереж і ефективно організованої мобільності для громадян, бізнесу та економічного процвітання. Пандемія також підкреслила цінність безперебійної роботи транспортних систем під час кризи. Відповідно, під час головування Німеччини в Раді Європейського Союзу було розроблено ключові моменти для плану дій у надзвичайних ситуаціях пандемії, призначеного для захисту ланцюгів поставок у кризових ситуаціях і, отже, забезпечення продуктами харчування та ліками.

Щоб вчасно завершити базову мережу TEN-T, Європейська комісія висунула регламент щодо оптимізації заходів для реалізації TEN-T. Мета полягає в тому, щоб сприяти та просувати впровадження проектів базової мережі на всіх видах транспорту.

Інтеграція до європейської транспортної мережі TEN-T може принести Україні майже 4,5 млрд дол. інвестицій до 2030 року (Любченко, 2021).

**Висновки.** На завершення слід зазначити, що сьогодні спільна транспортна політика є центральною опорою єдиного ринку в Європейському Союзі, що є надзвичайно важливим для забезпечення вільного руху людей, послуг і товарів. Крім того, транспортний сектор робить значний внесок в економічне процвітання ЄС, на нього припадає близько 9 відсотків європейської валової доданої вартості. Мультиплікативний ефект цього внеску може вимірюватися по декількох напрямках, наприклад індекс доступності, індекс забезпеченості транспортною інфраструктурою, зниження викидів і рівня шуму, зростання зайнятості та пропозиції робочої сили, зростання ВВП на душу населення, продуктивність, щільність нового бізнесу, кількість підприємств, приплив ПІ, експорт товарів і послуг і, нарешті, зниження ринкової ціни. Насамкінець, розвиток інфраструктури є одним із базових чинників, що забезпечують рейтинг глобальної конкурентоспроможності країни, що доведено на прикладах декількох країн-нових членів ЄС. Виклики, з якими сьогодні стикається європейський транспортний сектор, вимагають комплексного перегляду. Наприклад, ціль повної декарбонізації транспорту може бути досягнута лише за допомогою мобільності з нульовим рівнем викидів, що вимагає від транспортної політики пошуку нових інноваційних підходів.

#### Бібліографічний список

- Любченко, О., 2021. Інтеграція до мережі TEN-T може принести Україні майже \$4,5 мільярда. *Укрінформ*, [онлайн] 15 червня. Доступно: <<https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3281282-integracia-do-merezi-tent-moze-prinesti-ukraini-majze-45-milarda-lubcenko.html>> [Дата звернення 21 жовтня 2021].
- Energy, transport and environment statistics*, 2020. Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- Exports of goods and services (% of GDP) 1960-2021, 2021. *World Bank Statistic Data*. [online] Available at: <<https://data.worldbank.org/indicator/NE.EXP.GNFS.ZS?view=chart>> [Accessed 9 October 2021].
- Global Competitiveness Report 2006/2007, 2006. *World Economic Forum*. [online] Available at: <[https://www3.weforum.org/docs/WEF\\_GlobalCompetitivenessReport\\_2006-07.pdf](https://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2006-07.pdf)> [Accessed 9 October 2021].
- Global Competitiveness Report, 2003/2004, 2004. *World Economic Forum*. [online] Available at: <<https://www.almendron.com/blog/wp-content/images/2016/11/GLOBAL-COMPETITIVENESS-REPORT-2003-2004.pdf>> [Accessed 9 October 2021].
- Global Competitiveness Report, special edition 2020, 2020. *World Economic Forum*. [online] Available at: <[https://www3.weforum.org/docs/WEF\\_TheGlobalCompetitivenessReport2020.pdf](https://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2020.pdf)> [Accessed 9 October 2021].
- Rail lines (total route-km) 1995-2019, 2021. *World Bank Statistic Data*. [online] Available at: <<https://data.worldbank.org/indicator/IS.RRS.TOTL.KM?view=chart>> [Accessed 9 October 2021].
- Railways, passengers carried (million passenger-km), 1995-2019, 2021. *World Bank Statistic Data*. [online] Available at:

- <<https://data.worldbank.org/indicator/IS.RRS.PASG.KM?view=chart>> [Accessed 9 October 2021].
- The EU's common transport policy, 2020. *EU2020.DE*, [online] Available at: <<https://www.eu2020.de/eu2020-en/news/article/transport-europe-decarbonisation-digitalisation-liberalisation/2410756>> [Accessed 9 October 2021].
- Trans-European Transport Network (TEN-T), 2020. *European Commission*. [online] Available at: <[https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en)> [Accessed 9 October 2021].
- Treaty of Rome (EEC), 1957. *European Parliament*. [online] Available at: <<https://www.europarl.europa.eu/about-parliament/en/in-the-past/the-parliament-and-the-treaties/treaty-of-rome>> [Accessed 9 October 2021].

### References

- Energy, transport and environment statistics*, 2020. Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- Exports of goods and services (% of GDP) 1960-2021, 2021. *World Bank Statistic Data*. [online] Available at: <<https://data.worldbank.org/indicator/NE.EXP.GNFS.ZS?view=chart>> [Accessed 9 October 2021].
- Global Competitiveness Report 2006/2007, 2006. *World Economic Forum*. [online] Available at: <[https://www3.weforum.org/docs/WEF\\_GlobalCompetitivenessReport\\_2006-07.pdf](https://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2006-07.pdf)> [Accessed 9 October 2021].
- Global Competitiveness Report, 2003/2004, 2004. *World Economic Forum*. [online] Available at: <<https://www.almendron.com/blog/wp-content/images/2016/11/GLOBAL-COMPETITIVENESS-REPORT-2003-2004.pdf>> [Accessed 9 October 2021].
- Global Competitiveness Report, special edition 2020, 2020. *World Economic Forum*. [online] Available at: <[https://www3.weforum.org/docs/WEF\\_TheGlobalCompetitivenessReport2020.pdf](https://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2020.pdf)> [Accessed 9 October 2021].
- Liubchenko, O., 2021. Intehratsiia do merezhi TEN-T mozhe prynesty Ukraini maizhe \$4,5 miliarda [Integration into the TEN-T network can bring almost \$4.5 billion to Ukraine]. *Ukrinform*, [online] 15 June. Available at: <<https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3281282-integracia-do-merezhi-ten-t-moze-prynesti-ukraini-majze-45-milarda-liubchenko.html>> [Accessed 9 October 2021].
- Rail lines (total route-km) 1995-2019, 2021. *World Bank Statistic Data*. [online] Available at: <<https://data.worldbank.org/indicator/IS.RRS.TOTL.KM?view=chart>> [Accessed 9 October 2021].
- Railways, passengers carried (million passenger-km), 1995-2019, 2021. *World Bank Statistic Data*. [online] Available at: <<https://data.worldbank.org/indicator/IS.RRS.PASG.KM?view=chart>> [Accessed 9 October 2021].
- The EU's common transport policy, 2020. *EU2020.DE*, [online] Available at: <<https://www.eu2020.de/eu2020-en/news/article/transport-europe-decarbonisation-digitalisation-liberalisation/2410756>> [Accessed 9 October 2021].
- Trans-European Transport Network (TEN-T), 2020. *European Commission*. [online] Available at: <[https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en)> [Accessed 9 October 2021].

Treaty of Rome (EEC), 1957. *European Parliament*. [online] Available at: <<https://www.europarl.europa.eu/about-parliament/en/in-the-past/the-parliament-and-the-treaties/treaty-of-rome>> [Accessed 9 October 2021].

Стаття надійшла до редакції 12.08.2021 р.

Oriekhova T.V.

### IMPACT OF THE TRANSPORT AND LOGISTICS INFRASTRUCTURE POTENTIAL DEVELOPMENT ON THE EUROPEAN UNION COMPETITIVENESS

**Abstract.** *The article is devoted to the analysis of the influence of the development of the potential of the transport and logistics industry on the competitiveness of EU countries. In the work, a retrospective analysis of the formation of the unified transport policy of the EU is carried out. Using statistical methods of analysis and official information sources, the specifics of the modal distribution of domestic freight transport of the EU countries, its national and international components, were investigated. Based on data from the World Bank and the World Economic Forum, the dependence of international competitiveness and the development of transport sector indicators on the accession of some countries to the common market of the European Union was analyzed. Conclusions were made about the need for innovative approaches to the formation of a unified transport policy of European states, based on the principles of sustainable development. The common transport policy is the central pillar of the single market in the European Union, which is extremely important for ensuring the free movement of people, services and goods. In addition, the transport sector makes a significant contribution to the EU's economic prosperity, accounting for around 9 percent of European gross value added. The multiplicative effect of this contribution can be measured in several directions, such as the accessibility index, the transport infrastructure index, the reduction of emissions and noise levels, the growth of employment and labor supply, the growth of GDP per capita, productivity, the density of new business, the number of enterprises, the inflow of FDI, export of goods and services and, finally, a decrease in the market price. Finally, infrastructure development is one of the basic factors that ensure the country's global competitiveness rating, which is proven by the examples of several new EU member states. The challenges facing the European transport sector today require a comprehensive review. For example, the goal of complete decarbonization of transport can only be achieved with the help of zero-emission mobility, which avoids the transport policy of finding new innovative approaches. Integration into the European transport network TEN-T can bring Ukraine almost 4.5 billion dollars investments until 2030.*

**Key words:** *transport infrastructure, competitiveness, potential of transport and logistics infrastructure, European Union.*